



La plateforme UBER est regardée comme un transporteur de passagers

publié le 16/02/2018, vu 4018 fois, Auteur : [Maître Valérie Augros](#)

Un service d'intermédiation d'UBER est assimilé à un service de transport par la CJUE et non à un service de la société de l'information.

Saisie d'une question préjudicielle, la Cour de Justice de l'Union Européenne a récemment rendu un arrêt (1) qui mérite toute notre attention.

Dans cette affaire, UBER proposait à Barcelone un service d'intermédiation, au moyen d'une application, mettant en relation des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule et des personnes souhaitant effectuer un déplacement urbain. Ce service était en réalité équivalent au service développé en France par UBER, sous le nom « UberPOP » - déclaré depuis illégal par la Cour de Cassation (voir notre billet à ce sujet : *Point final pour l'application UberPop* - <https://www.legavox.fr/blog/maitre-valerie-augros/point-final-pour-application-uberpop-23154.htm>).

La cour de renvoi se posait notamment la question de savoir si ce service d'intermédiation d'UBER devait être regardé comme un service de transport urbain – soumis en ce cas à l'obligation de détenir une licence de la ville de Barcelone – ou bien comme un service de la société de l'information obéissant aux principes tirés de la libre prestation de services.

La CJUE observait que « *le service d'intermédiation d'Uber repose sur la sélection de chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule auxquels cette société fournit une application sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs. De surcroît, Uber exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation de tels chauffeurs. Sur ce dernier point, il apparaît notamment qu'Uber établit, au moyen de l'application éponyme, à tout le moins le prix maximum de la course, que cette société collecte ce prix auprès du client avant d'en reverser une partie au chauffeur non professionnel du véhicule, et qu'elle exerce un certain contrôle sur la qualité des véhicules et de leurs chauffeurs ainsi que sur le comportement de ces derniers, pouvant entraîner, le cas échéant, leur exclusion.*»

Pour la CJUE, le service d'UBER ne se limite pas à une simple intermédiation, c'est-à-dire à un service distinct du service de transport proprement dit, mais consiste en fait à créer une véritable offre de service de transport. La Cour parle de « *service global dont l'élément principal est un service de transport* ». Il en est déduit que le service d'intermédiation proposé par UBER doit relever de la qualification de service de transport.

Pour autant, et en l'absence de toutes règles communes au sein de l'Union Européenne en matière de service de transport urbain non collectif, la CJUE renvoie aux Etats membres le soin de régler les conditions de prestations de ces services.

? La solution de la Cour de Justice de l'Union Européenne est tout à fait remarquable. Néanmoins, l'on peut s'interroger sur sa portée vis-à-vis des opérateurs de plateforme en ligne. Pourrait-elle s'appliquer dans d'autres secteurs d'activité que le transport ? Cela doit être envisagé. A suivre...

V.A.

(1) CJUE, aff. C-434/15, 20 décembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi c/ Uber Systems SpainSL