



Par Virginie BENSOUSSAN-BRULÉ

Lexing Alain Bensoussan-Avocats



Et Baptiste MARTINEZ

Doctorant

→ RLDI 5156

## Uber : qualification de service dans le domaine des transports

Que faut-il penser et quelles conclusions tirer de la décision de la CJUE qui a qualifié l'activité d'Uber de « service dans le domaine des transports » ?

CJUE, 20 déc. 2017, aff. C-434/15

Le 20 décembre 2017, la Cour de justice de l'Union européenne a qualifié l'activité d'Uber de « service dans le domaine des transports ».

### I. – LES FAITS ET LA PROCÉDURE

Le 29 octobre 2014, l'Asociación Profesional Elite Taxi, association professionnelle de chauffeurs de taxi de Barcelone, a formé un recours devant le Tribunal de commerce de Barcelone. Cette action visait à faire constater par cette juridiction que les activités d'Uber Systems Spain violent la réglementation en vigueur et constituent des pratiques trompeuses et des actes de concurrence déloyale, au sens de la loi espagnole n° 3/1991 du 10 janvier 1991 relative à la concurrence déloyale.

L'association professionnelle a également demandé qu'Uber Systems Spain soit condamnée à mettre fin à son comportement déloyal consistant à assister d'autres sociétés du groupe par la fourniture de services de réservation à la demande au moyen d'appareils mobiles et d'internet et, de plus, que la juridiction interdise à Uber Systems Spain d'exercer cette activité à l'avenir.

En effet, la loi espagnole n° 19/2003 du 4 juillet 2003 relative aux services de taxi et le règlement sur les services de taxi de l'agglomération de Barcelone du 22 juillet 2004 disposent que la fourniture de service de taxi urbain est subordonnée à l'obtention préalable d'une licence délivrée par les mairies ou les collectivités locales compétentes, et la fourniture de service de taxi interurbain est subordonnée à l'obtention d'une autorisation délivrée par le ministère du gouvernement régional. Or ni Uber Systems Spain ni les chauffeurs non professionnels ne disposent de ces licences et agréments.

Néanmoins, pour qualifier ces pratiques de « déloyales », le Tribunal de commerce de Barcelone a estimé qu'il était nécessaire de vérifier si Uber est tenue d'obtenir une autorisation administrative préalable. Pour ce faire, il lui fallait déterminer si les services four-

nis par Uber doivent être qualifiés de « services de transport », de « services propres à la société de l'information » ou d'une combinaison de ces deux types de services. En effet, de la qualification retenue dépend la possibilité d'imposer à Uber l'obligation de disposer d'une autorisation administrative préalable.

La question posée à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) était donc de savoir comment qualifier l'activité d'intermédiaire entre les chauffeurs et les usagers de la prestation de transport exercée par Uber à titre lucratif, activité réalisée grâce à une plate-forme en ligne accessible notamment depuis une application sur des smartphones. L'enjeu de cette qualification réside dans l'application de différents textes relatifs à la libre prestation de services dans l'Union européenne, c'est-à-dire l'article 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la directive n° 2000/31/CE du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur dite « directive sur le commerce électronique » ou encore la directive n° 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur.

Dans l'arrêt du 20 décembre 2017, affaire C-434/15, la Cour de justice répond à cette question en qualifiant le service d'intermédiation fourni par Uber, « qui a pour objet, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, de mettre en relation, contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes qui souhaitent effectuer un déplacement urbain », comme relevant de la qualification de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 58, paragraphe 1, TFUE. Un tel service doit, partant, être exclu du champ d'application de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 et de la directive 2000/31 ». La Cour de justice suit ainsi les conclusions de l'Avocat général du 11 mai 2017.

Pour procéder à cette qualification, la Cour de justice constate tout d'abord que l'activité d'intermédiation en ligne et celle de



transport sont liées, formant un tout unique. Puis la Cour de justice énonce que dans cet ensemble global, l'activité de transport est l'élément principal qui détermine la qualification et donc le régime de l'activité d'Uber.

## II. – DES PRESTATIONS INDIVISIBLES MIXTES : LA MÉTHODE DE QUALIFICATION DE L'ACTIVITÉ D'UBER

L'intermédiation en ligne est en principe un service de la société de l'information. Néanmoins, l'intermédiation en ligne peut permettre aux personnes mises en relation de fournir et d'obtenir des produits et des services qui ne sont pas soumis au régime de la directive n° 2000/31. Dans ce cas, il s'agit d'un service mixte. En fonction de la relation qu'entretiennent les composantes électroniques et non électroniques de ce service, la méthode de qualification diffère.

### A. – La qualification de principe de l'activité d'intermédiation en ligne : un service de la société de l'information

La notion de « service » de la société de l'information est définie par l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, de la directive n° 98/34/CE du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques. Il s'agit de « tout service presté normalement contre rémunération, à distance par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services ».

La Cour de justice décrit l'activité d'intermédiation mise en œuvre par Uber comme la mise en relation des personnes, contre rémunération, au moyen d'une application pour smartphones fournie par Uber. Selon la Cour de justice, un tel service d'intermédiation « répond, en principe, aux critères pour être qualifié de "service de la société de l'information", au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 2, de la directive n° 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a) de la directive 2000/31 » (arrêt, pt. 35). Cette solution est extensible à l'ensemble des sites, notamment appelés plates-formes, qui fournissent un service d'intermédiation. Déjà en 2011, bien que n'employant pas les termes d'« activité d'intermédiation », la Cour de justice avait jugé que l'exploitation d'une place de marché en ligne peut réunir l'ensemble des éléments de définition des services de la société de l'information<sup>(1)</sup>.

Ainsi, l'activité d'intermédiation est régie par la directive n° 2000/31. Cette position a également été soutenue par la Commission européenne, selon laquelle en principe le service fourni par les plates-formes est un service de la société de l'information, soumis aux dispositions de la directive n° 2000/31, et que les plates-formes ne peuvent pas être, en principe, soumises à un régime d'autorisation préalable ou à toute autre exigence équivalente visant spécifiquement et exclusivement ces services<sup>(2)</sup>. Dès lors, le droit espagnol ne pourrait pas restreindre la liberté d'Uber de fournir son service

d'intermédiation, en le soumettant à des autorisations, agréments ou licences.

Toutefois ce principe ne vaut que dans la mesure où l'activité exercée par Uber peut effectivement être qualifiée de « service de la société de l'information » et régie par la directive n° 2000/31. Or la Cour de justice exclut l'application de la directive n° 2000/31, en raison de la présence de l'activité de transport.

### B. – La mise en cause de la qualification de principe en présence de prestations indivisibles mixtes : le critère de l'influence décisive

Uber fournit un service d'intermédiation qui a pour objet de mettre en relation des chauffeurs avec des personnes souhaitant effectuer un déplacement. Il existe donc un schéma contractuel triangulaire :

- un contrat d'intermédiation entre Uber et le chauffeur, fournisseur d'un service sous-jacent de transport de personnes ;
- un contrat d'intermédiation entre Uber et l'utilisateur final du service sous-jacent ;
- un contrat entre le chauffeur, fournisseur du service sous-jacent, et l'utilisateur final du service sous-jacent.

Cet ensemble contractuel permet la réalisation de deux prestations distinctes, l'une étant l'activité d'intermédiation et l'autre l'activité de transport de personnes.

Si l'activité d'intermédiation en ligne peut être qualifiée de « service de la société de l'information », il n'en est pas de même pour l'activité de transport de personne, dans la mesure où celle-ci n'est pas effectuée à distance ni par voie électronique. Le service fourni par Uber pourrait donc être un service mixte.

Selon l'Avocat général, les services mixtes sont « des services comportant des composantes électronique et non électronique » (Conclusions, pt. 33). C'est ce que relève la Cour de justice lorsqu'elle énonce « qu'un service tel que celui en cause au principal ne se résume pas à un service d'intermédiation consistant à mettre en relation, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule et une personne qui souhaite effectuer un déplacement urbain » (arrêt, pt. 37). Lorsqu'on se trouve en présence d'un service mixte, l'Avocat général indique que, pour qualifier l'activité, il faut déterminer si le service est ou non entièrement transmis par voie électronique.

D'une part, « un service peut être considéré comme entièrement transmis par voie électronique, en premier lieu, quand la prestation qui n'est pas fournie par voie électronique est économiquement indépendante du service qui est fourni par cette voie » (Conclusions, pt. 33). Il s'agit concrètement de l'hypothèse du « prestataire intermédiaire qui facilite les relations commerciales entre un utilisateur et un prestataire des services (ou un vendeur) indépendant. Les plateformes d'achat des billets d'avion ou de réservation d'hôtel en sont un exemple. Dans un tel cas, la prestation de l'intermédiaire a une véritable valeur ajoutée tant pour l'utilisateur que pour l'entrepreneur concerné, mais elle reste économiquement autonome, l'entrepreneur poursuivant son activité de façon indépendante » (Conclusions, pt. 34), c'est-à-dire que les opérations ne sont pas indivisibles. Dans cette situation, l'opération d'intermédiation et l'autre opération économique devraient être qualifiées

(1) CJUE, 12 juill. 2011, aff. C-324/09, L'Oréal SA et a. c/ eBay International AG et a., pt. 109.

(2) Communication de la Commission COM(2016) 365 final, 2 juin 2016, sur un agenda européen pour l'économie collaborative, p. 6.



et régies de manière distributive, c'est-à-dire que l'activité d'intermédiation devrait être régie par la seule directive n° 2000/31. C'est ce qu'énonce en filigrane l'Avocat général lorsqu'il indique que le « fait de disposer d'une autorisation pour fournir des services d'intermédiation dans la conclusion de contrats de transport urbain à la demande, si elle est toujours en vigueur et dans la mesure où elle s'appliquerait au service de mise en relation fourni par la plateforme Uber, relèverait du domaine coordonné et serait de ce fait couverte par l'interdiction édictée par l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2000/31. En revanche, toutes les exigences pesant sur les chauffeurs, tant en ce qui concerne l'accès à l'activité de transport que l'exercice de cette activité, échappent au domaine coordonné et, par conséquent, à cette interdiction, car le service de transport, par sa nature même, n'est pas fourni par voie électronique » (Conclusions, pt. 81).

D'autre part, il se peut que le prestataire du service fourni par voie électronique soit également le prestataire du service qui n'est pas fourni par cette voie ou « exerce sur les conditions de la prestation de ce dernier service une influence décisive, de sorte que les deux forment un tout indissociable » (Conclusions, pt. 35). Les opérations sont alors indivisibles. Dans cette dernière situation il convient, selon l'Avocat général, de déterminer quelle est l'opération principale. Si l'opération principale ressort des services de la société de l'information alors la directive n° 2000/31 s'applique. Dans le cas contraire, si l'opération principale n'est pas un service de la société de l'information alors la directive n° 2000/31 ne peut pas être appliquée.

L'Avocat général, pour se prononcer sur le caractère indivisible des opérations réalisées par Uber et les chauffeurs, semble avoir utilisé le faisceau d'indices suivant :

- le contrôle de la plate-forme sur les caractéristiques du produit et de la prestation de service (Conclusions, pts. 47 à 53, 59) ;
- l'organisation de l'offre et de la demande (Conclusions, pts. 60 et 63) ;
- la dépendance économique des fournisseurs des produits et services sous-jacents (pt. 59) ;
- la perception de l'utilisateur quant à l'origine des produits et des services sous-jacents (Conclusions, pt. 53).

Ces critères de qualification ont auparavant été érigés par la Commission européenne. La Commission européenne a relevé qu'il est primordial de garantir des conditions de concurrence équitables entre les plates-formes et les entreprises traditionnelles pour la prestation de services comparables<sup>(3)</sup>. Dans ce cadre, la Commission reconnaît que les plates-formes peuvent être qualifiées comme « fournisseur d'un service » autre que celui d'intermédiation, pouvant alors, dans cette situation, être soumises aux réglementations sectorielles correspondantes. Selon la Commission, plusieurs éléments factuels ou juridiques peuvent entrer en jeu dans la qualification de la plate-forme, au premier rang desquels elle place le niveau de contrôle ou d'influence que la plate-forme exerce sur le fournisseur du service sous-jacent. Pour déterminer

le niveau de contrôle ou d'influence, la Commission estime que doivent notamment être pris en considération le rôle de la plateforme dans la fixation du prix du service, le contrôle sur la prestation du service et la propriété des actifs principaux<sup>(4)</sup>. On retrouve ces critères principaux dans les conclusions de l'Avocat général et dans l'arrêt de la Cour de justice, notamment à travers l'emploi de la notion d'« influence décisive ».

Selon la Cour de justice, « le fournisseur de ce service d'intermédiation crée en même temps une offre de services de transport urbain, qu'il rend accessible notamment par des outils informatiques, tels que l'application en cause au principal, et dont il organise le fonctionnement général en faveur des personnes désireuses de recourir à cette offre aux fins d'un déplacement urbain » (arrêt, pt. 38). Ces opérations économiques seraient donc indivisiblement liées, « [et] doivent être considéré[e]s comme faisant partie intégrante d'un service global » (arrêt, pt. 40). Cette indivisibilité semble être caractérisée à la fois économiquement et juridiquement.

Économiquement, il s'agit de considérer que sans le service d'intermédiation fourni par Uber, d'une part, les « 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 » (arrêt, pt. 39). D'après la Cour de justice, l'offre et la demande ne peuvent exister sans Uber.

Juridiquement, par contrat, « Uber exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation » des chauffeurs, puisqu'elle fixe le prix maximal de la course et « 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 » (pt. 39). On retrouve cette notion d'« influence décisive » dans l'article 12 de la directive n° 2014/24/UE du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics, selon lequel « un pouvoir adjudicateur est réputé exercer sur une personne morale un contrôle semblable à celui qu'il exerce sur ses propres services, au sens du premier alinéa, point a), s'il exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et sur les décisions importantes de la personne morale contrôlée. Ce contrôle peut également être exercé par une autre personne morale, qui est elle-même contrôlée de la même manière par le pouvoir adjudicateur ». On trouve également ce terme dans certains arrêts de la Cour de justice, l'influence décisive étant la capacité d'une société mère sur l'une de ses filiales d'exercer une influence certaine sur ses décisions et de déterminer les activités de cette dernière<sup>(5)</sup>.

La reconnaissance de cette influence décisive s'inscrit dans le cadre de la jurisprudence des États membres de l'Union européenne et même internationale reconnaissant le pouvoir de contrôle des plates-formes sur les fournisseurs des prestations de transport de personnes, allant même jusqu'à requalifier le contrat conclu par ces derniers avec Uber en contrat de travail<sup>(6)</sup>.

(3) Résolution du Parlement européen 2017/2003 (INI), 15 juin 2017 sur un agenda européen pour l'économie collaborative, pt. 33.

(4) Communication de la Commission COM(2016) 365 final, précité, p 6 et s.

(5) CJUE, 11 nov. 2014, aff. C-47/12, *Kronos International Inc. c/ Finanzamt Leverkusen*.

(6) En France : Cons. prud'h., 20 déc. 2016, n° 14/16389. V. dans le sens contraire CA Paris, pôle 6, ch. 2, 7 janv. 2016, n° 15/06489 ; CA Paris, pôle 6, ch. 2, 16 nov. 2017, n° 16/09647. Au Royaume-Uni : *London*



Les opérations sont donc indivisibles et l'activité d'Uber « ne peut donc pas être scindée en deux » (Conclusions, pt. 71), notamment du fait de son influence décisive. Il faut dès lors qualifier l'activité d'Uber en déterminant l'élément principal et l'élément accessoire.

### III. – L'ACTIVITÉ PRINCIPALE DÉTERMINANTE DE LA QUALIFICATION DU SERVICE MIXTE : LA PRESTATION DE TRANSPORT

D'après la Cour de justice, l'élément principal de l'activité exercée par Uber réside dans le service de transport. Néanmoins, l'activité d'intermédiation doit-elle toujours être considérée comme accessoire, cette solution pouvant alors être étendue à toutes les plates-formes en ligne ? Au regard des critères de qualification dégagés, cet arrêt pose la question d'un éventuel développement de la fragmentation du marché unique numérique, à défaut d'une intervention législative de l'Union européenne.

#### A. – Le transport, l'activité principale : la qualification de « service » dans le domaine des transports

L'Avocat général estime que « c'est indubitablement la prestation de transport qui est la principale prestation et qui lui confère son sens économique. Les utilisateurs ne cherchent les chauffeurs que dans un seul but, celui d'être transporté d'un point à un autre. La phase de mise en relation n'a donc qu'un caractère préparatoire afin de permettre la réalisation de la prestation principale dans les meilleures conditions » (Conclusions, pt. 64). Dès lors, que « l'élément principal est un service de transport » (arrêt, pt. 40), le service doit être qualifié de « prestation de service dans le domaine des transports ».

À l'appui de sa décision, la Cour de justice fait référence à un arrêt qu'elle a rendu le 15 octobre 2015, d'après lequel doivent être qualifiés de « services dans le domaine des transports » « tout acte physique de déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à un autre (...), mais aussi tout service intrinsèquement lié à un tel acte »<sup>(7)</sup>, y compris donc, un service d'intermédiation qui serait lié à cette activité de transport.

Dès lors qu'il ne s'agit pas d'un service de la société de l'information, le service fourni par Uber n'est pas régi par la directive n° 2000/31. Il n'est pas non plus régi par la directive n° 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur. En effet, d'après la Cour de justice, « un service de transport urbain non collectif, tel qu'un service de taxi, doit être qualifié de "service dans le domaine des transports", au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123, lu à la lumière du considérant 21 de celle-ci » (pt. 36). Ce considérant énonce que « les services de transport, y compris les transports urbains, les taxis et les ambulances, ainsi que les services portuaires, devraient être exclus du champ d'application de la présente directive ». Dès lors cette activité pourrait être régie par l'article 56 du Traité sur le fonction-

nement de l'Union européenne (TFUE), lequel énonce qu'en principe « les restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de l'Union sont interdites à l'égard des ressortissants des États membres établis dans un État membre autre que celui du destinataire de la prestation ». Toutefois, les prestations de services dans le domaine des transports, selon l'article 58 du TFUE, ne sont pas régies par l'article 56 mais par les dispositions du titre relatif aux transports de ce traité, c'est-à-dire les articles 90 à 100 du TFUE.

L'article 90 du TFUE énonce que les services de transports sont régis dans le cadre d'une politique commune des transports. Or, la Cour de justice relève « que les services de transport urbain non collectif ainsi que les services qui leur sont indissociablement liés, tels que le service d'intermédiation en cause au principal, n'ont pas donné lieu à l'adoption par le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne de règles communes ou d'autres mesures, sur le fondement de l'article 91, paragraphe 1, TFUE » (arrêt, pt. 46). Il en découle qu'il « revient aux États membres de réglementer les conditions de prestation des services d'intermédiation tels que celui en cause au principal dans le respect des règles générales du traité FUE » (arrêt, pt. 47). Ainsi, Uber pourrait être soumise, en l'espèce, au même titre que les taxis, à la loi espagnole n° 19/2003 du 4 juillet 2003 relative aux services de taxi et au règlement sur les services de taxi de l'agglomération de Barcelone du 22 juillet 2004.

Cet arrêt de la Cour de justice marque un tournant pour Uber mais qu'en est-il pour les autres plates-formes ?

#### B. – Une possible extension de cette solution à de nombreuses plates-formes

Compte tenu des critères de qualification utilisés, la solution de la Cour de justice pourrait éventuellement être étendue à de nombreuses plates-formes.

Tout d'abord, concernant l'influence décisive de la plate-forme, il faut noter que l'existence de celle-ci semble avoir été reconnue en droit français, notamment par les articles L. 7341-1 et suivants du Code du travail issus de la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels. Ces articles applicables aux « travailleurs indépendants recourant, pour l'exercice de leur activité professionnelle, à une ou plusieurs plateformes de mise en relation par voie électronique définies à l'article 242 bis du Code général des impôts » prévoient des dispositions visant à offrir une certaine protection à ces travailleurs indépendants. Cette protection prend la forme, selon l'article L. 7342-1 du Code du travail, d'une responsabilité sociale pesant sur la plate-forme lorsque celle-ci « détermine les caractéristiques de la prestation de service fournie ou du bien vendu et fixe son prix », c'est-à-dire qui exerce une influence décisive. On peut également noter que, selon l'Avocat général, pour les hôteliers ou les compagnies aériennes, le recours à une plate-forme ne serait « qu'un moyen parmi d'autres de commercialiser leurs services » (Conclusions, pt. 59), ce qui exclut les critères de la dépendance et l'organisation de l'offre et la demande. Or, l'Autorité de la concurrence, dans une décision de 2015, a noté que les petits hôtels sont particulièrement dépendants de leur vi-

Employment Tribunal, 28 oct. 2016, case 2202551/2015. Aux États-Unis : Labor Commissioner of the State of California, 16 juin 2015, case CGC-15-546378.

(7) CJUE, 15 nov. 2015, aff. C-168/14, Grupo Itevelesa SL et a. c/ OCA Inspección Técnica de Vehículos SA et Generalidad de Cataluña, pt. 46.



sibilité sur Booking<sup>(8)</sup>. Les plates-formes de réservation hôtelière en ligne, ou *online travel agency* (OTA), pourraient donc avoir une influence décisive sur les hôtels. Se pose alors la question de l'appréciation de ces critères. Il peut être délicat de déterminer qu'une plate-forme qui permet à des grands groupes hôteliers et à des hôtels de taille plus modeste de proposer des chambres a une influence décisive.

Toutefois, si l'influence décisive de la plate-forme est retenue, encore faut-il que l'activité d'intermédiation soit accessoire. Cependant, au regard de la position de l'Avocat général (Conclusions, pt. 64), l'activité d'intermédiation semble devoir être qualifiée d'« accessoire » pour de nombreuses plates-formes. Les personnes utilisant une plate-forme de locations de meublés de tourisme ne cherchent des bailleurs que dans un seul but, celui d'être logés ; les acheteurs de livres utilisant une plate-forme proposant le visionnage de vidéos ne cherchent qu'à voir des vidéos ; etc. Le régime de l'intermédiation en ligne serait-il alors destiné à être soumis aux régimes des produits et services sous-jacents proposés ? Qu'en est-il lorsqu'une plate-forme n'est pas spécialisée mais permet de trouver une grande variété de produits et services ?

Cet arrêt s'inscrit dans le contexte d'une réflexion menée notamment par la Commission et le Parlement sur les plates-formes en ligne. Ces deux institutions ont souligné l'importance du développement du marché unique numérique<sup>(9)</sup>. Or, la diversité des règles applicables aux plates-formes en ligne dans les différents États membres est susceptible de créer une fragmentation du

marché unique<sup>(10)</sup>, qui constitue un obstacle au développement de nouvelles plates-formes, notamment, européennes. Afin de lutter contre cette fragmentation, la Commission et le Parlement suggèrent de disposer d'une réglementation harmonisée au sein de l'Union européenne, pour favoriser la croissance et l'expansion rapide des plates-formes<sup>(11)</sup>. À cet égard, le Parlement européen condamne « les réglementations imposées par certaines autorités publiques qui cherchent à restreindre l'offre d'hébergement touristique proposée par l'intermédiaire de l'économie collaborative »<sup>(12)</sup>. L'arrêt de la Cour de justice, en déclarant que le service fourni par Uber est soumis aux dispositions nationales relatives aux services dans le domaine des transports, pourrait s'analyser comme menant vers un renforcement de la fragmentation dénoncée par les institutions européennes. Néanmoins, cet effet ne se constate que dans la seule mesure où l'Union européenne n'est pas intervenue dans ce domaine. Toutefois, compte tenu du partage de compétences entre l'Union européenne et les États membres, ne pourrait-on pas craindre qu'un rejet systématique de la qualification de « service de la société de l'information » maintienne les plates-formes dans cet environnement fragmenté, dans des domaines où l'Union européenne n'est pas ou n'a pas pu intervenir ?

Avec cet arrêt de la Cour de justice, on peut craindre que se développe la fragmentation dénoncée. Une intervention du législateur européen semble donc souhaitable, que ce soit pour déterminer la qualification du service fourni par les plates-formes ou l'articulation des divers régimes auxquels elles pourraient être soumises. ■

(8) Déc. Autorité de la concurrence n° 15-D-06, 21 avr. 2015, sur les pratiques mises en œuvre par les sociétés Booking.com B.V., Booking.com France SAS et Booking.com Customer Service France SAS dans le secteur de la réservation hôtelière en ligne, § 201.

(9) Communication de la Commission COM(2016) 288 final, 25 mai 2016 sur les plates-formes en ligne et le marché unique numérique – Perspectives et défis pour l'Europe, p. 5.

(10) Résolution du Parlement européen 2017/2003(INI), précité, pt. 7.

(11) Communication de la Commission COM(2016) 288 final, précité, p. 5 ; Résolution du Parlement européen 2016/2276(INI), 15 juin 2017 sur les plates-formes en ligne et le marché unique numérique, pt. 44.

(12) Résolution du Parlement européen 2017/2003(INI), précité, pt. 65.