

La CJUE réitère sa jurisprudence qualifiant l'application UBER de « service de transport »

La CJUE a répondu à une question préjudicielle dans le cadre des poursuites pénales qui ont été intentées en France contre la société UBER France SAS.

Grace à son application « UBER POP », UBER France SAS fixait le tarif des courses, collectait le prix auprès du client avant d'en reverser une partie au chauffeur non professionnel du véhicule, et éditait les factures.

UBER a été poursuivi devant le tribunal correctionnel (TGI de Lille) au titre de plusieurs infractions :

- Pratiques commerciales trompeuses
- Complicité d'exercice illégal de la profession de taxi
- Organisation illégale d'un **système de mise en relation de chauffeurs non professionnels** (i.e. autres que taxis ou des VTC) utilisant leur propre véhicule avec des personnes souhaitant effectuer des déplacements urbains. Cette infraction était prévue par **l'article L.3124-13 du code des transports** inséré par la loi n° 2014-1104 « *relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur* » et remplacé depuis par **l'article L.3143-4** (loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 « *relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes* »).

Par un jugement du 17 mars 2016, le TGI de Lille a déclaré UBER France coupable des chefs de pratique commerciale trompeuse et a relaxé cette société du chef de complicité d'exercice illégal de la profession de taxi.

S'agissant du chef d'organisation illégale d'un système de mise en relation de clients avec des conducteurs non professionnels, le TGI a éprouvé des doutes quant au **point de savoir si l'article L.3124-13 du code des transports devait être regardé comme instituant une « règle relative aux services » de la société de l'information** (au sens de la directive 98/34) dont le défaut de notification à la Commission européenne impliquerait son inopposabilité aux particuliers, **ou plutôt une règle relative aux « services dans le domaine des transports »**, au sens de la directive 2006/123 relative aux services dans le marché intérieur.

Le TGI a donc décidé de surseoir à statuer et de poser à la CJUE la question suivante :

« *L'article L. 3124-13 du code des transports est-il constitutif d'une règle technique nouvelle, non implicite, relative à un ou plusieurs services de la société de l'information au sens de la [directive 98/34], qui rendait obligatoire une notification préalable de ce texte à la Commission européenne en application de l'article 8 de cette directive ; ou ressort-il de la [directive 2006/123], laquelle exclut en son article [2, paragraphe 2, sous d),] les transports ?* »

« *Si la réponse à la première branche de la question s'avérait positive, entraînerait-elle l'inopposabilité de l'article L.3124-13 du code des transports aux justiciables ?* »

La CJUE a rappelé qu'elle **avait déjà eu l'occasion de préciser, dans son arrêt du 20 décembre 2017 (Asociación Profesional Elite Taxi / UBER Systems Spain SL) la qualification juridique d'un tel service au regard du droit de l'Union.**

Tout d'abord, un service d'intermédiation, qui permet la transmission, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, des informations relatives à la réservation du service de transport entre le passager et le chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule qui effectuera le transport, **répond, en principe, aux critères permettant de le qualifier de « service de la société de l'information »** (au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 98/34). **Cependant, un tel service ne peut être ainsi qualifié dès lors qu'il est lié indissociablement à une offre de services de transport urbain non collectif telle que celle créée par UBER.**

En effet, et en premier lieu, cette société fournissait une application sans laquelle ces chauffeurs n'auraient pas été amenés à fournir des services de transport, et les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas eu recours aux services desdits chauffeurs. En second lieu, **UBER exerçait une influence décisive sur les conditions de la prestation de tels chauffeurs**, notamment en fixant le prix maximum de la course, en collectant ce prix auprès du client avant d'en reverser une partie au chauffeur non professionnel du véhicule, et en exerçant 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.

La Cour de justice en a conclu qu'un **tel service d'intermédiation doit être considéré comme faisant partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport** et, partant, comme répondant à la qualification, non pas de « *service de la société de l'information* » (l'article L.3124-13 du code des transports n'était donc pas soumis à l'obligation de notification préalable à la Commission) mais de « *service dans le domaine des transports* », au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123. Or, cette dernière directive exclut justement de son champ d'application les services réalisés dans le domaine des transports (*dir. 2006/123/CE, art. 2§2, d*). L'article L.3124-13 (devenu L.3143-4 du code des transports) n'en relève donc pas.

Dans son arrêt de décembre 2017, la CJUE avait déjà jugé qu'un tel service devait être exclu du champ d'application de la libre prestation des services en général (art. 56 TFUE), de la directive relative aux services dans le marché intérieur (directive 2006/123) en particulier, et de la directive sur le commerce électronique (directive 2000/31).

Un tel service ressort donc du titre VI de la troisième partie du TFUE – celui consacré aux transports– et les Etats membres peuvent lui appliquer leur réglementation des transports, notamment des dispositions telles que celles de l'article L.3143-4 du code des transports, qui sanctionnent la mise en relation de clients avec des non-professionnels du transport réalisant des prestations de transport à titre onéreux.

[i]- CJUE (grande chambre) 10 avril 2018, affaire C-320/16, Uber France SAS[i]