

Comment convient-il de réglementer les services de transport fournis par l'intermédiaire des plateformes numériques issues de l'économie collaborative ?
Étude de cas : Uber

Florence JEHAES

Travail de fin d'études
Master en droit à finalité spécialisée en mobilité interuniversitaire.
Année académique 2018-2019

Recherche menée sous la direction de :
Monsieur Pieter VAN CLEYNENBREUGEL
Professeur à l'ULiège

RÉSUMÉ

Réglementer les services de transport fournis au travers des plateformes numériques semble être pour les autorités européennes un enjeu de taille dans le cadre de l'économie collaborative, le présent travail a pour objectif d'étudier les réglementations qui s'y appliquent et celles qui, à l'avenir, pourraient s'y appliquer.

Pour ce faire, nous allons définir les contours de l'économie collaborative et du covoiturage dans la perspective du phénomène *Uber*. Cet exercice de définition présente un enjeu important afin de déterminer le champ d'application des actes législatifs qui pourraient s'appliquer en la matière.

Certaines réglementations européennes (directives 2011/83/UE, 2005/29/CE et 2000/31/CE) seront analysées afin de déterminer leurs impacts sur les différents acteurs de la plateforme numérique *Uber*. Une attention particulière sera prêtée au nouveau règlement général sur la protection des données (règlement (UE) 2016/679).

À l'aide de ces analyses, les différentes options de réactions de l'Union européenne face à *Uber* et plus généralement face aux plateformes numériques de services de transport pourront être analysées.

TABLE DES MATIERES

I.- Des définitions de l'économie collaborative, du covoiturage et d'Uber.....	9
A.- <i>De l'économie collaborative.....</i>	9
B.- <i>Du covoiturage.....</i>	13
C.- <i>Uber.....</i>	14
1) Uber, un acteur de l'économie collaborative ?	15
2) Uber, un service de covoiturage ?	15
3) Uber, un service de transport ou un simple intermédiaire de l'économie collaborative ?	16
II.- Des réglementations applicables aux acteurs des plateformes numériques de services de transport issues de l'économie collaborative (Étude de cas : Uber).....	20
A.- <i>Du droit applicable aux plateformes numériques.....</i>	22
1) Directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs et directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales.....	22
2) Directive 2000/31/CE 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 »)	26
3) Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données)	28
B.- <i>Du droit applicable aux prestataires de services.....</i>	37
1) Directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs et directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales.....	37
2) Directive 2000/31/CE 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 »)	39
3) Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données)	39
C.- <i>Du droit applicable aux destinataires de services.....</i>	43
1) Directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs et directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales.....	43
2) Directive 2000/31/CE 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 »)	45
3) Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données(règlement général sur la protection des données)	45
III.- Des futures approches possibles de l'Union européenne vis-à-vis des plateformes numériques de services de transport issues de l'économie collaborative	50
A.- <i>De l'approche passive par le biais de l'application des réglementations en vigueur aux plateformes collaboratives de transport.....</i>	51
1) De l'application difficile de la directive relative aux droits des consommateurs (2011/83/UE) et la directive sur le commerce électronique (2000/31/CE)	51
2) De l'application efficace du Règlement général sur la protection des données (Règlement (UE)2016/79)	53
B.- <i>De l'approche active par le biais de la mise en œuvre d'un cadre législatif spécifique aux plateformes collaboratives de transport.....</i>	54
C.- <i>De l'approche la plus appropriée pour les plateformes collaboratives de transport.....</i>	57

1) « Top-Down regulation »	58
2) « Self-regulation ».....	59
3) « Co-regulation »	60
IV.- Conclusion	62
Bibliographie	63
Annexe	73

INTRODUCTION

La problématique étudiée est celle de la réglementation des services de transport fournis par l'intermédiaire des plateformes numériques issues de l'économie collaborative.

Afin de délimiter le champ d'étude de ce travail, la première partie portera sur la définition de l'économie collaborative et du covoiturage réalisé à l'aide de plateformes numériques. La plateforme Uber sera analysée plus spécifiquement.

Les différentes législations nationales applicables aux plateformes numériques ainsi que le projet de règlement européen promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices des services d'intermédiation en ligne¹ partent du postulat de la nécessité de réglementer et ainsi rejettent l'approche du « laissez-faire »². La question se pose, désormais, quant aux méthodes de mise en œuvre de ces réglementations du point de vue européen.

Une étape préliminaire à l'analyse des dispositions du droit de l'Union européenne applicables au phénomène du « covoiturage urbain » dans l'économie collaborative sera de qualifier la nature des plateformes actives dans ce domaine. L'exemple de la plateforme *Uber* en sera le fil conducteur. Selon la qualification choisie quant à la plateforme numérique *Uber*, différentes législations pourraient s'y appliquer. Une attention particulière sera portée à l'arrêt rendu le 20 décembre 2017 par la grande chambre de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE ci-après). Les enjeux de cet arrêt seront expliqués et notamment les différentes options de qualification du service *UberPOP* qui s'offraient à la CJUE.

Nous étudierons ensuite les dispositions européennes applicables aux plateformes numériques de transport et plus précisément à *Uber* au travers des trois acteurs qui participent au fonctionnement de ce type de plateforme. Le premier intervenant est la plateforme numérique elle-même, soit en l'espèce l'application sur smartphone *Uber*. Le second acteur est le prestataire de service, en l'occurrence les chauffeurs. Le destinataire du service, c'est-à-dire les utilisateurs de l'application *Uber* désirant être transportés d'un lieu à un autre, constitue le troisième acteur.

Ni l'aspect fiscal³ (enregistrement des activités économiques, perception des impôts et des taxes), ni l'aspect du droit du travail⁴ (lien de subordination à la plateforme, la nature du travail) ne feront l'objet d'une réflexion dans ce travail. Ces matières relèvent en majeure

¹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices des services d'intermédiation en ligne du 26 avril 2018, COM (2018) 238 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=COM:2018:0238:FIN&print=true> (ci-après « Proposition règlement plateformes »).

² P. GOUDIN, « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, p. 17, disponible sur www.europarl.europa.eu.

³ Voy. Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions, *Un agenda européen pour l'économie collaborative*, COM(2016) 356 final, 2 juin 2016, p. 15 à 17, disponible sur <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16881> (ci-après « Communication économie collaborative »).

⁴ Voy. S. NERINCKX, « De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie. », *R.D.S.-T.S.R.*, 2018/1, p. 3 à 50; J. PRASSL, « Uber devant les tribunaux. Le futur du travail ou juste un autre employeur », *Revue de droit du travail*, 2017, n° 6, p. 439 à 445.

partie de la compétence des États membres et font uniquement l'objet de précisions au travers de normes sociales minimales de l'Union et de la jurisprudence de la CJUE.

Les droits et obligations des trois acteurs précités seront analysés à la lumière de la directive sur le commerce électronique (directive 2000/31/CE)⁵, de la directive concernant les droits des consommateurs (directive 2011/83/UE)⁶ et de la directive sur les pratiques commerciales déloyales (directive 2005/29/CE)⁷. Les différentes obligations qui ressortent de la réglementation générale sur la protection des données personnelles (règlement (UE) 2016/679)⁸ feront également l'objet d'un inventaire.

Au terme de l'analyse, les différentes options qui s'offrent à l'Union européenne afin d'élaborer un cadre juridique approprié à ces nouveaux modèles économiques seront examinées. Nous analyserons les divergences d'opinions quant à la façon d'appréhender ce cadre juridique: entre ceux qui estiment que l'économie collaborative constitue un leurre qui permet d'échapper aux réglementations existantes⁹ et ceux qui estiment qu'il s'agit d'un nouveau modèle économique qui nécessite la mise en œuvre de nouvelles législations spécifiques¹⁰. Le dilemme se situe par conséquent entre la modification des lois existantes et la création de nouvelles¹¹.

Pour conclure, nous tenterons d'identifier les possibilités de réglementation qui s'offrent à l'Union européenne pour les plateformes numériques de services de transport réalisés via le modèle de l'économie collaborative et en déduire les futurs développements.

⁵ Dir. 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 not. du commerce électronique, dans le marché intérieur (« directive sur le commerce électronique »), JOUE n° L 178 du 17 juill., p. 1 (ci-après « directive sur le commerce électronique »).

⁶ Dir. 2011/83/UE du 25 oct. 2011 du Parlement européen et du Conseil relative aux droits des consommateurs, modifiant la Dir. 93/13/CEE du Conseil et la Dir. 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la Dir. 85/577/CEE du Conseil et la Dir. 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil, JOUE n° L 304 du 22 nov., p. 64.

⁷ Dir. 2005/29/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur et modifiant la Dir. 84/450/ CEE du Conseil et les Dir. 97/7/CE, 98/27/CE et 2002/65/CE du Parlement européen et du Conseil et le Règl. (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil (« directive sur les pratiques commerciales déloyales »), JOUE n° L 149 du 11 juin, p. 22 (ci-après « directive sur les pratiques commerciales »).

⁸ Règl. 2016/679/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 avr. 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la Dir. 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), JOUE n° L 119 du 4 mai, p. 1 (ci-après « Règl. 2016/679/UE sur la protection des données »).

⁹ T. SLEE « Sharing and Caring », 2014, Jacobin, disponible sur <https://www.jacobinmag.com/2014/01/sharing-and-caring/>.

¹⁰ S. RANCHORDÁS, « Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy », *Minnesota Journal of Law, Science & Technology*, Vol.16, 2015, p. 413 à 474 ; C. BUSCH, H. SCHULTE-NÖLKE, A. WIEWIÓROWSKA-DOMAGALSKA et F. ZOLL, « The Rise of the Platform Economy: A New Challenge for EU Consumer Law ? », *Journal of European Consumer and Market Law*, 2016.

¹¹ Y. CRESPO, «Uber v. Regulation / 'Ride sharing' creates a legal gray area », *25 U. Miami Bus. L. Rev.* 79, 2016, p. 106 et 107.

I.- DES DÉFINITIONS DE L'ÉCONOMIE COLLABORATIVE, DU COVOITURAGE ET D'UBER

A.- DE L'ÉCONOMIE COLLABORATIVE

Le concept d'économie collaborative ne possède pas une définition arrêtée et reconnue internationalement comme le souligne R. Botsman¹². Afin de saisir l'étendue exacte de ce concept, nous identifierons les origines et les facteurs de développement de l'économie collaborative. Nous examinerons en quoi ces facteurs sont eux-mêmes la cause de l'inexistence d'une définition unique.

Avant même de définir le concept, un problème de dénomination survient. En effet, le concept d'économie collaborative se décline sous plusieurs noms. Il s'agira donc dans un premier temps de déterminer si ces termes sont des synonymes ou bien s'ils reflètent des distinctions ou sous-catégories. Enfin, nous passerons en revue différentes définitions du concept en question.

Définir un phénomène implique qu'il faille en connaître les origines et les facteurs qui ont permis à ce phénomène d'émerger. L'économie dite collaborative est le fruit de tendances qui se superposent. Il y a tout d'abord l'essor des nouvelles technologies telles que le smartphone, le GPS¹³, la 4G¹⁴ et la simplification des paiements en ligne. Ensuite, le contexte économique à la fin des années 2000 est propice au développement de l'économie collaborative. En effet, les ressources naturelles diminuent un peu plus d'années en années. Combinées à des inquiétudes sur le changement climatique, des préoccupations sociales telles que l'écologie et l'altruisme sont dans l'air du temps¹⁵. Enfin, ce développement est également accentué par la culture et la mentalité de partage qui caractérisent la jeune génération¹⁶.

Les innovations technologiques rendent les définitions juridiques précises désuètes très rapidement compte tenu de la vitesse à laquelle les nouvelles technologies se développent et sont utilisées dans notre quotidien. Une solution serait alors de définir les concepts de manière large. Cependant, une définition n'est point pertinente si elle est trop large tout autant que si elle est trop étroite¹⁷.

¹² R. BOTSMAN, 21 novembre 2013, « The sharing economy lacks a shared definition », disponible sur <http://rachelbotsman.com/work/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition-fastco-exist/>.

¹³ Global Positioning System : système de localisation mondial.

¹⁴ Réseau de la quatrième génération de télécommunication mobile.

¹⁵ C. CHARLOT, *Uberize me : l'économie collaborative entre promesses et mensonges*, Racine, Bruxelles, 2016, p. 32 à 37.

¹⁶ P. GOUDIN, « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, p. 8, disponible sur www.europarl.europa.eu.

¹⁷ V. THIBAudeau, « Principes de logique : définition, énonciation, raisonnement », *Laval*, PUL, 2006, p. 370.

Différentes appellations sont souvent associées à l'économie collaborative telles que les termes d'« économie de partage » (*sharing economy*) et d'« économie sociale et solidaire ». De prime abord, le terme d'économie sociale et solidaire peut être écarté en ce sens qu'il se différencie nettement de l'économie collaborative. En effet, l'économie sociale et solidaire est centrée sur l'intérêt général avec pour objectif principal la répartition des revenus de l'activité et l'accès aux plus démunis pour certains services¹⁸. Il s'agit davantage d'entrepreneuriat social¹⁹ duquel s'écartent les notions d'économie collaborative et d'économie de partage.

Il est cependant plus compliqué de savoir si une distinction doit être faite entre d'une part le terme « économie de partage » utilisé par le Parlement européen²⁰, le Comité économique et social européen²¹ ainsi que le Comité des régions²² et d'autre part, le terme « économie collaborative » utilisé par la Commission européenne²³.

L'économie de partage est définie par le Parlement européen comme un nouveau modèle socio-économique qui s'est développé grâce aux évolutions technologiques et à Internet connectant les personnes via des plateformes en ligne sur lesquelles des transactions de biens ou de services peuvent être effectuées en sécurité et de manière transparente²⁴.

L'économie collaborative est définie par la Commission européenne comme l'ensemble des modèles économiques où des plateformes collaboratives créent un marché ouvert pour l'utilisation temporaire de biens et de services souvent produits ou fournis par des personnes privées²⁵. La Commission européenne complète la définition de l'économie collaborative par un descriptif des trois catégories d'acteurs de ce modèle économique. La Commission identifie en premier lieu des *prestataires de services*, qui partagent des actifs, des ressources, du temps et/ou des compétences. Ensuite, il y a des *utilisateurs de ces services*. La troisième catégorie d'acteurs est celle des *intermédiaires* qui mettent en relation, par une plateforme en ligne, les prestataires et les utilisateurs et qui facilitent les transactions entre eux (« plateformes collaboratives »). La Commission précise d'emblée que les prestataires de service peuvent être des personnes privées qui proposent des services sur une base occasionnelle (« pairs ») ou bien des intervenants à titre professionnel (« prestataires de

¹⁸ C. KRETZSCHMAR, « Economie de partage, sociale ou collaborative : attention à la confusion », *Les Echos.fr*, disponible sur http://archives.lesechos.fr/archives/cercle/2015/10/14/cercle_141529.htm.

¹⁹ S. ALLEMAND, S. BOUTILLIER « L'économie sociale et solidaire, une définition pluridimensionnelle pour une innovation sociale », *Marché et organisations*, 2010/1 (N° 11), p. 9 à 14.

²⁰ European Parliament Resolution of 9 September 2015 on «Implementation of the 2011 White Paper on Transport: taking stock and the way forward towards sustainable mobility» (2015/2005 (INI)); European Parliament Resolution of 29 October 2015 on «New challenges and concepts for the promotion of tourism in Europe» (2014/2241(INI)).

²¹ Avis du Comité économique et social européen sur «La consommation collaborative ou participative: un modèle de développement durable pour le XXI siècle», *OJ C 177 du 11.6.2014*, p. 1 à 8.

²² Opinion of the European Committee of the Regions — Collaborative economy and online platforms: a shared view of cities and regions, *OJ C 185 du 9.6.2017*, p. 24 à 28; P. GOUDIN, « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, p. 5, disponible sur www.europarl.europa.eu.

²³ Communication économie collaborative.

²⁴ European Parliament Resolution of 9 September 2015 on «Implementation of the 2011 White Paper on Transport: taking stock and the way forward towards sustainable mobility» (2015/2005 (INI)); European Parliament Resolution of 29 October 2015 on «New challenges and concepts for the promotion of tourism in Europe» (2014/2241(INI)).

²⁵ Communication économie collaborative.

services professionnels »)²⁶. La Commission européenne ajoute que « Les transactions réalisées dans le cadre de l'économie collaborative n'entraînent généralement pas de transfert de propriété et peuvent avoir un caractère lucratif ou non lucratif »²⁷.

P. Van Cleynenbreugel tranche en faveur non pas d'une distinction entre les termes d'économie de partage et d'économie collaborative, mais d'une sous-classification²⁸. L'économie collaborative ne serait qu'une forme d'économie de partage. « L'économie collaborative se présente comme un sous-ensemble de cet ensemble plus large de l'économie de partage, regroupant toute transaction réalisée par l'intermédiaire d'une plateforme numérique permettant la coordination de l'offre et de la demande de biens ou services »²⁹.

L'économie collaborative est souvent qualifiée d'innovation disruptive, c'est-à-dire un modèle économique qui réemploie d'anciennes technologies afin de créer un nouveau marché³⁰. En effet, cette économie perturbe le système, car « nos lois étaient créées pour réguler les relations dans une économie compétitive et non collaborative »³¹.

Les définitions du concept d'économie collaborative diffèrent selon les auteurs, nous reprendrons quelques définitions et notamment celle de R. Botsman. Cette dernière définit l'économie collaborative comme un système économique qui dégage de la valeur d'actifs sous-utilisés par la mise en relation de leurs propriétaires qui en ont besoin, en contournant les intermédiaires traditionnels³². L'idée centrale de l'économie collaborative est donc de repenser l'usage des biens et services à travers des pratiques et un modèle économique organisé en réseaux ou communautés d'utilisateurs, généralement à travers une plateforme.

P. Goudin rejoint R. Botsman en reprenant la définition établie par *Europe Economics*. Cet organisme définit l'économie de partage comme: « The use of digital platforms or portals to reduce the scale for viable hiring transactions or viable participation in consumer hiring markets (i.e. 'sharing' in the sense of hiring an asset) and thereby reduce the extent to which assets are under-utilised »³³.

D'autres auteurs³⁴ ont une vision plus restrictive et ne conçoivent l'économie collaborative que lorsqu'il s'agit de relations entre consommateurs. Ils excluent par conséquent les relations

²⁶ Communication économie collaborative.

²⁷ *Idem*, p. 3.

²⁸ P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Le droit de l'Union européenne face à l'économie collaborative », *Rev. trim. dr. eur.*, 2017, p. 697 à 722.

²⁹ *Idem*, p. 703.

³⁰ V. KATZ, « Regulating the Sharing Economy », *Berkeley Technology Law Journal*, Vol.30, p.1067 à 1126.

³¹ J. KASSAN, J. ORSI, « The legal Landscape of the Sharing Economy », *27 J. ENVTL. L. & LITIG.* 1, 2, 2012.

³² R. BOTSMAN, « defining the shared economy : what is collaborative consumption and what isn't ? », 2015, disponible sur <https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>.

³³ Traduction libre : « L'utilisation de plateformes ou de portails numériques pour réduire l'ampleur des transactions d'embauche viables ou la participation viable aux marchés de l'emploi des consommateurs (c'est-à-dire le "partage" dans le sens de la location d'un actif) et réduire ainsi le degré de sous-utilisation des actifs. » ; P. GOUDIN, « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, p. 11, disponible sur www.europarl.europa.eu.

³⁴ FRENKEN K., MEELLEN T., ARETS M. et VAN DE GLIND P., « Smarter regulation for the sharing economy », *The Guardian*, 2015, disponible sur <https://www.theguardian.com/science/political-science/2015/may/20/smarter-regulation-for-the-sharing-economy>.

entre professionnels et consommateurs dites « Business-to-Consumer » (B2C). L'économie collaborative est alors définie comme un intermédiaire en ligne qui fonctionne comme un marché pour des services entre pairs et qui facilite les échanges en baissant des coûts de transaction³⁵.

La consommation collaborative englobe trois types de transactions ;

Premièrement, le *Business-to-Business* (B2B) est un type de transaction dans lequel les entreprises ont la possibilité de monétiser des biens existants dont elles ont la propriété. Ces biens n'étant pas exploités à leur maximum, les entreprises peuvent les mettre sur le marché et les louer à d'autres entreprises.

Deuxièmement, le *Business-to-Consumer* (B2C) est une transaction dans laquelle l'entreprise possède un bien et le met à disposition des consommateurs ou leur propose un service. Les consommateurs intéressés en partagent ensuite l'accès. Par exemple, *ZipCar*³⁶ détient une flotte de voitures qu'elle propose à des consommateurs qui les empruntent pour une certaine durée et les restituent ensuite aux emplacements prévus à cet effet.

Troisième et dernièrement, le *Consumer-to-Consumer* (C2C, aussi appelé Peer-to-Peer, P2P), permet à des particuliers de directement partager leurs biens avec d'autres particuliers (par exemple *Airbnb*³⁷, *CouchSurfing*³⁸). Il en va de même pour les services. Les particuliers procurent eux-mêmes un service que d'autres individus sollicitent (par exemple *UberPOP*, *Lyft*³⁹, *BlaBlaCar*⁴⁰, *Click&Boat*⁴¹).

La Commission ayant le monopole de l'initiative législative⁴², la définition de cette dernière sera la référence⁴³ pour ce travail. Par conséquent, nous excluons la vision restrictive selon laquelle l'économie collaborative comprend uniquement des transactions entre pairs. L'analyse de ces différentes approches quant à la définition de l'économie collaborative permet déjà de mesurer la difficulté d'appréhender cette nouvelle forme d'économie. De la définition donnée à ce concept dépend en partie l'enjeu ou l'objectif que l'on souhaite atteindre d'un point de vue législatif.

³⁵ V. KATZ, « Regulating the Sharing Economy », *Berkeley Technology Law Journal*, Vol.30, p. 1070 à 1076.

³⁶ <http://www.zipcar.be> : location de voiture qui fonctionne sur le mode de l'autopartage dans une communauté, entre abonnés.

³⁷ <https://fr.airbnb.be> : location de logement via une plateforme communautaire payante.

³⁸ <https://www.couchsurfing.com> : service d'hébergement temporaire et gratuit entre particuliers.

³⁹ <https://www.lyft.com> : service de transport via une mise en relation entre le conducteur et des utilisateurs.

⁴⁰ <https://www.fr.blablacar.be> : plateforme communautaire payante de covoiturage.

⁴¹ <https://www.clickandboat.com> : location de bateau via une plateforme communautaire.

⁴² Traité sur l'Union européenne, art. 17.

⁴³ Communication économie collaborative.

B.- DU COVOITURAGE

Dans l'économie collaborative, différents secteurs se sont développés⁴⁴. Le covoiturage est l'activité de l'économie collaborative qui fera plus particulièrement l'objet de cette étude. En effet, il constitue depuis ces dernières années un des phénomènes les plus controversés en raison de l'émergence d'*Uber* dans les grandes villes. Le dictionnaire Larousse définit le covoiturage comme l'« Utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant le même trajet, afin d'alléger le trafic routier et de partager les frais de transport »⁴⁵.

G. Cornu définit le covoiturage comme l'« Utilisation d'une voiture particulière par plusieurs personnes effectuant le même trajet, afin de partager les frais de transport et d'alléger le trafic routier, pour réduire des émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances »⁴⁶. Il y a dès lors intégré une dimension plus écologique qu'économique.

Dans le Code des Transports français, le covoiturage y est défini comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte »⁴⁷. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1⁴⁸. Il convient de remarquer qu'en droit belge, il n'existe aucune définition législative du terme covoiturage.

Une caractéristique qui revient dans chacune de ces définitions est le fait que le conducteur doit effectuer un trajet qui s'avère être le même que d'autres personnes et donc cette personne décide de partager sa voiture ainsi que ses frais pour faire le trajet.

Il convient donc de différencier les plateformes *Blablacar*, *Uber*⁴⁹ et *Zipcar*. Selon la majorité des auteurs, *Blablacar* détermine les modalités d'un réel partage de voiture tandis qu'*Uber* est un service de taxi caché. Il faut également distinguer du covoiturage les services mettant à disposition des voitures sans chauffeur qui sont partagées par une communauté affiliée à l'entreprise (Ex. *Ubeequo*, *DriveNow*, *Poppy*, *Car2Go*, *Cambio*, *Zipcar*⁵⁰).

⁴⁴ Voy. à ce sujet la liste des entreprises européennes basées sur l'économie collaborative telles que répertoriées par PwC : R. VAUGHAN, R. DAVERIO, « Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe », PwC UK, 2016, étude commanditée par la Commission européenne et disponible sur <https://publications.europa.eu/s/keb2>.

⁴⁵ Définition du covoiturage disponible sur <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/covoiturage/20088?q=covoiturage#430485>.

⁴⁶ G. CORNU (Association Henri Capitant) Vocabulaire juridique 12^e éd. coll. Quadrige, Paris PUF 2018 janvier v^o « covoiturage », p. 285.

⁴⁷ Article L. 3132-1 du Code des Transports français ; Le champ des professions visé par l'article L.1411-1 est celui des commissionnaires et auxiliaires de transports.

⁴⁸ *Idem*.

⁴⁹ N. PETIT, « Uber, concurrent déloyal ou champion libérateur de l'économie du partage ? », *Liège Competition and Innovation Institute Policy Brief 2014/3*, disponible sur www.lcii.eu/wp-content/uploads/2015/05/20150206114718_LCII-Policy-Briefs-Issue-2014-3.pdf.

⁵⁰ <https://www.ubeeqo.com/fr-be/>; <https://www.drive-now.com/be/fr/brussels/>; <https://poppy.be/fr/>; <https://www.car2go.com/FR/fr/paris/>; <https://www.cambio.be/cms/carsharing/fr/>; <http://www.zipcar.be>.

C.- UBER

Innovante et disruptive, la plateforme *Uber* l'est au point d'avoir contribué à forger des néologismes comme « *ubérisation* » et « *ubériser* »⁵¹. Ceci illustre exactement les raisons pour lesquelles notre attention sera portée principalement sur la plateforme *Uber*. En effet, celle-ci est devenue en quelque sorte la figure de proue de l'économie collaborative et des plateformes numériques. Notons que Lyft, principal concurrent d'*Uber*, n'est pas pertinent à l'échelle européenne, car leurs services ne sont pas implantés en Europe⁵².

Uber a été lancé en 2009 aux États-Unis. La société *Uber Technologies* se définit comme une plateforme technologique permettant aux utilisateurs des applications *Uber* d'organiser et de planifier des déplacements avec des prestataires tiers indépendants de services de transport sous contrat avec *Uber* ou certains affiliés d'*Uber*⁵³. Lorsque nous parlons du service fourni par *Uber Technologies* dans ce travail, nous nous référons uniquement au service offert par la société via le service *UberPOP*. En effet, *Uber Technologies* a développé de nombreux autres services⁵⁴.

Concrètement, le passager potentiel doit télécharger l'application *Uber* sur smartphone, créer un compte d'utilisateur et ensuite il pourra commander des courses via l'application. Pour ce faire, il a accès à une carte interactive avec les chauffeurs proches du lieu où il se trouve. Sur base de cette carte, il pourra soumettre une requête de destination qui sera ensuite acheminée jusqu'aux conducteurs. Différentes informations seront alors disponibles pour l'utilisateur telles qu'une estimation du temps d'attente nécessaire pour qu'un véhicule arrive jusqu'à lui, de la taille dudit véhicule ou encore du prix⁵⁵. Le montant de la course est basé sur une combinaison des paramètres temps, distance et de la demande. Le paiement est géré automatiquement par le service *Uber* qui débitera la carte bancaire fournie.

Afin de définir *Uber* de la manière la plus précise possible, nous allons premièrement déterminer si *Uber* est un acteur de l'économie collaborative et ensuite si son activité correspond bien aux définitions de la notion de covoiturage. Finalement, des éclaircissements quant à la qualification du service fourni par *Uber* seront apportés.

⁵¹ P. SIMON, « Uber saisi par le droit du marché intérieur », *Rev. Aff. Eur.*, 2017/3, p. 521.

⁵² L'entreprise de taxi Lyft a inauguré à Munich sa première filiale sur notre continent. L'équipe allemande y préparera surtout des logiciels pour les voitures autonomes. Voy. <https://blog.lyft.com/posts/lyft-welcomes-munich-team>.

⁵³ Conditions Générales d'*Uber* B.V. Dernière mise à jour : 4 décembre 2017, <https://www.uber.com/legal/terms/be/>. Notons que les conditions générales d'*Uber* sur base desquels le travail est réalisé ont pour champ d'application les différents États membres de l'UE, excepté la France.

⁵⁴ *UberBLACK*, *Uber XL*, *UberSUV*, *UberSELECT*, *UberLUX* et *UberTAXI*, sont autant des services de transport de personnes exercés par des professionnels. *UberPOOL* quant à lui est un service de covoiturage. *UberEats* est un service de livraison de repas à domicile.

⁵⁵ <https://www.uber.com/fr-BE/about/how-does-uber-work/>.

1) *Uber, un acteur de l'économie collaborative ?*

Nous allons démontrer qu'*Uber* est une plateforme numérique collaborative en reprenant la définition d'économie collaborative de la Commission européenne⁵⁶.

Uber est en effet une plateforme collaborative à caractère lucratif qui crée un marché ouvert pour l'utilisation temporaire de services qui n'entraînent pas de transfert de propriété. Ce service peut être fourni par des particuliers ou par des professionnels dont les activités sont facilitées par la plateforme⁵⁷.

Le service *UberPOP* fait intervenir trois catégories d'acteurs :

Les premiers acteurs sont « i) des prestataires de services, qui partagent des actifs, des ressources, du temps et/ou des compétences — il peut s'agir de personnes privées qui proposent des services sur une base occasionnelle (« pairs ») ou des prestataires de services qui interviennent à titre professionnel (« prestataires de services professionnels »)⁵⁸. Les prestataires de services sont les chauffeurs *Uber* qui mettent à disposition leur véhicule et le service de transport. Nous pouvons donc observer soit une relation C2C, soit une relation B2C.

Les seconds acteurs sont « ii) des utilisateurs de ces services »⁵⁹ donc les personnes qui bénéficient du transport, de la course.

Enfin, les troisièmes acteurs sont « iii) les intermédiaires qui mettent en relation — via une plateforme en ligne — les prestataires et les utilisateurs et qui facilitent les transactions entre eux (« plateformes collaboratives »)⁶⁰. L'application sur smartphone *UberPOP* met en relation le consommateur et le chauffeur qui effectuera le transport.

En conclusion, *Uber* entre donc d'une certaine façon dans la définition de la Commission⁶¹ et se présente comme un simple intermédiaire de services⁶². Cependant, la réalité juridique est plus complexe que ce qu'*Uber* voudrait faire croire.

2) *Uber, un service de covoiturage ?*

Dans le cadre de ce travail, nous analyserons si l'application *UberPOP* permet de mettre en place du covoiturage. En nous basant sur les définitions répertoriées dans la section définissant le covoiturage, nous pouvons déduire qu'un élément principal fait défaut : le partage de trajet. Les trajets effectués grâce à l'application *Uber* sont des trajets dont la

⁵⁶ Communication économie collaborative.

⁵⁷ *Idem*, p. 3.

⁵⁸ *Idem*.

⁵⁹ *Idem*.

⁶⁰ *Idem*.

⁶¹ *Idem*.

⁶² Conditions Générales d'Uber B.V. Dernière mise à jour : 4 décembre 2017, <https://www.uber.com/legal/terms/be/>, point 2. Les services.

destination est définie par le passager et non le conducteur comme cela se déroule dans le covoiturage.

L'avocat général M. Szpunar dans ses conclusions relatives à l'affaire *Elite Taxi* déclare avec certitude que la plateforme *Uber* ne peut pas être considérée comme une forme de covoiturage⁶³. Il justifie cette affirmation par la destination du transport décidée par le passager et par le fait que le montant payé par le passager arrivé à destination est bien plus élevé qu'un remboursement des frais. Le partage des frais en plus du partage du trajet est absent.

Nous pouvons donc affirmer que l'application *UberPOP* ne met pas en place un système de covoiturage.

3) *Uber, un service de transport ou un simple intermédiaire de l'économie collaborative ?*

Si la plateforme *Uber* n'est pas un service de covoiturage, quel type de service offre-t-elle ?

Uber ne souhaite en aucun cas être qualifié de fournisseur de services de transport. Les conditions générales précisent clairement qu'en acceptant celles-ci les utilisateurs reconnaissent qu'« *Uber* ne fournit pas de services de transport ou logistiques et qu'elle n'agit pas en qualité de transporteur »⁶⁴.

La plateforme serait, selon *Uber*, uniquement un service de la société de l'information dans le sens où elle met en lien les prestataires de services de transport et les futurs passagers de ces derniers. *Uber* présente son service comme une « technologie de transport à la demande » qui met en relation les chauffeurs et les passagers⁶⁵.

Dans sa communication « Agenda européen pour l'économie collaborative »⁶⁶, la Commission précise quant à elle que les plateformes collaboratives offrent un service de la société de l'information lorsque la prestation de service est effectuée normalement contre rémunération, à distance, par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services. La Commission ajoute cependant qu'il est possible qu'une plateforme collaborative fournisse des services sous-jacents et dans ce cas-là alors « les plateformes collaboratives pourraient être soumises à la réglementation sectorielle correspondante, y compris aux exigences en matière d'autorisation d'établissement et de licences »⁶⁷. Il conviendra donc de déterminer si la plateforme collaborative fournit un service sous-jacent et si par ce service, elle doit être soumise aux réglementations sectorielles.

Si *Uber* détient une influence décisive sur le service « sous-jacent » dans le domaine de transport, alors la plateforme doit être soumise aux réglementations sur le transport.

⁶³ Concl. av. gén. SPUZGAR du 11 mai 2017, présentées dans l'affaire *Elite Taxi*, EU:C:2017:364, point 42.

⁶⁴ Conditions Générales d'Uber B.V. Dernière mise à jour : 4 décembre 2017, <https://www.uber.com/legal/terms/be/>, point 2. Les services.

⁶⁵ <https://www.uber.com/fr-BE/about/how-does-uber-work/>.

⁶⁶ Communication économie collaborative.

⁶⁷ Communication économie collaborative, p. 2 et 6.

L'existence d'une influence décisive sur les conditions de la transaction conclue grâce à l'intermédiation de la plateforme numérique est déterminée à l'aide de trois critères cumulatifs établis par la Commission. Ces critères sont les suivants : la fixation du prix par la plateforme, la fixation d'autres conditions contractuelles essentielles ainsi que la propriété des actifs principaux pour fournir le service sous-jacent ⁶⁸.

Le fait qu'*Uber* n'est pas propriétaire des véhicules utilisés pour la prestation de transport démontre le non-respect d'un des trois critères susmentionnés. Ainsi, les deux activités (intermédiation et transport) pourraient donc être considérées comme distinctes⁶⁹. Par conséquent, le service de transport ne devrait pas être qualifié de sous-jacent au service de la société de l'information. *Uber* défendait d'ailleurs cette thèse de la dissociabilité des deux prestations de services : d'un côté la prestation de mise en relation, de l'autre celle de transport. L'enjeu pour *Uber* était de bénéficier du régime libéral prévu pour les services électroniques⁷⁰. À l'inverse, considérer ces deux activités comme indissociables conduit à l'application du régime plus protecteur applicable aux services de transport⁷¹.

Toutefois, la Cour dans son arrêt du 20 décembre 2017 recourt à deux critères⁷². Premièrement, le critère de la « création d'une nouvelle offre » de service non disponible auparavant est analysé par la Cour⁷³. Deuxièmement, la question de l'« influence décisive » sur les conditions de prestation du service est posée⁷⁴. Le critère de l'influence décisive est présent dans le raisonnement de la Cour⁷⁵, de l'avocat général M. Szpunar⁷⁶ et de la Commission⁷⁷. À l'aide de ces deux critères, la Cour est convaincue que le service *UberPOP* va au-delà d'un simple service d'intermédiation.

Quelle interprétation devons-nous donner aux critères utilisés par la CJUE ? Ces critères sont-ils des précisions par rapport aux critères énoncés par la Commission dans sa communication ou sont-ils des nouveaux critères prévalant sur les critères de la Commission ? Ce point n'est pas encore clair et donnera lieu à de nouvelles questions auprès de la CJUE⁷⁸.

L'affaire *Elite Taxi*⁷⁹ intervient dans le cadre d'un litige initié par une association de chauffeurs de taxi (*Elite taxi*) visant à faire condamner la société *Uber* pour concurrence déloyale, cette dernière n'ayant pas respecté la réglementation espagnole locale imposant aux plateformes telles qu'*Uber* de disposer de licences et d'autorisations administratives. Le tribunal de commerce de Barcelone, par ses questions préjudicielles, souhaite savoir si *Uber*

⁶⁸ Communication économie collaborative, p. 7.

⁶⁹ *Idem.*

⁷⁰ Dir. sur le commerce électronique.

⁷¹ P. SIMON, « Uber saisi par le droit du marché intérieur », *Rev. Aff. Eur.*, 2017/3, p. 524.

⁷² P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Le droit de l'Union européenne ne se prête-t-il pas (encore) à l'ubérisation des services? » *Revue de la Faculté de droit de l'Université de Liège*, (1).Larcier, 2018, p. 113.

⁷³ CJUE, gde ch., 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain SL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981, point 38.

⁷⁴ *Idem.*, point 39.

⁷⁵ *Idem.*

⁷⁶ Concl. av. gén. SPUNAR du 11 mai 2017, présentées dans l'affaire *Elite Taxi*, EU:C:2017:364, point 35.

⁷⁷ Communication économie collaborative, p. 6.

⁷⁸ P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Le droit de l'Union européenne ne se prête-t-il pas (encore) à l'ubérisation des services? », *Revue de la Faculté de droit de l'Université de Liège*, Larcier, 2018, p. 116 à 117.

⁷⁹ CJUE, gde ch., 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain SL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981.

est un service de transport exclu du champ d'application de la directive « services » 2006/123/CE⁸⁰ ou un service de la société de l'information au sens de la directive 2000/31/CE relative au commerce électronique⁸¹ pour déterminer dans quelle mesure la réglementation espagnole relative aux conditions de fonctionnement d'*Uber* est soumise aux exigences du droit du marché intérieur.

La CJUE a rejeté dans son arrêt *Elite Taxi*⁸² la théorie de la dissociabilité en affirmant que le « service d'intermédiation 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, doit être considéré comme étant indissociablement lié à un service de transport et comme relevant, dès lors, de la qualification de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 58 paragraphe 1, TFUE »⁸³. En d'autres mots, « La seule interprétation conforme à la réalité semble donc qu'*Uber* fournit un service d'intermédiation dans le cadre de la gestion d'un service de transport et que ce dernier constitue l'élément principal par rapport à l'activité économique globalement considérée »⁸⁴.

La Cour a suivi la position formulée par l'avocat général M. Szpunar en qualifiant les services proposés par *Uber* de services dans le domaine des transports. M. Szpunar, avait lui proposé d'autres critères pour dissocier ou non les deux prestations⁸⁵. Le premier critère est l'indépendance économique de la plateforme vis-à-vis de la prestation finale de transport⁸⁶. Cela revient à se demander si les deux prestations sont autonomes économiquement ou forment un tout indissociable. Le second critère proposé est celui de la dissociabilité des services. Il convient de se demander si les services sont dissociables en vérifiant si l'activité peut être scindée en deux⁸⁷.

Par conséquent, il conviendra d'appliquer l'article 58, paragraphe 1 du TFUE qui renvoie aux articles 90 à 100 du TFUE (Titre VI relatif aux transports) et plus précisément à l'article 91, paragraphe 1 du TFUE pour la matière de cet arrêt. Or, aucune réglementation n'a été adoptée au regard du titre relatif aux transports⁸⁸. Il revient donc aux États membres de réglementer les conditions de prestations des services.

⁸⁰ Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, *JOCE*, n° L 376, 27 décembre 2006, p. 36 à 68.

⁸¹ 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 »), *JOCE*, n° L 178, 17 juillet 2000, p. 1 à 16.

⁸² CJUE, gde ch., 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain SL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981.

⁸³ *Idem*, point 48.

⁸⁴ C. CARTA, « Uber face à la compétition économique et au respect des règles de droit », *Rev. Aff. Eur.*, 2017/4, p. 759.

⁸⁵ Concl. av. gén. SPUZGAR du 11 mai 2017, présentées dans l'affaire *Elite Taxi*, EU:C:2017:364, point 71.

⁸⁶ Concl. av. gén. SPUZGAR du 11 mai 2017, présentées dans l'affaire *Elite Taxi*, EU:C:2017:364, points 33 et 71.

⁸⁷ *Idem*, points 39 et 71.

⁸⁸ P.-J. AERTS, « Uber en autodelen », *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Morsel, Intersentia, 2017, p. 266 à 268 ; Concl. av. gén. SPUZGAR du 11 mai 2017, présentées dans l'affaire *Elite Taxi*, EU:C:2017:364, point 2.

Le raisonnement de l'affaire *Elite Taxi* est rappelé dans un arrêt de la CJUE du 10 avril 2018 concernant l'affaire *Uber France SAS*⁸⁹. Cette seconde affaire⁹⁰ concerne la poursuite d'un chauffeur *Uber* sur le fondement d'une disposition pénale introduite par la loi française dite Thévenoud du 1er octobre 2014 pour interdire l'activité d'*UberPOP*⁹¹. La Cour est interrogée par le tribunal correctionnel de Lille à nouveau sur la nature de l'activité d'*Uber*, service de la société de l'information ou service de transport. L'enjeu de cette affaire était de savoir si la France avait l'obligation de notifier au préalable la disposition qui fait grief à la Commission européenne. En vertu de la directive 98/34/CE, une procédure d'information doit être réalisée dans le domaine des normes relatives aux services de la société de l'information. L'arrêt a été rendu et confirme les conclusions de l'avocat général en définissant l'activité d'*Uber* de transport.

Notons que la notion de « service dans le domaine des transports » englobe non seulement les services de transport sensu stricto, mais également tout service « intrinsèquement lié » à un acte physique de transport. La Cour a par exemple, dans son arrêt *Grupo Itevelesa*⁹² considéré le contrôle technique comme un service lié au transport par véhicule parce qu'il en est une condition « préalable et indispensable »⁹³.

Nous partons du postulat que les décisions de la CJUE en 2017 et 2018 qualifiant le service d'*UberPOP* de service dans le domaine du transport est une qualification qui va être suivie et approuvée dans l'Union européenne.

⁸⁹ CJUE, gde ch., 10 avril 2018, *Uber France SAS*, aff. C-320/16, EU:C:2018:221, point 18 à 23.

⁹⁰ CJUE, gde ch., 10 avril 2018, *Uber France SAS*, aff. C-320/16, EU:C:2018:221.

⁹¹ L'article L. 3124-13 du Code des transports introduit par la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 dispose qu'« [e]st puni de deux ans d'emprisonnement et de 300.000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120-1 sans être ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre Ier du présent livre, ni des taxis, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre » (voy. désormais l'article L. 3143-4). Cette disposition a d'ailleurs été contestée par *Uber* devant le Conseil constitutionnel et validée par ce dernier. V. Conseil constitutionnel, 22 septembre 2015, décision n° 2015-484 QPC.

⁹² CJUE, 15 octobre 2015, *Grupo Itevelesa e.a.*, aff. C-168/14, EU:C:2015:685, point 47.

⁹³ *Idem*.

II.- DES RÉGLEMENTATIONS APPLICABLES AUX ACTEURS DES PLATEFORMES NUMÉRIQUES DE SERVICES DE TRANSPORT ISSUES DE L'ÉCONOMIE COLLABORATIVE (ÉTUDE DE CAS : UBER)

Dans cette seconde partie, une analyse de différentes réglementations qui sont susceptibles de s'appliquer aux différents acteurs des plateformes numériques de services de transport issues de l'économie collaborative sera effectuée.

D'emblée, il convient de souligner que la directive 2006/123 dite directive service ne s'applique pas aux plateformes numériques dites collaboratives qualifiées de fournisseurs de services de transport issues de l'économie collaborative. En effet, l'application *UberPOP* étant qualifiée par la CJUE de service de transport, l'article 2, §2, d) de la Directive 2006/123 exclut explicitement de son champ d'application « les services dans le domaine des transports (...) »⁹⁴. L'article 56 TFUE relatif à la libre prestation de services ne s'applique pas à la plateforme *Uber*. Un vide juridique n'est pas pour autant créé au désavantage des fournisseurs de services de transport. En effet, l'article 49 du TFUE garantit la liberté d'établissement d'une entreprise (même de transport) au sein d'un État membre⁹⁵.

Les droits et obligations des différents acteurs des plateformes numériques seront analysés sur base de la directive concernant les droits des consommateurs (directive 2011/83/UE)⁹⁶ et la directive sur les pratiques commerciales (directive 2005/29/CE)⁹⁷. Quelques observations à propos de la directive sur le commerce électronique (directive 2000/31/CE)⁹⁸ seront également formulées.

Une attention particulière sera portée au règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données⁹⁹. La politique de confidentialité d'*Uber* sera évaluée quant à sa mise en conformité concrète au RGPD.

⁹⁴ CJUE, gde ch., 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain SL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981, point 43; CJUE, gde ch., 10 avril 2018, *Uber France SAS*, aff. C-320/16, EU:C:2018:221; Concl. av. gén. SPUZGAR du 11 mai 2017, présentées dans l'affaire *Elite Taxi*, EU:C:2017:364, points 67 à 69.

⁹⁵ CJUE, 22 décembre 2010, aff. C-338/09, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, EU:C:2010:814, point 30; CJUE, 15 octobre 2015, aff. C-168/14, *Grupo Itevelesa e.a.*, point 53.

⁹⁶ Directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil.

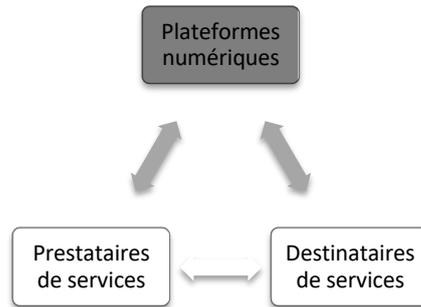
⁹⁷ Directive sur les pratiques commerciales.

⁹⁸ Directive sur le commerce électronique.

⁹⁹ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données.

L'application concrète de ces différentes réglementations aux acteurs de la plateforme *Uber* nous permettra de définir, dans la troisième partie, la manière dont il convient de réglementer les plateformes collaboratives de transport.

A.- DU DROIT APPLICABLE AUX PLATEFORMES NUMÉRIQUES



1) *Directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs et directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales*

- De la directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs ;

La directive relative aux droits des consommateurs a pour champ d'application matériel les contrats conclus entre un professionnel et un consommateur (c'est-à-dire des relations B2C) pour la fourniture d'un bien ou d'un service¹⁰⁰.

Les relations entretenues entre les plateformes numériques et les prestataires de services, ainsi que les relations entretenues avec les destinataires de services sont-elles qualifiables de relations Business-to-Consumer (B2C) ?

Premièrement, il convient de déterminer le statut des plateformes numériques proposant un service de transport telles que la plateforme *Uber* avec son service *UberPOP*.

L'article 2 point 2 de la directive relative aux droits des consommateurs considère qu'un professionnel est : « toute personne physique ou morale, qu'elle soit publique ou privée, qui agit, y compris par l'intermédiaire d'une autre personne agissant en son nom ou pour son compte, aux fins qui entrent dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale en ce qui concerne des contrats relevant de la présente directive ».

Les plateformes collaboratives seront qualifiées en général facilement de professionnelles¹⁰¹. Par exemple, la plateforme *Uber* est une personne morale privée qui agit aux fins qui entrent dans le cadre de son activité commerciale.

La plateforme *Uber* étant professionnelle, il reste à déterminer si la plateforme fournit ou s'engage à fournir un service auprès d'un consommateur. Les destinataires et les prestataires de services sont-ils des consommateurs dans leurs relations avec la plateforme numérique ?

¹⁰⁰ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 3.

¹⁰¹ V. HATZOPOULOS, S. ROMA, « Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU law », 54 *Common Market Law Review*, 2017, p. 107.

Un consommateur, au sens de l'article 2 point 1 de la directive relative aux droits des consommateurs est « toute personne physique qui, dans les contrats relevant de la présente directive, agit à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale ».

Les destinataires de services *UberPOP* sont des consommateurs, c'est-à-dire des personnes physiques qui n'agissent pas « à des fins qui entrent dans le cadre de leur activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale »¹⁰².

Quant aux prestataires de services, nous ne pouvons pas de manière générale pour l'Union européenne déterminer s'ils agissent en tant que consommateurs. En effet, les législations internes du droit du travail des États membres régissent et déterminent chacune différemment les conditions du statut professionnel. Nous envisagerons donc les deux possibilités de qualification (consommateur et professionnel) du prestataire de services. D'autant plus, qu'il est possible qu'un État membre soit confronté aux deux types de relations (B2C et B2B) dans son ordre juridique. Par exemple, le statut de professionnel peut être octroyé au-dessus d'un certain seuil, comme proposé par la Commission dans sa communication sur l'économie collaborative (heures prestées, argent récolté, ...) ¹⁰³. Les prestataires de services ne dépassant pas le seuil prescrit seront qualifiés de consommateurs tandis que ceux qui atteignent le seuil seront qualifiés de professionnels.

Dans le cas où le prestataire de services a un statut professionnel (relation B2B), la plateforme n'aura pas d'obligations en vertu de la directive relative aux droits des consommateurs à l'égard du prestataire de service.

Lorsque le prestataire de service est un consommateur (B2C) la plateforme est soumise à la directive relative aux droits des consommateurs.

En ce qui concerne le service *UberPOP*, celui-ci est un qualifié de service de transport¹⁰⁴. La directive relative aux droits des consommateurs ne s'applique pas dans son intégralité en raison de l'exclusion du champ d'application des services de transports des passagers énoncée par l'article 3, 3., k) de la directive. Dans le cas des taxis, cette exclusion a lieu pour laisser place aux réglementations nationales¹⁰⁵ qui sont plus contraignantes.

Seuls les articles 8 paragraphe 2, 19 et 22 de la directive du droit des consommateurs restent applicables aux services de transport de passagers¹⁰⁶.

Le paragraphe 2 de l'article 8 de ladite directive impose aux professionnels de fournir des informations quant aux principales caractéristiques du bien ou du service¹⁰⁷ ainsi que le prix total des biens ou services (lorsque le prix ne peut pas être raisonnablement calculé à

¹⁰² Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 2, 1.

¹⁰³ Communication économie collaborative, p. 6.

¹⁰⁴ CJUE, gde ch., 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems SpainSL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981, points 40 et 41 ; CJUE, 15 octobre 2015, *Grupo Itevelesa e.a.*, aff. C-168/14, EU:C:2015:685, points 45 et 46.

¹⁰⁵ Dir. relative aux droits des consommateurs, considérant 27.

¹⁰⁶ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 3, 3., k).

¹⁰⁷ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 6, 1., a).

l'avance, la communication du mode de calcul du prix est obligatoire)¹⁰⁸, la durée du contrat ou les conditions de résiliation¹⁰⁹ ainsi que la durée minimale des obligations du consommateur au titre du contrat¹¹⁰. Le professionnel doit indiquer clairement qu'une obligation de payer ressort de la commande que le consommateur s'apprête à passer¹¹¹.

L'article 19 de la directive précitée interdit aux professionnels de facturer des frais supérieurs aux coûts qu'ils supportent pour le moyen de paiement.

Enfin, l'article 22 de la directive traite du consentement exprès du consommateur à l'occasion de paiements supplémentaires.

Le paragraphe 2 de l'article 8 de la directive pose un problème quant aux informations fournies par *Uber* relatives aux principales caractéristiques du service. En effet, la plateforme *Uber* précise dans ses conditions générales qu'elle fournit un service de la société de l'information¹¹². Or, la CJUE a requalifié le service offert par *Uber* de service de transport¹¹³. Les informations fournies par *Uber* aux consommateurs semblent dès lors erronées. Par conséquent, le consommateur n'est pas lié par le contrat¹¹⁴.

À propos de la communication du mode de calcul, l'augmentation des prix est connue des consommateurs grâce à une alerte qui est envoyée en prévenant que le système de « surge pricing », la tarification dynamique, est d'application¹¹⁵. C'est en quelque sorte l'application de la loi de l'offre et la demande en temps réel. Cela crée un manque de prévisibilité quant au prix applicable in fine¹¹⁶ aux consommateurs¹¹⁷.

- De la directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales

Les plateformes numériques fournissant un service de transport sont-elles également soumises à la directive relative aux pratiques commerciales déloyales exercées par des entreprises professionnelles vis-à-vis des consommateurs (2005/29/CE)?

¹⁰⁸ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 6, 1., e).

¹⁰⁹ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 6, 1., o).

¹¹⁰ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 6, 1., p).

¹¹¹ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 8, 2.

¹¹² Conditions Générales d'Uber B.V. Dernière mise à jour : 4 décembre 2017, <https://www.uber.com/legal/terms/be/>, point 2. Les services ; « Vous reconnaissez qu'Uber ne fournit pas de services de transport ou logistiques et qu'elle n'agit pas en qualité de transporteur et que l'ensemble desdits services de transport ou de services logistiques sont fournis par des prestataires tiers indépendants qui ne sont pas employés par uber ou l'un ou l'autre de ses affiliés. ».

¹¹³ CJUE, gde ch., 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems SpainSL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981, points 40 et 41.

¹¹⁴ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 8, 2.

¹¹⁵ R. ELAINE ELLIOTT, « Sharing App or Regulation Hackney: Defining Uber Technologies, Inc. », *41 J. Corp. L.* 727, 2016, p. 745 à 749.

¹¹⁶ C. HOLLOWAY, « Uber Unsettled/ How Existing Taxicab Regulations Fail to address Transportation Network Companies and Why Local Regulators Should Embrace Uber, Lyft, and Comparable Innovators », *16 Wake Forest J. Bus. & Intell. Prop. L.* 20, 2015.

¹¹⁷ N. BILTON, « Customers Out in the Cold Balk at Uber Surge Pricing », *N.Y. TIMES BITS BLOG*, 2013, disponible sur <https://bits.blogs.nytimes.com/2013/12/16/customers-out-in-the-cold-balk-at-uber-surge-pricing/>.

Les plateformes numériques seront tenues de respecter la directive relative aux pratiques commerciales déloyales si elles sont qualifiées de professionnelles dans leurs rapports avec des consommateurs. La définition de « professionnel » de la directive relative aux pratiques commerciales déloyales¹¹⁸ est identique à celle de la directive relative à la protection des consommateurs citée *supra*¹¹⁹. La Commission précise que la qualification de professionnel résulte d'une analyse au cas par cas qui doit prendre en compte tous les aspects factuels¹²⁰.

La plateforme *Uber* agit dans le cadre d'une activité visant à obtenir des revenus grâce, selon elle, à la mise en contact des prestataires et destinataires de services¹²¹ et est donc professionnelle. La plateforme tire des obligations tant vis-à-vis du prestataire de service (le chauffeur) que du destinataire du service (le consommateur), s'ils sont tous les deux qualifiés de consommateurs¹²².

Il convient alors de déterminer si les prestataires et destinataires de services sont des consommateurs au sens de la directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales. L'article 2 point a de la directive susmentionnée contient une définition de consommateur identique à celle de la directive sur la protection des consommateurs. Le raisonnement est similaire pour la qualification des acteurs.

La plateforme numérique *Uber* sera soumise aux dispositions de la directive relative aux pratiques commerciales d'une part, dans ses relations avec les passagers qualifiés de consommateurs et d'autre part vis-à-vis des prestataires de services, les chauffeurs, dès lors qu'ils agissent en tant que particuliers hors activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale. La plateforme sera donc tenue de faire preuve de diligence professionnelle¹²³ à l'égard des consommateurs et de ne pas recourir à des pratiques commerciales déloyales (pratiques commerciales trompeuses¹²⁴ ou agressives¹²⁵). Dans le cas où les prestataires relèvent de la définition de professionnel, la relation B2B n'est pas encadrée par la directive sur les pratiques commerciales déloyales.

¹¹⁸ Dir. sur les pratiques commerciales, art. 2, b.

¹¹⁹ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 2, 2.

¹²⁰ Document de travail des services de la Commission, *Orientations concernant la mise en œuvre/l'application de la directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales*, SWD (2016) 163 final, p. 151.

¹²¹ P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Le droit de l'Union européenne face à l'économie collaborative », *Rev. trim. dr. eur.*, 2017, p. 713.

¹²² Dir. sur les pratiques commerciales, art. 2, a).

¹²³ Dir. sur les pratiques commerciales, art. 2, h) : « «diligence professionnelle»: le niveau de compétence spécialisée et de soins dont le professionnel est raisonnablement censé faire preuve vis-à-vis du consommateur, conformément aux pratiques de marché honnêtes et/ou au principe général de bonne foi dans son domaine d'activité ».

¹²⁴ Dir. sur les pratiques commerciales, art. 6 et 7.

¹²⁵ Dir. sur les pratiques commerciales, art. 8 et 9.

2) *Directive 2000/31/CE 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 »)*

En vertu de l'article 2 point a de la directive sur le commerce électronique renvoyant à l'article 1er, paragraphe 2, de la directive 98/34/CE¹²⁶ telle que modifiée par la directive 98/48/CE¹²⁷ et depuis lors abrogée et remplacée par la directive (UE) 2015/1535¹²⁸, un service de la société de l'information est défini comme « tout service presté normalement contre rémunération, à distance par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services ».

Il est difficile de parler de manière générale des obligations issues de la directive sur le commerce électronique pour les plateformes numériques de transport. L'étude au cas par cas du type de service fourni par la plateforme collaborative¹²⁹ engendre une fragmentation des législations applicables aux plateformes dont nous parlerons dans la troisième partie de ce travail.

Les services *UperPop* étant qualifiés de services de transport, ils ne peuvent se voir appliquer la directive 2000/31 sur le commerce électronique¹³⁰ puisque celle-ci s'applique uniquement aux services de la société de l'information¹³¹.

A contrario, d'autres plateformes collaboratives de transport de type *Blablacar* pourraient être qualifiées, d'intermédiaires uniquement et donc offrant des services de la société de l'information ce qui rend la directive 2000/31 applicable¹³². *Blablacar* « ne crée pas de nouvelle offre, mais garantit uniquement la mise en relation des chauffeurs et des passagers d'un trajet prédéterminé par le chauffeur »¹³³. La plateforme collaborative *Blablacar* établie au sein de l'Union européenne a dès lors un droit d'accès au marché de tout État membre. Il

¹²⁶ Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques. Plus en vigueur, date de fin de validité: 06/10/2015; abrogé et remplacé par [32015L1535](#).

¹²⁷ *Idem*.

¹²⁸ Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information.

¹²⁹ Communication économie collaborative, p. 7.

¹³⁰ CJUE, gde ch., 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain SL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981, points 42 à 48; CJUE, gde ch., 10 avril 2018, *Uber France SAS*, aff. C-320/16, EU:C:2018:221.

¹³¹ Dir. sur le commerce électronique, art. 1.

¹³² P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Le droit de l'Union européenne ne se prête-t-il pas (encore) à l'ubérisation des services ? », *R.F.D.L.*, 2018/1, p. 114 et 115.

¹³³ P. VAN CLEYNENBREUGEL « 6. Les plateformes face au droit économique de l'Union européenne », *Enjeux et défis juridiques de l'économie de plateforme*, J. CLESSE et F. KÉFER (dir.) Anthemis, 2019, CUP, Vol. 187, p. 226.

s'agit en quelque sorte de l'abolition de toute autorisation, sauf exceptions¹³⁴, par les autorités publiques pour l'établissement d'une société de l'information¹³⁵.

De manière non exhaustive relevons que les prestataires de services de la société de l'information seront notamment tenus de fournir à leurs destinataires des informations pertinentes relatives à leur identité¹³⁶ ainsi que des informations spécifiques lors de la conclusion du contrat¹³⁷. Un avantage est que l'intermédiaire ne sera pas tenu responsable du contenu des informations fournies ou stockées automatiquement et temporairement, à condition que la plateforme ne soit pas à l'origine de la transmission¹³⁸, ne les modifie pas et ne sélectionne pas directement le destinataire de l'information¹³⁹.

L'engouement des plateformes numériques de transport pour la qualification de fournisseurs de services de la société de l'information s'explique notamment par le fait que cette qualification leur donne un accès libre au marché. Les obligations de la directive relative au commerce électronique sont souvent moins contraignantes que les droits des États membres très exigeants auxquels renvoie la directive relative à la protection des consommateurs pour les services de transport. De plus en entrant dans le champ d'application de la directive relative au commerce électronique, « les plateformes collaboratives, en tant que détenteurs d'informations sur les biens ou services sous-utilisés, ne seront dès lors pas responsables si le prestataire du service collaboratif concerné offre ses services de façon illégale en ce qu'il n'a pas obtenu l'autorisation nécessaire pour ce faire »¹⁴⁰. Cependant, lorsque la plateforme joue un rôle actif lui permettant d'avoir une connaissance ou un contrôle des données stockées, l'exemption de responsabilité est inapplicable¹⁴¹. Dès lors, si la plateforme de transport *Uber* avait été qualifiée de service de la société de l'information¹⁴², elle ne bénéficierait tout de même pas de cette exemption au vu de son implication active dans la mise en contact des prestataires et destinataires¹⁴³.

¹³⁴ Dir. sur le commerce électronique, art. 3, § 4.

¹³⁵ Dir. sur le commerce électronique, art. 4, § 1.

¹³⁶ Dir. sur le commerce électronique, art. 5.

¹³⁷ Dir. sur le commerce électronique, art. 10 et 11.

¹³⁸ P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Le droit de l'Union européenne face à l'économie collaborative », *Rev. trim. dr. eur.*, 2017, p. 711 et 712.

¹³⁹ Dir. sur le commerce électronique, art. 12 à 14.

¹⁴⁰ Dir. sur le commerce électronique, art. 13 §2 ; P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Le droit de l'Union européenne face à l'économie collaborative », *Rev. trim. dr. eur.*, 2017, p. 712.

¹⁴¹ CJUE 12 juillet 2011, aff. C-324/09, *L'Oréal*, EU:C:2011:474, point 116.

¹⁴² Concl. av. gén. SZPUNAR du 11 mai 2017 dans l'aff. C-434/15, *Elite Taxi*, EU:C:2017:364, point 66.

¹⁴³ P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Le droit de l'Union européenne face à l'économie collaborative », *Rev. trim. dr. eur.*, 2017, p. 712.

3) Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données)

Le RGPD¹⁴⁴ s'applique « au traitement de données à caractère personnel, automatisé en tout ou en partie, ainsi qu'au traitement non automatisé de données à caractère personnel contenues ou appelées à figurer dans un fichier »¹⁴⁵. Ce règlement a un champ d'application uniforme aux traitements des données, quelle que soit la qualification du service et du statut des acteurs des plateformes (professionnels ou non)¹⁴⁶.

Les obligations de « compliance », c'est-à-dire de mise en conformité du traitement de données qu'effectue la plateforme *Uber*, seront analysées au regard du règlement (UE) 2016/679 en trois temps. Dans un premier temps, nous déterminerons concrètement quelles données à caractère personnel sont visées (a). Ensuite, les traitements de données effectués par *Uber* seront examinés (b). Troisièmement, les obligations du responsable du traitement des données seront résumées (c).

a) Données à caractère personnel

La notion de données personnelles est définie de manière extrêmement large¹⁴⁷ dans le règlement¹⁴⁸ et par la CJUE¹⁴⁹. En effet, dès lors qu'une information peut être reliée directement ou indirectement à une personne identifiée ou identifiable, cette information doit être qualifiée de donnée personnelle.

Uber traite énormément de données personnelles, non seulement celles des utilisateurs, mais également celles des conducteurs¹⁵⁰.

La politique de confidentialité d'*Uber*¹⁵¹ renseigne de manière relativement explicite les données traitées ;

- Les informations fournies lors de la création d'un compte pour les utilisateurs ¹⁵² ainsi que pour les chauffeurs¹⁵³.

¹⁴⁴ Ce règlement est entré en vigueur le 25 mai 2016 et entré en application le 25 mai 2018. Ce dernier a abrogé le 24 mai 2018 la directive 95/46/CE qui régissait précédemment la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données. La plupart des principes fondamentaux quant au traitement des données à caractère personnel existaient déjà sous le régime de la directive 95/46/CE, ces principes ont cependant été renforcés et précisés par le règlement.

¹⁴⁵ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art.2.

¹⁴⁶ Précision : La nationalité de la plateforme importe peu, car même si le traitement des données est effectué par un responsable du traitement ou un sous-traitant établi hors de l'Union européenne, il est soumis au règlement dès que les biens et services sont offerts à des résidents européens ou nationaux.

¹⁴⁷ A. BEELEN, « Fiche de guidance n° 1 - Le champ d'application matériel du RGPD », *Guide pratique RGPD*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 19 et 20.

¹⁴⁸ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art.4 §1 et considérant 26.

¹⁴⁹ CJUE, 2ème ch., 19 octobre 2016, *Breyer*, aff. C-582/14, EU:C:2016:779, point 4 ; CJUE (2ème ch.), 20 décembre 2017, *Nowak c. Data Protection Commissioner*, aff. C-434/16, EU:C:2017:994, point 62.

¹⁵⁰ N. HAMBLLENNE, « 4. - Voitures connectées et big data : la course folle », *Le droit des MachinTech (FinTech, LegalTech, MedTech...)*, Bruxelles, Éditions Larcier, 2018, p. 151.

¹⁵¹ Politique de confidentialité d'Uber B. V. Dernière mise à jour : 25 mai 2018, <https://privacy.uber.com/policy/>

- Les informations créées lors de l'utilisation de leurs services (en ce compris la localisation, les informations relatives à l'utilisation, les transactions, l'appareil et les données de communications échangées)¹⁵⁴.
- Les données issues d'autres sources (partenaires d'Uber et les tiers qui utilisent les applications Uber).

b) Traitement de données

Un traitement de données est « toute opération ou tout ensemble d'opérations effectuées ou non à l'aide de procédés automatisés et appliqués à des données ou des ensembles de données à caractère personnel »¹⁵⁵. La collecte de données en est l'exemple le plus courant¹⁵⁶.

La politique de confidentialité d'Uber énonce les différentes opérations, traitements effectués à partir des données dont notamment « les analyses de données, les tests et recherches, ainsi que la surveillance et l'analyse des tendances en matière d'activité et d'utilisation ». Uber procède également à des prises de décisions automatiques. Il s'agit par exemple de la méthode de tarification brevetée par Uber basée sur le Big Data: « Surge Pricing », tarification dynamique. Il s'agit de l'ajustement du prix à la demande en temps réel grâce à des analyses prédictives¹⁵⁷.

Uber prévient également qu'il transmet les données des utilisateurs aux prestataires de service et partenaires commerciaux d'Uber en donnant une liste générale de ceux-ci.

Politique de confidentialité d'Uber B. V. – Collecte et utilisation des données – Informations que nous recueillons – 1. Informations fournies par l'utilisateur. Dernière mise à jour : 25 mai 2018, <https://privacy.uber.com/policy/> « votre nom, votre adresse e-mail, votre numéro de téléphone, votre identifiant de connexion et votre mot de passe, votre adresse, vos informations de paiement ou coordonnées bancaires (y compris les informations de vérification des paiements qui y sont liées), vos numéros d'identification officiels comme votre numéro de sécurité sociale, votre permis ou passeport si la loi l'exige, votre date de naissance, votre photo et votre signature. Cela comprend également les informations relatives au véhicule ou à l'assurance des chauffeurs. Cela inclut également les préférences et paramètres que vous activez pour votre compte Uber. ». De plus, « nous pouvons recueillir les informations que vous fournissez lorsque vous contactez l'assistance client Uber, notez ou complimentez d'autres utilisateurs, ou lorsque vous contactez Uber par un autre moyen ».

¹⁵³ Politique de confidentialité d'Uber B. V. – Collecte et utilisation des données – Informations que nous recueillons – 2. Informations générées par l'utilisation de nos services. Dernière mise à jour : 25 mai 2018, <https://privacy.uber.com/policy/> « nous pouvons recueillir des informations dans le cadre de la procédure de sélection. Cela peut comprendre des informations comme votre dossier de conduite ou votre casier judiciaire (lorsque la loi l'autorise). Un fournisseur peut se charger de la collecte des informations pour le compte d'Uber. ».

¹⁵⁴ Politique de confidentialité d'Uber B. V. – Collecte et utilisation des données – Informations que nous recueillons – 3. Informations provenant d'autres sources. Dernière mise à jour : 25 mai 2018, <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁵⁵ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 4. 2).

¹⁵⁶ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 4. 2) : « «traitement», toute opération ou tout ensemble d'opérations effectuées ou non à l'aide de procédés automatisés et appliquées à des données ou des ensembles de données à caractère personnel, telles que la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la structuration, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, la diffusion ou toute autre forme de mise à disposition, le rapprochement ou l'interconnexion, la limitation, l'effacement ou la destruction ».

¹⁵⁷ X, « Netflix et Uber : 2 exemples d'utilisation magistrale du Big Data », *Le Big Data*, 2016, disponible sur <https://www.lebigdata.fr/netflix-uber-big-data-0409?fbclid=IwAR24M8-BzIDDGAL7FjCLoI8ojpC3qFwv0rywQDmceNLb86AQRmDkVM4q-M>.

c) Obligations du responsable du traitement

Une des nouveautés du RGPD est le principe de responsabilité¹⁵⁸ (« accountability »)¹⁵⁹, selon lequel la personne traitant des données est responsable¹⁶⁰ et doit s'assurer du respect des obligations du règlement et de la preuve de sa mise en conformité¹⁶¹.

Le responsable du traitement¹⁶² doit être en mesure de démontrer le respect des six principes de l'article 5 du RGPD. Il faut ajouter à ces principes, celui de la transparence¹⁶³.

○ Le premier principe : La licéité, loyauté et transparence

Le premier principe se résume comme suit; les données à caractère personnel doivent être traitées de manière licite, loyale et transparente au regard de la personne concernée. « La licéité du traitement fait référence à son fondement juridique tandis que la loyauté du traitement désigne les modalités selon lesquelles les données sont collectées (lien avec le principe de transparence et avec l'information à fournir aux personnes concernées au moment de la collecte de leurs données) »¹⁶⁴.

Un traitement est licite s'il a pour fondement l'une des conditions énumérées par l'article 6 paragraphe 1 du RGPD.

La première possibilité pour rendre le traitement des données licite est le *consentement* de la personne concernée¹⁶⁵. Le consentement doit être libre, spécifique, éclairé et univoque¹⁶⁶.

Les informations suivantes constituent le minimum nécessaire afin d'obtenir un consentement valable: l'identité du responsable du traitement, la finalité de chacune des opérations de traitement pour lesquelles le consentement est sollicité, les (types de) données collectées et utilisées, l'existence du droit de retirer son consentement, des informations concernant l'utilisation des données pour la prise de décision automatisée et des informations sur les risques éventuels liés à la transmission des données en raison de l'absence de décision d'adéquation et de garanties appropriées¹⁶⁷.

¹⁵⁸ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 24 et considérant 74.

¹⁵⁹ B. VAN ASBROECK, J. DEBUSSCHE, « Les obligations de « compliance » des entreprises », *Vers un droit européen de la protection des données*, Bruxelles, Éditions Larcier, 2017, p. 93.

¹⁶⁰ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 4. 7.

¹⁶¹ X, « ICO fines Vote Leave £40,000 for sending unlawful text messages », 2019, disponible sur <https://ico.org.uk/about-the-ico/news-and-events/news-and-blogs/2019/03/ico-fines-vote-leave-40-000-for-sending-unlawful-text-messages/>.

¹⁶² Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art.4. 7) ; Voy. CJUE, gde ch., 13 mai 2014, *Google Spain v AEPD and Mario Costeja González*, aff. C-131/12, EU:C:2014:317.

¹⁶³ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, considérant 39.

¹⁶⁴ A. BEELEN, « Fiche de guidance n° 3 - Les principes généraux de protection des données », *Guide pratique RGPD*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 31.

¹⁶⁵ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art.6,1.,a) et considérants 40 à 43.

¹⁶⁶ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art.4,1. : « toute manifestation de volonté, libre, spécifique, éclairée et univoque par laquelle la personne concernée accepte, par une déclaration ou par un acte positif clair, que des données à caractère personnel la concernant fassent l'objet d'un traitement ».

¹⁶⁷ Lignes directrices du 28 novembre 2017 relatives à la notion de consentement selon le Règlement 2016/679 (WP. 259), p.15 ; Délibération de la formation restreinte de la CNIL n° SAN-2019-001 du 21 janvier 2019 prononçant une sanction pécuniaire à l'encontre de la société GOOGLE LLC ; O. TAMBOU, « Décryptage autour de la première condamnation de Google par la CNIL post-RGPD », *Dalloz-actualité*, 31 janvier 2019, disponible

Qu'en est-il du consentement des utilisateurs d'Uber pour le traitement des données personnelles ?

Après avoir téléchargé l'application *Uber* sur leurs smartphones, les utilisateurs doivent accepter les « conditions d'utilisation » et la « politique de confidentialité d'Uber ». L'utilisateur a un accès direct aux conditions d'utilisation et à la politique de confidentialité simplement en cliquant sur ces mots. La mise à disposition de ces documents offre la possibilité aux utilisateurs de donner un consentement éclairé et spécifique.

Pour certaines informations, *Uber* utilise le moyen du consentement¹⁶⁸ de l'utilisateur pour justifier le traitement de données effectué. Par exemple, l'accès à la localisation de l'utilisateur lorsque l'application est active, est licite grâce au consentement de l'utilisateur. La politique de confidentialité fait d'ailleurs mention de la possibilité de désactiver la localisation. Cependant, comme l'indique la politique de confidentialité, l'utilisation de l'application sera beaucoup moins efficace, car il faudra encoder les adresses par soi-même dans l'application. De manière expresse, *Uber* rappelle que de toute manière, les « ...informations de localisation seront recueillies auprès du chauffeur pendant votre course puis liées à votre compte, même si vous n'avez pas autorisé Uber à le faire »¹⁶⁹. Si l'utilisateur veut utiliser l'application, il devra consentir à ce que nonobstant la possibilité de désactiver les données de localisation, celles-ci seront indirectement recueillies par *Uber*.

Les informations fournies dans la politique de confidentialité et les conditions générales semblent donc complètes. Ainsi, l'utilisateur consent de manière libre, spécifique, éclairé et univoque.

Le consentement est un des moyens de rendre licite un traitement de données personnelles, mais cinq autres conditions peuvent légitimer le traitement. Le traitement peut se faire, si;

- Il est nécessaire à l'exécution d'un contrat avec la personne concernée ou à l'exécution de mesures préparatoires à un tel contrat¹⁷⁰.
- Il est nécessaire au respect d'une obligation légale¹⁷¹.
- Il est nécessaire à la protection *des intérêts vitaux* d'une personne concernée ou d'une autre personne quand la personne concernée est incapable de consentir¹⁷².

sur <https://www.dalloz-actualite.fr/node/decryptage-autour-de-premiere-condamnation-de-google-par-cnil-post-rgpd#.XFKtgy0IBQJ>.

¹⁶⁸ Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données – Informations spéciales pour les utilisateurs au sein de l'U.E. 2. Conditions de traitement – f. Consentement : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁶⁹ Politique de confidentialité d'Uber B. V. Dernière mise à jour : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁷⁰ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 6, 1., b) ; Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données – Informations spéciales pour les utilisateurs au sein de l'U.E. 2. Conditions de traitement – a. Le traitement des données est nécessaire pour fournir les services et les fonctionnalités que vous demandez. : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁷¹ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 6, 1., c), art. 6, 3. et les considérants 41 et 45 ; Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données – Informations spéciales pour les utilisateurs au sein de l'U.E. 2. Conditions de traitement – e. Le traitement des données est nécessaire pour remplir les obligations légales d'Uber. : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁷² Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 6, 1., d) et considérant 46 ; Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données – Informations spéciales pour les utilisateurs au sein de l'U.E.

- Il est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement¹⁷³.
- Il est nécessaire aux fins d'intérêts légitimes¹⁷⁴.

Après analyse de la politique de confidentialité d'Uber, il apparaît que les six catégories de fondements stipulés dans le RGPD (précisés *supra*) sont reprises systématiquement pour justifier le traitement des données qu'Uber réalise¹⁷⁵.

L'exigence de licéité du traitement du premier principe (traitement licite, loyal et transparent) au regard de la personne concernée ayant été examinée, nous nous penchons sur les deux autres exigences ; la loyauté et la transparence du traitement.

Au sujet du traitement loyal et transparent, les responsables de traitement d'Uber fournissent des informations à leur client concernant le traitement de leurs données. Les informations à fournir sont listées dans l'article 13 du RGPD. Celles-ci doivent être fournies de manière « concise, transparente, compréhensible et aisément accessible, en des termes clairs et simples »¹⁷⁶. La politique de confidentialité d'Uber semble conforme à ces exigences.

- Le deuxième principe : La limitation des finalités

Le second principe de la responsabilité est celui de la limitation du traitement des données en fonction de la finalité présentée au préalable aux personnes concernées par les responsables des traitements¹⁷⁷.

En effet, les finalités sont limitées et donc les données ne peuvent être traitées ultérieurement de manière incompatible avec les finalités consenties par la personne concernée ou les finalités rendues licites par d'autres conditions (article 6, 1., b) à f))¹⁷⁸.

À cet égard, la responsabilité de la plateforme Uber pourrait être mise en cause dans l'hypothèse de modifications de leur politique de confidentialité comportant les finalités auxquelles les personnes concernées ont consenti. En effet, Uber précise que les personnes concernées seront informées de ce changement de la politique de confidentialité s'il est

2. Conditions de traitement – b. Le traitement est nécessaire pour protéger les intérêts vitaux de nos utilisateurs ou d'autres personnes. : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁷³ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 6, 1., e), art. 6.3. Et le considérant 45 ; Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données – Informations spéciales pour les utilisateurs au sein de l'U.E. 2. Conditions de traitement – d. Le traitement des données est nécessaire aux intérêts légitimes d'autres personnes ou parties. : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁷⁴ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 6, 1., f) et considérants 47 à 49 ; Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données – Informations spéciales pour les utilisateurs au sein de l'U.E. 2. Conditions de traitement – c. Le traitement des données est nécessaire aux fins des intérêts légitimes d'Uber. : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁷⁵ Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données – Informations spéciales pour les utilisateurs au sein de l'U.E. 2. Conditions de traitement : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁷⁶ B. VAN ASBROECK, J. DEBUSSCHE, « Les obligations de « compliance » des entreprises », *Vers un droit européen de la protection des données*, Bruxelles, Éditions Larcier, 2017, p. 102.

¹⁷⁷ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 5, 1, b).

¹⁷⁸ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 6, 4.

« significatif »¹⁷⁹. Il convient d'être attentif au sens qu'*Uber* entend donner au terme « significatif ». En effet, est-ce qu'une modification quant aux finalités sera considérée comme significative par la plateforme?

- Le troisième principe : La minimisation des données

Le troisième principe de l'article 5 du RGPD énonce la minimisation des données, le principe de proportionnalité¹⁸⁰. Cela signifie que les données utilisées doivent être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées¹⁸¹. Le traitement des données doit être utilisé en dernier recours. De plus, la période de conservation des données doit également être limitée¹⁸².

Quant à *Uber*, le respect de ce principe relève d'une question bien plus large qui est celle de la conciliation possible ou non du RGPD et du Big Data¹⁸³. Nous nous limiterons à rappeler que le « principe de minimisation des données n'empêche pas de traiter des données à caractère personnel si celles-ci sont nécessaires ». Il force uniquement chaque responsable du traitement à se poser la question de la nécessité des données récoltées et à justifier sa réponse, afin de se conformer au principe d'« accountability »¹⁸⁴. À la lecture des données collectées par *Uber*, il convient de mettre en doute le respect du principe de minimisation des données par celle-ci.

- Le quatrième principe : L'exactitude des données

L'exactitude des données est le quatrième principe énoncé par l'article 5 du RGPD¹⁸⁵. Les données doivent être exactes, et si nécessaire tenues à jour. Nous renvoyons le lecteur aux droits des personnes concernées dans la section suivante à ce sujet.

Le point d) du paragraphe 1 de l'article 5 du RGPD prévoit que « toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour que les données à caractère personnel qui sont inexactes, eu égard aux finalités pour lesquelles elles sont traitées, soient effacées ou rectifiées sans tarder ».

La mesure raisonnable prise par *Uber* est le renvoi de la responsabilité aux utilisateurs quant à l'exactitude des données. En effet, il est inscrit dans les conditions générales d'*Uber* que les utilisateurs acceptent de veiller à ce que les informations de leurs comptes demeurent exactes, complètes et à jour¹⁸⁶.

¹⁷⁹ Politique de confidentialité d'Uber B. V –Modifications à cette politique : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/> : « Il se peut que nous mettions à jour occasionnellement cette politique. Si nous apportons des changements significatifs à notre politique, nous vous en aviserons dans l'application Uber ou par d'autres moyens, notamment par courriel. Sous réserve des lois applicables, vous consentez aux mises à jour de notre politique si vous utilisez nos services après de telles mises à jour ».

¹⁸⁰ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 5, 1, c).

¹⁸¹ B. VAN ASBROECK, J. DEBUSSCHE, « Les obligations de « compliance » des entreprises », *Vers un droit européen de la protection des données*, Bruxelles, Éditions Larcier, 2017, p. 103.

¹⁸² Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, considérant 39.

¹⁸³ T. ZARSKY, « Incompatible: The GDPR in the Age of big data », *Seton Hall Law Review*, Vol. 47, n° 4(2) 2017; A. DELFORGE, « Comment (ré)concilier RGPD et big data? », *R.D.T.I.*, 2018/1, n° 70, p. 15 à 29.

¹⁸⁴ A. DELFORGE, « Comment (ré)concilier RGPD et big data? », *R.D.T.I.*, 2018/1, n° 70, p. 23 à 25.

¹⁸⁵ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 5, 1, d).

¹⁸⁶ Conditions Générales d'Uber B.V. Dernière mise à jour : 4 décembre 2017, <https://www.uber.com/legal/terms/be/> point 3. Votre utilisation des services ; Compte d'utilisateur : « Vous

- Le cinquième principe : limitation de la conservation des données permettant l'identification des personnes concernées

Le cinquième principe relatif au traitement des données à caractère personnel concerne la limitation de conservation¹⁸⁷. Les données doivent être collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes. Les données ne pourront pas être traitées ultérieurement pour des finalités incompatibles avec ces finalités. Il s'agit d'un enjeu important pour le responsable du traitement, car la durée de conservation devra désormais figurer dans les informations délivrées aux personnes concernées¹⁸⁸.

Uber conserve les données relatives au profil durant la période d'utilisation du compte *Uber*. La durée de rétention des données relatives aux transactions, à la localisation et à l'utilisation ainsi que d'autres informations est fixée par *Uber* à 7 ans¹⁸⁹. *Uber* justifie cette durée de rétention par des exigences fiscales, de réglementations et d'assurances, ainsi que par d'autres exigences en vigueur dans les endroits où *Uber* opère¹⁹⁰. Après cette période les données sont soit anonymisées¹⁹¹, soit supprimées.

- Le sixième principe : L'intégrité et la confidentialité du traitement

Enfin, le sixième principe auquel le responsable du traitement doit se conformer et en démontrer le respect est l'intégrité et la confidentialité. Ces principes engendrent une grande responsabilité et demandent beaucoup de moyens techniques et organisationnels aux responsables du traitement qui doivent garantir une sécurité appropriée des données¹⁹².

En vertu de l'article 30 du règlement, le responsable du traitement a également une obligation de documentation qui se concrétise dans la tenue d'un registre des activités de traitements. Ce registre doit principalement contenir des informations sur les circonstances du traitement¹⁹³. Ce registre interne doit être mis à la disposition de l'autorité de contrôle sur simple demande¹⁹⁴.

acceptez de veiller à ce que les informations de votre Compte demeurent exactes, complètes et à jour. À défaut d'informations exactes, complètes et à jour au niveau de votre Compte, incluant en cela l'indication d'une méthode de paiement invalide ou ayant expiré, vous pourriez ne plus être en mesure d'accéder aux Services et de les utiliser ou Uber pourrait résilier le présent Contrat conclu avec vous ».

¹⁸⁷ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 5, 1, e).

¹⁸⁸ A. BEELEN, « Fiche de guidance n° 3 - Les principes généraux de protection des données », *Guide pratique RGPD*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 31.

¹⁸⁹ Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisations des données - Conservation et suppression des données : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁹⁰ Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisations des données - Conservation et suppression des données : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

¹⁹¹ Voy. l'avis n° 05/2014 du 10 avril 2014 sur les techniques d'anonymisation (WP 216), disponible sur http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_fr.pdf.

¹⁹² Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 5, 1, f), art. 32 et considérant 49.

¹⁹³ Commission de la protection de la vie privée, recommandation n°06/2017 du 14 juin 2017 relative au Registre des activités de traitements (article 30 du RGPD); Les circonstances de traitement sont les catégories de données, les finalités du traitement, les entités avec lesquelles les données sont partagées, les destinataires des données, la durée de conservation, le niveau de sécurité.

¹⁹⁴ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 30, 4.

L'article 33 du règlement prévoit que les violations de données à caractère personnel sont notifiées à l'autorité de contrôle ainsi qu'aux personnes concernées dans certains cas.

La notion de violation de données à caractère personnel est particulièrement large. L'article 4 du règlement définit cette notion comme « une violation de la sécurité entraînant, de manière accidentelle ou illicite, la destruction, la perte, l'altération, la divulgation non autorisée de données à caractère personnel transmises, conservées ou traitées d'une autre manière, ou l'accès non autorisé à de telles données ».

Il est donc probable que de nombreux responsables du traitement soient tenus, à un moment ou à un autre, de notifier à l'autorité de contrôle et, éventuellement, de communiquer la violation aux personnes concernées¹⁹⁵. En termes de délai, le responsable du traitement est tenu d'en avertir l'autorité de contrôle dans les 72 heures après en avoir pris connaissance de la violation des données personnelles¹⁹⁶.

Uber exclut sa responsabilité en cas de dommage comme par exemple la perte de données dans ses conditions générales¹⁹⁷. Cette exclusion a en quelque sorte été invalidée par les autorités de la protection des données de plusieurs États membres.

En effet, une violation des données personnelles par des hackers en 2016 n'a été signalée qu'un an après par la compagnie *Uber*¹⁹⁸. *Uber* a à cet égard été sanctionnée par les instituts de protection des données des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la France (DPA¹⁹⁹, ICO²⁰⁰, CNIL²⁰¹)²⁰². Ces sanctions ont été ordonnées sous le régime de la directive 95/46/CE (Data Protection Act 1998 pour le Royaume-Uni). Le régime de sanction du RGPD²⁰³ (articles 83 et 84 ainsi que les considérants 148 à 151 du RGPD) permet aux autorités nationales de contrôle d'infliger des amendes administratives dont le montant peut être bien plus élevé

¹⁹⁵ R. ROBERT, C. PONSART, « Le règlement européen de protection des données personnelles », *J.T.*, 2018/20, n° 6732, p. 429 et 430.

¹⁹⁶ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 33, 1.

¹⁹⁷ Conditions Générales d'Uber B.V. Dernière mise à jour : 4 décembre 2017, <https://www.uber.com/legal/terms/be/>, point 5. Exclusion ; limite de responsabilité ; indemnisation : « Uber ne sera pas responsable des dommages indirects, accessoires, particuliers, exemplaires, punitifs ou consécutifs, incluant en cela la perte de profits, la perte de données, les dommages corporels ou matériels liés ou se rapportant à toute utilisation des services ou, quoi qu'il en soit, en découlant, même si Uber a été informée de la possibilité de tels dommages ».

¹⁹⁸ X, « Uber fined \$148m for failing to notify drivers they had been hacked », *The Guardian*, 2018, disponible sur <https://www.theguardian.com/technology/2018/sep/26/uber-hack-fine-driver-data-breach>; X, « Ubers pays over \$148m over data breach cover up », *BBC*, 2018, disponible sur <https://www.bbc.com/news/technology-45666280>; Délibération de la formation restreinte de la CNIL n° SAN-2018-011 du 19 décembre 2018 prononçant une sanction pécuniaire à l'encontre de la société UBER FRANCE SAS disponible sur <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCnil.do?oldAction=rechExpCnil&id=CNILTEXT000037830841&fastReqId=413824161&fastPos=1>.

¹⁹⁹ Dutch Data Protection Authority.

²⁰⁰ UK's Information Commissioner's Office.

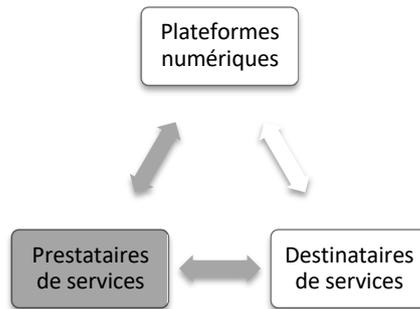
²⁰¹ La Commission nationale de l'informatique et des libertés de France est une autorité administrative indépendante française.

²⁰² S. STOLTON, « UK and Dutch data protection bodies fine Uber for breaches », *Euractiv*, 2018, disponible sur <https://www.euractiv.com/section/data-protection/news/uk-and-dutch-data-protection-bodies-fine-uber-for-breaches/>.

²⁰³ A. BENSOUSSAN (dir.), *General data protection regulation: texts, commentaries and practical guidelines*, Malines, Wolters Kluwer, 2017, p. 388 à 397.

qu'auparavant avec l'ancien régime de protection. Il reste à espérer que les sanctions issues du RGPD inciteront *Uber* à notifier rapidement ses futures violations de données personnelles et dans une perspective plus positive, à renforcer la protection des données.

B.- DU DROIT APPLICABLE AUX PRESTATAIRES DE SERVICES



1) *Directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs et directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales*

- De la directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs ;

Comme précisé dans la section A de ce travail, la directive relative aux droits des consommateurs est applicable uniquement dans les relations entre professionnels et consommateurs (B2C). Les relations entre consommateurs (C2C) sont donc exclues du champ d'application.

Premièrement, au sein de la relation avec le destinataire du service de transport, les prestataires de services seront soumis aux obligations de la directive susmentionnée s'ils sont qualifiés de professionnels (B2C)²⁰⁴.

La détermination du statut de professionnel ou non du prestataire de services est une réelle difficulté. La Commission remarque que les approches sont divergentes d'un État à l'autre à ce sujet²⁰⁵. Trois critères non cumulatifs sont proposés par la Commission afin de déterminer le statut d'un prestataire de services collaboratifs; la fréquence des services, la recherche du profit et le chiffre d'affaires²⁰⁶. La Commission encourage alors les États à fixer des seuils pour ces différents critères. Notons que cette solution n'assurera pas une harmonisation entre les États membres.

Les chauffeurs *Uber* ayant tous des utilisations différentes de la plateforme²⁰⁷, nous ne pouvons tirer aucune conclusion générale quant à leurs statuts²⁰⁸. S'ils sont qualifiés de consommateurs, la directive en question ne s'applique pas (C2C). Par contre, dans l'hypothèse où le prestataire est un professionnel, les obligations de la plateforme détaillées dans la section A de ce travail s'imposent également aux prestataires de services, les chauffeurs (B2C).

²⁰⁴ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 2, 2).

²⁰⁵ Communication économie collaborative, p. 10.

²⁰⁶ *Idem*, p. 11.

²⁰⁷ Les chauffeurs se connectent à l'application Uber depuis des États membres différents, à des fréquences différentes et leurs recherches de profit et chiffres d'affaires en sont donc influencés différemment.

²⁰⁸ Voy. II.-B.-1).

Les conséquences de la relation entre les prestataires et les destinataires ont été exposées selon deux hypothèses: C2C et B2C. Cependant, une autre hypothèse consiste à considérer qu'il n'y a pas de relation juridique à proprement parler entre ces deux acteurs. « S'il y a bien une interdépendance économique entre deux catégories d'utilisateurs (...), il ne semble par contre pas y avoir de relation juridique entre chacun des protagonistes »²⁰⁹. Dans le cas d'*Uber*, il faudrait alors considérer le chauffeur comme un agent d'exécution de l'entreprise de transport *Uber*. Ainsi, aucune relation juridique n'est à observer entre le chauffeur et le passager, destinataire du service.

Deuxièmement, au sein de la relation avec la plateforme, nous devons nous demander si le prestataire de services est un consommateur, c'est-à-dire agit à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale²¹⁰. Selon la qualification donnée, professionnel (B2B) ou consommateur (B2C), la directive sur les droits des consommateurs s'appliquera ou non pour protéger les prestataires de services tout comme elle protège les destinataires de services à l'égard de la plateforme.

La relation entre la plateforme *Uber* et ses chauffeurs est difficile à cerner étant donné que les droits internes des États membres ont des considérations différentes quant aux relations de travail ou contractuelles. Comme constaté pour la relation entre les destinataires et prestataires, les critères proposés par la Commission pourraient aider à déterminer ;

- Si les chauffeurs ont une relation juridique avec la plateforme, à des fins qui n'entrent pas dans le cadre d'une activité professionnelle, alors ils sont considérés comme des consommateurs et protégés par les dispositions de la directive (B2C). Le cas échéant, une analyse de ces protections sera effectuée dans la section C traitant du droit applicable aux destinataires de services.
- Si les chauffeurs ont une relation juridique avec la plateforme à des fins professionnelles, alors la relation est qualifiée de B2B et la directive ne s'applique pas. Aucune protection ne sera offerte aux chauffeurs par la directive sur le droit des consommateurs.

Notons qu'*Uber* ne fait pas de distinction ou n'oblige pas les chauffeurs à donner des informations sur leur statut juridique²¹¹, tandis que *Blablacar* exclut toute activité commerciale²¹². Cette absence de demande d'informations quant au statut juridique des prestataires de services, que sont les chauffeurs, peut paraître interpellant et induit une certaine insécurité juridique quant au droit applicable à la relation entre *Uber* et ses chauffeurs.

²⁰⁹ Q. CORDIER, « 1. L'économie de plateforme : description d'un phénomène d'intermédiation », *Enjeux et défis juridiques de l'économie de plateforme*, J. CLESSE et F. KÉFER (dir.) Anthemis, 2019, CUP, Vol. 187, p. 27 et 28.

²¹⁰ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 2, 1) et considérant 17.

²¹¹ P. HAUSEMER et al., « Exploratory Study of Consumer Issues in Online Peer-to-Peer platforms market », Final report, 2017, p. 78, disponible sur https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/final_report_may_2017.pdf.

²¹² Conditions Générales de BlablaCar, Dernière mise à jour : 24 avril 2017, <https://blog.fr.blablacar.be/about-us/terms-and-conditions>, Point 6. Finalité non commerciale et non professionnelle des Services et de la Plateforme.

- De la directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales

Nous avons constaté que les plateformes numériques collaboratives rentraient dans le champ d'application de la directive relative aux pratiques commerciales déloyales, qu'en est-il des prestataires de services?

Tout comme pour l'application de la directive relative à la protection des consommateurs, il convient de déterminer le statut professionnel ou non du prestataire de services²¹³ afin d'appliquer la directive sur les pratiques commerciales en cas de relation B2C uniquement.

2) Directive 2000/31/CE 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 »)

S'agissant du prestataire de services, il n'y a pas de controverse quant à la nature du service qu'il offre, si celui-ci est considéré individuellement. Un service de transport est rendu par le prestataire de services. Ce dernier n'est donc pas soumis à la directive 2000/31/CE.

Le service *UperPOP* dans son ensemble a été qualifié à deux reprises par la CJUE de service dans le domaine du transport²¹⁴ et ne se verra donc pas appliquer la directive 2000/31, car celle-ci s'applique uniquement aux services de la société de l'information.

Inversement, si le service de transport rendu par le prestataire de services est considéré comme faisant partie d'un ensemble dont le service d'intermédiation de la plateforme est principal (comme *Blablacar*), alors la directive 200/31/CE sera applicable.

3) Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données)

Les prestataires de services sont sujets d'un traitement de données tout comme les destinataires de services. Effectivement, ces deux acteurs sont des « personnes concernées » au sens du RGPD²¹⁵. Par conséquent, la protection des données personnelles s'applique aux prestataires de services de la même manière qu'aux destinataires de services. Il est donc

²¹³ Dir. sur les pratiques commerciales, art. 2, b.

²¹⁴ CJUE, gde ch., 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain SL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981 ; CJUE, gde ch., 10 avril 2018, *Uber France SAS*, aff. C-320/16, EU:C:2018:221.

²¹⁵ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 3, 2.

renvoyé aux analyses dans la section suivante (C) relatives aux huit droits des personnes concernées.

Au niveau de la collecte de données, des différences entre les chauffeurs et les passagers sont observées. Les prestataires de services doivent communiquer de plus amples informations à *Uber*. La plateforme souhaitant assurer la sûreté de ses transports, des renseignements sur les antécédents des chauffeurs (historique de conduite ou casier judiciaire) sont demandés²¹⁶. De plus, des données biométriques²¹⁷ de ceux-ci sont traitées. En effet, le système de « vérification de l'identité en temps réel » requiert du chauffeur qu'il prenne une photo de son visage avant de prendre le volant²¹⁸.

Il existe aussi une différence par rapport aux données de localisation, le pistage (*tracking*) des chauffeurs. Ce pistage s'effectue tout au long de la connexion du chauffeur à l'application *Uber*, que l'application s'exécute au premier plan ou en tâche de fond. Tandis que, le pistage des passagers n'est actif que lorsque l'application s'exécute au premier plan. *Uber* laisse aux passagers l'option d'encoder eux-mêmes le lieu de départ et d'arrivée de la course afin d'éviter la géolocalisation. Il n'existe en outre pas de possibilités pour les chauffeurs de se défaire de la collecte de données de localisation.

L'application *Uber* met à disposition des passagers des données concernant les chauffeurs. Les informations suivantes sur les chauffeurs sont disponibles: leurs noms et photos; la marque et le modèle de leurs véhicules, la couleur, le numéro d'immatriculation et une photo; l'emplacement du chauffeur; la note moyenne auprès des passagers; le nombre total de courses; l'expérience d'utilisation de l'application et les coordonnées (selon les lois applicables)²¹⁹.

Quant à la relation entre les prestataires de services et les destinataires de ces derniers, plusieurs questions se posent à l'égard du RGPD.

Premièrement, les prestataires de services sont-ils des responsables du traitement de données personnelles? Un responsable du traitement des données détermine les finalités et les moyens du traitement des données à caractère personnel²²⁰. Les chauffeurs ne sont pas inclus dans les choix de finalités et moyens de traitement. Nous pouvons ainsi en conclure qu'ils ne sont pas responsables du traitement, mais que ce titre revient bien à l'application *Uber*.

Ensuite, les prestataires de services sont-ils des sous-traitants de traitement des données? Un sous-traitant est « une personne physique ou morale, une autorité publique, un service ou un autre organisme qui traite des données à caractère personnel pour le compte du responsable du traitement »²²¹.

²¹⁶ Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données – Comment nous utilisons vos données – 2. Sécurité : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

²¹⁷ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 4, 14.

²¹⁸ Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données – Comment nous utilisons vos données – 2. Sécurité : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

²¹⁹ Politique de confidentialité d'Uber B. V – Partage et divulgation de renseignements – 1. À d'autres utilisateurs : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

²²⁰ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 4, 7.

²²¹ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 4, 8.

Les chauffeurs consultent sur leurs smartphones des données collectées par l'application *Uber* telles que le prénom, la note moyenne donnée aux utilisateurs ainsi que le lieu de prise en charge et la destination du passager. En fonction de la relation qu'entretient la plateforme, responsable du traitement des données, avec les chauffeurs, la qualification au sens du RGPD des prestataires de service variera. En effet, si les prestataires de services sont considérés comme des consommateurs ne traitant pas des données alors ce sont uniquement des personnes concernées qui bénéficient de la protection du RGPD. Par contre, dans l'hypothèse où *Uber* conclut des contrats d'entreprise avec les chauffeurs, ces derniers pourraient être qualifiés de sous-traitant du traitement des données au sens de l'article 4 point 8 du RGPD.

Les obligations spécifiques du sous-traitant sont énoncées principalement à l'article 28 du RGPD, au considérant 81 et de manière éparse dans le RGPD. De manière non-exhaustive, les obligations du sous-traitant sont les suivantes:

- Établissement d'un contrat ou autre acte juridique comprenant les modalités du traitement effectué par le sous-traitant²²² ce qui implique un traitement des données que sur instruction du responsable du traitement²²³.
- Suppression ou renvoi des données traitées au responsable du traitement à la fin du contrat.
- Demande d'autorisation écrite générale ou explicite du responsable du traitement pour que le sous-traitant puisse lui-même sous-traiter²²⁴.
- Création d'un registre des activités de traitements effectuées pour le responsable du traitement (sauf exceptions)²²⁵.
- Désignation d'un délégué à la protection des données (DPD²²⁶) dans certains cas²²⁷ ainsi qu'un représentant si le sous-traitant n'est pas établi dans l'UE²²⁸.
- Mise en place des mesures de sécurité adéquates dès la conception²²⁹ du service ou du produit et, par défaut²³⁰, mise en place des mesures permettant de garantir une protection optimale des données²³¹.
- Devoirs d'assistance, de conseil et de coopération²³² à l'égard du responsable du traitement quant aux demandes des personnes concernées et aux demandes de l'autorité de la protection des données.

Le sous-traitant peut adhérer à un code de conduite visé à l'article 40 du RGPD ou à un mécanisme de certification approuvé visé à l'article 42 du RGPD pour démontrer qu'il possède les garanties suffisantes²³³.

²²² Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 28, 3.

²²³ F. ESSONO, « La responsabilité du sous-traitant au sens du RGPD », *C.J.*, 2018/2-3, p. 53.

²²⁴ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 28, 2 et 28, 4.

²²⁵ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 30, 2.

²²⁶ Plus couramment désigné par l'acronyme anglais : DPO (Data Protection Officer).

²²⁷ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art.37; Guidelines on Data Protection Officers ('DPOs') adopted on 13 December 2016 and as last revisited and adopted on 5 April 2017 (WP 243 rev.01).

²²⁸ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, considérant 80, art. 4, 17 et art. 27.

²²⁹ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 25, 1.

²³⁰ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 25, 2.

²³¹ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 28, 3.

²³² Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 28, 3; A. BEELEN, « Fiche de guidance n° 15 - Les sous-traitants sous le RGPD », *Guide pratique RGPD*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 125 et 126 ; Guide du sous-traitant de la CNIL, septembre 2017, disponible sur <https://www.cnil.fr/>.

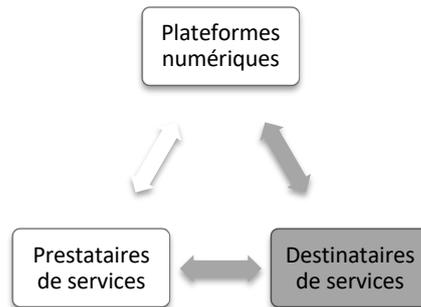
Par conséquent, le sous-traitant peut être objectivement responsable lorsqu'il ne respecte pas les obligations spécifiques du RGPD ou s'il ne respecte pas les instructions licites du responsable du traitement.

Ni les conditions générales, ni la politique de confidentialité d'*Uber* ne traitent des obligations des chauffeurs en tant que sous-traitants du traitement des données. Dans le cas où le chauffeur est un particulier qui recourt à l'application *UberPOP* pour arrondir ses fins de mois la qualification de sous-traitant au sens du RGPD le forcera certainement à arrêter l'utilisation de l'application, car il ne pourra répondre à toutes les exigences mentionnées ci-dessus.

Dès lors une question se pose : L'éventuelle application du RGPD aux chauffeurs en tant que sous-traitant encouragera-t-elle une clarification quant à leurs statuts et quant à leurs relations avec la plateforme?

²³³ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art.28, 5; A. BENSOUSSAN, « Chapitre 4. - Responsable du traitement et sous-traitant », *Règlement européen sur la protection des données*, Bruxelles, Bruylant, 2017, p. 229.

C.- DU DROIT APPLICABLE AUX DESTINATAIRES DE SERVICES



1) *Directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs et directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales*

- De la directive 2011/83/UE relative aux droits des consommateurs

Pour que les destinataires du service *UberPOP*²³⁴ bénéficient de la protection des consommateurs, il faut que ceux-ci soient face à un prestataire de services exerçant son activité à titre professionnel²³⁵. La qualification du fournisseur de services en tant que professionnel ou consommateur est la question centrale en matière de protection des consommateurs²³⁶. Dans le cas où le prestataire est un professionnel, le destinataire sera protégé en vertu de la directive. En outre, si le prestataire est non-professionnel alors le destinataire ne bénéficiera pas de protection de la directive.

Nous avons conclu dans la section A du droit applicable aux plateformes numériques que *Uber* relève de la définition de professionnel. Ainsi, les destinataires de services bénéficient de la protection de la directive à l'égard de la plateforme *Uber*.

La directive ne s'appliquant pas dans son intégralité en raison de l'exclusion des services de transports des passagers de la directive relative aux droits des consommateurs²³⁷, les destinataires de services bénéficient des articles 8 (paragraphe 2), 19 et 22.

L'article 8 paragraphe 2 énonce qu'en cas de non-respect des obligations prévues par celui-ci, les consommateurs ne sont pas liés par le contrat. Comme énoncé dans la partie relative au droit applicable aux plateformes, *Uber* ne respecte pas les obligations d'informations précisées à l'article 6, paragraphe 1, points a). Ainsi, les consommateurs peuvent se prévaloir de la sanction d'inopposabilité du contrat.

²³⁴ Nous considérons que les destinataires, passagers d'*UberPOP* sont toujours des consommateurs et non des professionnels. Les autres services *UberX*, *Uberblack* ne sont pas pris en compte pour ce travail.

²³⁵ Voy. II.-B.-1).

²³⁶ P.-J. AERTS, « Uber en autodelen », *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Mortsel, Intersentia, 2017, p. 275.

²³⁷ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 3, 3., k).

L'article 19 relatif aux frais pour l'utilisation du moyen de paiement permet aux consommateurs de refuser les frais de paiement en ligne qui seraient supérieurs aux coûts que le prestataire de services supporte.

L'article 22 relatif aux paiements supplémentaires donne l'opportunité aux consommateurs de se faire rembourser dans le cas où leurs consentements exprès n'auraient pas été recueillis. « Si le professionnel n'a pas obtenu le consentement exprès du consommateur, mais qu'il l'a déduit en ayant recours à des options par défaut que le consommateur doit rejeter pour éviter le paiement supplémentaire, le consommateur peut prétendre au remboursement de ce paiement »²³⁸.

Les destinataires de services dans le domaine du transport sont protégés principalement par des réglementations étatiques qui sont très contraignantes à l'égard des chauffeurs de taxi et donc offrent une certaine sécurité au passager.

Notons que la plateforme a une certaine dominance face aux consommateurs dans la négociation des contrats. En effet, les conditions générales sont rédigées par la plateforme et celle-ci se permet de modifier unilatéralement ses conditions générales²³⁹. Il est généralement réservé le même sort aux utilisateurs pour la déclaration unilatérale de la fin du contrat par la plateforme sans justifications²⁴⁰. Un autre signe de la dominance de la plateforme sur les consommateurs est la clause d'élection de juridiction et de la loi, la convention d'arbitrage et les clauses de résolutions des litiges²⁴¹. En effet, celle-ci est souvent rédigée avec l'objectif pour la plateforme de se mettre dans des conditions favorables dans l'hypothèse de conflit avec le consommateur.

²³⁸ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 22.

²³⁹ Conditions Générales d'Uber B.V. Dernière mise à jour : 4 décembre 2017, <https://www.uber.com/legal/terms/be/>, point 1. Relation contractuelle ; « De temps à autre, Uber pourra apporter des modifications aux Conditions applicables aux Services. Les modifications prendront effet dès affichage par Uber, au présent emplacement, des Conditions ainsi mises à jour ou des règles ou conditions supplémentaires modifiées au niveau du Service concerné. En continuant d'accéder aux Services ou de les utiliser après ledit affichage, vous consentez à être lié(e) par les conditions telles que modifiées. » ; Conditions Générales de BlablaCar, Dernière mise à jour : 24 avril 2017, <https://blog.blablacar.fr/about-us/terms-and-conditions> : point 14. Modification des CGU : « BlaBlaCar pourra être amenée à modifier les présentes Conditions Générales d'Utilisation afin de s'adapter à son environnement technologique et commercial et afin de se conformer à la réglementation en vigueur. Toute modification des présentes CGU sera publiée sur la Plateforme avec une mention de la date de mise à jour et vous sera notifiée par BlaBlaCar avant son entrée en vigueur ».

²⁴⁰ Conditions Générales d'Uber B.V. Dernière mise à jour : 4 décembre 2017, <https://www.uber.com/legal/terms/be/>, point 1. Relation contractuelle : « Les présentes Conditions remplacent expressément les contrats ou accords antérieurs conclus avec vous. Uber peut résilier immédiatement les présentes Conditions ou tout Service à votre égard ou, d'une manière générale, cesser d'offrir les Services ou toute partie de ces derniers ou en interdire l'accès, et ce à tout moment et pour quelque motif que ce soit. » ; Conditions Générales de BlablaCar, Dernière mise à jour : 24 avril 2017, <https://blog.blablacar.fr/about-us/terms-and-conditions> : point 9. Suspension de comptes, limitation d'accès et résiliation.

²⁴¹ Conditions Générales d'Uber B.V. Dernière mise à jour : 4 décembre 2017, <https://www.uber.com/legal/terms/be/>, point 6. Droit applicable : Arbitrage ; Conditions Générales de BlablaCar, Dernière mise à jour : 24 avril 2017, <https://blog.blablacar.fr/about-us/terms-and-conditions> : point 15. Droit applicable – Litige.

- De la directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales

Ensuite, le consommateur jouit également de droits qui ressortent des obligations imposées aux professionnels par la directive relative aux pratiques commerciales déloyales²⁴². Le consommateur est donc protégé contre les pratiques commerciales déloyales des entreprises, c'est-à-dire contre les pratiques commerciales trompeuses et les pratiques commerciales agressives.

2) Directive 2000/31/CE 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 »)

Le service UperPop ayant été qualifié de service de transport, il ne se verra pas appliquer la directive 2000/31, car celle-ci s'applique uniquement aux services de la société de l'information.

Dans le cas où, le service serait qualifié de la société de l'information et relèverait ainsi de la directive sur le commerce électronique, le consommateur pourra bénéficier des informations minimums que le prestataire de services doit fournir²⁴³. Il bénéficiera également du *modus operandi* détaillé dans l'article 11 de la directive sur le commerce électronique.

3) Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données)

Le RGPD vise à protéger les personnes physiques donnant accès, parfois à leur insu, à un véritable « or noir » : leurs données personnelles²⁴⁴. Le destinataire d'un service d'une plateforme collaborative doit être assimilé à la catégorie de « personnes concernées » puisqu'est désignée sous le terme de « personne concernée »; toute personne qui peut être identifiée, directement ou indirectement, par le biais d'un identifiant (par exemple, un nom, un numéro d'identification ou des données de localisation) ou d'un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique,

²⁴² Voy. II.-A.-1).

²⁴³ Dir. sur les pratiques commerciales, art. 10.

²⁴⁴ F. J. CABRERA BLAZQUEZ, M. CAPPELLO, G. FONTAINE et S. VALAIS, *Les communications commerciales dans la révision de la Directive SMAV*, IRIS Plus, Observatoire européen de l'audiovisuel, Strasbourg, 2017, p. 111.

économique, culturelle ou sociale²⁴⁵. En d'autres termes, une personne concernée est un utilisateur final dont les données à caractère personnel peuvent être recueillies.

Ces données sont analysées et permettent ensuite de rationaliser ou d'optimiser les procédés de fabrication, de fournir un service personnalisé à chaque client²⁴⁶. Les droits des individus sont primordiaux pour le RGPD, même si celui-ci s'est largement inspiré de la directive 95/46/CE et de l'évolution jurisprudentielle²⁴⁷. Le nouveau régime actualise, développe les droits existants (les droits d'information, d'accès, de rectification et d'opposition) et introduit de nouveaux droits tels que le « droit à l'oubli » et le « droit à la portabilité des données ». La personne concernée a droit, sauf exceptions, à l'exécution de sa demande dans le mois²⁴⁸.

Les huit droits des personnes concernées, des passagers *Uber*, seront présentés de manière succincte en trois groupes de droits (selon les sections du chapitre III du RGPD) ;

a) Information et accès²⁴⁹ (articles 13 à 15 du RGPD)

Premièrement, le droit d'obtenir de la part du responsable du traitement certaines informations dont les coordonnées du responsable du traitement, les finalités du traitement, la base légale applicable et le cas échéant, les transferts de données vers un pays tiers²⁵⁰. La personne concernée obtiendra ces informations au moment de la collecte des données²⁵¹ (notons que lorsque les données ont été collectées auprès d'un individu autre que la personne concernée, le responsable du traitement a tout autant l'obligation de fournir des informations à la personne concernée²⁵², mais au moment de l'obtention des données)²⁵³. L'information doit être donnée de façon concise, transparente et compréhensible, avec des termes clairs et simples²⁵⁴.

Parmi les informations à fournir, la politique de confidentialité d'*Uber* référence effectivement les coordonnées de l'entité responsable du contrôle, ainsi que les finalités du traitement. *Uber* signale également que les informations des utilisateurs feront l'objet d'un transfert de données vers un pays tiers, les États-Unis.

Uber mentionne la collecte de données provenant d'autres sources que la personne concernée comme les renseignements donnés par des utilisateurs dans le cadre de parrainage ou bien par

²⁴⁵ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 4, 1).

²⁴⁶ N. HAMBLENE, « 4. - Voitures connectées et big data : la course folle », *Le droit des MachinTech (FinTech, LegalTech, MedTech...)*, Bruxelles, Éditions Larcier, 2018, p. 138.

²⁴⁷ B. VAN ASBROECK, J. DEBUSSCHE, « Les obligations de « compliance » des entreprises », *Vers un droit européen de la protection des données*, Bruxelles, Éditions Larcier, 2017, p. 114.

²⁴⁸ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 12, 3.

²⁴⁹ Voy. A. BEELEN, « Fiche de guidance n° 18 - Droit 1 : Le droit d'information des personnes concernées », *Guide pratique RGPD*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 135 à 142 ; A. BEELEN, « Fiche de guidance n° 19 - Droit 2 : Le droit d'accès de la personne concernée », *Guide pratique RGPD*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 143 à 146.

²⁵⁰ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 13, 14 et considérants 39, 58 à 63.

²⁵¹ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 13, 1.

²⁵² Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 14.

²⁵³ A. BEELEN, « Fiche de guidance n° 18 - Droit 1 : Le droit d'information des personnes concernées », *Guide pratique RGPD*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 135 à 142.

²⁵⁴ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 12.

les partenaires commerciaux d'*Uber* par l'intermédiaire desquels les comptes sont créés ou sont disponibles²⁵⁵.

Deuxièmement, les personnes concernées ont le droit d'introduire une demande d'accès et d'ainsi obtenir une copie de leurs données à caractère personnel²⁵⁶.

La politique de confidentialité d'*Uber*²⁵⁷ contient un lien vers une page « Envoyer une demande au responsable de la protection des données d'*Uber* » sur laquelle un lien « Comment demander une copie de vos données » est disponible²⁵⁸. Suite à la demande, *Uber* envoie un mail contenant un lien vers le site *Uber* où le demandeur doit s'identifier et peut ensuite télécharger un fichier Excel contenant les informations récoltées à son égard.

b) Rectification et effacement (articles 16 à 20 du RGPD)

Troisièmement, le droit de rectification des personnes concernées leur permet d'exiger la correction des données qui les concernent et qui seraient erronées dans les meilleurs délais²⁵⁹. Ce droit est accessible via des liens hypertextes dans la politique de confidentialité d'*Uber*²⁶⁰.

Quatrièmement, les personnes concernées bénéficient du droit d'obtenir, sous certaines conditions, l'effacement, dans les meilleurs délais, de données à caractère personnel la concernant²⁶¹. Ce droit a été nommé symboliquement dans le titre de l'article 17 du RGPD, « le droit à l'oubli » et est appelé aussi le droit au « déréférencement » des moteurs de recherches²⁶². Ce droit n'est pas absolu, la personne concernée devra motiver sa demande par un des six points de l'article 17 paragraphe 1. De plus, le paragraphe 3 de l'article exempte certaines situations du droit de demander l'effacement.

Autrement dit, les utilisateurs pourront demander à *Uber* d'effacer leurs données personnelles, d'empêcher les tiers d'y accéder et d'en stopper la diffusion, notamment à partir des paramètres de confidentialité de l'application *Uber* ou via un lien cliquable dans la

²⁵⁵ Politique de confidentialité d'*Uber* B. V – Collecte et utilisation des données – Données recueillies. Dernière mise à jour : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/> : « notamment les fournisseurs de services de paiement, les services de médias sociaux, les services de musique sur demande ou les apps et sites Web qui utilisent les API d'*Uber* ou dont *Uber* utilise les API (par exemple, lorsque vous commandez une course par Google Maps). ».

²⁵⁶ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 15 et considérants 63, 64 et 73.

²⁵⁷ Politique de confidentialité d'*Uber* B. V – Collecte et utilisation des données – Contrôle des données et Information spéciale pour les utilisateurs de l'Union européenne – 1. Droits des utilisateurs de l'UE – a. Détail et copie de vos données. Dernière mise à jour : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

²⁵⁸ Site web *Uber* Aide disponible sur <https://help.uber.com/riders/article/envoyer-une-demande-au-responsable-de-la-protection-des-donnees-duber?nodeId=489292a2-27ce-42f5-9a47-d4dd017559fd>.

²⁵⁹ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 16 et considérants 59 et 156.

²⁶⁰ Politique de confidentialité d'*Uber* B. V – Information spéciale pour les utilisateurs de l'Union européenne – 1. Droits des utilisateurs de l'UE – b. Rectification et Choix et transparence – D. Détail , copie et rectification. Dernière mise à jour : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

²⁶¹ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 17 et considérants 65, 66 et 156.

²⁶² CJUE, gde ch., 13 mai 2014, *Google Spain v AEPD and Mario Costeja González*, aff. C-131/12, EU:C:2014:317.

politique de confidentialité sur le site web²⁶³. *Uber* sera tenu de prouver que les données sont effacées en toute sécurité, et ce conformément aux lignes directrices²⁶⁴.

Cinquièmement, il existe, dans certaines situations²⁶⁵, le droit d'obtenir la limitation²⁶⁶ (c'est-à-dire la suspension) d'un traitement. Une distinction doit être effectuée entre le droit à l'effacement et à la limitation. Ce dernier consiste en l'arrêt temporaire du traitement des données, mais le responsable du traitement reste en possession des données.

Sixièmement, le droit à la portabilité des données sous certaines conditions est une autre nouveauté du RGPD²⁶⁷. Il s'agit de la possibilité de recevoir et de (faire) transmettre ses données à caractère personnel à un autre responsable du traitement²⁶⁸.

Il est précisé dans la politique de confidentialité qu'*Uber* peut transmettre les renseignements qu'il recueille à la demande de la personne concernée²⁶⁹.

c) Droit d'opposition et prise de décision individuelle automatisée (articles 21 et 22 du RGPD)

Septièmement, les individus détiennent le droit de s'opposer²⁷⁰, sous certaines conditions, au traitement de leurs données à caractère personnel lorsque le traitement est réalisé à des fins de prospection²⁷¹, de recherches scientifiques²⁷² et dans deux autres cas spécifiques²⁷³. « Il n'y a pas de droit pour un individu de s'opposer au traitement en général »²⁷⁴.

Huitièmement, les individus bénéficient du droit, dans certains cas, de ne pas faire l'objet d'une décision exclusivement fondée sur un traitement automatisé (c'est-à-dire sans aucune intervention humaine), y compris le profilage²⁷⁵, produisant des effets juridiques les concernant ou les affectant de manière significative²⁷⁶.

²⁶³ Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données –Sauvegarde et suppression des renseignements - Information spéciale pour les utilisateurs de l'Union européenne – 1. Droits des utilisateurs de l'UE – c. Suppression. Dernière mise à jour : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

²⁶⁴ Article 29 Data Protection Working Party, « Guidelines on the implementation of the Court of Justice of the European Union judgment on “Google Spain and Inc v. Agencia Española de Protección de Datos (AEPD) and Mario Costeja González” C-131/12 », 26 novembre 2014, point 20, disponible sur <http://www.dataprotection.ro/servlet/ViewDocument?id=1080>.

²⁶⁵ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 18, 1.

²⁶⁶ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 18 et considérants 67 et 156.

²⁶⁷ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 20 et considérants 68 et 156.

²⁶⁸ A. BEELEN, « Fiche de guidance n° 23 - Droit 6 : Le droit à la portabilité des données », *Guide pratique RGPD*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 159 ; Lignes directrices du 13 décembre 2016 relatives au droit à la portabilité des données (WP 242).

²⁶⁹ Politique de confidentialité d'Uber B. V – Collecte et utilisation des données –Partage et divulgation de renseignements – 2. À votre demande : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

²⁷⁰ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 21 et considérants 65, 70 et 73.

²⁷¹ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 21, 2. et art. 21, 3.

²⁷² Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 21, 6.

²⁷³ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 21, 1. et art. 6, 1., f) et art. 6, 1., e).

²⁷⁴B. VAN ASBROECK, J. DEBUSSCHE, « Les obligations de « compliance » des entreprises », *Vers un droit européen de la protection des données*, Bruxelles, Éditions Larcier, 2017 p. 123.

²⁷⁵ Le profilage est un traitement automatisé de données à caractère personnel visant à évaluer les aspects personnels relatifs à une personne physique, notamment pour analyser ou prédire des aspects concernant le rendement au travail de la personne concernée, sa situation économique, sa santé, ses préférences ou centres

Uber énonce l'existence de processus décisionnels automatisés dans un point concernant la sécurité²⁷⁷. Les décisions automatisées sont notamment utilisées pour le « rating », la notation de 1 à 5 (« étoiles »), entre chauffeurs et passagers. *Uber* défend ce système en expliquant que celui-ci assure que seuls les chauffeurs et utilisateurs les plus respectueux utilisent *Uber*. Sur son site, *Uber* encourage fortement les conducteurs à obtenir une note au-dessus de 4,5 sur 5, autrement celui-ci n'est « pas au niveau des standards de qualités attendus » et cela « pose problème »²⁷⁸. La solution au problème est énoncée dans la politique de confidentialité²⁷⁹, les décisions automatisées permettent d'exclure les personnes mal notées et cela fait en sorte d'avoir un système de réputation qui permet de réguler *Uber* par lui-même²⁸⁰.

La politique de confidentialité d'*Uber* sous le titre d. « Objections et plaintes » énonce que les utilisateurs de la plateforme ont un droit d'opposition et un droit de ne pas être sujet de décisions automatisées ou de profilage²⁸¹.

En conclusion, les destinataires de services dans le domaine de transport sont protégés par les dispositions du RGPD. Il n'a ni été nécessaire de déterminer le statut professionnel ou non des acteurs qui traitent des données, ni l'objet du service rendu pour leur permettre de se voir appliquer des dispositions du RGPD.

En annexe²⁸², un tableau récapitulatif de l'application des réglementations aux trois types d'acteurs des plateformes collaboratives selon les différentes relations entretenues et différentes hypothèses de qualification des acteurs permet de conclure cette deuxième partie. Ce tableau dense représente en quelque sorte l'inintelligibilité de l'application du cadre législatif aux plateformes collaboratives.

d'intérêt personnels, sa fiabilité ou son comportement, ou sa localisation et ses déplacements (article 4.4 du RGPD). La définition du RGPD est donc très étendue, car elle concerne le profilage au sens large plus qu'uniquement des décisions prises de manière automatique (« analyser et prédire des aspects ») ;

²⁷⁶ Règl. 2016/679/UE sur la protection des données, art. 22 et considérants 60, 71 et 72.

²⁷⁷ Politique de confidentialité d'*Uber* B. V – Collecte et utilisation des données – Comment nous utilisons vos données – 2. Sécurité : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

²⁷⁸ *Uber*, Qualité de service - Le système de notation bilatérale, disponible sur <https://www.uber.com/fr-CH/drive/resources/qualite-service/?state=xvEFWvXintJicDrZmwdxUzRUT7io6ZR-Fosh37ISMLk%3D& csid=jDd802liqAfurpWqyHxWvQ#>.

²⁷⁹ Politique de confidentialité d'*Uber* B. V – Collecte et utilisation des données – Comment nous utilisons vos données – 2. Sécurité : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/> : « Utiliser des notes provenant des utilisateurs dans le but d'encourager les utilisateurs auxquels ces notes sont octroyées à s'améliorer et de désactiver le compte des utilisateurs dont les notes se trouvent sous un certain seuil minimum obligatoire, selon la région. Les calculs et les désactivations peuvent être effectués à l'aide d'un processus décisionnel automatisé. Les utilisateurs de l'Union européenne ont le droit de s'opposer à ce type de traitement ».

²⁸⁰ A. STEMLER, « The Myth of the Sharing Economy and Its Implications for Regulating Innovation », *Emory Law Journal*, Vol. 67, 2017, p. 218 à 220; P.-J. AERTS, « Uber en autodelen », *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Mortsels, Intersentia, 2017, p. 242.

²⁸¹ Politique de confidentialité d'*Uber* B. V – Collecte et utilisation des données – Information spéciale pour les utilisateurs de l'Union européenne – 1. Droits des utilisateurs – d. Objections et plaintes : 25 mai 2018, disponible sur <https://privacy.uber.com/policy/>.

²⁸² Voy. Annexe I, p. 73.

III.- DES FUTURES APPROCHES POSSIBLES DE L'UNION EUROPÉENNE VIS-À-VIS DES PLATEFORMES NUMÉRIQUES DE SERVICES DE TRANSPORT ISSUES DE L'ÉCONOMIE COLLABORATIVE

La troisième partie de ce travail a pour objectif d'exposer différentes possibilités d'actions de l'Union européenne face aux plateformes collaboratives de transport et ainsi, déterminer la manière de réguler la plus efficace et profitable à tous les acteurs du marché intérieur européen. Pour ce faire, le raisonnement se déroulera en trois étapes.

La première étape (A) comprendra une analyse de l'orientation prise par la Commission européenne en 2016²⁸³ c'est-à-dire l'application des réglementations en vigueur aux plateformes collaboratives de transport. Nous tâcherons de synthétiser les difficultés rencontrées dans la deuxième partie de ce travail quant à l'application de la directive sur le commerce électronique, de la directive relative aux droits des consommateurs, de la directive sur les pratiques commerciales déloyales (1) et ensuite du RGPD (2016/679) (2).

La seconde étape (B) aura pour objet d'étude la possibilité de création d'un cadre législatif spécifique aux plateformes numériques de transport. La proposition de règlement relatif aux pratiques commerciales des plateformes vis-à-vis de leurs utilisateurs²⁸⁴ allant dans ce sens sera prise en compte.

La troisième étape (C) examinera le choix le plus approprié entre deux options de réglementation ;

Soit les autorités privilégient le « statu quo » et réaffirment la légitimité de la réglementation existante, en renforçant les contrôles, en sanctionnant les contrevenants et en comblant d'éventuelles lacunes juridiques.

Soit elles décident d'élaborer un régime juridique sur mesure pour l'économie des plateformes²⁸⁵.

De plus, trois façons de créer ou modifier la réglementation seront présentées; « Top-down regulation » (1) , « Self-regulation » (2) et « Co-regulation » (3).

²⁸³ Communication économie collaborative.

²⁸⁴ Proposition règlement plateformes.

²⁸⁵ M. LAMBRECHT, « L'économie des plateformes collaboratives », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, Vol. 2311-2312, n° 26, 2016, p. 19.

A.- DE L'APPROCHE PASSIVE PAR LE BIAIS DE L'APPLICATION DES RÉGLEMENTATIONS EN VIGUEUR AUX PLATEFORMES COLLABORATIVES DE TRANSPORT

Dans un premier temps, la Commission européenne a proposé dans sa communication sur l'économie collaborative une approche réglementaire passive aussi appelée l'approche « Wait and See »²⁸⁶. On parle d'approche passive, car la Commission souhaite d'abord mesurer l'impact des instruments existants sur les acteurs de l'économie collaborative, avant d'agir. Il n'était donc pas question d'édicter de nouvelles réglementations à l'égard des plateformes de l'économie collaborative, « simples intermédiaires », qui existent depuis toujours dans le monde commercial. Il serait plutôt question, après avoir rencontré des problèmes particuliers d'y répondre à l'aide de réglementations « défensives » ciblées.

Certains auteurs partagent cet avis et estiment que les plateformes de l'économie collaborative n'ont rien d'innovant et que celles-ci utilisent ces modèles pour éviter l'application des réglementations existantes²⁸⁷. Tandis que d'autres estiment, comme nous le verrons dans la section B, que ces modèles sont nouveaux et nécessitent donc un traitement législatif spécifique au phénomène des plateformes de l'économie collaborative²⁸⁸.

Les points 1) et 2) ci-dessous tendent à réaliser un condensé de l'application des diverses réglementations étudiées dans la deuxième partie de ce travail (II) et ainsi observer les conséquences de l'approche passive de la Commission.

1) De l'application difficile de la directive relative aux droits des consommateurs (2011/83/UE) et la directive sur le commerce électronique (2000/31/CE)

La qualification au cas par cas des services rendus par les plateformes collaboratives entraîne une réelle fragmentation des réglementations applicables à celles-ci²⁸⁹. La conséquence des qualifications diverses des services rendus par les plateformes est l'application ou non de réglementations européennes et nationales différentes.

De manière encore plus marquée dans le domaine du service des transports collaboratifs, la directive relative aux droits des consommateurs exclut de son champ d'application les

²⁸⁶V. HATZOPOULOS, S. ROMA, « Caring for Sharing ? The Collaborative Economy under EU law », 54 *Common Market Law Review*, 2017, p. 94.

²⁸⁷T. SLEE « Sharing and Caring », 2014, Jacobin disponible sur <https://www.jacobinmag.com/2014/01/sharing-and-caring/>.

²⁸⁸ S. RANCHORDÁS, « Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy », *Minnesota Journal of Law, Science & Technology*, Vol.16, 2015, p. 413 à 474.

²⁸⁹ P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Le droit de l'Union européenne ne se prête-t-il pas (encore) à l'ubérisation des services ? », *R.F.D.L.*, 2018/1, p. 115.

« services de transport de passagers »²⁹⁰. Par conséquent, exception faites de 3 articles de la directive restant applicables²⁹¹, les acteurs sont régis par les droits internes des États membres²⁹².

Le droit interne des États contient presque systématiquement des réglementations assez contraignantes concernant le secteur des taxis. « Partant, la réglementation typique des services de taxis comprend généralement : un contrôle à l'entrée (prenant, par exemple, la forme d'un nombre maximal de véhicules pouvant prêter des services de taxis imposé par l'autorité) ; l'octroi d'une licence, dans le but notamment de garantir certains standards de sécurité qui concernent tant le conducteur que le véhicule ; des standards de responsabilité financière (comme une assurance obligatoire) ; ainsi que la mise en place de tarifs maximaux, sur la base de méthodologies variées »²⁹³.

Afin d'appliquer la directive sur la protection des consommateurs, une éventuelle qualification par la CJUE des plateformes du type *Uber* de service autre que dans le domaine du transport ne suffirait pas. En effet, il faudrait encore que la relation en cause soit qualifiée de B2C. Le statut professionnel ou non des prestataires de services cause des difficultés d'interprétation et crée ainsi une situation incertaine pour les acteurs des plateformes collaboratives²⁹⁴.

La problématique du statut professionnel des prestataires de services est également rencontrée dans le cadre de l'application de la directive sur les pratiques commerciales déloyales.

En raison de ces différentes incertitudes, la directive sur la protection des consommateurs et la directive sur les pratiques commerciales déloyales ne couvrent pas adéquatement le phénomène des plateformes collaboratives de transport²⁹⁵.

Nous avons également constaté dans la deuxième partie de ce travail que la directive sur le commerce électronique ne tendait pas à s'appliquer aux acteurs des plateformes comme *Uber*. En effet, l'application *UberPOP* ne rentre pas, selon la Cour, dans la catégorie des services de la société de l'information²⁹⁶. Ainsi, les plateformes seront chacune soumises aux réglementations d'une industrie spécifique²⁹⁷.

Même dans l'optique d'une approche passive, il convient de recourir au minimum à l'approche réactive en interprétant le champ d'application de ces directives de manière à en

²⁹⁰ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 3, 3., k).

²⁹¹ Dir. relative aux droits des consommateurs, art. 8 §2, 19 et 22.

²⁹² Voy. R. NOGUELLOU, D. RENDERS, *Uber & taxis: comparative law studies*, Bruxelles, Bruylant, 2018.

²⁹³ P. DEMPSEY, « Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: the Paradox of Market Failure », *Transportation Law Journal*, 1996, Vol. 24, p. 75.

²⁹⁴ Avis du Comité économique et social européen du 14 déc. 2016 sur la « Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Un agenda européen pour l'économie collaborative – [COM(2016) 356 final] », *JO C 75 du 10.3.2017*, p. 5 à 6.

²⁹⁵ C. BUSCH, H. SCHULTE-NÖLKE, A. WIEWIÓROWSKA-DOMAGALSKA et F. ZOLL, « The Rise of the Platform Economy: A New Challenge for EU Consumer Law? », *Journal of European Consumer and Market Law*, 2016, p. 4.

²⁹⁶ CJUE, gde ch., 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain SL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981; CJUE, gde ch., 10 avril 2018, *Uber France SAS*, aff. C-320/16, EU:C:2018:221.

²⁹⁷ P. GOUDIN, « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, p. 63, disponible sur www.europarl.europa.eu.

faire profiter les acteurs de l'économie collaborative. P. Goudin estime à cet égard qu'il convient de créer « des catégories hybrides de services de la société de l'information avec un régime juridique plus équilibré que l'actuel »²⁹⁸.

2) De l'application efficace du Règlement général sur la protection des données (Règlement (UE) 2016/79)

Le RGPD a un champ d'application matériel large²⁹⁹. Cela présente l'avantage dans le cadre des plateformes numériques de s'adapter au changement permanent des nouvelles technologies. Les plateformes numériques entrent clairement dans le champ d'application du RGPD. En effet, à partir du moment où il y a un traitement de données personnelles (article 4, 1) et 2) du Règlement (UE) 2016/679), le RGPD est applicable, peu importe la qualification des acteurs (professionnels ou non).

A contrario, le fait que le champ d'application du RGPD soit large peut causer des difficultés de mise en application concrète. En effet, le professeur Dehousse qualifie dans un article l'application du RGPD d'« enfer bureaucratique »³⁰⁰. Selon lui, le règlement reflète une « protection nécessaire et une disproportion évidente ». Il faudrait, selon F. Dehousse, revenir sur cette législation afin d'élargir le champ des exceptions³⁰¹. L'avis du professeur Dehousse semble pertinent pour ce qui touche les très petites entités ne traitant des données que dans une moindre mesure. Par exemple, la qualification des chauffeurs « occasionnels » *Uber*, comme sous-traitant au sens du RGPD³⁰², les placeraient dans une situation très compliquée pour se mettre en conformité au RGPD.

En revanche, nous estimons que pour le cas de la plateforme *Uber*, ce règlement a toutes ses raisons d'être. Le règlement octroie de la liberté aux acteurs pour se mettre en conformité. Cela a le mérite également de permettre une prise de conscience auprès des responsables de traitements de l'importance des données qu'ils traitent et de la nécessité de protection de celles-ci.

Le RGPD permet aux utilisateurs d'accorder plus aisément leur confiance aux plateformes numériques³⁰³.

Notons que toute infraction liée au règlement général sur la protection des données et une mauvaise utilisation des données personnelles pourraient, le cas échéant, être sanctionnées de lourdes amendes pouvant atteindre 20 millions d'euro ou 4 % du chiffre d'affaires annuel

²⁹⁸ P. GOUDIN, « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, p. 63, disponible sur www.europarl.europa.eu.

²⁹⁹ R. ROBERT, C. PONSART, « Le règlement européen de protection des données personnelles », *J.T.*, 2018/20, n°6732, p. 422.

³⁰⁰ F. DEHOUSSE, « L'enfer bureaucratique du Règlement sur les données personnelles », *Le Vif l'express*, publié le 17 janvier 2019, disponible sur <https://www.levif.be/actualite/international/l-enfer-bureaucratique-du-reglement-sur-les-donnees-personnelles/article-opinion-1079565.html>.

³⁰¹ *Idem*.

³⁰² Voy. Partie II.-C.-3).

³⁰³ European Parliament resolution of 15 June 2017 on « Online platforms and the digital single market » (2016/2276(INI)).

mondial d'un groupe, ce qui est loin d'être négligeable, sans compter l'impact sur l'image et la réputation d'une société³⁰⁴. Cette menace de sanction a certainement un effet persuasif quant à la nécessité de mise en conformité des entreprises telles qu'*Uber*.

Le règlement RGPD est donc efficace pour les plateformes numériques de transport comme *Uber* grâce au champ d'application large. En effet, ce règlement permet de manière globale de réguler les différentes plateformes numériques sans avoir égard au type de service fourni.

En conclusion, l'approche « Wait and See » avec interventions ponctuelles n'est pas suffisante³⁰⁵. À l'exception du RGPD, les réglementations concernant la protection des consommateurs, les pratiques commerciales déloyales et relatives au commerce électronique n'encadrent pas adéquatement le nouveau modèle économique collaboratif du transport. Par rapport aux fournisseurs traditionnels, ces plateformes n'agissent pas en tant que fournisseurs directs, mais profitent de la diffusion généralisée des technologies Internet et mobiles pour servir de point de rencontre virtuel entre l'offre et la demande, fournissant des installations auxiliaires pour le bon fonctionnement de ces marchés³⁰⁶. Par conséquent, les législations existantes ne correspondent pas aux spécificités des plateformes de l'économie collaborative.

B.- DE L'APPROCHE ACTIVE PAR LE BIAIS DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN CADRE LÉGISLATIF SPÉCIFIQUE AUX PLATEFORMES COLLABORATIVES DE TRANSPORT

Non seulement la position dominante, mais aussi le modèle de fonctionnement nouveau et dissemblable des plateformes collaboratives encouragent la mise en œuvre d'un cadre législatif spécifique aux plateformes collaboratives de transport. Malgré le fait que « les réglementations en vigueur couvrent en partie des prestations de services collaboratif »³⁰⁷, « l'incertitude entourant la notion de « professionnel » peut avoir pour conséquence d'exclure des destinataires de services de la protection offerte par le droit de l'Union européenne »³⁰⁸.

La compétence partagée de l'Union et des États membres dans le domaine des transports peut être vue comme un « signal donné aux institutions de l'Union européenne pour de futures initiatives législatives dans le domaine des compétences partagées aux fins d'exercer un contrôle pour prévenir l'adoption, par les États membres, de mesures qui seraient jugées incompatibles avec le marché intérieur et pour faciliter ainsi le développement, sous le prisme du droit de l'Union européenne, des plateformes d'économie collaborative »³⁰⁹.

³⁰⁴ N. HAMBLENE, « 4. - Voitures connectées et big data : la course folle », *Le droit des MachinTech (FinTech, LegalTech, MedTech...)*, Bruxelles, Éditions Larcier, 2018, p. 152 et 153.

³⁰⁵ P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Jusqu'ici tout va bien ...Les plateformes numériques face au droit européen », *Revue de la Faculté de Droit de l'Université de Liège*, 2019/1, 2019, p. 211 à 215.

³⁰⁶ G. SMORTO, « The Protection of the Weaker Parties in The Platform Economy », *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge: Cambridge University Press, 2018, p. 431.

³⁰⁷ P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Le droit de l'Union européenne face à l'économie collaborative », *Rev. trim. dr. eur.*, 2017, p. 720.

³⁰⁸ *Idem*.

³⁰⁹ M. FORGEOIS, « Nouveau revers pour Uber », *J.T.*, 2018/22, n° 6734, p. 485.

Le Comité des Régions recommande d'ailleurs « une action rapide, visant en premier lieu à éviter la fragmentation »³¹⁰. Cela « serait en tout état de cause nettement moins difficile que l'harmonisation a posteriori des 28 cadres nationaux et d'innombrables règles locales et régionales »³¹¹. Le Comité des Régions observe qu'un « excès de réglementation peut tuer l'innovation »³¹² et souligne en revanche que « l'absence de mesures réglementaires peut générer de l'incertitude, susceptible d'inhiber les investissements et le développement du secteur »³¹³.

À titre d'exemple, cette option a été prise par la Californie qui a créé un règlement pour les « Transportation Network Companies »³¹⁴.

Comme analysé précédemment dans ce travail³¹⁵, le style de réglementation du RGPD s'est avéré applicable de manière relativement efficace à la plateforme *Uber*. Ce règlement pourrait donc être une source d'inspiration pour l'écriture d'une réglementation spécifique dans le domaine des plateformes collaboratives de transport.

Cette possibilité semble avoir été adoptée par les rédacteurs de la proposition de règlement promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices des services d'intermédiation en ligne. L'exposé des motifs de cette proposition de règlement tente de trouver un équilibre dans la : « combinaison de règles de l'Union relativement générales, fondées sur des principes, avec une marge de manœuvre importante pour une action sectorielle et un suivi ciblé. Cette approche est adaptée à l'évolution rapide de l'environnement technologique et économique en ligne »³¹⁶.

Cette proposition répond-elle au besoin de réglementation spécifique des plateformes collaboratives de transport³¹⁷?

Tout d'abord, les services concernés par cette proposition sont des services d'intermédiations en ligne³¹⁸. Ces services sont définis dans l'article 2, paragraphe 1, 2) de la proposition de règlement comme les services qui répondent à trois conditions. La première condition requiert que les services constituent des services de la société de l'information au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 1, point b) de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil,

³¹⁰ Opinion of the European Committee of the Regions — Collaborative economy and online platforms: a shared view of cities and regions, *OJ C 185 du 9.6.2017*, p. 25.

³¹¹ *Idem*.

³¹² *Idem*.

³¹³ *Idem*.

³¹⁴ T. GERON, « California Becomes First State To Regulate Ridesharing Services Lyft, Sidecar, UberX », *Forbes*, disponible sur <https://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2013/09/19/california-becomes-first-state-to-regulate-ridesharing-services-lyft-sidecar-uberx/#5bdb52331804>; CPUC Establishes Rules for Transportation Network Companies, Press Release, 2013, disponible sur <http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K132/77132276.PDF>.

³¹⁵ Voy. Partie. III.-A.-.

³¹⁶ Proposition règlement plateformes Exposé des motifs -2. Base juridique, Subsidiarité et Proportionnalité.

³¹⁷ Voy. P. VAN CLEYNENBREUGEL, « Will Deliveroo and Uber be captured by the proposed EU platform Regulation? You'd better watch out... », 2019, disponible sur <http://hdl.handle.net/2268/233628>.

³¹⁸ Proposition règlement plateformes, art.2, §1, 2).

c'est-à-dire la même définition que pour l'application de la directive sur le commerce électronique³¹⁹.

Or, la CJUE a qualifié les services offerts par *Uber* de services de transport et non de services de la société de l'information. La plateforme numérique *Uber* ne répond pas à la première condition énoncée pour entrer dans le champ d'application de cette proposition de règlement³²⁰. Ceci présage d'ores et déjà un champ d'application rationae materiae peu englobant.

De plus, le projet de règlement ne concerne que les relations B2B. Les plateformes prétendent par conséquent être dans d'autres types de relations que celles concernées par la directive (c'est-à-dire des relations B2C ou C2C).

L'exposé des motifs de la proposition de règlement vante en quelque sorte son exclusivité concernant la réglementation pour les relations B2B. Nous déplorons cependant que le règlement n'ait pas pour objet également les relations B2C et C2C. Dans ce point, il est expliqué que des règles de protection des consommateurs existent déjà pour les relations B2C. Malheureusement, nous avons constaté (dans les parties précédentes de ce travail³²¹) l'inefficacité de ces règlements quant aux plateformes collaboratives de transport comme *Uber*. Un règlement qui englobe les différentes relations (B2B, B2C et C2C) semble plus adéquat. Il faudra alors déterminer si le règlement en question est une « loi » (règlement) spécifique (*lex specialis derogat*) ou bien si le règlement ajoute simplement des règles supplémentaires.

Cette proposition répond certes au besoin de réglementation spécifique, mais ne sera qu'une partie de la réponse à la question de la réglementation des plateformes numériques de l'économie collaborative.

Quelles problématiques devraient être traitées prioritairement par une législation spécifique concernant les plateformes numériques de transport ?

La première difficulté réside dans la qualification du service offert par la plateforme numérique. La définition de la nature des services au cas par cas, comme le souhaite la Commission, est problématique. En effet, la nature du service déterminant le champ d'application de différentes législations constitue l'élément essentiel à définir de façon non équivoque. La solution pourrait consister en une catégorie *sui generis* des plateformes numériques collaboratives.

³¹⁹ Remarquons que cette définition par renvoi est la même que la définition à laquelle la directive 2000/31 renvoie 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 », *JOCE*, n° L 178, 17 juillet 2000, art.2, a) renvoie « l'article 1er, paragraphe 2, de la directive 98/34/CE, telle que modifiée par la directive 98/48/CE ». Or, la directive 98/48/CE a été abrogée par la Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, art.1,§1, b).

³²⁰ P. VAN CLEYNENBREUGEL « 6. Les plateformes face au droit économique de l'Union européenne », *Enjeux et défis juridiques de l'économie de plateforme*, J. CLESSE et F. KÉFER (dir.) Anthemis, 2019, CUP, Vol. 187, p. 243.

³²¹ Voy. Partie II.- et Partie III.-A.-1).

Ensuite, la seconde problématique qui devrait être traitée est la détermination du statut professionnel ou non des prestataires de services. La commission propose à ce sujet aux États membres de fonctionner chacun avec des seuils. Dans l'optique de l'adoption d'un instrument dérivé spécifique, la commission pourrait être plus proactive et engager des discussions afin de déterminer des critères ou seuils communs³²². En effet, l'Union européenne doit prendre les devants sur la question lancinante suivante: Les prestataires de services sont-ils des entités professionnelles ou de simples personnes privées, des consommateurs?

« D'une part, il peut sembler excessif de s'attendre à ce qu'un prestataire de services de l'économie du partage occasionnel comprenne et assure le respect d'un vaste corpus réglementaire, et cela pourrait bien étouffer l'économie du partage si les prestataires de services sont assimilés aux entreprises dans tous les domaines »³²³.

« D'autre part, si les fournisseurs de l'économie de partage ne sont pas considérés comme des professionnels et que diverses réglementations industrielles et commerciales ne s'appliquent pas à eux, ils pourraient être considérés comme ayant un avantage déloyal en esquivant les règles que les opérateurs traditionnels doivent respecter »³²⁴.

Une fois la nature des services des plateformes collaboratives mise au clair et les caractéristiques du statut professionnel du prestataire de service déterminées, il conviendra également de clarifier la nature des relations contractuelles établies entre les trois types d'acteurs des plateformes collaboratives de transport. Toute l'attention devra être portée sur les relations qu'entretiennent les prestataires de services avec les plateformes et les destinataires de services. Ainsi les droits et obligations qui découlent de la nature de chaque relation seront déterminés dans la législation spécifique et à titre supplétif par les législations en vigueur.

C.- DE L'APPROCHE LA PLUS APPROPRIÉE POUR LES PLATEFORMES COLLABORATIVES DE TRANSPORT

P. Goudin conclut dans son étude « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy » réalisée pour le Parlement européen que « le cadre réglementaire actuel permettrait en principe à l'économie du partage de continuer à croître, mais ne permettra pas de satisfaire les meilleurs résultats possible à moyen terme. Maximiser le potentiel de l'économie de partage nécessiterait donc de nouvelles initiatives au niveau de l'Union européenne »³²⁵. P. Goudin précise que pour atteindre le potentiel maximum de l'économie de partage, il faudra veiller à

³²² Nous ne traitons pas dans ce travail de la problématique de la qualification du prestataire de service en tant qu'employé ou indépendant. Cette problématique relève de la compétence des États membres.

³²³ Traduction libre de M.M., MUNKØE, « Regulating the European Sharing Economy: State of Play and Challenges », *Intereconomics*, 2017, Vol. 52, Issue 1, p. 43.

³²⁴ *Idem*.

³²⁵ P. GOUDIN, « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, p. 6, disponible sur www.europarl.europa.eu.

assurer un équilibre adéquat entre la liberté de créativité pour les entreprises et les réglementations de protection nécessaires³²⁶.

Afin d'atteindre cet équilibre, il est nécessaire d'avoir une vision claire des rôles des différents acteurs de l'économie collaborative. Pour ce faire, l'option de la législation spécifique semble être la meilleure solution. En effet, les particularités des plateformes comme *Uber* ne sont pas prises en compte dans les différentes réglementations en vigueur étudiées *supra*. Une législation spécifique définissant les statuts des différents acteurs permettrait d'éclaircir l'articulation des divers régimes auxquels les plateformes pourraient être soumises afin d'assurer une certaine stabilité du système juridique³²⁷.

Il convient de nuancer ce constat en précisant que la solution ne se trouve pas uniquement dans l'option de la réglementation spécifique, mais pourrait être une combinaison de plusieurs approches³²⁸.

L'étape préliminaire consistant à déterminer qu'il faut légiférer spécifiquement étant passée, il faut encore savoir comment s'y prendre, à quel niveau et avec quels acteurs. Ci-après, trois processus de création ou de modification des réglementations des services de transport fournis par l'intermédiaire des plateformes numériques issues de l'économie collaborative seront envisagés.

1) « *Top-Down regulation* »

L'approche « *Top-Down* » est la méthode traditionnelle de réglementation. Les autorités se concertent, légifèrent et contraignent les entreprises à opérer d'une certaine manière avec pour but la maximisation du bien-être social³²⁹. Ce type de réglementation est nécessaire pour certains aspects qui ne peuvent être réglés que par une réglementation contraignante venant des autorités européennes.

Si les autorités européennes n'agissent pas, la divergence entre les réglementations étatiques rendra plus difficile la croissance et le fonctionnement transfrontalier du partage des services et entravera de manière générale le développement de l'économie européenne du partage au détriment des consommateurs et des entreprises³³⁰.

³²⁶ P. GOUDIN, « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, p. 6, disponible sur www.europarl.europa.eu.

³²⁷ V. BENSOUSSAN-BRULÉ, B. MARTINEZ, « Uber : qualification de service dans le domaine des transports », *Revue Lamy Droit de l'immatériel*, 2018, n°144, p. 4.

³²⁸ P. GOUDIN, « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, p. 2, disponible sur www.europarl.europa.eu.

³²⁹ J. DEN HERTOOG, « Review of economic theories of regulation », *Utrecht University's Discussion Paper Series*, 2010, n°10-18, disponible sur https://www.uu.nl/sites/default/files/rebo_use_dp_2010_10-18.pdf.

³³⁰ M.M., MUNKØE, « Regulating the European Sharing Economy: State of Play and Challenges », *Intereconomics*, 2017, Vol. 52, Issue 1, p. 41.

Cependant, l'innovation est une réalité qui change rapidement et donc s'associe mal avec la rigidité des « Top-Down regulations »³³¹.

On oppose cette approche « Top-Down » à une approche « Bottom-Up » c'est-à-dire une régulation créée par ou avec les acteurs concernés. Nous estimons qu'une fois que la technique « Bottom-Up » (Self-regulation et Co-regulation) n'a pas été fructueuse, il est parfois nécessaire de passer par des régulations issues de l'action des autorités législatives afin de respecter au minimum les normes d'ordre public.

2) « *Self-regulation* »

Une proposition envisagée par la doctrine est l'autorégulation (« Self-regulation »), les codes de conduite. Ce type de réglementation a été défini dans le contexte de l'Union européenne comme « la possibilité pour les opérateurs économiques, les partenaires sociaux, les organisations non gouvernementales ou les associations, d'adopter entre eux et pour eux-mêmes des lignes directrices communes au niveau européen (notamment codes de conduite ou accords sectoriels) »³³². Dans un avis du Comité économique et social européen, il est précisé que ce type de réglementation doit être complémentaire ou supplémentaire c'est-à-dire qu'il s'ajoute aux lois contraignantes (« Top-Down regulation »)³³³.

L'autorégulation peut naître par le mandat des autorités publiques ou bien volontairement de l'initiative des plateformes par exemple. Dans le cadre de la problématique que nous étudions, il semble que l'Union européenne pourrait demander aux entreprises d'entamer la rédaction de codes de conduite. L'article 13 de la proposition de règlement plateformes établit l'obligation pour la Commission d'inviter « les fournisseurs de services en ligne et les organisations qui les représentent à élaborer des codes de conduite en vue de contribuer à l'application correcte du règlement, en tenant compte notamment des exigences propres aux PME »³³⁴.

L'autorégulation nous semble tout de même être une technique inadéquate³³⁵ ou du moins une solution devant être utilisée avec parcimonie. Nous prenons pour preuve le fait que les acteurs de l'économie collaborative n'ont pas attendu d'être autorisés à pénétrer le marché économique³³⁶. Cette approche pourrait être résumée par l'adage « Mieux vaut demander

³³¹ S. RANCHORDÁS, « Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy », *Minnesota Journal of Law, Science & Technology*, Vol. 16, 2015, p. 444.

³³² Interinstitutional agreement on better law-making (2003) OJ C 321, para.22. Document plus en vigueur.

³³³ Opinion of the European Economic and Social Committee on « Self-regulation and co-regulation in the Community legislative framework (own-initiative opinion) », *OJ C 291 du 4.9.2015*, p. 29 à 39.

³³⁴ Avis du Comité économique et social européen sur la « Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices des services d'intermédiation en ligne » [COM(2018) 238 final — 2018/0112 (COD)], EESC 2018/02619, point 3.11.

³³⁵ J. C. GRIFFITH, « Role of State Governments in the Sharing Economy », *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge: Cambridge University Press, 2018, p. 240.

³³⁶ D. GERADIN, « Uber and the rule of law: should spontaneous liberalization be applauded or criticized ? », *Competition Policy International*, 2015, p. 3.

pardon que demander la permission»³³⁷. Le développement du service *UberPOP* est caractérisé par le choix délibéré d'un modèle économique inconciliable avec les différentes réglementations nationales de l'activité de transport des passagers. De plus, l'autorégulation pourrait causer des manquements au droit européen de la concurrence³³⁸.

Par conséquent, la piste évoquée par P. Goudin de réglementer les plateformes collaboratives à l'aide du système « Bottom-Up regulation » comprenant la « Self-regulation » via les systèmes d'évaluations, de réputations nous semble ne pas être une solution pertinente de manière générale. Pour l'instant, c'est ce type de réglementation au niveau européen qui est d'application étant donné que l'Union européenne n'a pas encore régulé ces nouveaux modèles économiques³³⁹. Il faudra donc une intervention externe afin de réintégrer les valeurs de protection des consommateurs et des travailleurs³⁴⁰.

Néanmoins, la réglementation « Self-regulation » pourrait apporter des éléments positifs au déroulement des prestations pour certains aspects limités. Par exemple, l'utilisation d'un code de conduite écrit par différentes entreprises actives sur le marché de l'économie collaborative de transport pourrait être efficace pour le système de notation des utilisateurs des plateformes³⁴¹. Après les rumeurs de corruptions de ces systèmes de réputation³⁴², les plateformes ont tout à gagner à avoir un système d'autocontrôle fiable qui induit la confiance du consommateur. Néanmoins, la troisième catégorie de réglementation pourrait être d'autant plus pertinente afin que les plateformes n'aient pas « carte blanche » à ce sujet.

3) « Co-regulation »

Ensuite, nous nous interrogeons quant à la possibilité de recourir à la « Co-regulation » définie comme « le mécanisme par lequel un acte législatif communautaire confère la réalisation des objectifs définis par l'autorité législative aux parties concernées reconnues dans le domaine (notamment les opérateurs économiques, les partenaires sociaux, les organisations

³³⁷ A. SHAHANI, « As Uber Expands, It Asks Cities for Forgiveness Instead of Permission », *NPR*, 2014, disponible sur <https://www.npr.org/sections/alltechconsidered/2014/12/26/373087290/as-uber-expands-it-asks-cities-for-forgiveness-instead-of-permission> : « Better to ask for forgiveness than permission ».

³³⁸ Voy. I. MAHER, « Competition Law and Transnational Private Regulatory Regimes : Marking the Cartel Boundary », *38 J. L. & Soc'y*, 119, 2011.

³³⁹ Voy. N. SCHEIBER, « How Uber Uses Psychological Tricks to Push Its Drivers' Buttons », *The New York Times*, 2017, disponible sur https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html?_r=0.

³⁴⁰ M. FINCK, « The Sharing Economy and the EU », *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge: Cambridge University Press, 2018, p. 267.

³⁴¹ D. ALLEN, C. BERG, « The sharing economy – How over-regulation could destroy an economic revolution », Institute of Public Affairs, p. 29, disponible sur <https://collaborativeconomy.com/research/the-sharing-economy-how-over-regulation-could-destroy-an-economic-revolution/>.

³⁴² Voy. C. BUSCH, « Crowdsourcing consumer confidence. How to regulate online rating and review systems in the collaborative economy », *European Contract Law and the Digital Single Market. The Implications of the Digital Evolution*, (ed.) A. DE FRANCESCHI, Intersentia, 2016, p. 223 à 243 ; N. SAVVA, « What's wrong with online review platforms », *London Business School Website*, 2016, disponible sur <https://www.london.edu/lbsr/whats-wrong-with-online-review-platforms?page=6>.

non gouvernementales ou les associations)³⁴³». Ce type de réglementation existe déjà pour Airbnb en coopération avec la ville d'Amsterdam³⁴⁴.

Ce système de réglementation est a priori un bon moyen d'échanges entre les connaissances des différents acteurs ayant des objectifs convergents sur certains points. L'expertise de chacun des acteurs sera mise ainsi à disposition de la collectivité. Un désavantage est que seuls les gros lobbys, grosses entreprises auront les moyens d'entrer dans ce processus de « Co-Regulation »³⁴⁵.

Un avantage clé est la capacité à relier les nouvelles technologies aux principes classiques du pouvoir public. Un autre argument en faveur de ce processus de réglementation est la transparence. Lorsque les acteurs des plateformes collaboratives participent à la création de la réglementation, le processus devient transparent et donc plus facilement compréhensible et respecté à l'avenir par les « co-régulateurs ».

Parmi les trois catégories présentées ci-dessus, la « Top-Down regulation » devrait être la première étape du processus de réglementation spécifique des plateformes collaboratives comprenant les diverses solutions aux problématiques exposées dans le point B de cette troisième partie. La réglementation « par le haut » permettra à l'Union européenne de déterminer de manière impérative le statut des acteurs, la nature des relations qu'ils entretiennent et la nature sui-generis du service fourni. Réussir à coordonner les visions des différents États membres semble être une tâche déjà assez compliquée que pour y ajouter des opérateurs économiques ayant des visions antinomiques sur certains points. Si une réglementation transversale réglant chaque détail semble invraisemblable en raison de l'hétérogénéité des plateformes³⁴⁶, nous estimons que les problématiques générales énoncées ci-dessus sont rencontrées dans la plupart des plateformes issues de l'économie collaborative et méritent donc un cadre législatif spécifique.

Néanmoins, les deux autres types de réglementations (Self- et Co-regulation) pourront être utilisés de manière plus sporadique pour des aspects bien précis du fonctionnement des plateformes.

³⁴³ Interinstitutional agreement on better law-making (2003) OJ C 321, para.18. Document plus en vigueur.

³⁴⁴ Memorandum of understanding entre Airbnb et la ville d'Amsterdam disponible sur <https://www.binnenlandsbestuur.nl/Uploads/2016/2/2014-12-airbnb-ireland-amsterdam-mou.pdf>; P. GOUDIN, « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, p. 65, disponible sur www.europarl.europa.eu.

³⁴⁵ M. FINCK, «The Sharing Economy and the EU », *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, Cambridge: Cambridge University Press, 2018, p. 269.

³⁴⁶ Q. CORDIER, « I. L'économie de plateforme : description d'un phénomène d'intermédiation », *Enjeux et défis juridiques de l'économie de plateforme*, J. CLESSE et F. KÉFER (dir.) Anthemis, 2019, CUP, Vol. 187, p. 33.

IV.- CONCLUSION

L'objectif de ce travail était de donner un aperçu de l'application des réglementations européennes pertinentes dans le cadre des plateformes de l'économie collaborative de transport afin de déterminer la manière la plus appropriée de les réglementer.

La définition du concept d'économie collaborative pose quelques difficultés qui se répercutent sur la délimitation du champ d'application des différentes législations européennes applicables dans le domaine des plateformes collaboratives et particulièrement celles qui permettent par leurs intermédiations des services de transport. De plus, dans le domaine du transport la compétence des États reste prépondérante quant aux législations applicables.

Les législations relatives à la protection des consommateurs, aux pratiques commerciales déloyales et au commerce électronique conduisent à une véritable fragmentation du cadre juridique applicable.

L'analyse de la mise en conformité au RGPD par *Uber* a permis de mettre en évidence le fait que même si la plateforme numérique ne le respecte pas à la lettre, il n'a pas pu y échapper. En effet le champ d'application du RGPD s'est révélé très englobant ce qui pourrait être source d'inspiration pour le cadre juridique des plateformes collaboratives et spécifiquement dans le domaine du transport.

Définir de façon claire la nature du service en choisissant d'aborder la problématique, soit de façon large par le biais des plateformes collaboratives en général, soit de façon plus restrictive par le service proposé par ces mêmes plateformes (par exemple : le transport). Ceci serait en quelques sortes un préalable à la création d'un cadre législatif spécifique.

La définition au cas par cas prônée par la Commission devrait être délaissée pour la création d'une catégorie sui generis relative aux plateformes collaboratives.

Le second écueil que devrait dépasser cette réglementation sui generis est un cadre clair quant aux différents acteurs et aux relations qu'ils entretiennent entre eux³⁴⁷. La fixation de seuils communs pour déterminer la qualité de professionnel ou non des prestataires de services ou des consommateurs serait un élément permettant d'apporter davantage de simplifications et de lisibilité.

En conclusion, appréhender la réalité économique que constituent les plateformes au travers d'une législation spécifique permettrait de mieux protéger les acteurs et devrait ainsi faciliter les échanges. Ainsi, le libre échange en serait facilité ce qui constitue un des objectifs poursuivis par l'Union européenne.

³⁴⁷ Committee of Internal Market and Consumer Protection – European Parliament, Briefing on « Online Platforms: How to Adapt Regulatory Framework to the Digital Age? », 2017, p. 6 à 7, disponible sur [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/607323/IPOL_BRI\(2017\)607323_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/607323/IPOL_BRI(2017)607323_EN.pdf)

BIBLIOGRAPHIE

LEGISLATIONS

Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

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 not. du commerce électronique, dans le marché intérieur (« directive sur le commerce électronique »), JOUE n° L 178 du 17 juill.

Directive 2005/29/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur et modifiant la Dir. 84/450/ CEE du Conseil et les Dir. 97/7/CE, 98/27/CE et 2002/65/CE du Parlement européen et du Conseil et le Règl. (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil (« directive sur les pratiques commerciales déloyales »), JOUE n° L 149 du 11 juin.

Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, *JOCE*, n° L 376, 27 décembre 2006.

Directive 2011/83/UE du 25 octobre 2011 du Parlement européen et du Conseil relative aux droits des consommateurs, modifiant la Dir. 93/13/CEE du Conseil et la Dir. 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la Dir. 85/577/CEE du Conseil et la Dir. 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil, JOUE n° L 304 du 22 nov.

Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information.

Règlement 2016/679/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 avr. 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la Dir. 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), JOUE n° L 119 du 4 mai.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices des services d'intermédiation en ligne, COM/2018/238 final - 2018/0112 (COD).

Code des transports français.

JURISPRUDENCE EUROPÉENNE (CJUE)

CJUE, 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, aff. C-338/09, EU:C:2010:814.

CJUE, 12 juillet 2011, aff. C-324/09, *L'Oréal*, EU:C:2011:474.

CJUE, gde ch., 13 mai 2014, *Google Spain v AEPD and Mario Costeja González*, aff. C-131/12, EU:C:2014:317.

CJUE, 15 octobre 2015, *Grupo Itevelesa e.a.*, aff. C-168/14, EU:C:2015:685.

CJUE, 2ème ch., 19 octobre 2016, *Breyer*, aff. C-582/14, EU:C:2016:779.

CJUE, gde ch., 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain SL*, aff. C-434/15, EU:C:2017:981.

CJUE, 2ème ch., 20 décembre 2017, *Nowak c. Data Protection Commissioner*, aff. C-434/16, EU:C:2017:994.

CJUE, gde ch., 10 avril 2018, *Uber France SAS*, aff. C-320/16, EU:C:2018:221.

Concl. av. gén. SPUZGAR du 11 mai 2017, présentées dans l'affaire *Elite Taxi*, EU:C:2017:364.

DOCTRINE D'OUVRAGES, D'ARTICLES DE REVUES ET DE CONTRIBUTIONS À UN OUVRAGE COLLECTIF

AERTS P.-J., « Uber en autodelen », *Innovatie en disruptie in het economisch recht*, Mortsel, Intersentia, 2017.

ALLEMAND S., BOUTILLIER S., « L'économie sociale et solidaire, une définition pluridimensionnelle pour une innovation sociale », *Marché et organisations*, 2010/1 (N° 11), p. 9 à 14.

ALLEN D., BERG C., « The sharing economy – How over-regulation could destroy an economic revolution », Institute of Public Affairs, disponible sur <https://collaborativeconomy.com/research/the-sharing-economy-how-over-regulation-could-destroy-an-economic-revolution/>.

BEELEN A., *Guide pratique du RGPD – Fiches de guidance*, Bruxelles, Bruylant, 2018.

BENSOUSSAN A. (dir.), *General data protection regulation: texts, commentaries and practical guidelines*, Malines, Wolters Kluwer, 2017.

BENSOUSSAN A., « Chapitre 4. - Responsable du traitement et sous-traitant », *Règlement européen sur la protection des données*, Bruxelles, Bruylant, 2017, p. 207 à 304.

BENSOUSSAN-BRULÉ V., MARTINEZ B., « Uber : qualification de service dans le domaine des transports », *Revue Lamy Droit de l'immatériel*, 2018, n°144, p. 2.

BILTON N., « Customers Out in the Cold Balk at Uber Surge Pricing », *N.Y. TIMES BITS BLOG*, 2013, disponible sur <https://bits.blogs.nytimes.com/2013/12/16/customers-out-in-the-cold-balk-at-uber-surge-pricing/>.

BOTSMAN R., « defining the shared economy : what is collaborative consumption and what isn't ? », 2015, disponible sur <https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>.

BOTSMAN R., 21 novembre 2013, « The sharing economy lacks a shared definition », disponible sur <http://rachelbotsman.com/work/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition-fastco-exist/>.

BUSCH C., « Crowdsourcing consumer confidence. How to regulate online rating and review systems in the collaborative economy », *European Contract Law and the Digital Single Market. The Implications of the Digital Evolution*, (ed.) DE FRANCESCHI A., Intersentia, 2016, p. 223 à 243.

BUSCH C., SCHULTE-NÖLKE H., WIEWIÓROWSKA-DOMAGALSKA A. et ZOLL F., « The Rise of the Platform Economy: A New Challenge for EU Consumer Law ? », *Journal of European Consumer and Market Law*, 2016.

CABRERA BLAZQUEZ F. J., CAPPELLO M., FONTAINE G. et VALAIS S., *Les communications commerciales dans la révision de la Directive SMAV*, IRIS Plus, Observatoire européen de l'audiovisuel, Strasbourg, 2017, p. 111.

CARTA C., « Uber face à la compétition économique et au respect des règles de droit », *Rev. Aff. Eur.*, 2017/4, p. 757 à 763.

CHARLOT C., *Uberize me : l'économie collaborative entre promesses et mensonges*, Racine, Bruxelles, 2016.

CORDIER Q., « 1. L'économie de plateforme : description d'un phénomène d'intermédiation », *Enjeux et défis juridiques de l'économie de plateforme*, J. CLESSE et F. KÉFER (dir.) Anthemis, 2019, CUP, Vol. 187, p. 7 à 33.

CORNU G., (Association Henri Capitant), *Vocabulaire juridique*, 12e éd., coll. Quadrige, Paris, PUF, 2018, v° « covoiturage », p. 285.

CRESPO Y., « Uber v. Regulation / 'Ride sharing' creates a legal gray area », *25 U. Miami Bus. L. Rev.* 79, 2016, p. 106 et 107.

DAVIDSON N., INFRANCA J., et FINCK M., *The Cambridge Handbook of Law and Regulation of the Sharing Economy*, Cambridge: Cambridge University Press, 2018.

DEHOUSSE F., « L'enfer bureaucratique du Règlement sur les données personnelles », *Le Vif l'express*, publié le 17 janvier 2019, disponible sur <https://www.levif.be/actualite/international/l-enfer-bureaucratique-du-reglement-sur-les-donnees-personnelles/article-opinion-1079565.html>.

DELFORGE A., « Comment (ré)concilier RGPD et big data ? », *R.D.T.I.*, 2018/1, n° 70, p. 15 à 29.

DEMPSEY P., « Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: the Paradox of Market Failure », *Transportation Law Journal*, 1996, Vol. 24.

DEN HERTOOG J., « Review of economic theories of regulation », *Utrecht University's Discussion Paper Series*, 2010, n°10-18, disponible sur https://www.uu.nl/sites/default/files/rebo_use_dp_2010_10-18.pdf.

ELAINE ELLIOTT R., « Sharing App or Regulation Hackney: Defining Uber Technologies, Inc. », *41 J. Corp. L.* 727, 2016, p. 745 à 749.

ESSONO, F., « La responsabilité du sous-traitant au sens du RGPD », *C.J.*, 2018/2-3, p. 49-58.

FORGEOIS M., « Nouveau revers pour Uber », *J.T.*, 2018/22, n° 6734.

FRENKEN K., MEELEN T., ARETS M. et VAN DE GLIND P., « Smarter regulation for the sharing economy », *The Guardian*, 2015, disponible sur <https://www.theguardian.com/science/political-science/2015/may/20/smarter-regulation-for-the-sharing-economy>.

GERADIN D., « Uber and the rule of law: should spontaneous liberalization be applauded or criticized ? », *Competition Policy International*, 2015.

GERON T., « California Becomes First State To Regulate Ridesharing Services Lyft, Sidecar, UberX », *Forbes*, disponible sur <https://www.forbes.com/sites/tomiogeron/2013/09/19/california-becomes-first-state-to-regulate-ridesharing-services-lyft-sidecar-uberx/#5bdb52331804>.

GOUDIN P., « The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities », Bruxelles, Parlement européen, 2016, disponible sur www.europarl.europa.eu.

HAMBLENNÉ N., « 4. - Voitures connectées et big data : la course folle », *Le droit des MachinTech (FinTech, LegalTech, MedTech...)*, Bruxelles, Éditions Larquier, 2018.

HATZOPOULOS V., ROMA S., « Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU law », *54 Common Market Law Review*, 2017.

HAUSEMER P. et al., « Exploratory Study of Consumer Issues in Online Peer-to-Peer platforms market », Final report, 2017, disponible sur https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/final_report_may_2017.pdf.

HOLLOWAY C., « Uber Unsettled/ How Existing Taxicab Regulations Fail to address Transportation Network Companies and Why Local Regulators Should Embrace Uber, Lyft, and Comparable Innovators », *16 Wake Forest J. Bus. & Intell. Prop. L.* 20, 2015.

KASSAN J., ORSI J., « The legal Landscape of the Sharing Economy », *27 J. ENVTL. L. & LITIG.* 1, 2, 2012.

KATZ V., « Regulating the Sharing Economy », *Berkeley Technology Law Journal*, Vol.30.

KRETZSCHMAR C., « Economie de partage, sociale ou collaborative : attention à la confusion », *Les Echos.fr*, disponible sur http://archives.lesechos.fr/archives/cercle/2015/10/14/cercle_141529.htm.

MAHER I., « Competition Law and Transnational Private Regulatory Regimes: Marking the Cartel Boundary », *38 J. L. & Soc'y.* 119, 2011.

MUNKØE M.M., « Regulating the European Sharing Economy: State of Play and Challenges », *Intereconomics*, 2017, Vol. 52, Issue 1, p. 38 à 44.

NERINCKX S., « De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie. », *R.D.S.-T.S.R.*, 2018/1, p. 3 à 50.

NOGUELLOU R., RENDERS D., *Uber & taxis: comparative law studies*, Bruxelles, Bruylant, 2018.

PETIT N., « Uber, concurrent déloyal ou champion libérateur de l'économie du partage ? », *Liège Competition and Innovation Institute Policy Brief 2014/3*, disponible sur www.lcii.eu/wp-content/uploads/2015/05/20150206114718_LCII-Policy-Briefs-Issue-2014-3.pdf.

PRASSL J., « Uber devant les tribunaux. Le futur du travail ou juste un autre employeur », *Revue de droit du travail*, 2017, n° 6, p. 439 à 445.

RANCHORDÁS S., « Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy », *Minnesota Journal of Law, Science & Technology*, Vol. 16, 2015, p. 413 à 474.

ROBERT R., PONSART C., « Le règlement européen de protection des données personnelles », *J.T.*, 2018/20, n° 6732.

SAVVA N., « What's wrong with online review platforms », *London Business School Website*, 2016, disponible sur <https://www.london.edu/lbsr/whats-wrong-with-online-review-platforms?page=6>.

SCHEIBER N., « How Uber Uses Psychological Tricks to Push Its Drivers' Buttons », *The New York Times*, 2017, disponible sur https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html?_r=0.

SHAHANI A., « As Uber Expands, It Asks Cities for Forgiveness Instead of Permission », *NPR*, 2014, disponible sur <https://www.npr.org/sections/alltechconsidered/2014/12/26/373087290/as-uber-expands-it-asks-cities-for-forgiveness-instead-of-permission>.

SIMON P., « Uber saisi par le droit du marché intérieur », *Rev. Aff. Eur.*, 2017/3.

SLEE T., « Sharing and Caring », 2014, Jacobin, disponible sur <https://www.jacobinmag.com/2014/01/sharing-and-caring/>.

STEMLER A., « The Myth of the Sharing Economy and Its Implications for Regulating Innovation », *Emory Law Journal*, Vol. 67, 2017.

STOLTON S., « UK and Dutch data protection bodies fine Uber for breaches », *Euractiv*, 2018, disponible sur <https://www.euractiv.com/section/data-protection/news/uk-and-dutch-data-protection-bodies-fine-uber-for-breaches/>.

TAMBOU O., « Décryptage autour de la première condamnation de Google par la CNIL post-RGPD », *Dalloz-actualité*, 31 janvier 2019, disponible sur <https://www.dalloz-actualite.fr/node/decryptage-autour-de-premiere-condamnation-de-google-par-cnil-post-rgpd#.XFKtgy01BQJ>.

THIBAudeau V., « Principes de logique : définition, énonciation, raisonnement », Laval, *PUL*, 2006, p. 370.

VAN ASBROECK B., DEBUSSCHE J., « Les obligations de « compliance » des entreprises », *Vers un droit européen de la protection des données*, Bruxelles, Éditions Larcier, 2017.

VAN CLEYNENBREUGEL P., « 6. Les plateformes face au droit économique de l'Union européenne », *Enjeux et défis juridiques de l'économie de plateforme*, J. CLESSE et F. KÉFER (dir.) Anthemis, 2019, CUP, Vol. 187, p. 213 à 246.

VAN CLEYNENBREUGEL P., « Jusqu'ici tout va bien ...Les plateformes numériques face au droit européen », *Revue de la Faculté de Droit de l'Université de Liège*, 2019/1, Larcier, 2019, p. 211 à 215.

VAN CLEYNENBREUGEL P., « Le droit de l'Union européenne face à l'économie collaborative », *Rev. trim. dr. eur.*, 2017, p. 697 à 722.

VAN CLEYNENBREUGEL P., « Le droit de l'Union européenne ne se prête-t-il pas (encore) à l'ubérisation des services? », *Revue de la Faculté de droit de l'Université de Liège*, Larcier, 2018.

VAN CLEYNENBREUGEL P., « Will Deliveroo and Uber be captured by the proposed EU platform Regulation? You'd better watch out... », 2019, disponible sur <http://hdl.handle.net/2268/233628>.

X, « Netflix et Uber : 2 exemples d'utilisation magistrale du Big Data », *Le Big Data*, 2016, disponible sur <https://www.lebigdata.fr/netflix-uber-big-data-0409?fbclid=IwAR24M8-BzfDDGAL7FjCLOI8ojpjC3qFwv0rywQDmceNLb86AQRmDkVM4q-M>.

X, « Uber fined \$148m for failing to notify drivers they had been hacked », *The Guardian*, 2018, disponible sur <https://www.theguardian.com/technology/2018/sep/26/uber-hack-fine-driver-data-breach>.

X, « Ubers pays over \$148m over data breach cover up », *BBC*, 2018, disponible sur <https://www.bbc.com/news/technology-45666280>.

X, « ICO fines Vote Leave £40,000 for sending unlawful text messages », 2019, disponible sur <https://ico.org.uk/about-the-ico/news-and-events/news-and-blogs/2019/03/ico-fines-vote-leave-40-000-for-sending-unlawful-text-messages/>.

ZARSKY T., « Incompatible: The GDPR in the Age of big data », *Seton Hall Law Review*, Vol. 47, n° 4(2) 2017.

DÉLIBÉRATIONS ET GUIDE DE LA CNIL

Guide du sous-traitant de la CNIL, septembre 2017, disponible sur <https://www.cnil.fr/>.

Délibération de la formation restreinte de la CNIL n° SAN-2018-011 du 19 décembre 2018 prononçant une sanction pécuniaire à l'encontre de la société UBER FRANCE SAS disponible sur <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCnil.do?oldAction=rechExpCnil&id=CNILTEXT000037830841&fastReqId=413824161&fastPos=1> .

Délibération de la formation restreinte de la CNIL n° SAN-2019-001 du 21 janvier 2019 prononçant une sanction pécuniaire à l'encontre de la société GOOGLE LLC.

COMMUNICATION ET DOCUMENT DE TRAVAIL DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions, *Un agenda européen pour l'économie collaborative*, COM (2016) 356 final, 2 juin 2016, disponible sur <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16881>.

Document de travail des services de la Commission, *Orientations concernant la mise en œuvre/l'application de la directive 2005/29/CE relative aux pratiques commerciales déloyales*, SWD (2016) 163 final, p. 151.

RÉSOLUTIONS ET AVIS DU PARLEMENT EUROPÉEN

European Parliament Resolution of 9 September 2015 on « Implementation of the 2011 White Paper on Transport: taking stock and the way forward towards sustainable mobility » (2015/2005 (INI)).

European Parliament Resolution of 29 October 2015 on « New challenges and concepts for the promotion of tourism in Europe » (2014/2241(INI)).

European Parliament Resolution of 15 June 2017 on « Online platforms and the digital single market » (2016/2276(INI)).

European Parliament - Committee of Internal Market and Consumer Protection, Briefing on « Online Platforms: How to Adapt Regulatory Framework to the Digital Age? », 2017, disponible sur [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/607323/IPOL_BRI\(2017\)607323_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/607323/IPOL_BRI(2017)607323_EN.pdf).

AVIS DU COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS

Opinion of the European Committee of the Regions — Collaborative economy and online platforms: a shared view of cities and regions, *OJ C 185 du 9.6.2017*.

AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN

Avis du Comité économique et social européen sur « La consommation collaborative ou participative: un modèle de développement durable pour le XXI siècle », *JO C 177 du 11.6.2014*, p. 1 à 8.

Opinion of the European Economic and Social Committee on « Self-regulation and co-regulation in the Community legislative framework (own-initiative opinion) », *OJ C 291 du 4.9.2015*, p. 29 à 39.

Avis du Comité économique et social européen sur la « Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Un agenda européen pour l'économie collaborative – [COM(2016) 356 final] », *JO C 75 du 10.3.2017*, p. 33 à 39.

ÉTUDE

VAUGHAN, R., DAVERIO, R., « Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe », PwC UK, 2016, étude commanditée par la Commission européenne et disponible sur <https://publications.europa.eu/s/keb2>.

AVIS ET LIGNES DIRECTRICES DU GROUPE DE TRAVAIL DE L'ARTICLE 29

Avis n° 05/2014 du 10 avril 2014 sur les Techniques d'anonymisation (WP 216).

Guidelines on the implementation of the Court of Justice of the European Union judgment on “*Google Spain and Inc v. Agencia Española de Protección de Datos (AEPD) and Mario Costeja González*” C-131/12 », 26 novembre 2014.

Lignes directrices du 13 décembre 2016 relatives au droit à la portabilité des données (WP 242).

Lignes directrices du 28 novembre 2017 relatives à la notion de consentement selon le Règlement 2016/679 (WP 259).

Guidelines on Data Protection Officers (‘DPOs’) adopted on 13 December 2016 and as last revisited and adopted on 5 April 2017 (WP 243 rev.01).

COMMISSION DE LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE (BELGE)

Recommandation n° 06/2017 du 14 juin 2017 relative au Registre des activités de traitements (article 30 du RGPD) (CO-AR-2017-011).

SOURCES INTERNET

Conditions Générales d’Uber B.V. Dernière mise à jour : 4 décembre 2017, <https://www.uber.com/legal/terms/be/>.

Conditions Générales de BlablaCar, Dernière mise à jour : 24 avril 2017, <https://blog.fr.blablacar.be/about-us/terms-and-conditions>.

CPUC Establishes Rules for Transportation Network Companies, Press Release, 2013, disponible sur <http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M077/K132/77132276.PDF>.

<http://www.zipcar.be>.

<https://fr.airbnb.be>.

<https://poppy.be/fr/>.

<https://www.cambio.be/cms/carsharing/fr>.

<https://www.car2go.com/FR/fr/paris/>.

<https://www.clickandboat.com>.

<https://www.couchsurfing.com>.

<https://www.drive-now.com/be/fr/brussels/>.

<https://www.fr.blablacar.be>.

<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/covoiturage/20088?q=covoiturage#430485>.

<https://www.lyft.com>.

<https://www.ubeeqo.com/fr-be>.

<https://www.uber.com/fr-BE/about/how-does-uber-work/>.

Memorandum of understanding entre Airbnb et la ville d'Amsterdam, disponible sur <https://www.binnenlandsbestuur.nl/Uploads/2016/2/2014-12-airbnb-ireland-amsterdam-mou.pdf>.

ANNEXE

Annexe 1.

Droits des consommateurs (Directive 2011/83/UE) et Pratiques commerciales déloyales (Directive 2005/29/CE)	Directive 2000/31/CE (Directive sur le commerce électronique)	Règlement (UE) 2016/679 (RGPD)
<p>Plateforme numérique</p> <p><u>Dir. droit des consommateurs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Plateformes + Destinataires services = B2C : ✓ • Plateformes + Prestataires de services = <ul style="list-style-type: none"> - B2C : ✓ - B2B : ✗ <p>Application : Art.8§2, 19, 22 car exclusion des services de transports des passagers (Art. 3.3. k) + droits internes</p> <p><u>Dir. pratiques commerciales déloyales</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Plateformes + Destinataires services = B2C : ✓ • Plateformes + Prestataires de services = <ul style="list-style-type: none"> - B2C : ✓ - B2B : ✗ <p>Application : directive pratiques commerciales déloyales</p>	<p>Service Uber-pop = transport donc pas d'application de la directive : ✗</p> <p>Service BlaBlaCar = service de la société de l'information donc application de la directive : ✓</p>	<p>Données à caractère personnel + Traitement de données = Application du RGPD : ✓</p> <p>Responsable du traitement (art.5)</p> <ul style="list-style-type: none"> - traitement licite, loyal et transparent - limitation des finalités du traitement - minimisation des données - exactitude des données - limitation de la conservation - intégrité et confidentialité du traitement <p>Registre des activités du traitement (art.30)</p> <p>Notification de la violation des données (art.33)</p>
<p>Prestataires de services (chauffeurs)</p> <p><u>Dir. droit des consommateurs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Prestataires services + Destinataires services = <ul style="list-style-type: none"> - B2C : ✓ -> prestataires = professionnels. Alors prestataires soumis aux obligations de la dir. - C2C : ✗ -> prestataires = consommateurs. Alors pas d'obligations pour les prestataires. MAIS obligation du droit interne des Etats membres. <p>Professionnel ou non ? voir critères de la Commission + seuls déterminés dans les Etats. Donc chaque Etat peut avoir des relations B2C et C2C en même temps.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autre hypothèse : PAS de relation juridique entre les prestataires et destinataires : ✗ <ul style="list-style-type: none"> • Prestataires de services + Plateformes = <ul style="list-style-type: none"> - B2B ✗ -> prestataire = professionnel - C2B (= B2C) ✓ -> prestataire = consommateur. Alors prestataire est bénéficiaire de droits de la dir. <p><u>Dir. pratiques commerciales déloyales</u></p> <p>Raisonnement similaire</p>	<p>Service proposé par le prestataire de service est un service de transport donc pas d'application de la directive : ✗</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prestataires services + Plateformes : Le prestataire bénéficie des huit droits des personnes concernées (// destinataires). Les chauffeurs doivent donner plus d'informations à Uber que les destinataires : ✓ • Prestataires services + Destinataires services : <ul style="list-style-type: none"> - Prestataires services ≠ responsables de traitement : ✗ - Prestataires services <ul style="list-style-type: none"> - ≠ sous traitant : Pas d'obligation : ✗ - = sous traitant : Obligations de l'art.28 et d'autres articles à l'égard des destinataires : ✓
<p>Destinataires de services</p> <p><u>Dir. droit des consommateurs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Destinataires de services + Prestataires de services <ul style="list-style-type: none"> - C2B (= B2C) ✓ -> prestataire = professionnel. Alors destinataire bénéficie de droits de la dir. - C2C ✗ -> prestataire = consommateur. Alors pas de protection de la dir pour le destinataire. MAIS droit interne des Etats membres. - Autre hypothèse : PAS de relation juridique entre les prestataires et destinataires : ✗ • Destinataires de services + Plateformes = C2B (= B2C) : ✓ <p><u>Dir. pratiques commerciales déloyales</u></p> <p>Raisonnement similaire</p>	<p>Service dont bénéficie les destinataires est un service de transport : ✗</p>	<p>Personnes concernées sont protégées - huit droits divisés en trois catégories : ✓</p> <ul style="list-style-type: none"> - Information et accès (art. 13 à 15) - Rectification, effacement, limitation et portabilité des données (art. 16 à 20) - Opposition et droit de ne pas faire l'objet de prise de décision individuelle automatisée (art.21 et 22)