

UBER - Vervoersbedrijf

written by Dennis_Rombaut_ | februari 16, 2018



UBER - Vervoersbedrijf

Het Hof van Justitie heeft op 20 december 2017^[1] de dienstverlening van UBER als “vervoersdienst” gekwalificeerd, hetgeen in de toekomst hopelijk een einde zal stellen aan het eindeloze conflict tussen de taxichauffeurs en het bedrijf UBER.

Om te verantwoorden dat haar chauffeurs zonder licentie rijden, stelt UBER zichzelf voor als een bemiddelaar tussen de klant en de chauffeur die hem vervoert en niet als de effectieve vervoerder.^[2]

Het arrest werd geveld na een prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie met als oorzaak een conflict tussen UBER-chauffeurs en een beroepsvereniging van taxibestuurders van de stad Barcelona, daar de UBER-chauffeurs geen licentie hadden. Volgens de beroepsvereniging van taxichauffeurs maakt dit een schending uit van de Spaanse concurrentiewetgeving, omdat alleen taxichauffeurs een licentie moeten hebben.^[3]

Het Hof van Justitie moest zich aldus buigen over de kwalificatie van de diensten die UBER aanbiedt. Enkel wanneer de diensten van UBER als een vervoersdienst worden beschouwd, moet UBER zich houden aan de reglementering van Barcelona opdat zij geen daad van oneerlijke concurrentie zou begaan.^[4]

UBER is een elektronisch platform dat via een smartphone-applicatie chauffeurs en klanten met elkaar in contact brengt. Moet UBER dan gekwalificeerd worden als een “transportbedrijf” of als een “technologiebedrijf”?[5]

Het Hof heeft beslist dat UBER een “transportbedrijf” is, omdat de diensten “zich niet louter herleiden tot het verlenen van een bemiddelingsdienst”^[6]. UBER “creëert van deze bemiddelingsdienst immers tegelijkertijd een aanbod van stadsvervoerdiensten die zij, met name door middel van IT-instrumenten zoals de in het hoofdgeding aan de orde zijnde app, toegankelijk maakt en waarvan zij de algemene werking organiseert ten behoeve van personen die op dat aanbod wensen in te gaan voor het afleggen van een stadstraject.”^[7]

Om deze reden beschouwt het Hof deze bemiddelingsdienst als een integrerend deel van een dienstenpakket waarvan het hoofdelement bestaat in een vervoerdienst”. [8]

De richtlijn 2000/31[9] betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij en de richtlijn 2006/123^[10] betreffende diensten op de interne markt zijn dus niet van toepassing.

UBER is een transportbedrijf dat valt onder het vrij verkeer van diensten dat van toepassing is op de vervoerssector zoals bepaald in artikel 58 lid 1 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie. Het Hof geeft de Lidstaten de vrijheid om de voorwaarden te bepalen waaraan de diensten moeten voldoen met respect voor de Europese wetgeving. [11]

In België zal dit Arrest niet veel verandering met zich meebrengen, daar de UBER-chauffeurs in België reeds professionele chauffeurs zijn die over een licentie moeten beschikken.^[12] De Rechtbank van Koophandel te Brussel legde reeds in haar stakingsbevel van 23 september 2015[13] een verbod op de applicatie “UBER POP”, waardoor in België enkel “UBER X bestaat”, een vervoersdienst met enkel professionele chauffeurs in het bezit van een licentie.

UBER werkt met chauffeurs die zelfstandig zijn. Op zijn website zegt UBER: “Je bent je eigen baas: jij beslist hoe je je tijd besteedt en je bent vrij om ook voor je eigen klanten te werken”. Het exacte statuut van UBER moet echter nog bepaald worden, het bestaan (of niet) van een band van ondergeschiktheid is tot op heden

een heikel punt.

Wordt vervolgd...

[Indien u nog vragen heeft over UBER, aarzel dan zeker niet om onze specialisten te contacteren. Zij helpen u graag verder.](#)

[1] HvJ, Asociacion Profesional Elite Taxi tegen UBER SYSTEMS SL, C-343/15, 20 décembre 2017.

[2] D.RENDERS, “Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis?”, C.D.P.K., 2015, liv.4, p.487.

[3] Persbericht n°136/17 over Arrest C-434/15, beschikbaar op <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136fr.pdf>

[4] *Ibid.*

[5] *Ibid.*

[6] Punt 37 van het Arrest.

[7] Punt 38 van het Arrest.

[8] punt 40 van het Arrest.

[9] Richtlijn 2000/31/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt (“Richtlijn inzake elektronische handel”)

[10] Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt ; het artikel 2.2.a. sluit de vervoerdienst uit van haar toepassingsgebied.

[11] Punten 46 en 47 van het Arrest.

[12] P. HAECK, « Lidstaten kunnen Uber aan banden liggen », DE TIJD, <https://www.tijd.be/ondernemen/diensten/Lidstaten-kunnen-Uber-aan-banden-leggen/9964873>, gezien op 7 februari 2018.

[13] Kh. Brussel 23 september 2015, *TRNI* 2015, 466, noot Neyrinck, N.

UBER - société de transport

La Cour de Justice de l'Union européenne a qualifié les prestations de la société **UBER** de « *services dans le domaine des transports* » dans son Arrêt du 20 décembre 2017[1] ; ce qui permettra, nous l'espérons, d'éclaircir le conflit opposant les chauffeurs de taxi aux chauffeurs UBER là où la société américaine est active.

UBER se présente comme un simple « *intermédiaire entre le client et le transporteur qui, lui, offre, une prestation de service de transport* »[2] et non comme un prestataire de service de transport pour justifier que ses chauffeurs exercent leurs activités sans disposer de licence, contrairement aux sociétés de taxis.

Le conflit opposait, dans le cadre de la question préjudicielle posée à la Cour, l'association professionnelle des taxis de Barcelone à la société UBER en ce que ni la société ni les chauffeurs ne disposaient des licences prévues par la réglementation sur les services de taxi de l'agglomération de Barcelone. Ce qui, selon l'association, viole les règles de concurrence espagnole car seuls les chauffeurs de taxis doivent disposer d'une autorisation administrative préalable.[3]

Afin de répondre à la question, la Cour a dû se pencher sur la qualification des prestations de la société. En effet, c'est seulement dans le cas où les prestations sont qualifiées de « *service de transport* » qu'UBER doit se conformer à la réglementation barcelonaise et ainsi ne pas commettre d'actes de concurrence déloyale.[4]

UBER est une plateforme électronique qui fournit, via une application, un service rémunéré de mise en relation de chauffeurs et de personnes désireuses d'utiliser le service de transport proposé par ceux-ci.[5] S'agit-il dès lors d'un « *service de transport* » ou d'un « *service de la société de l'information* » ?[6]

La Cour a décidé que les prestations sont des « *service dans le domaine des transports* » car le service proposé par UBER ne peut pas se résumer à un service d'intermédiation (point 37), UBER crée une véritable offre de services de transport, certes, rendue accessible par une application électronique.[7]

Par conséquent la Cour considère que le service d'intermédiation proposé par UBER fait partie d'un service global dont l'élément principal est le transport. Les prestations ne sont dès lors pas, de ce fait, soumises à la Directive 2000/31[8] sur le marché électronique ni à la Directive 2006/123[9] sur le marché intérieur.[10] Les Etats membres peuvent donc légitimement réglementer les services de transport, dans le respect des règles générales du traité FUE.[11]

Dès lors que réglementer les services de transport ne porte pas atteinte au principe de libre prestation des services, la Cour laisse donc la liberté aux Etats membres de déterminer les conditions dans lesquelles les services doivent être fournis, dans le respect du droit de l'Union européenne.

Cet arrêt n'aura pas d'incidence concrète sur UBER en Belgique car les chauffeurs UBER qui opèrent dans notre pays sont des chauffeurs professionnels qui doivent déjà disposer d'une licence.[12] En effet, le tribunal de Commerce de Bruxelles[13] a interdit l'application UBER POP et donc seule UBER X subsiste, service opérant avec des chauffeurs professionnels sous licence.

UBER travaille avec des chauffeurs ayant le statut d'indépendant. Sur son site, UBER revendique « que le chauffeur est son propre patron et qu'il est libre de déterminer son temps de travail et les clients avec qui il travaille ». Cependant, le statut des chauffeurs UBER est encore à déterminer ; l'existence ou non d'un lien de subordination est sensible.

A continuer...

[Studio Legale se tient prêt à vous conseiller sur toute question relative à UBER.](#)

[1]C.J.U.E., Asociación Profesional Elite Taxi contre Uber Systems Spain SL, C-434/15 du 20 décembre 2017.

[2] D. RENDERS, “Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *C.D.P.K.*, 2015, liv.4, p.487.

[3] Communiqué de presse n°136/17 sur l’arrêt C-434/15.

[4] Communiqué de presse n°136/17 sur l’arrêt C-434/15.

[5] Communiqué de presse n°136/17 sur l’arrêt C-434/15.

[6] Communiqué de presse n°136/17 sur l’arrêt C-434/15.

[7] Point 38 de l’Arrêt.

[8] Directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil 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 («directive sur le commerce électronique»).

[9] Directive 2006/123/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur.

[10] Qui exclut les services de transport de son champs d’application à l’article 2.2.a. de la DIRECTIVE 2006/123/CE.

[11] Points 46 et 47 de l’Arrêt.

[12] P. HAECK, « Lidstaten kunnen Uber aan banden liggen », DE TIJD, <https://www.tijd.be/ondernemen/diensten/Lidstaten-kunnen-Uber-aan-banden-leggen/9964873>, consulté le 7 février 2018.

[13] Comm.Bruxelles (Nl), 23 septembre 2015, *RDIR*, 2015, liv. 4, 466.