



Maison de l'Europe de Paris



## ■ Les déboires de Uber face à la justice européenne

Parfois totalement retirée de certains pays d'Europe comme le Danemark ou l'Italie, l'activité d'Uber se voit souvent de plus en plus encadrer au niveau national. C'est désormais directement la justice européenne qui a remis l'entreprise californienne à sa place.

L'étoile européenne d'Uber continue de pâlir. Le 10 avril 2018, la Cour de justice de l'Union européenne a donné une nouvelle fois tort à l'entreprise américaine qui contestait une législation française. Une nouvelle fois car, le 20 décembre dernier, la justice européenne avait déjà infligé un premier revers à Uber en qualifiant son activité de service de transport.

Rien d'étonnant de prime abord, sauf que Uber s'affirmait jusqu'alors comme un service internet de mise en relation, une simple application somme toute qui relève de la législation applicable à la société de l'information et non à celle des taxis ou des voitures de transport avec chauffeur (dit VTC).

La Cour de justice de l'Union européenne a refusé d'adopter ce point de vue et a repris l'argumentation de l'avocat général, Maciej Szpunar, selon lequel Uber ne peut « être considéré comme un simple intermédiaire entre les chauffeurs et les passagers [...], c'est indubitablement le transport qui est la principale prestation et qui lui confère son sens économique ».

Ce premier arrêt qui éclaircit le statut et la réglementation applicable à Uber doit son origine au mécontentement d'Elite Taxis, une association professionnelle de chauffeurs de taxi de Barcelone vis-à-vis d'un service particulier de la société américaine, UberPOP. Ce dernier, à mi-chemin entre le covoiturage et l'activité de chauffeur professionnel, permettait à un simple particulier inscrit auprès d'Uber de transporter des passagers dans son propre véhicule contre rémunération. C'était surtout une concurrence déloyale au sens d'Elite Taxis puisque ces particuliers ne devaient pas détenir les licences et agréments locaux exigés pour les taxis et pouvait donc pratiquer des tarifs plus avantageux.

Cette fois, c'est face à la France qu'Uber a dû s'incliner devant la justice européenne. L'entreprise contestait en effet la loi Thévenoud du 1er octobre 2014 qui a encadré l'activité des taxis et des VTC. Cette loi interdisait et réprimait pénalement des services de transport entre particuliers comme UberPOP qui ne font pas appel à des chauffeurs professionnels. Or, selon Uber, la France ne peut interdire un service de la société de l'information sans en informer en préalable la Commission européenne. Une occasion pour la Cour de justice d'enfoncer le clou : la législation européenne dont se prévalait Uber ne s'applique pas au cas présent puisque l'activité d'Uber n'est pas celle d'un service de la société de l'information mais bien une activité de transport.

En somme les Etats de l'Union européenne peuvent réglementer et encadrer l'activité d'Uber au travers de la législation applicable aux transports. Dans une tribune au Monde, deux spécialistes des politiques sociales à l'ère du numérique tiennent néanmoins à relativiser la portée de cette jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne : en pratique UberPOP n'est plus utilisé en France depuis 2015 et pratiquement plus du



## Maison de l'Europe de Paris

tout en Europe du fait de ses déboires avec les autorités nationales. Uber n'exerce donc son activité qu'avec des chauffeurs professionnels dotés d'une carte VTC.

Mais c'est justement aujourd'hui sur le terrain du statut de ces chauffeurs professionnels que le débat juridique se poursuit. Sont-ils réellement des indépendants ou bien des salariés de l'entreprise américaine. En effet, pour utiliser l'application Uber en tant que chauffeur professionnel, il faut être déclaré en tant qu'auto-entrepreneur. Un statut qui évite à la société californienne de s'acquitter d'un certain nombre de charges sociales ou de devoir rémunérer les chauffeurs à un taux horaire fixe conforme au salaire minimum.

Un tribunal du travail britannique a déjà condamné en octobre 2016 Uber à requalifier ses chauffeurs en salariés au motif qu'il existerait un lien de subordination entre Uber et ceux-ci. L'arrêt confirmé en appel en novembre 2017 fait l'objet d'un ultime recours de la part d'Uber qui estime qu'une telle jurisprudence priverait ses chauffeurs de la flexibilité qu'ils apprécient. En France, l'Urssaf poursuit également depuis 2016 l'entreprise américaine afin qu'elle requalifie les chauffeurs qui utilisent son application en salariés.

L'entreprise a donc appris, à ses dépens, qu'il ne valait mieux pas jouer avec le droit de l'Union européenne car celle-ci est vigilante pour protéger les intérêts de ses Etats membres.

*Article rédigé par le Centre d'information Europe Direct de la Maison de l'Europe de Paris et publié par France-Soir le 25/04/2018*

### Maison de l'Europe de Paris

Association régie par la loi de 1901, créée en 1956 et reconnue d'utilité publique.  
29, avenue de Villiers 75 017 Paris • Tél +33 (0)1 44 61 85 85  
www.paris-europe.eu • maison-europe@paris-europe.eu  
f Maison de l'Europe de Paris @MdEuropeParis



MAIRIE DE PARIS



île de France