

L'économie collaborative dans le secteur des transports

Contributions des services économiques des pays suivants :

Allemagne, Espagne, États-Unis, Italie, Pays-Bas,
Royaume-Uni, Suède, Suisse

Une analyse comparée réalisée

à la demande du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES)

Mars 2017

La direction générale du Trésor (DG Trésor) s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, elle ne peut en aucun cas être tenue responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans ce document.

Ce document de travail, réalisé par le réseau international de la DG Trésor sur la base d'un cahier des charges et questionnaire précis fournis par le(s) commanditaire(s), permet de disposer d'un panorama de diverses situations à l'international. Toutefois, il ne constitue d'aucune manière une prise de position de la DG Trésor (et par extension celle du ministère de l'économie et des finances) sur le sujet donné.

1.	<i>Introduction</i>	4
2.	<i>ALLEMAGNE</i>	15
3.	<i>ESPAGNE</i>	31
4.	<i>ÉTATS-UNIS</i>	43
5.	<i>ITALIE</i>	51
6.	<i>PAYS-BAS</i>	69
7.	<i>ROYAUME-UNI</i>	79
8.	<i>SUÈDE</i>	97
9.	<i>SUISSE</i>	107

Introduction

Ce dossier, réalisé pour le compte de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – direction des services de transport, comprend 8 fiches pays analysant les modes de régulation mis en œuvre suite au développement de l'économie collaborative dans le secteur du transport routier de voyageurs et de marchandises.

Contexte et objectif de la demande

Le transport routier de marchandises et le transport routier de voyageurs sont des professions réglementées susceptibles d'être impactées par le développement de l'économie numérique. Les technologies de l'information et de la communication ont entraîné des évolutions majeures dans le secteur du transport. Le terme d'économie collaborative, utilisé pour définir tout échange au moyen d'une intermédiation par plateforme numérique, recouvre deux catégories distinctes d'échanges :

- Les services fondés sur un modèle de partage des frais qui utilise l'intermédiation numérique pour mutualiser l'usage du véhicule.
- Les services commerciaux qui fournissent une prestation de transport à titre onéreux au moyen d'une intermédiation numérique.

En fonction de la qualité professionnelle ou non des acteurs, le développement de ces deux modèles pose plusieurs questions aux autorités françaises :

- Partage de la responsabilité entre l'offreur, le demandeur et la plateforme ;
- Définition du caractère onéreux de l'échange ;
- Changement de paradigme du salariat ;
- Développement de formes de travail et de revenus dissimulés ;
- Intégration de ces nouveaux modes d'échanges dans le cadre juridique des professions réglementées.

Le Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer assure la régulation des secteurs du transport routier de marchandises et du transport routier de voyageurs. L'essor de nouveaux modes de prestations de services, rendus possibles grâce au développement de l'économie collaborative, interpelle le ministère chargé des transports quant à l'encadrement de ces nouvelles offres et leur intégration dans le dispositif légal existant.

Cette étude aura pour finalité, à partir de l'examen des pratiques de régulation adoptées à l'étranger, d'éclairer les autorités françaises sur l'établissement, en réponse à ces nouveaux modèles de transport, de nouvelles formes de régulation répondant au double objectif d'une lutte contre le développement d'une concurrence déloyale au sein d'une profession réglementée et le souhait de ne pas entraver le

développement d'un secteur répondant à une demande sociétale forte et potentiellement support de croissance de l'économie.

Il s'agira donc d'étudier, pour chaque pays :

- Les conséquences économiques et sociales induites par cette intermédiation numérique dans le secteur du transport routier de voyageurs et de marchandises, au regard de la législation sociale et du travail et des spécificités nationales relatives à certains secteurs d'activité (ex taxi-VTC)
- Le cas échéant, établir et analyser les réponses apportées par chacun des pays en terme de régulation de ces nouveaux modes d'économie du transport.

Il conviendra de s'interroger notamment sur :

- Les contentieux observés et leur résolution,
- Les évolutions réglementaires et législatives (interdictions de services, fiscalité spécifique, contrôle éventuel des plateformes, régime de responsabilité des acteurs).

II) Questionnaire de l'étude

La problématique qui sous-tend l'ensemble des questions ci-après a pour objet de déterminer si chacun des pays étudiés a privilégié l'adaptation de sa législation au développement de l'économie collaborative ou s'il a préféré réguler les services émergents en s'appuyant sur la législation existante.

Éléments locaux de contexte :

Q1/ Définition de l'économie collaborative

- L'économie collaborative a-t-elle fait l'objet d'une définition dans un texte réglementaire ou législatif dans le pays étudié ?

Q2/- Contexte de développement

- Fournir la liste des services pour lesquels au moins une offre collaborative de transport routier de marchandises ou de voyageurs a été mise en œuvre dans le pays.

Q3/- Conditions d'exercice de la profession

- Pays de l'UE : le pays émet-il des souhaits de faire évoluer la réglementation européenne pour accompagner ou encadrer le développement de l'économie collaborative ?

- Pays de l'UE : Sur les domaines non couverts par le paquet routier¹, existe-t-il des spécificités d'accès aux professions du transport routier de marchandises et du transport routier de voyageurs ?
- Pays hors UE : Fournir la liste des professions de transport réglementées et des conditions requises pour exercer une profession de transport de personnes et de marchandises.
- Pour tous les pays : les nouveaux services ont-ils fait l'objet d'une réglementation spécifique ?
- Pour tous les pays : décrire les modalités de contrôle des nouveaux services par les pouvoirs publics en distinguant, si possible, les dispositions qui ont été introduites depuis moins de cinq ans.

Q4/- Environnement social des travailleurs

- Décrire les conditions d'exercice des travailleurs de l'économie collaborative (salariés ou indépendants)
- Les nouveaux modes issus de l'économie collaborative s'inscrivent-ils dans le cadre de règles sociales existantes ? Si oui, lesquelles ?
- A-t-il été nécessaire de mettre en œuvre un dispositif social spécifique pour encadrer les activités de l'économie collaborative ? Si oui, lequel ?

Q5/- Fiscalité du transport collaboratif

- Présenter brièvement les régimes d'impositions applicables au transport collaboratif, en distinguant les dispositions qui ont été spécifiquement introduites pour l'économie collaborative.
- Fournir les seuils à partir desquels une activité est considérée comme lucrative et ne peut plus être considérée comme fondée sur un partage de frais.

Q6 : Responsabilité des parties prenantes

- Caractériser les principales modalités des relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client, travailleur) dans les services mis en place dans le pays.

¹ À savoir : les véhicules utilitaires légers utilisés pour le transport de marchandises, les véhicules de transport de personne de moins de 9 places, les VTC ou les taxis

- Lister les responsabilités afférentes aux acteurs (plateforme, client, travailleurs), notamment au regard du fonctionnement du marché (information des acteurs)

Q7/- Contentieux

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé la puissance publique et les nouveaux services coopératifs ainsi que les solutions mis en place ou les jugements rendus
- Fournir une liste des contentieux ayant opposé les nouveaux services coopératifs avec les services traditionnels ainsi que les modalités d'intervention publique, le cas échéant, pour régler le conflit.

Q8/- Références

- S'il en existe, fournir les principaux rapports (en langue anglaise ou dans les langues nationales) ou textes de référence émanant d'autorités publiques (parlements, agences d'Etat...) faisant des propositions d'accompagnement ou de régulation de l'économie collaborative

Commentaires éventuels

III Situation française – Réponse pour la France au questionnaire

Les éléments de contexte portant sur la France ont été rédigés par le Ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES).

Q1/ Définition de l'économie collaborative

Il n'existe pas, en France, de définition réglementaire ou législative de l'économie collaborative. On la confond d'ailleurs souvent avec les notions voisines d'économie numérique, d'économie du partage et même d'ubérisation.

Si toutes les acceptions d'économie collaborative convergent sur le rôle central de l'intermédiation numérique (la plateforme), elles divergent principalement sur la nature de l'échange (commercial ou non), et sur la nature de parties prenantes (particuliers ou professionnels).

Pour cette étude, nous retiendrons la définition de la Commission européenne, soit : un « écosystème complexe de services à la demande et d'usage temporaire d'actifs fondé sur les échanges par l'intermédiaire de plateformes collaboratives » en distinguant les échanges entre particuliers, fondés sur un modèle de partage de frais, sans but lucratif, des échanges commerciaux entre des professionnels et leurs clients.

Q2/- Contexte de développement :

Le niveau de déploiement des services de transport issus de l'économie collaborative est le suivant :

Catégorie de service	Service ayant été déployé, en cours de déploiement, ou ayant souhaité se déployer.	Par des particuliers	Par des professionnels
Livraison de fret	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par véhicule à traction humaine	Oui	Oui
	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par transport motorisé	Non	Oui
	Livraison de proximité de colis, fret express par véhicule à traction humaine	Oui	Oui
	Livraison de proximité de colis, fret express par transport motorisé	Non	Oui
	Livraison de colis sur moyenne et longue distance	Oui	Oui
Service de déménagement	Services aux particuliers de déménagement, manutention	Oui	Oui
	Services aux professionnels de déménagement, manutention	Non	Oui
Location de véhicules	Location de courte durée de véhicules légers sans chauffeur	Oui	Oui
	Location de véhicules légers avec chauffeurs pour du transport de personnes	Oui (illégal)	Oui
Utilisation conjointe de véhicules	Covoiturage	Oui	Non
	cocamionage	Non	Oui (N'a finalement pas été développé)
Services auxiliaires de transport	Bourse de fret	Non	Oui
	Location de courte durée de place de parking	Oui	Non

Q3/- Conditions d'exercice de la profession

Le transport routier de marchandises, le transport public de voyageurs et la profession de taxi sont des professions réglementées en France.

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier ainsi qu'au marché sont définies au niveau européen par le «Paquet Routier» (Règlements CE 1071/2009, 1072/2009 et 1073/2009). La réglementation européenne relative à l'accès à la profession ne concerne que les entreprises utilisant des véhicules d'un poids maximal autorisé de plus de 3,5 tonnes (marchandises) et celles utilisant des véhicules excédant 9 places, conducteur compris (personnes). Toutefois, l'État a décidé d'étendre les conditions d'accès à la profession au secteur du transport léger, au moyen d'exigences adaptées aux spécificités de ce secteur. Ces adaptations concernent la capacité financière et la capacité professionnelle.

	Transport routier dans des véhicules non concernés par le paquet routier			
	Marchandises (<3,5 tonnes)	Voyageurs (<9 places assises)	VTC	Taxi
Exigences d'établissement	Mêmes conditions que pour les véhicules lourds concernés par le paquet routier		Pour l'inscription au registre, il est demandé un Kbis et un Numéro Siren.	
Honorabilité			Pas de condamnation : - pour un délit sanctionné par un retrait de 6 points du permis de conduire - pour conduite d'un véhicule sans permis correspondant à sa catégorie, - d'une condamnation définitive par une juridiction française ou étrangère à une peine criminelle ou correctionnelle d'au moins 6 mois d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle ou infraction à la législation sur les stupéfiants, - d'un retrait définitif de la carte professionnelle, dans les 10 ans qui précèdent la demande d'inscription à l'examen, - d'une exclusion pour fraude à l'examen du certificat de capacité professionnelle, dans les 5 ans qui précèdent la demande d'inscription à l'examen.	
Capacité professionnelle	L'attestation de capacité professionnelle en transport routier de personnes ou de marchandises peut être obtenue par trois voies différentes : l'examen, l'expérience professionnelle, les diplômes. Il existe deux examens distincts pour la conduite de véhicules lourds et légers. Toutefois, l'obtention de la capacité pour les véhicules lourds ouvre droit à la conduite de véhicules légers.		L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur VTC, est réservée aux titulaire du permis b (et ne plus être jeune conducteur) et conditionnée à un examen (questions sur le métier, l'inscription au registre et le code de la route). Tout conducteur de VTC est tenu de suivre, tous les 5 ans, un stage de formation continue, d'une durée de 7 heures	Pour obtenir la carte professionnelle de chauffeur de taxi, il faut réussir l'examen du certificat de capacité professionnelle qui comprend des épreuves sur : la réglementation générale, la sécurité routière, le français la gestion, la réglementation locale, une épreuve de conduite. Tout conducteur de taxi est tenu de suivre, tous les 5 ans, un stage de formation continue, d'une

			dispensée par une école agréée et faisant l'objet d'une attestation valable 5 ans.	durée de 16 heures dispensée par une école agréée et faisant l'objet d'une attestation valable 5 ans.
			Une fusion des deux examens est à l'étude	
Capacité financière ²	- 1800 € pour le 1 ^{er} véhicule -900 € pour chaque véhicule supplémentaire	1500 € par véhicule	1500 euros par véhicule (sauf si le chauffeur est propriétaire du véhicule ou qu'il le loue pour une durée supérieure à 6 mois).	Aucune
Inscription au registre / autorisation d'exercer	Si les conditions d'exigences d'établissement, d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière sont remplies, le transporteur peut s'inscrire au registre de transport correspondant (Transport de marchandises, transport de personnes, VTC)			Il est nécessaire, en plus de satisfaire aux exigences, de disposer d'une autorisation de stationnement sur la voie publique (licence de taxi) pour pouvoir exercer.

Q4/- Environnement social des travailleurs

Le développement d'une activité professionnelle par l'intermédiaire de plateformes rend plus complexe l'identification des frontières entre activité professionnelle et non professionnelle ou entre les activités salariées et non salariées. Or, les mécanismes de protection des travailleurs et leur financement dépendent de la nature de l'activité économique (soumise à cotisation sociale ou non) et du statut du travailleur (indépendant ou salarié).

S'agissant de la nature de l'activité économique, le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2017 a pour objectif d'introduire une obligation d'affiliation au régime social des indépendants pour tout particulier qui génère au moins 7720 € de revenus issus de l'économie collaborative (hors location de biens immobiliers). Ce faisant, il confirme la possibilité, pour des particuliers, de fournir un service contre une contrepartie monétaire. Il clarifie également la frontière entre une activité non lucrative (faite par des particuliers) et une activité lucrative (faite par des professionnels) au moyen de l'introduction d'un seuil.

Concernant le statut du travailleur, les frontières sont encore à clarifier, notamment au regard de la relation de dépendance entre la plateforme et le travailleur.

² Il existe des dispositions spécifiques pour les véhicules ne circulant que dans un DOM.

Les pouvoirs publics n'ont pas souhaité créer de statut *ad hoc* pour les travailleurs des plateformes collaboratives. Ceux-ci sont soit affiliés au régime des assimilés salariés, soit au régime des travailleurs non-salariés. Dans le premier cas, les cotisations et les droits sont ouverts auprès de l'URSSAF, dans le second cas, auprès du RSI. Il existe toutefois une disposition permettant aux micro-entrepreneurs de cotiser au taux réduit forfaitaire de 23,1% pour les prestations de service en métropole.

- le risque accident (dans la limite d'un plafond fixé par décret)
- la formation professionnelle ; le travailleur bénéficiant d'un droit d'accès à la formation professionnelle continue.
- La prise en charge des frais d'accompagnement pour la validation des acquis de l'expérience.

La France n'a pas adopté de dispositions fiscales spécifiques au secteur collaboratif. Pour autant, la création du statut d'auto-entrepreneur en 2008 (devenu micro-entrepreneur en 2016) a fourni un cadre simplifié aux travailleurs indépendants générant des revenus inférieurs à 32 900 € en prestations de service. Sous ce seuil, l'imposition des revenus se fait avec un taux forfaitaire et la TVA ne s'applique pas. Le micro-entrepreneur paye, chaque mois ou chaque trimestre, l'impôt sur le revenu lié à cette activité en fonction d'un pourcentage de son chiffre d'affaires (entre 1,7 % et 2,2 %). Ce régime donne un cadre clair aux professionnels pour le développement de leur activité de transport au moyen d'une plateforme.

- l'exonération ne concerne que les revenus réalisés par un particulier dans le cadre d'une « co-consommation », c'est-à-dire d'une prestation de service dont bénéficie également le particulier qui la propose (à l'exclusion, donc, de la location de son véhicule de tourisme).

- les frais partagés ne doivent pas inclure la part de la personne qui propose le service. La personne est supposée supporter personnellement sa propre quote-part de frais et ne pas bénéficier de

Le covoiturage est la seule activité de transport routier en co-consommation prévue par l'instruction ministérielle. L'instruction précise que le covoiturage doit être distingué de l'activité de location de véhicules³. Le contribuable doit, en outre, être en mesure de justifier l'itinéraire parcouru dans le cadre de son activité de covoiturage, ainsi que les frais correspondants. A titre de règle pratique, il est admis que le contribuable puisse appliquer le barème kilométrique forfaitaire pour évaluer le coût total de son activité.

L'économie collaborative fait intervenir trois acteurs : l'offreur, le demandeur de prestation et la plateforme. Les régimes contractuels qui existent entre eux découlent principalement du rôle de la plateforme dans la réalisation du service.

Dans le second cas, la plateforme intervient directement dans la relation contractuelle en fixant des modalités de fourniture du service (par exemple son prix). Dans ce cas, la loi relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels (dite « loi travail ») a introduit des obligations supplémentaires pour la plateforme à qui on reconnaît une responsabilité sociale à l'égard des travailleurs concernés et qui doit, à ce titre, contribuer aux cotisations sociales des travailleurs.

##Benchmarkinternational##Benchmarkinternational121International##Benchmark

Q7/- Contentieux

Les contentieux relatifs à l'introduction de services collaboratifs de transport sont de deux natures.

Le premier type de contentieux porte sur la légalité de la prestation proposée par la plateforme collaborative. Le transport routier de voyageur et de marchandises et la profession de taxi étant réglementés, les professionnels du secteur, par l'intermédiaire des fédérations de taxis et de transporteurs ont soulevé les questions suivantes :

- quelle est la nature de la plateforme ? doit-on la considérer comme un service de l'information ou un service de transport ?
- Quelle est la légalité des services collaboratifs de transport, et de leurs travailleurs, proposant un service équivalent aux secteurs traditionnels, sans pourtant être inscrit aux registres.

Sur le premier point, la société Uber a engagé en janvier 2015 une procédure contre la loi du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (dite loi Thévenoud), ce qui a déclenché un EU-Pilot. Cette procédure a révélé une controverse sur la nature de la plateforme qui relèverait soit de la directive « service de l'information », soit peut être considérée comme une entreprise de transport (et donc, devrait satisfaire aux exigences d'établissement, d'honorabilité, de capacité financière et professionnelle). Le gouvernement français défend cette seconde position et argumente sur le fait qu'Uber constitue bien un maillon dans l'univers du transport public particulier de personnes.

S'agissant de la seconde question, la société Uber (pour son service « Uberpop »), proposait un service de location de véhicule avec un chauffeur non professionnel. Elle a été condamnée en juin 2016 pour « exercice illégal de la profession de taxi ». La société Heetch, quant à elle, propose un service de covoiturage urbain nocturne à destination des jeunes. Or, la société est attaquée au motif que le covoiturage dissimulerait en réalité une activité similaire à celle qu'Uberpop proposait. Le jugement n'a pas encore été rendu pour Heetch.

Le second type de contentieux porte sur la qualité des relations contractuelles entre la plateforme et le travailleur. Les plateformes, qui se définissent comme intermédiaires numérique, tentent de se prémunir du risque d'être considérées comme des employeurs directs. Pour autant, l'URSSAF d'Île de France a estimé qu'il existait un lien de subordination entre la plateforme Uber et les chauffeurs qui opéraient par son biais et a demandé la requalification des conducteurs en salariés de la plateforme. Le jugement est en cours.

En outre, la proposition de loi Grandguillaume propose de créer, dans le code des transports, un ensemble de dispositions applicables aux activités de mise en relation, pour toutes les formes de transport routier de personnes afin de prévenir les détournements de la réglementation résultant des pratiques des centrales de réservation de véhicules légers (automobiles, motos), dont l'activité est en très forte progression.

Q8/- Références

- ~~#Benchmarkinternational#Benchmarkinternational#Benchmarkinternational#Benchmarkinternational#Benchmarkinternational~~

ALLEMAGNE

Q1/ Définition de l'économie collaborative

L'économie collaborative a-t-elle fait l'objet d'une définition dans un texte réglementaire ou législatif dans le pays étudié ?

Le Bundestag définit l'économie collaborative (le terme employé étant *Sharing Economy*, la traduction littérale *Kollaborative Wirtschaft* n'étant pas utilisé en dehors de textes européens) dans une note du 8 juin 2015⁴ de la façon suivante : le terme d'économie collaborative désigne l'utilisation commune de biens par le partage, l'échange, l'emprunt, la location ou l'offre, de même que la prestation de service. Le document poursuit son analyse en présentant l'économie collaborative comme ayant pour objectif une meilleure utilisation des capacités actuelles, une diminution du besoin en ressources, plus de contacts sociaux et de cohésion dans la société. L'économie collaborative regroupe des formes très diverses de consommation, qui ne sont pas fondamentalement nouvelles. La nouveauté repose sur une capacité technique permettant, depuis Internet et notamment depuis les smartphones, de rejoindre une plateforme proposant des biens et des services, et d'y effectuer une transaction financière.

En dehors de cette définition par une note du Bundestag, nous n'avons identifié aucun texte réglementaire ou législatif qui définit précisément l'économie collaborative. Il semble que les responsables allemands préfèrent s'appuyer sur le droit existant et sur la jurisprudence pour encadrer le phénomène (cf. question 4 pour l'aspect social de l'économie collaborative).

Q2/- Contexte de développement

- Fournir la liste des services pour lesquels au moins une offre collaborative de transport routier de marchandises ou de voyageurs a été mise en œuvre dans le pays.

⁴<https://www.bundestag.de/blob/377486/21fc4300787540e3881dbc65797b2cde/sharing-economy-data.pdf>

Catégorie de service	Service ayant été déployé, en cours de déploiement, ou ayant souhaité se déployer.	Par des particuliers	Par des professionnels
Livraison de fret	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par véhicule à traction humaine	Oui ²	Oui ⁵
	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par transport motorisé	Non	Oui ⁶
	Livraison de proximité de colis, fret express par véhicule à traction humaine	Non	Non
	Livraison de proximité de colis, fret express par transport motorisé	Non	Non ⁷
	Livraison de colis sur moyenne et longue distance	Non	Non

5 <https://www.foodora.de/>, <https://deliveroo.de/de/>

6 <https://www.bring24.com/>, <http://www.bringmirlebensmittel.de/>

7 Il existe bien des services comme DHL, DPD, la Deutsche Post, ou Iloxx, mais on peut difficilement parler de plateforme collaborative.

Service de déménagement	Services aux particuliers de déménagement, manutention	Non	Oui ⁸
	Services aux professionnels de déménagement, manutention	Non	Non
Location de véhicules	Location de courte durée de véhicules légers sans chauffeur	Oui ⁹	Oui ¹⁰
	Location de véhicules légers avec chauffeurs pour du transport de personnes	Oui ¹¹	Oui ¹²
Utilisation conjointe de véhicules	Covoiturage	Oui ¹³	Non
	Cocamionage	Non	Non
Services auxiliaires de transport	Bourse de fret	Non	Oui ¹⁴
	Location de courte durée de place de parking	Oui ¹⁵	Non

Q3/- Conditions d'exercice de la profession :

- Le pays émet-il des souhaits de faire évoluer la réglementation européenne pour accompagner ou encadrer le développement de l'économie collaborative ?

8 <https://www.umzug.de/>

9 <https://www.drivy.de/>

10 <https://www.car2go.com/DE/en/berlin/>, <https://de.drive-now.com/>, <https://www.multicity-carsharing.de/>

11 <https://www.uber.com/de/>

12 <https://de.mytaxi.com/index.html>

13 <https://www.blablacar.de/>, <https://wunder.org/>

14 <http://www.aktuell3000.de/>

15 <https://www.unserparkplatz.de/>

- Sur les domaines non couverts par le paquet routier ¹⁶, existe-t-il des spécificités d'accès aux professions du transport routier de marchandises et du transport routier de voyageurs ?
- Les nouveaux services ont-ils fait l'objet d'une réglementation spécifique ?

Décrire les modalités de contrôle des nouveaux services par les pouvoirs publics en distinguant, si possible, les dispositions qui ont été introduites depuis moins de cinq ans.

Au niveau national, les autorités allemandes estiment que l'économie collaborative dans le domaine des transports doit respecter la réglementation existante, ce que certains nouveaux services ignorent sciemment.

Ainsi, la profession de chauffeur de taxi est réglementée par la loi du transport de personnes (*Personenbeförderungsgesetz*, PBefG¹⁷), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1964 et modifiée pour la dernière fois le 7 septembre 2016. De cette loi découle une ordonnance sur le fonctionnement des entreprises de transport de personnes en véhicule à moteur (*Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr*, BOKraft), entrée en vigueur le 1^{er} mai 1982, et modifiée pour la dernière fois le 8 septembre 2015. L'ordonnance définit un certain nombre de conditions pour le véhicule (taille, couleur, etc.) et le chauffeur (obligation de transporter, limitation des aires d'attente de clients, connaissance géographique de la région – remise en cause en raison des systèmes de navigation GPS aujourd'hui performants). Pour ce qui concerne le transport routier de marchandises, la profession est réglementée par la loi du même nom (*Güterkraftverkehrsgesetz*¹⁸), adoptée le 22 juin 1998.

En Allemagne, la jurisprudence joue un rôle clé dans la définition de l'encadrement de l'économie collaborative. En dehors du projet de loi sur l'autopartage (cf. ci-dessous), aucune réglementation spécifique n'est envisagée pour le moment, le gouvernement préférant évaluer le phénomène et surtout ne souhaitant pas créer de distorsion de concurrence. Ainsi, pour ce qui concerne les services qui ne sont pas en conformité avec la réglementation existante (comme UberPop, cf. Q7), l'Allemagne ne considère pas nécessaire de faire évoluer cette réglementation existante.

Une loi régulant l'autopartage (*Carsharinggesetz*, CsgG)¹⁹ a été adoptée par le Gouvernement fédéral le 21 décembre 2016. Elle devrait entrer en vigueur le 1^{er} septembre 2017 si le Parlement l'adopte rapidement [ce qui est chose faite entretemps]. La mesure phare est la possibilité donnée aux

16 A savoir : les véhicules utilitaires légers utilisés pour le transport de marchandises, les véhicules de transport de personne de moins de 9 places, les VTC ou les taxis

17 <http://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/> (en allemand)

18 http://www.gesetze-im-internet.de/g_kg_1998/index.html#BJNR148510998BJNE000504308 (en allemand)

19 Le projet de loi peut être [téléchargé sur le site du Ministère de l'environnement](#) (en allemand)

communes de réserver et de rendre gratuites des places de stationnement aux véhicules partagés dans les parkings publics. La loi permet également de définir plusieurs éléments clés de l'autopartage :

1. Un véhicule partagé est un véhicule pouvant être réservé et utilisé par un nombre indéterminé de conducteurs, sur la base d'un contrat, et dont les coûts compensent la consommation énergétique en étant calculés selon le temps d'utilisation, une tarification au kilométrage, ou un système mixte.
2. Un fournisseur de véhicules partagés est une entreprise qui, quelle que soit sa forme juridique, propose à un nombre indéterminé de clients l'utilisation de véhicules reliés ou non à des stations, selon des critères généraux, à condition que des formes mixtes d'offre soient possibles.
3. Un modèle d'offre de véhicules partagés non stationnés est un modèle dans lequel un véhicule est utilisé sans considération préalable d'un lieu déterminé de retrait ou de dépôt
4. Un modèle d'offre de véhicules partagés stationnés est un modèle pour lequel un véhicule est préalablement réservé, et un lieu de retrait et de retours sont déterminés.

En dehors de cette loi sur l'autopartage, nous n'avons pas eu connaissance d'autre réglementation récente- ou en cours d'élaboration- à signaler. En revanche, des concertations pourraient commencer au cours des prochains mois avec les parties prenantes pour étudier la nécessité de modifier le cadre réglementaire existant. Ces discussions devraient permettre de préparer le programme de travail de la prochaine législature – aucune nouvelle réglementation ne devrait être introduite d'ici là.

Q4/- Environnement social des travailleurs

- Décrire les conditions d'exercice des travailleurs de l'économie collaborative (salariés ou indépendants)
- Les nouveaux modes issus de l'économie collaborative s'inscrivent-ils dans le cadre de règles sociales existantes ? Si oui, lesquelles ?
- A-t-il été nécessaire de mettre en œuvre un dispositif social spécifique pour encadrer les activités de l'économie collaborative ? Si oui, lequel ?

Définition du statut d'indépendant

En Allemagne, il n'existe pas de notions législatives ni du travailleur salarié (*Arbeitnehmer*), ni du travailleur indépendant (*Selbstständiger*). Historiquement, il existe dans le code civil allemand (BGB) une distinction entre contrat de prestation de service ou d'ouvrage (*Werkvertrag*) et contrat de service (*Dienstvertrag*) mais cette distinction ne correspond pas exactement à celle entre travail indépendant et travail salarié.

Le travailleur indépendant ne peut se définir que par opposition au travailleur salarié, tel que prévu par l'article 7 du livre IV du code social (SGB IV). Le législateur allemand définit un travail salarié lorsque la

prestation s'inscrit dans le cadre d'un rapport de travail (subordination, intégration dans l'organisation de l'entreprise de l'employeur). De cette manière, le législateur a étendu le champ d'application du droit du travail, au-delà des frontières du travail salarié, pour y inclure les travailleurs, formellement travailleurs indépendants, qui se trouvent dans une situation de dépendance économique.

Toutefois, ni l'article 7 du livre IV, ni la loi relative au développement du travail indépendant du 20 novembre 1999 (*Gesetz zur Förderung der Selbstständigkeit*), ni les dispositions relatives à la protection sociale ne permettent de distinguer clairement une activité salariée d'une activité exercée de manière indépendante. L'abondante jurisprudence allemande joue donc un rôle important et définit, de manière flexible, « des critères de différenciation ». Ainsi, le Tribunal social fédéral définit un travailleur indépendant notamment selon les critères suivants :

- prenant un risque entrepreneurial ;
- disposant d'une liberté d'organisation des activités et d'une disponibilité au-delà des horaires de travail ;
- déployant une prestation à son propre compte ;
- disposant de locaux, de ressources économiques de transports et de moyens de production propres ;
- ayant une responsabilité civile en cas d'absence de prestations ou de prestations défectueuses.

La jurisprudence allemande utilise ainsi une typologie afin de qualifier le rapport de subordination ou contractuel entre deux acteurs indépendants, en fonction de la « vulnérabilité sociale » du travailleur (*soziale Schutzbedürftigkeit*).

Le législateur allemand considère donc que pour définir une activité non salariée, il est nécessaire d'adopter une vue d'ensemble et de ne pas s'arrêter à la relation contractuelle, qui n'a qu'un rôle indicatif. Ainsi, comme l'explique un rapport de la Commission Européenne²⁰ : « en Allemagne, la jurisprudence joue un rôle essentiel [...] qui peut rendre moins urgente la nécessité de produire des innovations législatives en matière de travail économiquement dépendant ».

L'article 12 de la loi de 1974 relative aux conventions collectives (*Tarifvertragsgesetz*) étend son propre domaine d'application aux personnes économiquement dépendantes sous certains critères. Les travailleurs indépendants parasubordonnés peuvent bénéficier des conditions des conventions collectives (de branche ou d'entreprise) lorsqu'ils exécutent leur prestation de travail sur la base de contrats de service et lorsque, en outre :

- ils exécutent le travail pour une seule personne, ou bien
- ils reçoivent d'une seule personne, en moyenne, plus de la moitié de la rétribution qui leur est due pour le travail qu'ils ont exécuté.

20 Adalberto Perulli, Travail économiquement dépendant / parasubordination: les aspects juridiques, sociales et économiques, Commission Européenne, 2003

Droits sociaux des travailleurs indépendants (voir annexe 1 pour des informations détaillées)

Au niveau de la couverture publique, l'organisation institutionnelle de la protection sociale des travailleurs non-salariés se recoupe globalement avec celles des travailleurs salariés :

- les organismes publics d'assurance retraite, d'assurance maladie, assurance accidents, d'assurance chômage sont les mêmes. Ces organismes proposent une couverture obligatoire dans certains cas, une couverture facultative identique, ou bien encore une couverture variable.
- En ce qui concerne les minima sociaux, les indépendants sont couverts comme les salariés.

Les travailleurs à temps partiel ou les travailleurs indépendants font partie intégrante des réflexions sur le futur de l'assurance retraite. En effet, nombre d'entre eux ne cotisent pas à l'assurance retraite ou tentent de s'en faire dispenser, car ils ont conscience que malgré leurs faibles cotisations mensuelles, ils n'arriveront pas à une retraite leur permettant de vivre au-dessus du seuil de pauvreté, et savent que de toute façon l'Etat prendra en charge leur allocation minimum de base dès 65 ans.

Réflexions et débats sur l'impact du numérique sur le modèle social allemand

La méthode allemande, adoptée par le ministère fédéral du Travail et des Affaires sociales (*Bundesministerium für Arbeit und Soziales*, BMAS), consiste donc aujourd'hui en une longue réflexion sur le thème de la numérisation de l'économie et du développement des plateformes numériques notamment. Le ministère fédéral attend de recueillir toutes les informations et d'avoir une vision claire des travailleurs concernés, avant de faire des propositions d'actions concrètes. Les solutions trouvées à l'issue de cette discussion ont été présentées dans le « Livre blanc » publié en novembre 2016 (cf question 8). Ce livre devrait rassembler des propositions concrètes d'actions mais la ministre Andrea Nahles a souligné que cela ne déboucherait en aucun cas sur une nouvelle grande réforme. Historiquement, les pouvoirs publics allemands privilégient souvent la négociation collective entre partenaires sociaux à de nouvelles lois.

Toutefois, certains intervenants de cette conférence sur le numérique ont insisté sur le besoin de légiférer et de ne pas laisser une complète autonomie aux partenaires sociaux pour faire évoluer la protection sociale de ces nouveaux travailleurs du numérique. La difficulté majeure rencontrée est le manque d'information et de données sur ces nouvelles formes de travail.

La volonté du Gouvernement de généraliser l'obligation d'affiliation aux différents régimes de sécurité sociale est mal perçue par les travailleurs indépendants. Ainsi, plus que le montant des cotisations envisagées, les travailleurs indépendants considèrent surtout que l'Etat ne doit pas s'immiscer dans leur activité qui, par nature comporte des risques, mais qu'ils sont prêts à assumer. A titre d'exemple, une réflexion menée par la ministre du Travail Mme Von der Leyen en 2012 afin d'obliger tous les travailleurs

indépendants à s'affilier au régime général d'assurance vieillesse, avait entraîné une pétition en ligne auprès du Bundestag souscrite par plus de 77 000 signataires.

Q5/- Fiscalité du transport collaboratif

- Présenter brièvement les régimes d'impositions applicables au transport collaboratif, en distinguant les dispositions qui ont été spécifiquement introduites pour l'économie collaborative.
- Fournir les seuils à partir desquels une activité est considérée comme lucrative et ne peut plus être considérée comme fondée sur un partage de frais.



Imposition des revenus tirés de l'économie collaborative

La fiscalisation des revenus tirés de l'économie collaborative s'applique dans les conditions de droit commun.

- Impôt sur le revenu (*Einkommensteuer*) : ces revenus sont taxés à l'impôt sur le revenu dans la catégorie qui convient, en fonction de la qualification du revenu qui peut être faite : bénéfices commerciaux ou non commerciaux, revenus fonciers ou autres revenus, résultant d'une activité professionnelle ou non.
- TVA (*Mehrwertsteuer*) : la TVA n'est facturée qu'à partir d'un certain montant de chiffre d'affaires (si les activités sur N-1 sont inférieures à 17 500€ et le chiffre d'affaires de N inférieur à 50 000€).
- Taxe professionnelle (*Gewerbesteuer*) : toute activité professionnelle de nature commerciale est également assujettie à la taxe professionnelle sur les bénéfices réalisés à partir de 24.500€. L'Allemagne n'a pas discuté de la possibilité de mettre en œuvre une fiscalisation spécifique des activités liées à l'économie collaborative. Le débat porte plutôt sur les moyens dont dispose l'administration fiscale pour lutter contre la fraude, tout en reconnaissant que l'enjeu fiscal n'est pas toujours très important.

- L'article 1 de la loi sur le transport de personnes (*Personenbeförderungsgesetz, PbefG*) précise son périmètre : en sont exclus les transports gratuits ou ceux dont le prix ne dépasse pas les coûts du service. Certains de nos interlocuteurs reconnaissent l'existence d'une certaine zone grise quant à l'interprétation de ces « coûts du service » et conviennent qu'il serait envisageable d'imaginer une réglementation spécifique en précisant la définition.

Q6 : Responsabilité des parties prenantes

- Caractériser les principales modalités des relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client, travailleur) dans les services mis en place dans le pays.
- Lister les responsabilités afférentes aux acteurs (plateforme, client, travailleurs), notamment au regard du fonctionnement du marché (information des acteurs).

Dans la plupart des cas, la plateforme n'a pour objectif que de mettre en relation un travailleur indépendant et un client. Il n'y a donc pas de contrat de travail entre le travailleur et la plateforme, cette dernière n'ayant pas de responsabilité particulière vis-à-vis des travailleurs. L'interdiction d'Uberpop au printemps 2015 dans toute l'Allemagne ainsi que d'Uber dans les villes de Hambourg, Francfort et Düsseldorf est davantage due aux conflits avec les chauffeurs de taxis effrayés de perdre leur emploi, que pour des questions de protection sociale des travailleurs de cette plateforme. La jurisprudence allemande a toutefois défini des conditions (cf. question 4) dans lesquelles un travailleur indépendant peut être requalifié de manière à ce que la plateforme soit tenue de respecter certains engagements, notamment les conditions des conventions collectives.

Q7/- Contentieux

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé la puissance publique et les nouveaux services coopératifs ainsi que les solutions mis en place ou les jugements rendus
- Fournir une liste des contentieux ayant opposé les nouveaux services coopératifs avec les services traditionnels ainsi que les modalités d'intervention publique, le cas échéant, pour régler le conflit.



Problématiques soulevées par Uber

En mars 2015 Uberpop a été suspendu partout en Allemagne. En octobre 2015, Uber a cessé son activité dans les villes de Hambourg, Francfort et Düsseldorf, pour se concentrer sur Berlin et Munich en proposant ses services UberX et UberBlack. D'après Uber, ces deux villes représentaient alors 70% de leur chiffre d'affaire en Allemagne.

Berlin, Düsseldorf et Hamburg avaient décidé en novembre 2015 que l'offre UberPop enfreignait la loi encadrant le transport de passagers. Uber a riposté en convertissant son opération dans ces villes en service de covoiturage, lui permettant de continuer à opérer dans les mêmes conditions vu du client, cependant à un tarif bien inférieur. En effet, selon l'encadrement juridique du covoiturage en Allemagne, les chauffeurs ne peuvent pas pratiquer des tarifs supérieurs aux frais d'exploitation du véhicule. En cas d'infraction, l'entreprise risque une amende pouvant aller jusqu'à 250 000€ par trajet. Le tarif pratiqué à Berlin, Hamburg et Düsseldorf était alors de 35 centimes/km. Pour les clients ce tarif est bien sûr très

intéressant, beaucoup moins pour Uber. La stratégie de l'entreprise a donc été d'essayer d'obtenir un changement de la loi encadrant son activité dans les villes concernées, en maintenant son activité et en faisant parler d'elle.

Uber a cependant réussi à impulser un débat politique en Allemagne sur la modernisation d'un certain nombre de dispositions encadrant les taxis. Aujourd'hui, Uber ne fonctionne qu'à Berlin et Munich.



Problématiques soulevées par « MyTaxi »

Suite à une plainte de la coopérative « Taxi Deutschland » qui propose sa propre application, le tribunal de Francfort a interdit les actions de promotion de l'application « MyTaxi » (filiale créée par Daimler en septembre 2014), en appelant au respect des prix fixés par la loi. Ces actions de promotion consistaient en un remboursement de la moitié du prix pour les utilisateurs qui passaient par cette plateforme de réservation. MyTaxi se défend en indiquant qu'ils se voient uniquement comme un intermédiaire et non comme prestataire. Les conducteurs de taxi seraient payés aux tarifs habituels. Une décision de la cour d'appel régionale (*Oberlandesgericht*) de Stuttgart du 19 novembre 2015 a toutefois permis à la filiale de Daimler de poursuivre ses rabais, en justifiant que MyTaxi n'est pas soumis à la loi sur le transport de personnes (*Personenbeförderungsgesetz, PBefG – cf. Q3*).



Conflit autour de l'application « Wundercar »

Lancée début 2014, la start-up de covoiturage urbain Wundercar a été interdite à Hambourg, sa ville d'origine²¹. Les conducteurs de taxis voyaient dans son fonctionnement une prestation de taxi illégale, puisque les tarifs pratiqués étaient supérieurs aux seuls coûts liés au trajet. En juillet 2014, des centaines de chauffeurs de taxis ont manifesté devant le siège de la start-up, obtenant de la ville son interdiction. L'application a toutefois connu un vif succès ailleurs.

Q8/- Références

S'il en existe, fournir les principaux rapports (en langue anglaise ou dans les langues nationales) ou textes de référence émanant d'autorités publiques (parlements, agences d'Etat...) faisant des propositions d'accompagnement ou de régulation de l'économie collaborative.

Documents produits par l'administration :

21 [« Start-up Wundercar : difficile à freiner », Zeit Online, 7 mai 2015](#)

- « Livre vert »²² présenté par la ministre fédérale du Travail à l'occasion d'un congrès intitulé « Travail 4.0 » organisé le 22 avril à Berlin. Il présente les principaux défis et questions soulevés par la révolution numérique, et vise à servir de support à un autre débat sur l'avenir du monde du travail avec tous les acteurs.
 - 6 axes identifiés : sécuriser la participation au travail, concilier vie familiale et vie professionnelle, des salaires et une protection sociale justes, développer des formations et des compétences, préserver la dignité du travail et développer l'esprit d'entreprise et la démocratie participative.
 - 7 leviers identifiés en plus du rôle du dialogue social et de l'UE : droit du travail, représentation des salariés, négociation collective, santé et sécurité au travail, politique de l'emploi, système de retraites obligatoires et assurance accident-maladie du travail, soutien au développement des start-ups.
- Etudes²³ réalisées en 2015 pour le compte du ministère fédéral du travail qui souhaite connaître l'ampleur de l'économie collaborative, le nombre de personnes impactées, et connaître les profils des personnes travaillant sur ces plateformes. Ainsi, des enquêtes auprès des employeurs ont fourni quelques chiffres, notamment sur les travailleurs en « crowdrworking » qui montrent que ces derniers restent marginaux sur le marché du travail allemand et surtout, que ces travailleurs ne vivent majoritairement pas de leurs revenus issus de ces plateformes collaboratives. Il s'agit principalement d'étudiants ou de personnes souhaitant percevoir un revenu d'appoint supplémentaire.
- Le ministère fédéral de l'Education a financé en mai 2015 un projet en coopération avec l'université privée la Hertie School of Governance²⁴. Ce projet a comme objectif l'étude du modèle de « Sharing Economy » en Allemagne et ses conséquences en matières économiques, sociales et environnementales. Cette étude n'est pas encore disponible.
- Le « livre blanc »²⁵ présenté en novembre 2016 par la Ministre fédérale du Travail Andrea Nahles ne prévoit pas de réforme législative concernant le marché du travail pour l'adapter à l'économie collaborative. La place est laissée à la négociation et au compromis entre partenaires sociaux, et aux expérimentations au sein des entreprises et des branches d'activité. Le gouvernement fédéral travaillera plus particulièrement à développer la formation continue pour répondre aux enjeux de transformation de la nature des emplois. D'autres mesures sont envisagées, visant à mieux adapter le temps de travail, encadrer davantage le développement des plateformes collaboratives, prendre en compte les risques psychologiques au travail, mieux protéger les

22 <http://www.bmas.de/DE/Service/Medien/Publikationen/A872-gruenbuch-arbeiten-vier-null.html> (en allemand)

23 http://ftp.zew.de/pub/zew-docs/gutachten/Kurzexpertise_BMAS_ZEW2015.pdf (en allemand)

24 *i-share: The sharing economy's impact in Germany*, <https://www.hertie-school.org/en/research/research-directory/research-project-pages/i-share-sharing-economys-impact-germany/> (en anglais)

25 <http://www.bmas.de/DE/Service/Medien/Publikationen/a883-weissbuch.html> (en allemand)

données, permettre une meilleure représentation des salariés, développer le travail indépendant et mettre en place un « compte personnel d'activité » sur le modèle de la France.

Documents produits par des instituts de recherche et des think-tanks :

- L'institut de recherche sur le travail IZA a étudié les risques et opportunités en matière de protection sociale et de la flexibilité du temps de travail²⁶.
- L'institut économique de Düsseldorf a publié, en août 2015, une analyse sur les enjeux juridiques que soulève UberPop (protection sociale, emploi des conducteurs de taxi)²⁷.

Documents produits par des partis politiques :

- Le SPD fait plusieurs propositions concrètes quant à la protection sociale des travailleurs indépendants : contribution des plateformes aux coûts de protection sociale des travailleurs ; possibilité, pour les utilisateurs, de contribuer sur la base du volontariat au financement de la protection sociale des travailleurs des plateformes collaboratives ; mise en place d'un système de protection sociale différent pour les travailleurs indépendants.
- Le thème de la numérisation de l'économie et de ses conséquences en termes de transformations des conditions de travail ont notamment occupé une place centrale dans les débats des deux congrès annuels de la CDU et du SPD en décembre 2015.

26 <http://newsroom.iza.org/de/2015/12/03/besser-teilen-als-besitzen-neue-studie-zu-chancen-und-risiken-der-sharing-economy/> (en allemand)

27 http://www.dice.hhu.de/fileadmin/redaktion/Fakultaeten/Wirtschaftswissenschaftliche_Fakultaet/DICE/Ordnungspolitische_Perspektiven/073_OP_Haucap_Pavel_Aigner_Arnold_Hottenrott_Kehder.pdf (en allemand) ; <https://newsroom.uber.com/germany/diwdice-studie-digitalisierung-bietet-groese-chancen-fur-stadtische-mobilitat-veraltete-regulierung-verhindert-vorteile-fur-kunden-fahrer-und-kommunen-2-3/> + <https://newsroom.uber.com/germany/diwdice-studie-digitalisierung-bietet-groese-chancen-fur-stadtische-mobilitat-veraltete-regulierung-verhindert-vorteile-fur-kunden-fahrer-und-kommunen-2-2/> (en allemand et en anglais)

Annexe 1 : Le système social pour les travailleurs indépendants

Il existe un assujettissement obligatoire à l'assurance retraite pour les travailleurs indépendants n'ayant qu'un seul donneur d'ordre, sous certaines conditions:

- Depuis le 1er janvier 1999, les travailleurs indépendants sont assujettis obligatoirement à l'assurance lorsqu'ils n'emploient régulièrement aucune personne assujettie à l'assurance et qu'ils n'ont affaire de façon durable et pour l'essentiel qu'à un seul donneur d'ordre.
- La notion de dépendance vis-à-vis d'un donneur d'ordre vaut pour un travailleur lié par contrat, mais également en cas de dépendance économique vis-à-vis d'un donneur d'ordre.

Depuis 2009, il existe une obligation d'assurance-maladie en Allemagne. Les indépendants doivent ainsi souscrire obligatoirement à une assurance maladie et à une assurance-dépendance.

Les personnes exerçant une activité principale indépendante ont le choix de souscrire à une assurance-maladie publique (dite assurance obligatoire optionnelle « *freiwillige Pflichtversicherung* ») ou bien à une assurance-maladie privée. Ce choix est néanmoins contraint selon la couverture maladie prévalant avant le début de l'activité indépendante : les personnes couvertes par une assurance publique auparavant ont le choix, les salariés couverts par une assurance maladie privée auparavant peuvent difficilement changer pour une couverture publique.

Le taux de cotisation à la couverture maladie et dépendance sont les même que ceux prélevés pour une activité salariée. L'assiette de cotisation est néanmoins plus large que celle prévalant pour les salariés, mais la cotisation n'est prélevée que jusqu'à un plafond de revenus dit « *Beitragsbemessungs-grenze* » (4.237,50€ depuis le 1er janvier 2016), comme c'est le cas pour les salariés rémunérés au-dessus de ce plafond également.

Possibilités de baisser les charges de la couverture maladie :

- A la différence des salariés, les indépendants peuvent choisir de pas être couvert en cas de congé maladie afin de baisser leur cotisation à l'assurance-maladie (ou bien autre possibilité : souscrire à une assurance publique sans la couverture congé maladie et à une assurance maladie privée complémentaire couvrant précisément ce risque).
- Lorsque que l'indépendant débute son activité indépendante, il peut obtenir sous certaines conditions des aides à la création d'entreprise par l'agence fédérale du travail l'agence octroie une somme forfaitaire mensuelle de 300€ pour financer la protection sociale.
- Par ailleurs, la législateur a prévu que le reste à charge des dépenses de maladie ne doit pas dépasser 2% des revenus de l'indépendant (comme c'est aussi le cas pour les salariés) ; au-dessus de ce plafond, les dépenses lui sont remboursées.

Les indépendants, comme les employeurs, sont dans l'obligation de souscrire à l'assurance-accident publique pour leurs salariés, mais non pour eux même.

Il existe la possibilité pour les indépendants de souscrire à l'assurance-chômage publique, mais ce recours est réservé :

- aux indépendants ayant été couverts par le régime obligatoire d'assurance public (*Versicherungspflichtverhältnis*) pendant au moins 12 mois sur les 24 derniers mois ;
- aux indépendants ayant perçu juste avant le lancement de l'activité indépendante l'allocation chômage (*Arbeitslosengeld I*), ou d'autres allocations servies aussi aux ayants-droit (*Sozialgesetzbuch III*).

La souscription à cette assurance (*Versicherungspflichtverhältnis auf Antrag*) n'est possible que :

- dans un délai de 3 mois après le début de l'activité indépendante ;
- si l'activité indépendante est au moins de 15 heures hebdomadaire.

Les conditions :

- la cotisation à l'assurance chômage s'élève à 3% (comme pour l'emploi salarié), elle est financée exclusivement par l'indépendant ;
- pour les personnes en phase de lancement de leur activité, la cotisation est réduite de moitié (1,5%) sur une période d'un an.

Les prestations :

- en cas d'échec du projet de l'indépendant, celui-ci bénéficie des prestations chômage mais la durée de prestation dépend de la durée cotisée dans le régime d'assurance chômage sur les 2 dernières années, le montant de la prestation est donc déterminée en fonction de la prestation fictive qui serait versée à un salarié exerçant une activité similaire ;
- d'une manière générale, les indépendants ayant cotisé en tant que salariés à l'assurance chômage, ont le droit d'épuiser les droits acquis dans un délai de 4 ans (livre SGB III, §147).

Les prestations de congé maternité sont versées aux indépendantes :

- si elles cotisent- à titre facultatif – à une assurance maladie publique à un taux non réduit ;
- si elles cotisent à une assurance maladie privée dans certains tarifs (le « tarif de base » notamment qui a été introduit par le législateur et prévoit le même niveau de prestations que celles garanties par l'assurance publique)

Les indépendants ont droit également aux prestations liées à l'éducation, notamment l'allocation parentale « *Elterngeld* » ou aux allocations familiales (*Kindergeld*).

Les indépendants sont éligibles comme les salariés aux minima sociaux, notamment :

- l'assistance chômage dite Hartz IV (*Arbeitslosengeld II*, SGB II), équivalente au RSA ;
- l'aide à la subsistance garantissant un revenu minimum digne versée aux personnes ne pouvant travailler plus de 3 heures par jour durant une période limitée ;

- l'allocation minimum de base pour les personnes âgées de plus de 65 ou dans une situation d'incapacité permanente au travail (*Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung*, §§ 41-46 SGB XII), équivalente à l'allocation de solidarité aux personnes âgées (ASPA) et à l'allocation adulte handicapé (AAH)

ESPAGNE

Éléments locaux de contexte

Partant, comme dans le cas français, selon que les échanges sont effectués entre particuliers, fondés sur un modèle de partage de frais, sans but lucratif, ou qu'il s'agisse d'avantage d'échanges commerciaux entre des professionnels et leurs clients, l'économie collaborative dans le secteur des transports en Espagne, se présente comme suit :

A/ À titre non lucratif :

Transport de voyageurs, au sens du co-voiturage ou carpooling, l'antenne espagnole de l'entreprise française Blablacar occupe une place de référence. Blablacar est implanté en Espagne depuis janvier 2010 ; ce pays est son deuxième marché après la France et le premier site de covoiturage d'Espagne avec 2,5 millions d'utilisateurs.

Transport de marchandises : l'idée se développe de mettre en contact des particuliers pour le transport de marchandises, en contournant les acteurs professionnels du secteur. Le postulat de départ est que tout voyageur a de la place disponible, dans sa valise comme dans le coffre de son véhicule, qu'il pourra mettre à la disposition d'autres usagers.

- Toma&go, compterait déjà sur 20 000 usagers enregistrés sur la plateforme, dont 40% disposent d'un véhicule utilitaire léger. Le coût d'expédition est compris entre 3 et 5 € pour une distance d'environ 500 Km.
- GOI, avec 20 000 adhérents propose 3000 routes et espère s'étendre au marché français. Son offre comprend le transport d'objets fragiles, urgents mais s'étend aussi au déménagement. L'entreprise ne souhaite pas se limiter au transport de courte distance mais souhaite développer le transport international et même transatlantique.

B/ A titre commercial :

Le transport de voyageurs est principalement assuré par les sociétés Uber et Cabify ; ces entreprises se rattachent aux dispositions du droit commun relatives aux véhicules de transport avec chauffeur (VTC)

- Uber, a essayé de s'implanter sur le marché espagnol à partir de son modèle le plus agressif, Uberpop, en avril 2014 à Barcelone, puis plus tard à Madrid et à Valence. Mais sur demande de

l'Association Madrilène de Taxi, le juge commercial n°2 de Madrid a ordonné l'interdiction du service Uberpop, en conséquence de quoi Uber a cessé ses activités en Espagne le 30 décembre 2014. Fin mars 2016, Uber est revenu sur le marché espagnol avec une nouvelle formule. Actuellement, l'activité d'Uber sur le marché espagnol se limite au service UberX et à la seule ville de Madrid. Madrid est en effet l'unique ville d'Espagne qui présente un nombre de licences VTC suffisant pour que le service soit rentable : environ 1600 licences VTC, et 15 000 licences de taxi traditionnel. Pour le moment, Uber n'envisage pas de lancer son service à Barcelone, le nombre de licences VTC y étant trop faible. Le chauffeur, reverse 25% de la course à Uber

- Cabify, produit espagnol qui se développe en Amérique latine. La valeur de l'entreprise est estimée à 280 M€ et facture environ 100 M€ par an. Elle revendique 900 000 usagers à travers le monde. Les chauffeurs, reversent 20% du prix de la course à la plateforme. A signaler enfin que Cabify représente 95% des parts de ce marché VTC en Espagne.

Le transport de marchandises apparaît aussi en forte croissance, avec l'émergence de start-ups qui prétendent offrir des réponses mieux adaptées aux PME, qui souvent ne disposent pas de la flexibilité ni des volumes propres à de plus grands donneurs d'ordre et étaient soumises à des prix très contraignants en particulier pour les envois urgents. Deux entreprises peuvent être signalées :

- Click&Truck s'adresse surtout à des petites entreprises du transport qui ne parviennent à utiliser environ 20% de leur capacité de transport, d'où l'idée de mettre en relation des industriels avec ces entreprises afin d'optimiser leur capacité.
- OntTruck aussi, avec un succès croissant cherche à mettre en relation des PME avec des professionnels du transport (750)

Sans doute convient-il de souligner la dimension parfois hybride de nombre de ces sociétés, et la difficulté de les enfermer dans un cadre, en particulier celles exerçant dans le secteur du transport de marchandises qui peuvent ainsi proposer à la fois de mettre en relation des particuliers disposant de place dans leur véhicule, mais ouvrant un biais dans lequel peuvent se glisser des transporteurs professionnels, au-delà des cadres légaux existants. Ainsi, les « usagers » de GOI sont, pour 65% d'entre eux, des transporteurs particuliers, mais déjà 35% sont des professionnels. Autre exemple, celui de la plateforme andalouse « Blablhorse », à la vocation pourtant explicite, qui dans un premier temps permettait à des usagers de mutualiser le transport d'animaux mais qui, dans les faits, permet désormais de transporter de tout, ainsi de l'électroménager...

Dans ce contexte pourtant si mouvant et dynamique de l'économie collaborative, le gouvernement espagnol ne semble pas désireux de prendre position. Après des propos quelque peu contradictoires de la ministre espagnole des transports en 2014, le silence est de mise ; une position que dénoncent les associations de transporteurs qui se sentent menacées et reprochent au gouvernement de fermer les yeux face aux bouleversements que connaît le secteur. En revanche, dans ce pays très décentralisé, les Communautés autonomes (les régions) mais aussi les villes, commencent à se saisir du sujet. Plusieurs initiatives sont nées de la volonté d'encadrer ce phénomène et d'en tirer des bénéfices économiques, sociaux et environnementaux, particulièrement dans des secteurs essentiels de l'économie du pays tels les transports et les logements à usage touristique. S'agissant des transports et de la mobilité, les villes

semblent favorables au développement des plateformes de partage, afin de réduire le nombre de véhicules circulant en ville, de diminuer l'impact carbone et d'optimiser l'utilisation de l'espace public. Si les secteurs du taxi et VTC restent très fermés, les initiatives de location de véhicules à des professionnels ou à des particuliers, de covoiturage ou de réseaux d'achats groupés et de partage de l'utilisation semblent se développer, incluant de plus en plus la mobilité électrique.

Elles sont soutenues en cela par la vision libérale du régulateur espagnol (la Commission nationale des Marchés et de la Concurrence – CNMC-), très engagé pour favoriser et encadrer le développement des plateformes de l'économie collaborative. Celui-ci a confirmé sa position, dans un rapport de mars 2016, dans lequel il estimait voir dans l'économie collaborative une énorme opportunité et recommandait l'élimination des restrictions dans les domaines des logements touristiques et du transport. La CNMC avait lancé en parallèle un processus de consultation publique, une initiative pionnière en Espagne qui avait suscité l'intérêt de la Commission Européenne (CE), intéressée par la possibilité de réaliser une étude similaire.

Q1/ Définition de l'économie collaborative

- L'économie collaborative a-t-elle fait l'objet d'une définition dans un texte réglementaire ou législatif dans le pays étudié ?

Il n'existe pas, en Espagne, de définition réglementaire ou législative de l'économie collaborative car ce phénomène n'a pas été abordé de manière globale et explicite par le législateur espagnol, ni n'a été défini dans les réglementations successives de secteurs concrets affectés par l'économie collaborative.

Le régulateur espagnol de la concurrence, dans les « Résultats Préliminaires de l'Étude des Nouveaux Modèles de Prestation de Services et l'Economie Collaborative », ²⁸ définit ce phénomène comme « un ensemble de modèles d'affaires dans lesquels les usagers d'une plateforme numérique partagent de manière sociale – généralement en révélant leur véritable identité – actifs, biens ou services infra-utilisés, en échange ou non d'argent ». Cette définition montre les trois facteurs qui, en parallèle à la digitalisation, ont permis à ces modèles d'affaires de se développer de manière exponentielle :

- i) l'existence d'actifs infra-utilisés,
- ii) le caractère social de l'échange, basé sur la confiance et,
- iii) l'emploi de plateformes ou marchés divers.

²⁸ http://www.bez.es/images/carpeta_gestor/archivos/RESULTADOS_PRELIMINARES.pdf

Q2/- Contexte de développement :

- Fournir la liste des services pour lesquels au moins une offre collaborative de transport routier de marchandises ou de voyageurs a été mise en œuvre dans le pays.

Les services de transport issus de l'économie collaborative présents en Espagne :

Catégorie de service	Service ayant été déployé, en cours de déploiement, ou ayant souhaité se déployer.	Par des particuliers	Par des professionnels
Livraison de fret	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par véhicule à traction humaine	Oui	Oui
	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par transport motorisé	Oui	Oui
	Livraison de proximité de colis, fret express par véhicule à traction humaine	Oui	Oui
	Livraison de proximité de colis, fret express par transport motorisé	Oui	Oui
	Livraison de colis sur moyenne et longue distance	Oui	Oui
Service de déménagement	Services aux particuliers de déménagement, manutention	Oui	Oui
	Services aux professionnels de déménagement, manutention	Oui	Oui
Location de véhicules	Location de courte durée de véhicules légers sans chauffeur	Oui	Oui
	Location de véhicules légers avec chauffeurs pour du transport de personnes	Oui	Oui
Utilisation conjointe de véhicules	Covoiturage	Oui	Non
	cocamionage	Oui	Oui
Services auxiliaires de transport	Bourse de fret	Oui	Oui
	Location de courte durée de place de parking	Oui	Oui

Q3/- Conditions d'exercice de la profession :

- Pays de l'UE : le pays émet-il des souhaits de faire évoluer la réglementation européenne pour accompagner ou encadrer le développement de l'économie collaborative ?

Cela ne semble pas être le cas de l'Espagne. La CNMC, quant à elle, a souligné a de multiples reprises, la nécessité d'ajuster la législation existante aux principes d'une régulation économique efficace et d'éliminer toutes les barrières pour l'accès ou l'exercice aux nouveaux entrants sur le marché.

- Pays de l'UE : Sur les domaines non couverts par le paquet routier²⁹, existe-t-il des spécificités d'accès aux professions du transport routier de marchandises et du transport routier de voyageurs ?
- Pour tous les pays : les nouveaux services ont-ils fait l'objet d'une réglementation spécifique ?
- Pour tous les pays : décrire les modalités de contrôle des nouveaux services par les pouvoirs publics en distinguant, si possible, les dispositions qui ont été introduites depuis moins de cinq ans.

Non, les nouvelles formes de prestation de services n'ont pas fait l'objet d'une réglementation spécifique mais ont été incluses au sein de normes antérieures ayant trait à la caractérisation traditionnelle de ces services, et non comme des secteurs ou services différenciés. Dans certains secteurs (logement touristique et transport de voyageurs urbains) des réglementations plus restrictives que l'existante ont été approuvées par certaines Communautés autonomes (régions) et municipalités, empêchant ou rendant difficile l'entrée de nouveaux agents sur le marché et notamment :

- Le décret royal 1057/2015 du 20 novembre modifiant le règlement de la LOTT (Loi d'aménagement du transport terrestre), notamment en matière de location de véhicules avec chauffeur (VTC), ainsi que l'Arrêté FOM/2799/2015 sur le même sujet ([UM/085/15](#)).
- Les Arrêtés municipaux sur les taxis des villes de Málaga ([LA/01/2015](#)) et de Cordoue ([LA/02/2015](#)), pour obstacle à la concurrence effective des marchés,

²⁹À savoir : les véhicules utilitaires légers utilisés pour le transport de marchandises, les véhicules de transport de personne de moins de 9 places, les VTC ou les taxis

Q4/- Environnement social des travailleurs

- Décrire les conditions d'exercice des travailleurs de l'économie collaborative (salariés ou indépendants)
- Les nouveaux modes issus de l'économie collaborative s'inscrivent-ils dans le cadre de règles sociales existantes ? Si oui, lesquelles ?

Les chauffeurs de VTC, sont généralement des travailleurs autonomes qui ne sont pas employés par l'entreprise propriétaire de la plateforme.

- Comme c'est le cas de cas d'Uber, les travailleurs ne sont pas soumis à un nombre d'heures minimum, ni à des horaires déterminés. Pour autant, Uber fixe l'ensemble de la transaction (y compris le prix), et les conducteurs doivent lui reverser une commission de 25% sur chaque course.
- Le cas de Cabify est particulier puisqu'en Espagne, 700 chauffeurs travaillent pour cette société, nombre d'entre eux étant des chauffeurs de taxi, et 400 étant ses salariés directs

La CNMC, sans compétences sur les conditions de travail dans le cadre des plateformes et de l'économie collaborative, estime recommande aux administrations publiques d'éviter que les réglementations génèrent des charges excessives pour les opérateurs, susceptibles de restreindre leur participation sur les marchés ou supposant des coûts inutiles ou excessifs pour les plateformes ou les usagers. Elle les engage à réaliser les modifications nécessaires dans les réglementations horizontales des secteurs applicables aux échanges collaboratifs afin d'éviter que la complexité du système réglementaire (démarches administratives, conditions requises, etc.) puisse représenter un coût administratif excessif ou une barrière d'entrée sur le marché.

A-t-il été nécessaire de mettre en œuvre un dispositif social spécifique pour encadrer les activités de l'économie collaborative ? Si oui, lequel ?

Pas de dispositif social spécifique mis en place à ce stade pour encadrer les activités de l'économie collaborative.

Q5/- Fiscalité du transport collaboratif

- Présenter brièvement les régimes d'impositions applicables au transport collaboratif, en distinguant les dispositions qui ont été spécifiquement introduites pour l'économie collaborative.

Il n'y a pas de dispositions fiscales spécifiques à l'économie collaborative. D'une manière générale, il convient de distinguer selon les activités, et selon qu'il s'agisse des plateformes elles-mêmes ou de l'activité sous-jacente, celle des conducteurs (occasionnels ou professionnels).

- Les plateformes sont des entreprises et doivent acquitter la TVA et les impôts sur les sociétés au même titre que les autres entreprises.
- S'agissant de l'activité sous-jacente (cf. également la réponse suivante), le chauffeur professionnel de VTC, tout comme un chauffeur de taxi, devra payer l'impôt sur le revenu, et le cas échéant sur les sociétés, en fonction de ceux-ci. A l'occasion de son retour en Espagne, Uber a établi un protocole destiné à faciliter le respect des obligations fiscales des chauffeurs qui travaillent pour elle, dès lors qu'au travers de la plateforme toutes les opérations sont aisément traçables.
- Concernant le chauffeur occasionnel de Blablacar, le statut fiscal de ces derniers est moins clair et n'a pas été à ce jour explicité. Le ministère des finances espagnoles a cependant annoncé dans son prochain programme de travail une étude sur les plateformes numériques (sans toutefois préciser si elle portera sur l'économie collaborative dans les transports). Le responsable de Blablacar, s'appuyant sur les moyens développés lors de contentieux récents (cf. infra), considère que la stricte répercussion des coûts liés au transport devrait, comme en France, être exonérée de fiscalité.

Par ailleurs, la CNMC, sans être compétente en matière de régimes d'imposition applicables à l'économie collaborative, propose toutefois, dans son "Etude sur les nouveaux modèles de prestation de services et l'économie collaborative" une révision des réglementations horizontales dans les domaines fiscal et de la Sécurité sociale afin que celles-ci s'adaptent à la digitalisation, soient faciles à respecter, empêchent la discrimination entre personnes physiques et juridiques, et évitent de représenter une barrière à l'entrée ou à l'activité des agents sur le marché.

- Fournir les seuils à partir desquels une activité est considérée comme lucrative et ne peut plus être considérée comme fondée sur un partage de frais.

Il n'existe pas actuellement, dans la législation espagnole, de seuils définis, à partir desquels une activité est considérée comme lucrative ou non. Cela étant dit, différents indicateurs sont fréquemment invoqués

- (cf. infra le contentieux avec la communauté de Madrid) Le montant de 19 centimes d'euro correspond, depuis 2005, au dédommagement kilométrique auquel ont droit les agents publics quand ils font usage de leur véhicule privé. Ce montant n'est pas autrement explicité mais il est supposé couvrir principalement l'essence et le péage.
- Ce barème a pu être relevé par certaines communautés autonomes ; il atteint ainsi 22 centimes en Estrémadure, et jusqu'à 30 en Catalogne.

- À signaler, surtout, que l'Observatoire national des transports, qui dépend du ministère espagnol des transports retient, depuis 2015, comme indicateur du coût kilométrique en Espagne un montant de 28 centimes.

Sans surprise, ce dernier est celui qui recueille la préférence de plateformes comme Blablacar, qui le considèrent le plus technique et complet, s'approchant de leurs propres projections.

Par ailleurs, dans la pratique, les tribunaux ont considéré les montants en compensation d'une activité économique, non pas pour la classer en tant que lucrative ou non lucrative, mais pour la classer comme habituelle ou occasionnelle ou sporadique.

Q6/- Responsabilité des parties prenantes

- Caractériser les principales modalités des relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client, travailleur) dans les services mis en place dans le pays.
- Lister les responsabilités afférentes aux acteurs (plateforme, client, travailleurs), notamment au regard du fonctionnement du marché (information des acteurs)

Deux cas de figure :

- Celui des plateformes de mise en relation non-lucratives, type Blablacar où, comme en France, il n'existe pas de relations entreprise/travailleur entre la plateforme de mise en relation entre conducteur (qui ne peut offrir plus de 4 places) et usagers. La relation est basée sur la transparence et la confiance. Les téléphones de contact du conducteur et du client sont adossés à un numéro de carte d'identité et à un numéro de carte bancaire. La plateforme dispose de systèmes de surveillance pour éviter les tentatives de gains frauduleux (moins de 0,5% de cas) et les fraudeurs sont expulsés de la plateforme. Le conducteur doit obligatoirement disposer au minimum d'une assurance au tiers et la plateforme dispose de son côté d'un accord avec un groupe d'assurance pour faire face à d'éventuels problèmes de ses clients (pannes, accidents, etc.).
- Celui de structures commerciales comme d'Uber est différent puisqu'il existe une relation de travail entre plateforme et chauffeurs, même si ceux-ci sont des autonomes ;

Enfin, dans ces différents cas est généralisé l'usage de la notation de la prestation, élément d'appréciation objectif contribuant à l'information du marché.

Q7/- Contentieux

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé la puissance publique et les nouveaux services coopératifs ainsi que les solutions mises en place ou les jugements rendus
- Fournir une liste des contentieux ayant opposé les nouveaux services coopératifs avec les services traditionnels ainsi que les modalités d'intervention publique, le cas échéant, pour régler le conflit.

Le cas espagnol offre quelques singularités intéressantes à bien des égards, les nouvelles formes de transport ayant donné lieu à 3 types de contentieux :

A/ Contentieux entre autorités publiques :

En tant qu'organisme régulateur de la concurrence, la CNMC a présenté divers recours contre des réglementations ayant un impact négatif sur la concurrence dans le domaine de l'économie collaborative, et notamment pour le transport :

- Le décret royal 1057/2015 du 20 novembre modifiant le règlement de la LOTT (Loi d'aménagement du transport terrestre), notamment en matière de location de véhicules avec chauffeur (VTC), ainsi que l'Arrêté FOM/2799/2015 sur le même sujet ([UM/085/15](#)), la CNMC considérant que ceux-ci restreignent excessivement la concurrence dans le secteur.
- Les Arrêtés municipaux sur les taxis des villes de Málaga ([LA/01/2015](#)) et de Cordoue ([LA/02/2015](#)), pour obstacle à la concurrence effective des marchés,

Les jugements n'ont pas encore été rendus sur ces recours.

B/ Contentieux entre des autorités publiques et les nouveaux services coopératifs :

Alors que la société n'a jamais fait l'objet de sanction dans aucun pays, Blablacar vient de faire l'objet de deux séries de sanctions, de la part de :

- Communauté de Madrid, octobre 2016, la CAM a lancé une procédure administrative à l'encontre du site Blablacar, lui infligeant deux sanctions, pour un montant total de 8000€, pour avoir « favorisé la mise en place de services de transport public de passagers sans être titulaire d'une autorisation » et une de 800€ pour « ne pas détenir de titre d'autorisation » sur le fondement des articles 140.2 et 141.7 de la LOTT (Loi d'Organisation des Transports Terrestres). Font également l'objet de sanctions (4000€), deux usagers conducteurs de Blablacar au motif qu'ils assuraient une activité de transport sans disposer de licence de transporteur alors qu'ils auraient tiré profit de ladite activité. Le prix qu'auraient fait payer les conducteurs serait supérieur à celui correspondant au coût du transport, que la CAM a fixé à 19 centimes d'euros par kilomètre. Blablacar affirme que

« les sommes perçues par les conducteurs n'ont jamais excédé les coûts de déplacement, ceux-ci demeurant inférieurs à 14 centimes, loin de ceux retenus par l'Observatoire de la logistique et des transports en Espagne, dépendant du Ministère de l'Équipement, qui plafonne les coûts pour le transport privé à 28 centimes ». La CAM semble vouloir mieux encadrer le domaine de l'économie collaborative, estimant qu'avec 3 ou 4 passagers, le seuil de 19 centimes est souvent dépassé. En considérant l'activité de « covoiturage » exercée via Blablacar comme une activité lucrative, la Communauté de Madrid semble aller à contrecourant de plusieurs déclarations politiques et décisions juridiques récentes sur le sujet :

- Ainsi, les propos de l'ancienne ministre de l'Équipement Ana Pastor qui avait considéré que le covoiturage était légal en juin 2014, et ne nécessitait pas de licence car fondé sur une logique de répartition des coûts,
- La décision de justice suite à la plainte de Confibus (cf.infra) (*Il est ainsi à noter que les moyens invoqués par la CAM sont fondamentalement els mêmes que ceux que vient de balayer le juge en réponse à la plainte de Confibus*).

Blablacar a réagi en déposant les 21 novembre 2016 une plainte contre l'Etat espagnol devant la Commission européenne pour les procédures ouvertes à son encontre et à l'encontre de ses usagers. Son directeur général estime que les pratiques administratives de la CAM sont contraires au droit européen et aux libertés de prestation de services prévues dans le traité de l'UE, comme il estime que les restrictions à l'activité imposées par l'Espagne sont contraires aux recommandations du 2 juin 2016 de la CE en matière d'économie collaborative. Dans le climat politique actuel, il ne semble pas que la Commission soit amenée à se prononcer rapidement ; selon les dernières informations elle n'aurait pas encore jugé du caractère recevable, ou non de la demande de Blablacar.

- Ministère du Fomento : en janvier 2017, le Ministère du Fomento, a déposé 6 plaintes contre Blablacar pour offrir un service de transports sur des sections concédées, en exclusivité (elles sont nombreuses) à de services d'autobus interurbains.

C/ Contentieux entre services traditionnel et les nouveaux services coopératifs :

Contre les plateformes à vocation commerciale

- En 2014, le Tribunal de commerce n°2 de Madrid, a ordonné la cessation des activités d'Uberpop en Espagne le 9 décembre 2014.
- En 2015 : une association de taxis de Barcelone a déposé un recours contre Uber, arguant que l'entreprise offrait un service de transport et que, parce qu'elle n'avait pas d'autorisation préalable, était en position de concurrence déloyale. En juillet 2015, le Tribunal de commerce n°3 de Barcelone a remis le dossier au Tribunal de Justice de l'UE, pour un procès qui a commencé en novembre 2016. La Commission Européenne a donné raison avant l'ouverture du procès à l'association de taxis de Barcelone, estimant qu'Uber n'était pas qu'une plateforme digitale, mais « *un mélange entre plateforme digitale et entreprise de services* ». Le Tribunal de Justice de l'UE devrait émettre sa sentence avant avril 2017. Il s'agit d'un procès important qui pourrait définir la nature des activités d'Uber en Espagne et en Europe.

- Fin 2015, la fédération professionnelle du Taxi de Madrid, dénonçant principalement les conditions de captation de clients, a déposé une plainte similaire contre Cabify devant le tribunal de commerce n° 2. Celui-ci avait refusé l'adoption d'une mesure de fermeture conservatoire, considérant la demande infondée. La décision sur le fond est attendue à la fin du mois de mars 2017.

Contre les plateformes à vocation non lucrative (Blablacar)

- Saisi par la Confédération Espagnole de Transports en Autobus (Confebus) d'une demande de fermeture du site Blablacar pour concurrence déloyale, Elle avançait plusieurs arguments. D'une part, qu'elle exerce comme «entreprise de transport sans les autorisations correspondantes» et, d'autre part, que les bénéfices dégagés sont illicites. Le juge a dans un premier temps refusé d'ordonner la fermeture à titre conservatoire de Blablacar (alors qu'il l'avait fait pour UberPop en décembre 2014)
- Le 1^{er} février 2017, la sentence rejetait intégralement la demande de Confebus. Les juges ont ainsi considéré que le covoiturage n'est pas une activité professionnelle pour les conducteurs qui utilisent la plateforme Internet de BlaBlaCar sinon une activité d'ordre privé. Le rôle de l'entreprise se limite «à mettre en relation des particuliers qui souhaitent voyager ensemble et partager les frais». Le rôle de la start-up, souligne le jugement, consiste «à calculer les kilomètres et à recommander, sous peine d'expulsion de la plateforme en cas d'abus, le montant que doit payer le passager en fonction de la distance et du nombre total de voyageurs». Si le juge évite de se prononcer sur le caractère imposable, ou non, des sommes perçues au titre de cette activité, la stricte répercussion des coûts du transport est ainsi soulignée. La décision du juge valide aussi la base kilométrique employée, entre 6 et 9 centimes par kilomètre ce qui conduit les juges à douter qu'un conducteur puisse s'enrichir grâce à BlaBlaCar. En tout état de cause il ne saurait faire de concurrence déloyale aux services de bus. La décision admet aussi que les restrictions demandées par Confebus restreindraient la libre prestation de service posées par la Directive communautaire 2000/31/CE, liberté qui ne peut être limitée que par des menaces à l'intérêt général, non réunies dans le cas présent.

Q8/- Références

- S'il en existe, fournir les principaux rapports (en langue anglaise ou dans les langues nationales) ou textes de référence émanant d'autorités publiques (parlements, agences d'Etat...) faisant des propositions d'accompagnement ou de régulation de l'économie collaborative

La CNMC, et notamment sa Sous-direction d'études et rapports du Département de promotion a réalisé une étude sur les nouveaux modèles de prestation de services et l'économie collaborative dont les résultats préliminaires ont été soumis à consultations du public et peuvent être consultés dans le document en annexe.

Et :

- Recours de la CNMC contre l'Arrêté municipal sur les taxis de Málaga [LA/01/2015](#),
- Recours de la CNMC contre l'Arrêté municipal sur les taxis de la ville de Cordoue [LA/02/2015](#),
- Recours de la CNMC contre le Décret royal 1057/2015 du 20 novembre modifiant le règlement de la LOTT (Loi d'aménagement du transport terrestre), notamment en matière de location de véhicules avec chauffeur (VTC), ainsi que l'Arrêté FOM/2799/2015 sur le même sujet [UM/085/15](#).

Commentaires éventuels

La récente décision en faveur de Blablacar constitue un précédent important, un signal fort donné par la justice, après le régulateur, en faveur de l'économie collaborative dans les transports.

Cette sentence a dit surtout ce que n'est pas, ou ce à quoi ne peut être assimilé le transport collaboratif, dans son modèle « non-lucratif », estimant qu'il ne peut être assimilé à un transport professionnel.

Demeure toutefois attendue la fixation en droit positif d'une définition et d'un cadre réglementaire qui continuent de faire défaut.

ÉTATS-UNIS

Q1/ Définition de l'économie collaborative : l'économie collaborative a-t-elle fait l'objet d'une définition dans un texte réglementaire ou législatif dans le pays étudié ?

Comme en France, l'économie collaborative n'a pas encore fait l'objet d'une définition légale. Les économistes utilisent les termes de « sharing economy » ou encore « platform economy » pour définir cette part croissante de l'économie où les applications de téléphone mobile et la technologie numérique jouent un rôle pour mettre en relation des clients avec des professionnels ou particuliers qui fournissent des services de transport et d'hébergement de type Uber ou Airbnb.

Dans le secteur des transports, le terme de « ride-hailing » est le plus utilisé pour décrire l'activité ou le service fourni par des plateformes de transport de type Uber. Dans les législations locales, le terme utilisé pour définir ces sociétés de services de transport est « transportation network companies » pour les distinguer des « taxi cabs », « limos » ou black cars (limousines).

Q2/- Contexte de développement : fournir la liste des services pour lesquels au moins une offre collaborative de transport routier de marchandises ou de voyageurs a été mise en œuvre dans le pays.

Pour la suite de l'étude, il sera effectué une distinction entre le transport de personnes et le transport de marchandises

Transports de personnes

Catégorie de service	Noms des plateformes en service ou l'ayant été	Opéré : particuliers	Opéré : professionnels
Services de transport	Uber Lyft	x	x

	Sidecar Hail Zumide		
Location d'une voiture à la minute ou l'heure	ZipCar Car2Go Drive Now (BMW) Relay rides Getaround		x

Transports de marchandises

Dans le secteur du transport routier, « l'ubérisation » du transport se traduit par l'apparition de plateformes mettant en relation les expéditeurs de marchandises avec des chauffeurs routiers disposant d'espaces libres et non utilisés dans leurs camions. Ces plateformes visent à optimiser le taux de chargement des camions notamment sur les courtes et moyennes distances. En effet, ce taux y est davantage plus faible que sur les longues distances.

Ainsi la société qui a besoin d'affréter une marchandise se connecte à l'application, saisit les données relatives à la nature de sa marchandise (destination, délai). Les chauffeurs routiers qualifiés voient apparaître « la course » sur leur application mobile, et le premier à confirmer la réservation se voit attribuer la course. En mettant en relation les chauffeurs avec une offre de travail, ces plateformes permettraient d'optimiser et réduire les coûts du transport de marchandises.

Depuis 2013 aux États-Unis, ce sont près de 27 start-ups basées essentiellement dans la Silicon Valley qui ont développé des applications mettant en relation chauffeurs routiers et expéditeurs. Elles ont levé en cinq ans près de 180 millions de dollars de capitaux, avec des fortunes diverses.

Les plus grandes compagnies sont : Otto, Cargomatic, ShipX, Convoy, Transfix, Cargo Chief, Tricker Path.

En particulier la compagnie Otto a fait l'objet d'un rachat par Uber en septembre 2016 pour développer son programme de camions autonomes.

Catégorie de service	Description de la plateforme	Nom(s) de(s) la plateforme(s)	Opéré par des particuliers	Opéré Par des professionnels
----------------------	------------------------------	-------------------------------	----------------------------	------------------------------

Fret moyenne ou longue distance	Mise en relation des entreprises ayant besoin d'affréter les marchandises avec les chauffeurs qualifiés	Otto Cargomatic Convoy Transfix Tricker Path		x
---	---	--	--	---

Q3/- Conditions d'exercice de la profession

- Pays hors UE : Fournir la liste des professions de transport réglementées et des conditions requises pour exercer une profession de transport de personnes et de marchandises.
- Pour tous les pays : les nouveaux services ont-ils fait l'objet d'une réglementation spécifique ?
- Pour tous les pays : décrire les modalités de contrôle des nouveaux services par les pouvoirs publics en distinguant, si possible, les dispositions qui ont été introduites depuis moins de cinq ans.

Transport de personnes

Aux États-Unis, la réglementation relative aux services de transports de particuliers de luxe (black cars et limousine) relève des États fédérés alors que celle relative aux taxis relève des villes. C'est dans cette zone grise que se sont introduites les plateformes de type Uber et Lyft. Ainsi en Californie, l'État a produit la réglementation, alors que dans d'autres ce sont les villes.

Aujourd'hui, plus de 70 entités administratives (États, villes) ou judiciaires (cour fédéral ou locale) disposent de règlements ou décisions visant à encadrer l'activité des sociétés de « ride-hailing » ou « transportation network ».

Par ailleurs dans un pays marqué par un relatif faible développement des réseaux de transport public, des partenariats se développent dans la majorité des grandes villes américaines pour intégrer ces plateformes comme complément du réseau public de transports sur « le dernier kilomètre ». Depuis 2013, de nombreux aéroports commerciaux, qui sont tous des entités municipales, ont établi des contrats autorisant ces plateformes à ramasser ou déposer des clients aux aéroports.

Exemples choisis :

Villes	Entité régulatrice	Réglementation applicable aux professionnels plateformes	Contentieux plateforme/puissance publique	Nombre de chauffeursVTC (Uber, Lyft, etc.) Fin 2015	Nombre de taxicabs
New-York	Taxis and Limousine Commission (TLC)	- autorisation de transport à titre commercial - enregistrement de la plaque d'immatriculation	Juin 2015 : tentative échouée de limiter la croissance à 1 % par an pour des raisons de congestion routière	25 000	13000
San Francisco (Californie)	California Public Utilities Commission (État de Californie)	Autorisation de transport Couverture d'assurance Vérification des antécédents criminels des chauffeurs	Juin 2015 : demande de la ville d'obtenir des données pour évaluer l'impact sur le trafic	45 000	1 800
Chicago	Chicago city council	Obtention d'un permis spécial chauffeur à renouveler chaque année Véhicules âgés de moins de 6 ans sauf production d'un certificat	2014 : adoption des premiers textes autorisant les plateformes. En juin 2016, la Ville a rejeté une proposition visant à faire appliquer les mêmes règles d'accessibilité aux VTC que celles des taxis, ainsi qu'une vérification des antécédents judiciaires à partir des empreintes digitales des chauffeurs.	90 000	nc

Transport de marchandises :

La Federal Motor Carrier Administration (FMCA) est la division du Department of Transportation qui régule et contrôle la plupart des activités relatives au transport routier dans une optique de sécurité routière : licences et qualifications, heures de services et temps de repos des chauffeurs routiers et conducteurs de bus, inspection et maintenance des véhicules, transport de matières dangereuses. Elle compte près de 1000 agents. Elle est également en charge du contrôle des transporteurs routiers.

Les nouvelles plateformes n'ont pas bousculé la réglementation puisqu'il est fait appel à des chauffeurs qualifiés.

Q4/- Environnement social des travailleurs

- Décrire les conditions d'exercice des travailleurs de l'économie collaborative (salariés ou indépendants)
- Les nouveaux modes issus de l'économie collaborative s'inscrivent-ils dans le cadre de règles sociales existantes ? Si oui, lesquelles ?
- A-t-il été nécessaire de mettre en œuvre un dispositif social spécifique pour encadrer les activités de l'économie collaborative ? Si oui, lequel ?

Aux États-Unis comme ailleurs, les travailleurs de l'économie collaborative sont des travailleurs indépendants « freelance ». Cependant, plusieurs actions ont été intentées devant les tribunaux pour les requalifier en contrats salariés. L'argument principal des plaignants est que la fixation de la rémunération du chauffeur (avec le prix de la course) par la plateforme induit l'existence d'une relation employeur-salarié.

Il n'y a pas de dispositif spécifique social mis en place qui peuvent évoluer en fonction de la jurisprudence des actions menées par les chauffeurs devant les tribunaux.

En décembre 2016, la ville de New York a déposé un projet de règlement visant à imposer aux plateformes de communiquer l'adresse et heure de dépôt des clients. Les compagnies étaient déjà tenues de fournir ces informations pour le ramassage. L'objectif pour la ville est de pouvoir mieux contrôler la réglementation locale qui limite à 60 heures par semaine le temps de conduite des chauffeurs.

En Californie, les chauffeurs de Uber et Lyft ont déposé une class action pour la requalification de leur statut de travailleur indépendant en statut de salarié. Dans une décision du 1er septembre 2015, un juge de district californien a accordé le statut d'action de groupe (« class action lawsuit ») à une action en justice contre Uber visant à faire reconnaître le statut de salarié aux conducteurs que l'entreprise considère actuellement comme travailleurs indépendants.

En proposition en règlement d'une plainte de ses chauffeurs, la société Lyft a proposé le 27 janvier 2016 le versement de 12,5 millions de dollars de compensations à ses chauffeurs (à partager entre les quelque 100 000 chauffeurs de l'entreprise en Californie, en fonction du temps travaillé). Ce montant a été réévalué à \$27 millions par un juge fédéral en juin 2016. Ce [faible] montant compenserait des défraiements de dépenses que l'entreprise aurait eu à payer à ses chauffeurs s'ils avaient eu le statut de salarié. Lyft s'engagerait également à changer, en partie, les conditions de travail sur l'ensemble du territoire américain. L'entreprise a pu ainsi éviter la requalification en salariés de ses chauffeurs, dont le coût serait largement supérieur (estimé à plusieurs dizaines de millions de dollars) au montant de la compensation envisagée.

Q5/- Fiscalité du transport collaboratif

- Présenter brièvement les régimes d'impositions applicables au transport collaboratif, en distinguant les dispositions qui ont été spécifiquement introduites pour l'économie collaborative.
- Fournir les seuils à partir desquels une activité est considérée comme lucrative et ne peut plus être considérée comme fondée sur un partage de frais.

Il n'existe pas de dispositions fiscales spécifiques à ces plateformes, à la différence du secteur de l'hôtellerie où de nombreuses municipalités (New-York) cherchent à limiter le développement d'opérateurs de type Airbnb.

Q6 : Responsabilité des parties prenantes

- Caractériser les principales modalités des relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client, travailleur) dans les services mis en place dans le pays.
- Lister les responsabilités afférentes aux acteurs (plateforme, client, travailleurs), notamment au regard du fonctionnement du marché (information des acteurs)

Comme en France, l'économie collaborative fait intervenir l'offreur, le demandeur de prestation et la plateforme. Aux États-Unis, dans la majorité des cas, la plateforme ne joue pas qu'un rôle d'intermédiation pure et intervient dans la relation contractuelle entre l'offreur et le demandeur en fixant le prix de la prestation. Cependant les travailleurs considérés comme indépendants n'ont pas le

droit de se regrouper en organisation syndicale. Cette qualification a fait l'objet de recours auprès de tribunaux locaux (San Francisco, Seattle, Chicago..) que les chauffeurs de VTC ont gagné.

Q7/- Contentieux

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé la puissance publique et les nouveaux services coopératifs ainsi que les solutions mis en place ou les jugements rendus
- Fournir une liste des contentieux ayant opposé les nouveaux services coopératifs avec les services traditionnels ainsi que les modalités d'intervention publique, le cas échéant, pour régler le conflit.

En dehors des contentieux engagés par les organisations de taxis, depuis 2013 de nombreux contentieux ont éclot entre ces plateformes et la puissance publique pour notamment dans les États « protecteurs » en matière de droit du travail. Ces contentieux ont porté sur :

Sécurité et droits du passager

- assurance du chauffeur : assurance individuelle ou groupe, niveaux de couverture requis
- vérification des antécédents judiciaires des chauffeurs
- atteinte à la vie privée des clients: traitement, accès et utilisation des données recueillies par les plateformes. Il n'existe pas aux États-Unis d'entité comparable à la CNIL en France

Droit du travail

- statut de travailleurs : salariés ou indépendants
- salaire minimum
- autorisation des chauffeurs à se réunir sous la forme d'un syndicat : reconnaissance implicite de leur statut d'employés.

En janvier 2016, le conseil municipal de la ville de Seattle a autorisé les chauffeurs des plateformes VTC à rejoindre un syndicat : c'est la première ville américaine à voter une telle réglementation qui reconnaît implicitement le statut d'employés des chauffeurs.

Accès de la puissance publique aux données des plateformes afin de mesurer l'impact des VTC sur la circulation et la congestion routière

Exemple : contentieux en 2015 avec les villes de New-York, et San Francisco pour la fourniture des données

Q8/- Références

- S'il en existe, fournir les principaux rapports (en langue anglaise ou dans les langues nationales) ou textes de référence émanant d'autorités publiques (parlements, agences d'Etat...) faisant des propositions d'accompagnement ou de régulation de l'économie collaborative
- What is the future of work? Understanding the platform Economy and computation-intensive automation, rapport de Martin Kenney and John Zysman, Berkeley roundtable on the international economy, septembre 2016
- « The Uberization of Trucking : why it might succeed », article du American Journal of Transportation, septembre 2016

Commentaires éventuels

- Aux États-Unis, le secteur de l'économie collaborative n'est sans doute pas stabilisé en termes de réglementation ni bien sûr en termes industriels, et il faut s'attendre à des consolidations des acteurs en présence.
- On note pour l'instant l'absence d'acteurs étrangers.
- Dans le secteur du fret routier, l'arrivée des plateformes ne bouscule pas le marché avec l'arrivée de nouveaux entrants car ce sont des chauffeurs routiers qualifiés et professionnels qui assurent la prestation et gagnent de nouveaux contrats. Pour l'instant. Il faudra suivre de près des évolutions d'un secteur qui évolue très vite avec de nouveaux « game players ».
- Enfin, les perspectives ouvertes par l'autonomisation des véhicules annoncent des mutations technologiques, capitalistiques et surtout sociales, qu'il conviendra de suivre dans tous les pays de ce benchmark.
- Après plusieurs années de contentieux juridiques dans de nombreuses villes américaines, la législation locale dans la plupart des villes semble aujourd'hui converger vers une réglementation équilibrée qui permet aux plateformes de se développer voire qui les intègre en tant que complément du réseau de transport public. De nombreuses villes ont ainsi signé de partenariats avec les plateformes Uber. Il en est de même pour les aéroports qui sont des entités municipales aux États-Unis. Cette normalisation s'est faite en partie sous la pression des plateformes d'une part qui ont mis en place des stratégies de lobbying et de communication très efficaces, et des utilisateurs d'autre part qui plébiscitent massivement ces services de transport et sont également des électeurs.

ITALIE

Éléments locaux de contexte

En Italie, l'économie collaborative a commencé à se développer dans les années 2000, en retard par rapport à d'autres pays où des plateformes de partage sont nées dès la fin des années 1990. Son développement s'accélère à partir de 2009, poussé d'un côté par la crise économique qui fait naître de nouveaux modes de consommation, et de l'autre par la diffusion des technologies digitales et des réseaux sociaux. Environ la moitié (52%) des plateformes interrogées par le site « collaboriamo.org » en 2015 sont nées entre 2013 et 2014, ce qui correspond au moment où le phénomène de l'économie collaborative s'est développé en Italie.

Les relations entre les taxis et les Véhicules de Tourisme avec Chauffeur (VTC) font l'objet de tensions palpables en Italie, dans un cadre juridique flou et désuet, n'ayant pas évolué depuis l'avènement des opportunités offertes par les nouvelles technologies. Sous la pression des syndicats de taxis, le gouvernement semble indécis sur l'évolution de la réglementation du secteur. Depuis décembre 2016, les syndicats de taxis manifestent ainsi une nouvelle fois dans les principales villes italiennes, contre le report en cours d'approbation par le Parlement d'une disposition qui limiterait de fait le développement des VTC. Des manifestations allant jusqu'à l'affrontement physique avaient déjà eu lieu par le passé, en particulier à Milan en 2014, cette ville étant perçue par les nouvelles sociétés comme Uber comme le point d'entrée du marché italien.

Q1/ Définition de l'économie collaborative

L'économie collaborative a-t-elle fait l'objet d'une définition dans un texte réglementaire ou législatif dans le pays étudié ?

Il n'existe pas de définition de l'économie collaborative dans l'ordre juridique italien.

L'économie collaborative est définie ainsi par l'Observatoire national sur la mobilité partagée³⁰ :

« Un ensemble étendu et varié de pratiques et de modèles qui utilisent les technologies digitales pour faciliter la collaboration entre pairs et maximiser l'utilisation de ressources. La raison pour laquelle les personnes utilisent les technologies pour collaborer consiste en une utilisation meilleure et plus efficace des biens, des compétences et des autres ressources utiles à disposition. L'élément commun aux différentes expériences de consommation collaborative est d'exploiter au mieux la fonctionnalité des

³⁰ Coordonné par la Fondation pour le développement durable, qui est soutenue par le Ministère de l'environnement italien.

ressources qui sont disponibles en excès par rapport à l'utilisation qui peut être faite au niveau individuel ». ³¹

La proposition de loi parlementaire n°3564 sur l'économie collaborative, à laquelle il sera fait référence plus en détail dans la suite de l'étude (cf Q.3), propose également, à son article 2, une définition de l'économie collaborative :

« L'économie collaborative est l'économie générée par l'allocation optimisée et partagée des ressources d'espace, de temps, de biens et de services à travers des plateformes digitales. Les gestionnaires des plateformes agissent comme intermédiaires en mettant en contact les utilisateurs et ils peuvent offrir des services de valeur ajoutée. Les biens qui génèrent de la valeur pour la plateforme appartiennent aux utilisateurs. Entre gestionnaires et utilisateurs il n'existe aucun rapport de travail salarié. Sont exclues les plateformes qui opèrent des intermédiations en faveur d'opérateurs professionnels inscrits au registre des entreprises. » ³²

Q2/- Contexte de développement :

- Fournir la liste des services pour lesquels au moins une offre collaborative de transport routier de marchandises ou de voyageurs a été mise en œuvre dans le pays.

Catégorie de service	Service ayant été déployé, en cours de déploiement, ou ayant souhaité se déployer.	Par des particuliers	Par des professionnels
Livraison de fret	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par véhicule à traction humaine	Oui (JustEat, UberEat, Foodora, Deliveroo)	Oui (JustEat, UberEat, Foodora, Deliveroo)
	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par transport motorisé	Oui (JustEat, Foodora, Deliveroo)	Oui (JustEat, Foodora, Deliveroo)
	Livraison de proximité de colis, fret express par véhicule à traction humaine	Oui (TocTocBox)	Oui
	Livraison de proximité de colis, fret express par transport motorisé	Oui (TocTocBox)	Oui
	Livraison de colis sur moyenne et longue distance	Oui (TocTocBox)	Oui
Service de déménagement	Services aux particuliers de déménagement, manutention	Oui (Traslochino)	Oui
	Services aux professionnels de déménagement, manutention	Non	Oui

³¹ Rapport national sur la mobilité partagée, 2016.

³² Proposition de loi n°3564, en cours d'examen par le Parlement

Location de véhicules	Location de courte durée de véhicules légers sans chauffeur	Oui (Outing)	Oui (Enjoy, Car2go)
	Location de véhicules légers avec chauffeurs pour du transport de personnes	Non (UberPop jusqu'à mai 2015, illégal depuis)	Oui (itTaxi, myTaxi, Uber Black ³³)
Utilisation conjointe de véhicules	Covoiturage	Oui (Blablacar)	Non
	cocamionage	Non	Oui (Truckpooling.it)
Services auxiliaires de transport	Bourse de fret	Non	Oui (Truckpooling.it)
	Location de courte durée de place de parking	Oui (MioGarage, Sparky, Parkopedia)	Non

Uber est présent en Italie depuis 2013.

Q3/- Conditions d'exercice de la profession :

- Pays de l'UE : le pays émet-il des souhaits de faire évoluer la réglementation européenne pour accompagner ou encadrer le développement de l'économie collaborative ?

L'Italie souhaiterait faire évoluer la réglementation européenne pour accompagner le développement de l'économie collaborative, et a tenu cette position lors du dernier Conseil « compétitivité »³⁴. L'Italie est en effet favorable à une proposition législative de la Commission européenne en la matière. Nos interlocuteurs du Ministère du Développement Economique estiment que ce secteur doit être régulé de manière uniforme dans toute l'Union européenne et préfèrent donc attendre une législation européenne, pour en proposer ensuite une transposition nationale³⁵.

³³ Equivalent du service appelé « Uber » en France.

³⁴ Conseil « Compétitivité », 28-29/11/2016

³⁵ Source : entretien avec le Ministère du développement économique

- Pays de l'UE : Sur les domaines non couverts par le paquet routier³⁶, existe-t-il des spécificités d'accès aux professions du transport routier de marchandises et du transport routier de voyageurs ?

En Italie, l'exercice des activités de taxi et de Véhicule de Tourisme avec Chauffeur, appelé NCC en italien (acronyme de « *Noleggio con conducente* »), est règlementé par la loi cadre nationale du 15 janvier 1992³⁷, qui distingue les deux activités et qui définit les conditions nécessaires pour l'octroi d'une licence dans le cas du taxi et d'une autorisation pour celui des VTC.

Selon cette loi, l'activité de taxi est exercée par un opérateur unique, titulaire d'une licence délivrée par la commune, qui définit le périmètre de son activité. En effet, les taxis opérant dans une commune donnée ont interdiction de débiter une course à l'extérieur du territoire communal, sauf accords particuliers régissant notamment le cas des aéroports, souvent localisés hors de la commune ayant délivré l'autorisation. Les taxis sont également soumis à des obligations de service public, participant à la continuité, l'universalité et la couverture territoriale du service de transport. Enfin, les tarifs sont fixés par la loi et peuvent être forfaitaires ou progressifs et varient selon les courses et les horaires.

En ce qui concerne l'activité des VTC, aucune limite géographique ne leur est imposée, ce qui explique que le nombre d'autorisations délivrées par une commune donnée ne reflète pas nécessairement l'offre de VTC dans l'agglomération concernée. Les titulaires d'une licence de VTC ont toutefois l'obligation de disposer d'un garage et d'un siège social, à partir desquels les réservations doivent être effectuées. Quant aux tarifs, ils sont fixés librement par les opérateurs et ainsi régulés par le marché.

En mars 2004, l'autorité italienne garante de la concurrence, relevant des distorsions sur le marché des taxis, a suggéré aux autorités nationales et locales des modifications de la législation³⁸, parmi lesquelles :

- L'émission de nouvelles licences ;
- La libéralisation des restrictions territoriales ;
- L'introduction et la promotion de services innovants tels que le « taxibus » et le taxi collectif.

À la suite de ces recommandations, la législation du secteur a évolué avec le décret-loi « *Bersani* », converti en loi le 4 juillet 2006, et le décret-loi « *Cresci Italia* » du 24 janvier 2012, qui ont conféré aux autorités locales de nouveaux instruments pour améliorer le service de taxi, en permettant le roulement de plusieurs chauffeurs sur un même véhicule, la concession de licences temporaires en cas de pic de la demande et l'établissement d'un tarif forfaitaire pour certains trajets. Le décret a également doté l'autorité italienne des transports d'un pouvoir de contrôle du marché plus étendu.

³⁶ A savoir : les véhicules utilitaires légers utilisés pour le transport de marchandises, les véhicules de transport de personnes de moins de 9 places, les VTC ou les taxis.

³⁷ Loi n°21/1992

³⁸ En Italie, la compétence législative en matière de transport public local est partagée entre l'Etat et les Régions.

En annexe n°1 et n°2, sont présentées des informations plus précises sur les taxis et les VTC dans les communes de Rome et de Milan.

Sur le transport de marchandises, le périmètre d'application du règlement européen n°1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur routier, applicable aux véhicules de plus de 3,5 t, a été étendu par le Gouvernement aux véhicules d'un tonnage compris entre 1,5 et 3,5 t. Le décret-loi n°5 du 9 février 2012 étend ainsi les exigences d'honorabilité professionnelle et de capacité financière pour l'accès à la profession de transporteur routier de marchandises à ces véhicules (article 11, paragraphe 6bis du décret-loi).

- Pays hors UE : Fournir la liste des professions de transport réglementées et des conditions requises pour exercer une profession de transport de personnes et de marchandises.
- Pour tous les pays : les nouveaux services ont-ils fait l'objet d'une réglementation spécifique ?

L'Italie ne s'est pas dotée d'une législation sur l'économie collaborative. S'agissant du cas du transport de personnes, le flou juridique, lié à une législation ancienne, permet dans les faits l'utilisation de nouveaux services comme Uber, et le gouvernement semble indécis sur la réponse à apporter sur ce sujet sensible. Plusieurs propositions de réglementation de l'économie collaborative, transversales ou propres au domaine des transports, ont pourtant été formulées par différents acteurs ces dernières années.

1. S'agissant du transport de personnes, le flou juridique permet dans les faits l'utilisation des nouveaux services de VTC

Selon une lecture littérale, la loi cadre de 1992 apparaît incompatible avec les nouveaux services de type Uber. En effet, ses articles 3 et 11 disposent que la réservation d'un service de VTC ne peut s'effectuer que depuis le siège social du transporteur et que le stationnement du véhicule entre chaque course doit se faire dans un garage. Une réservation validée par un chauffeur en dehors de son siège social depuis une place de parking enfreindrait donc la loi, cette thèse étant fortement soutenue par les syndicats de taxis. Les associations représentant les VTC, quant à elles, mettent en avant l'évolution du concept juridique de siège social grâce aux nouvelles technologies et plus globalement les mutations du *modus vivendi* des personnes.

Le Conseil d'Etat italien, saisi d'une demande d'avis de la part du Ministre de l'intérieur sur l'application de cette loi cadre aux nouveaux services de transport, n'a pu que constater le caractère incomplet de la législation. Dans son avis du 23 décembre 2015³⁹, celui-ci indique que « le problème se pose de savoir si les nouveaux types de transport de personnes hors des lignes régulières sont autorisés ou interdits »,

³⁹ Avis du Conseil d'Etat n°3586 du 23 décembre 2015

et que « cette incertitude perdurera tant que le législateur n'interviendra pas avec un texte qui englobe l'ensemble de la gamme des services de transport ». Profitant de ce flou juridique, les plateformes de réservation de VTC comme Uber exercent aujourd'hui librement en Italie, à l'exception des services assurés par des particuliers, de type Uber Pop, qui ont été interdits par la justice.

2. Le Gouvernement semble indécis sur la réponse à apporter sur ce sujet sensible

Dans le contexte d'un mouvement de protestation d'ampleur des taxis, le gouvernement a pris en 2008 un décret-loi clarifiant la loi de 1992 dans le sens d'une réglementation plus stricte des activités de VTC. Ainsi, l'article 29, paragraphe 1-quater, du décret-loi n°207/2008, a introduit des restrictions telles que l'utilisation des plateformes numériques de VTC deviendrait en réalité impossible : l'exploitant devrait détenir un garage dans la commune qui fournit l'autorisation, les voitures auraient l'interdiction de s'arrêter sur la voie publique dans les communes qui ont un service de taxi et l'obligation de retourner au garage après chaque course.

Cependant, presque dix ans après son vote, cette disposition n'est toujours pas entrée en vigueur, signe de l'indécision du gouvernement sur le sujet. Plus précisément, le décret-loi renvoie à un décret du Ministre des transports le soin de mettre en œuvre ces dispositions ; or, ce décret n'est pas paru. De plus, l'entrée en vigueur de la disposition législative a été plusieurs fois reportée : d'abord au 31 décembre 2010, puis chaque année, jusqu'au 31 décembre 2016. Devant les appréciations divergentes des tribunaux administratifs régionaux, une note du Ministère des transports du 31 mars 2016 précise que la disposition doit être considérée comme n'étant pas en vigueur.

En cours d'approbation, le décret « Milleproroghe » (littéralement, « mille prorogations ») reporte une nouvelle fois à la fin de l'année 2017 l'entrée en vigueur de cet article 29. Cela a donné lieu récemment à des manifestations des taxis pendant six jours, à la suite desquelles le gouvernement a promis un décret qui réorganise le secteur, d'ici un mois.

3. Plusieurs propositions de réglementation de l'économie collaborative, transversales ou propres au domaine des transports, ont pourtant été formulées

a. Les propositions des autorités indépendantes et du Conseil d'État

Plusieurs avis ont été émis sur la question au cours de l'année 2015, notamment de la part de l'Autorité de Régulation des Transports (ART), de l'Autorité Garante de la Concurrence et du Marché (AGCM) et du Conseil d'État.

En mai 2015, dans un signalement au Gouvernement et au Parlement⁴⁰, l'Autorité de Régulation des Transports a exprimé la nécessité de mettre à jour la loi 21/92 en introduisant une réglementation spécifique aux nouvelles formes de mobilité qui utilisent des plateformes technologiques pour la mise en relation des passagers et des conducteurs. L'ART a proposé des règles précises pour les services technologiques pour la mobilité, telles que l'enregistrement des plateformes auprès de la Région, l'inscription des conducteurs non professionnels à un registre et le plafonnement de leur temps de travail, tout en éliminant pour les VTC l'obligation du retour au dépôt à la fin de chaque prestation.

⁴⁰ Avis de l'Autorité de Régulation des Transports du 21 mai 2015

L'AGCM, dans un avis du 29 septembre 2015⁴¹, estime que : « Une plateforme digitale qui relie à travers un smartphone la demande et l'offre de services d'opérateurs VTC ne peut pas, par définition, respecter une norme qui impose aux conducteurs de retourner au garage à chaque fin de voyage. » Par conséquent, l'AGCM demande que les services mettant en lien les conducteurs professionnels dotés d'une licence de VTC, d'une part, et la demande de mobilité, d'autre part, ne soient pas soumis aux articles 3 et 11 de la loi 21/1992. En ce qui concerne le service UberPop, l'AGCM ne s'y montre pas opposée à la condition de garantir la sécurité du service. L'AGCM souhaite l'adoption d'une réglementation de ce type de service, à travers la définition d'un « troisième genre » de fournisseur de services de mobilité (en plus des taxis et des VTC), qui correspondrait aux plateformes en ligne connectant les passagers et les conducteurs non professionnels. L'AGCM souligne notamment qu'« Internet représente un grand facteur de développement économique qui ne peut pas être arrêté, mais il faut des règles pour définir des solutions équilibrées entre les différents intérêts en jeu ».

Enfin, dans un avis de décembre 2015, comme évoqué plus haut, le Conseil d'État a invité à formuler une réglementation exhaustive qui considère toute la gamme de services de transport.

b. Les propositions d'origine parlementaire

En juillet 2016, dans le cadre de l'examen du projet de loi « Concurrence »⁴², un amendement a été déposé pour demander au gouvernement de réviser « la réglementation en matière de services publics non réguliers », qui s'applique aux services de VTC et par conséquent également à Uber. Le texte assigne à ces services une fonction complémentaire par rapport aux transports publics. Le gouvernement devrait réglementer en considérant l'ajustement des services offerts à des normes technologiques plus modernes, la réglementation de la concurrence, la protection des consommateurs et l'ajustement du système de sanctions ainsi que l'identification d'instruments efficaces contre les pratiques illégales. Cet outil, selon la presse, aboutirait à fixer des règles permettant à Uber de continuer son activité en Italie, comme demandé par l'ART et l'AGCM.

Deux propositions de loi ont été rédigées pour tenter de réguler l'économie collaborative, l'une dans le domaine du covoiturage et l'autre selon une perspective transversale à tous les secteurs d'activité.

La proposition de loi n° 2436 du 6 juin 2014, pour la « promotion de l'utilisation partagée de véhicules privés », propose d'inciter au covoiturage, considéré comme un instrument de mobilité durable, selon le décret du Ministre de l'environnement du 27 mars 1998. L'article 3 de cette proposition de loi prévoit l'obligation, pour les administrations et les organismes publics, de réserver au sein de leurs sites internet et intranet, un espace dédié aux informations sur le covoiturage. L'obligation est également étendue aux entreprises privées ayant un nombre d'employés supérieur à 250 au sein du même siège.

La proposition de loi n°3564 du 27 janvier 2016 sur les plateformes digitales pour le partage de biens et services et sur la promotion de l'économie du partage, propose des mesures de gestion et d'utilisation

⁴¹ Avis de l'AGCM du 29 septembre 2015

⁴² Projet de loi n.2085

des plateformes digitales de partage, ainsi que des instruments pour garantir transparence, équité fiscale, concurrence loyale et protection des consommateurs. Elle constitue la proposition la plus approfondie et aurait vocation à couvrir l'ensemble des secteurs d'activité. Dans le domaine du transport, elle paraît adaptée à des services tels que Blablacar, mais il n'est pas certain qu'elle concernerait un service comme Uber, en raison du critère excluant la fixation du prix par la plateforme. Uber ne serait donc pas considéré comme appartenant à l'économie collaborative.

La proposition prévoit, à son article 3, de mettre en place un registre électronique national des plateformes digitales de l'économie collaborative, auprès de l'Autorité garante de la concurrence et du marché (AGCM), auquel ces plateformes devront s'inscrire.

De plus, selon l'article 4 de la proposition de loi, les plateformes devraient rédiger un « document de politique d'entreprise » approuvé ensuite par l'AGCM. Celui-ci contient les conditions contractuelles entre la plateforme digitale et les utilisateurs, et doit être explicitement accepté par les utilisateurs. Ce document ne peut pas contenir d'éléments qui imposent à l'utilisateur :

- Des formes d'exclusivité ou de traitement préférentiel en faveur du gestionnaire de la plateforme ;
- Le contrôle de l'exécution de la prestation ;
- La fixation de tarifs obligatoires ;
- L'exclusion de l'accès à la plateforme ou la pénalisation dans la présentation de l'offre de l'utilisateur, pour des motifs non graves et objectifs ;
- L'obligation de promotion des services du gestionnaire de la plateforme ;
- L'interdiction de commentaires critiques du gestionnaire.

Les utilisateurs ont l'obligation d'indiquer certaines données personnelles (résidence, etc...). Selon l'article 9 du projet de loi, les gestionnaires de plateformes doivent également transmettre à l'ISTAT (organisme public de statistiques) les données relatives au nombre d'utilisateurs, aux activités effectuées et aux montants échangés.

La proposition prévoit que, si l'AGCM découvre l'activité d'une plateforme digitale non inscrite au registre, elle invite la plateforme à suspendre son activité, jusqu'à conclusion de l'inscription. La plateforme qui ne respecte pas cette obligation est soumise à une sanction administrative pécuniaire allant jusqu'à 25% du chiffre d'affaires de la période pendant laquelle elle a exercé son activité en l'absence d'inscription.

- Pour tous les pays : décrire les modalités de contrôle des nouveaux services par les pouvoirs publics en distinguant, si possible, les dispositions qui ont été introduites depuis moins de cinq ans.

Aucune disposition de réglementation de l'économie collaborative dans le domaine des transports n'a été approuvée.

Q4/- Environnement social des travailleurs

Décrire les conditions d'exercice des travailleurs de l'économie collaborative (salariés ou indépendants)

Les travailleurs de l'économie collaborative sont indépendants, mais aucune loi n'indique leurs conditions d'exercice. En l'absence de précision juridique sur le statut des travailleurs du secteur collaboratif, l'Italie les considère comme des travailleurs autonomes et ils doivent être imposés dans des conditions de droit commun.

Il existe également, en Italie, un statut intermédiaire entre ceux d'indépendant et d'employé, créé en 2003 et appelé « contrat de collaboration ». Il peut être utilisé dans le cas d'une personne qui effectue régulièrement un service pour un commanditaire, mais en s'organisant d'une manière assez autonome pour qu'il n'existe pas de lien de subordination. Ce statut, selon le Ministère du Travail, correspondrait donc assez bien à certains travailleurs de l'économie collaborative. Foodora (service de livraison de repas à domicile), par exemple, utilise ce type de contrat en Italie. Le Ministère du Travail s'est intéressé au cas de cette entreprise après qu'elle a diminué la rétribution versée à ses livreurs, et il a conclu que le « contrat de collaboration » utilisé était un outil satisfaisant.

La proposition de loi n°3564 indique quant à elle à son article 2 : « Entre gestionnaires et utilisateurs il n'existe aucun rapport de travail salarié. »

Les nouveaux modes issus de l'économie collaborative s'inscrivent-ils dans le cadre de règles sociales existantes ? Si oui, lesquelles ?

Les nouveaux modes issus de l'économie collaborative se sont inscrits dans le cadre de règles sociales existantes.

A-t-il été nécessaire de mettre en œuvre un dispositif social spécifique pour encadrer les activités de l'économie collaborative ? Si oui, lequel ?

Aucun dispositif social spécifique n'a été mis en place.

Q5/- Fiscalité du transport collaboratif

Présenter brièvement les régimes d'impositions applicables au transport collaboratif, en distinguant les dispositions qui ont été spécifiquement introduites pour l'économie collaborative.

L'Italie n'a pas encore de dispositions fiscales spécifiques au secteur collaboratif. Les revenus issus de l'économie collaborative sont donc soumis à l'impôt sur le revenu (IRPEF) et les travailleurs indépendants doivent détenir un « numéro TVA » (« partita IVA », plus ou moins équivalent au numéro de SIRET français). Il existe en outre des régimes de taxation plus favorables pour les travailleurs autonomes dont le chiffre d'affaires est peu élevé (existence de seuils selon la nature des activités) : c'est le régime des « minimi » qui prévoit un taux de taxation forfaitaire de 15 % sur le revenu diminué d'un montant forfaitaire de charges qui dépend là encore de la nature de l'activité. S'agissant des nouvelles activités, le taux forfaitaire est porté à 5 %. Il est toujours possible d'opter pour le régime de taxation normale.

Pour autant, la proposition de loi n°3564 sur ce thème émet des propositions en matière fiscale.

Son article 5 résume les dispositions de nature fiscale. En particulier, le paragraphe 1 institue une nouvelle forme de revenu imposable. En effet, le revenu perçu par les opérateurs à travers la plateforme digitale est défini comme un revenu de l'activité de l'économie du partage non-professionnel et doit être indiqué dans une case créée ad hoc de la déclaration de revenu. A ce revenu et cela dans la limite de 10 000 €, sera appliquée une taxation au taux fixe de 10 %. Le montant qui dépasse ce seuil sera taxé en fonction du barème progressif normal et s'ajoutera éventuellement aux revenus du travail indépendant et salarié. Les gestionnaires des plateformes rempliront le rôle du tiers déclarant. Par conséquent, les sociétés de l'économie digitale qui ont leur siège social à l'étranger devront créer des établissements stables dans l'Etat où se déroule l'activité et devront communiquer au centre des impôts italiens (Agenzia delle Entrate) les informations sur les transactions économiques réalisées.

- Fournir les seuils à partir desquels une activité est considérée comme lucrative et ne peut plus être considérée comme fondée sur un partage de frais.

Il n'y a pas de distinction claire entre la notion de professionnel et non-professionnel de ce secteur.

Pour les non-professionnels, et dès lors qu'il y a répétition, il semble que le revenu doive être taxé à l'IRPEF dans la catégorie des revenus dérivant d'activités commerciales non habituelles.

En l'état actuel de la proposition de loi n° 3564, il n'est pas prévu la possibilité d'admettre un simple partage de frais. Néanmoins, les fonctionnaires du Ministère des transports rencontrés envisagent que dans le cas d'un partage de frais, les revenus ne doivent pas être déclarés aux services des impôts, car il n'y a pas de finalité lucrative.

De la même manière du point de vue de la TVA, aucune franchise ne semble être prévue.

Dans ce domaine, pour assujettir à la TVA, la notion d'habitude est prépondérante.

Q6 : Responsabilité des parties prenantes

- Caractériser les principales modalités des relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client, travailleur) dans les services mis en place dans le pays.

Il n'existe pas de disposition spécifique sur les relations contractuelles entre les acteurs.

S'agissant d'Uber, par exemple, celui-ci fixe les modalités de fourniture du service de VTC classique, telles que le prix. La commission touchée par Uber est de 20% en Italie. Dans d'autres cas, tels que BlaBlaCar, la relation s'établit entre l'offreur et le demandeur à travers la plateforme, comme en France.

Lister les responsabilités afférentes aux acteurs (plateforme, client, travailleurs), notamment au regard du fonctionnement du marché (information des acteurs)

Dans la proposition de loi 3564, l'article 2 définit :

- Le gérant : la personne privée ou publique qui gère la plateforme digitale ;
- L'utilisateur opérateur : la personne privée ou publique qui, à travers la plateforme digitale, opère en fournissant un service ou en partageant un bien ;
- L'utilisateur bénéficiaire : la personne privée ou publique qui, à travers la plateforme digitale, utilise le service fourni ou le bien partagé par l'utilisateur opérateur.

Le document de politique d'entreprise, évoqué plus haut, que les plateformes doivent rédiger selon l'article 4 de la proposition de loi, informe les utilisateurs sur d'éventuelles couvertures d'assurance demandées pour l'exercice des activités effectuées à travers la plateforme digitale, mais aussi sur les polices d'assurance déjà stipulées par la plateforme et sur celles que l'utilisateur opérateur peut obtenir à des conditions avantageuses, grâce à des accords entre la plateforme et la société d'assurances. Le gérant de la plateforme doit vérifier que les utilisateurs opérateurs sont en règle en termes d'obligations d'assurances.

Q7/- Contentieux

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé la puissance publique et les nouveaux services coopératifs ainsi que les solutions mis en place ou les jugements rendus

Dans sa décision du 2 février 2015⁴³, le tribunal de Gênes a donné raison à un chauffeur Uber qui contestait une sanction prononcée par la police municipale pour exercice abusif de l'activité de chauffeur de taxi, au titre de l'article 86 du Code de la route. Le juge a rappelé que le service de taxi se différencie du service de VTC, en raison des caractéristiques de ses services et de la clientèle à laquelle ils s'adressent. Par conséquent, le juge a considéré que le service fourni par Uber devait être considéré comme un service de VTC et non de taxi.

Par décision du 14 décembre 2016, la Cour constitutionnelle, saisie par le Gouvernement, a annulé⁴⁴ l'article 1er de la loi n°14 du 6 juillet 2015 de la région du Piémont, qui réservait l'activité de transport non régulier de personnes aux services de taxis et de VTC traditionnels, interdisant implicitement les services comme Uber, au motif que cet article violerait le principe de libre concurrence.

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé les nouveaux services coopératifs avec les services traditionnels ainsi que les modalités d'intervention publique, le cas échéant, pour régler le conflit.

Par des ordonnances du 25 mai 2015 et du 9 juillet 2015, à la suite d'un recours formé par un ensemble de syndicats de taxis contre Uber, le tribunal de Milan a décidé que le service « UberPop » était illégal en Italie et devait être interdit. Le tribunal estime en effet que « UberPop » représente une « concurrence déloyale » qui enfreint « la réglementation administrative régulant le secteur des taxis ». La décision est motivée notamment par le fait que « les conducteurs d'UberPop ne sont pas soumis à certaines charges et à certaines limites auxquels sont soumis les taxis, et qui influent sur la rentabilité de l'activité économique de ces derniers. » Selon le tribunal, les tarifs d'Uber manquent également de « règles prédéterminées et transparentes, ce qui ne représente pas un avantage pour les consommateurs ». En effet, « le client et le conducteur sont exclus du mécanisme de négociation du coût ». Cette décision de justice intervient après deux années de protestations et de fortes confrontations entre les chauffeurs de taxi (et les syndicats qui les représentent) et les représentants d'Uber.

Sur la nature du service, les fonctionnaires du Ministère des Transports et des Infrastructures rencontrés dans le cadre de cette étude considèrent que les plateformes ne constituent pas un service de transport, mais favorisent simplement l'adaptation entre l'offre et la demande, et sont donc un service relevant des technologies de l'information.

⁴³ Sentence 509/2015

⁴⁴ Arrêt n°265/2016

Selon un cabinet d'avocats rencontré sur la question, le cas de la question préjudicielle soulevée récemment par une cour espagnole sur Uber System Espagne devrait éclaircir l'Italie sur le type de service dont relève Uber, et ainsi identifier quelle directive européenne doit être appliquée : celle sur les activités de transport ou celle sur les services de la société de l'information.

Q8/- Références

S'il en existe, fournir les principaux rapports (en langue anglaise ou dans les langues nationales) ou textes de référence émanant d'autorités publiques (parlements, agences d'Etat...) faisant des propositions d'accompagnement ou de régulation de l'économie collaborative

Taxis et VTC

Textes de loi

- Loi n°21 du 15 janvier 1992, « Loi cadre pour le transport de personnes par des services routiers publics non réguliers » : <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/1992/01/23/092G0026/sg;jsessionid=v6+kziTNuz7v05eAji6PUWA .ntc-as4-guri2b>
- Loi n°248 du 4 août 2006, « Conversion en loi, avec modifications, du décret-loi du 4 juillet 2006, n.223, sur les dispositions urgentes pour la relance économique et sociale, pour la limitation et la rationalisation de la dépense publique, et interventions en matière de revenus et de lutte contre l'évasion fiscale » (décret Bersani) : <http://www.camera.it/parlam/leggi/06248l.htm>
- Décret-loi n°207 du 30 décembre 2008, « Prorogation des délais prévus par des dispositions législatives et dispositions financières urgentes » : <http://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2008-12-31&atto.codiceRedazionale=008G0232¤tPage=1>
- Décret-loi n°1 du 24 janvier 2012, « Dispositions urgentes pour la concurrence, le développement des infrastructures et la compétitivité » (décret « Cresci Italia ») : <http://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2012-01-24&atto.codiceRedazionale=012G0009>

Avis

- Avis de l'Autorité de Régulation des Transports du 21 mai 2015, « Acte de signalisation au Gouvernement et au Parlement sur le transport routier non régulier de personnes : taxi, VTC et services technologiques pour la mobilité » : http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2015/06/Atto-di-segnalazione_signed.pdf
- Avis de l'Autorité Garante de la Concurrence et du Marché, AS1222, 29 septembre 2015 : « Loi

c
a
d
r
e
p
o
u
r
l
e
t
r
a
n
s
p
o
r
t
d
e
p
e
r
s
o
n
n
e
s
à
t
r
a
v
e
r
s
d
e
s
s
e
r
v

régulier » : <http://www.agcm.it/stampa/comunicati/7927-as1222-l-antitrust-al-parlamento-una-nuova-regolamentazione-su-uber-e-sulle-app-digitali-per-il-trasporto-urbano.html>

- Avis du Conseil d'Etat n°3586 du 23 décembre 2015, « Quesito in ordine all'applicabilità della legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea e delle conseguenti sanzioni previste dagli artt.85 e 86 del Codice della Strada alle nuove forme di organizzazione e gestione telematica di persone mediante autoservizi » : <http://www.taxistory.it/wordpress/2016/01/02/il-parere-del-consiglio-di-stato-n-3586-del-23-dicembre-2015/>

Propositions de loi

- Proposition de loi n° 2436 du 6 juin 2014, « Modifications à l'article 23 du décret-loi n°83 du 22 juin 2012, converti, avec modifications, par la loi n°134 du 7 août 2012, et autres dispositions pour la promotion de l'utilisation partagée de véhicules privés » : <http://www.camera.it/dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0025350.pdf>
- Proposition de loi n°2085 du 7 octobre 2015, « Loi annuelle pour le marché et la concurrence » : <http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/17/DDLPRES/940669/index.html>
- Proposition de loi n°3564 du 27 janvier 2016, « Discipline des plateformes digitales pour le partage de biens et services et dispositions pour la promotion de l'économie du partage » : <http://www.camera.it/dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0039770.pdf>

Décisions de justice

- Décision du tribunal administratif régional de Gênes du 2 février 2015, n°509
- Ordonnances du tribunal de Milan du 25 mai 2015 et du 9 juillet 2015 : http://milano.repubblica.it/cronaca/2015/07/09/news/milano_il_tribunale_boccia_anche_uber_black_non_puo_fare_servizio_di_radio_taxi_-118713531/
- Décision de la Cour constitutionnelle n°265 du 14 décembre 2016 : <http://www.cortecostituzionale.it/actionSchedaPronuncia.do?anno=2016&numero=265>

Transport de marchandises

- Décret-loi n°5 du 9 février 2012, « Dispositions urgentes en matière de simplification et de développement » : <http://www.gazzettaufficiale.it/gunewsletter/dettaglio.jsp?service=1&datagu=2012-02-09&task=dettaglio&numgu=33&redaz=012G0019&tmstp=1329227796113>

Rapports

- “Primo rapporto nazionale : la sharing mobility in Italia : numeri, fatti e potenzialità”, Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare, Fondazione per lo sviluppo sostenibile, 2016 (“Premier rapport national : la mobilité partagée en Italie : chiffres, faits et potentiel”, Observatoire National Mobilité Partagée, Ministère de l’Environnement et de la protection du territoire et de la mer, Fondation pour le développement durable, 2016)
- « Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione dei beni e servizi e disposizioni per la promozione dell’economia della condivisione », Documentazione per l’esame di progetti di legge, Camera dei Deputati, 2016 (“Discipline des plateformes digitales pour le partage des biens et services et dispositions pour la promotion de l’économie du partage”, Documentation pour l’examen de projets de loi, Chambre des Députés, 2016)

Annexe n°1 : Réglementation des taxis et des VTC, commune de Rome

	Statut des taxis et VTC (en application)	Marques autorisées	Reservations préalables autorisées	Statut des taxis / des véhicules de substitution (S/20)	Le titulaire d'une licence a-t-il le droit de louer pour le transport de personnes des véhicules de substitution (S/20)	Autorisations particulières (S/20)	Autorisations attribuées à une licence (S/20, si oui, préciser les conditions)	Prix de l'autorisation d'exploiter le taxi (S/20)	Valeur de l'autorisation (S/20, si oui, préciser les conditions)	Réglementation des taxis (S/20, si oui, préciser les conditions)	Droit de réservation préalable le cas échéant	Droit de substitution de la marque le cas échéant	Prix d'acquisition minimum le cas échéant	Droits/interdictions spécifiques (autres que l'autorisation préalable pour les taxis, licences, etc.)
Taxi	7463	O	N	O	Autres véhicules de substitution (S/20, si oui, préciser les conditions)	O	La licence pour la conduite est attribuée par l'administration pour les taxis. Les véhicules de substitution ne peuvent pas être utilisés pour le transport de personnes des taxis (S/20, si oui, préciser les conditions).	La licence est de 2 ans. L'autorisation VTC est attribuée par l'administration. Elle ne peut pas être utilisée pour le transport de personnes des taxis (S/20, si oui, préciser les conditions).	Commun. Annullée (S/20, si oui, préciser les conditions)	O (S/20, si oui, préciser les conditions)	N	N	5.000 €	Le titulaire d'une licence pour la conduite d'un taxi doit être titulaire d'une licence de conduite d'un véhicule de substitution (S/20, si oui, préciser les conditions). Le titulaire d'une licence pour la conduite d'un taxi ne peut pas être titulaire d'une licence de conduite d'un véhicule de substitution (S/20, si oui, préciser les conditions).
Véhicules de substitution pour les taxis	1.829 autorisations attribuées par la Commune de Rome (S/20, si oui, préciser les conditions)	N	O	N	Autres véhicules de substitution (S/20, si oui, préciser les conditions)	N	La licence pour la conduite est attribuée par l'administration pour les taxis. Les véhicules de substitution ne peuvent pas être utilisés pour le transport de personnes des taxis (S/20, si oui, préciser les conditions).	La licence est de 2 ans. L'autorisation VTC est attribuée par l'administration. Elle ne peut pas être utilisée pour le transport de personnes des taxis (S/20, si oui, préciser les conditions).	Commun. Annullée (S/20, si oui, préciser les conditions)	O (S/20, si oui, préciser les conditions)	N	N	N	Le titulaire d'une licence pour la conduite d'un taxi doit être titulaire d'une licence de conduite d'un véhicule de substitution (S/20, si oui, préciser les conditions). Le titulaire d'une licence pour la conduite d'un taxi ne peut pas être titulaire d'une licence de conduite d'un véhicule de substitution (S/20, si oui, préciser les conditions).

Annexe n°2 : Réglementation des taxis et des VTC, commune de Milan

[illegible]

PAYS-BAS

Éléments locaux de contexte :

Dans une lettre adressée au Parlement en date du 18 décembre 2015, le gouvernement néerlandais a dévoilé sa stratégie et son agenda pour accompagner la rapide croissance de l'économie collaborative. Plus de 100 plateformes (tous domaines confondus) sont présentes aux Pays-Bas. Ces derniers souhaitent se montrer à l'avant-garde du développement de l'économie collaborative, en mettant en particulier en valeur Amsterdam, première « Sharing City » d'Europe. Les pouvoirs publics s'efforcent d'exploiter le potentiel de croissance, en particulier dans les secteurs clés des transports et de la logistique, et de contrôler les risques de ce nouveau modèle économique. En outre, les plateformes numériques ayant des conséquences plus larges sur le marché du numérique européen, le gouvernement néerlandais en avait fait une priorité de sa Présidence de l'Union européenne (au premier semestre 2016) en l'articulant avec l'agenda européen et le programme « mieux légiférer ». Pour le gouvernement néerlandais, l'Europe se doit d'avoir une réaction adéquate au développement rapide de ce nouveau phénomène économique. En particulier, elle se doit de lever les obstacles existants et de favoriser ainsi l'innovation.

Devant la complexité et la dynamique de ce phénomène, le gouvernement néerlandais n'est pas insensible à un système d'autorégulation par les acteurs du marché, respectant les principes de réputation, de transparence du prix et de qualité. Une analyse au cas par cas est entreprise par le gouvernement.

Q1/ Définition de l'économie collaborative

L'économie collaborative a-t-elle fait l'objet d'une définition dans un texte réglementaire ou législatif dans le pays étudié ?

Non. Aux Pays-Bas, il n'existe pas de définition consensuelle, la plupart des études se bornant à utiliser des exemples en guise de définition. Telle d'ailleurs est l'approche de la Commission européenne dans sa stratégie du marché unique numérique (MUN) de mai 2015 qui décrit les caractéristiques des plateformes et cite des exemples (moteurs de recherche, e-commerce, app stores...).

Toutefois, dans l'étude commanditée par le Ministère des affaires économiques néerlandais à un consortium de centres de recherche TNO, ECORY et IVIR⁴⁵ la définition large suivante est proposée :

⁴⁵ http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2015Z25121&did=2015D50809

«Une plateforme numérique fournit un support technologique pour livrer ou agréger des services/contenus provenant de services/contenus de fournisseurs pour des utilisateurs ».

Q2/- Contexte de développement

- Fournir la liste des services pour lesquels au moins une offre collaborative de transport routier de marchandises ou de voyageurs a été mise en œuvre dans le pays.

Le niveau de déploiement des services de transport issus de l'économie collaborative est le suivant :

Catégorie de service	Service ayant été déployé, en cours de déploiement, ou ayant souhaité se déployer.	Par des particuliers	Par des professionnels
Livraison de fret	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par véhicule à traction humaine	Oui	Oui
	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par transport motorisé	Non	Oui
	Livraison de proximité de colis, fret express par véhicule à traction humaine	Oui	Oui
	Livraison de proximité de colis, fret express par transport motorisé	Non	Oui
	Livraison de colis sur moyenne et longue distance	Oui	Oui
Location de véhicules	Location de courte durée de véhicules légers sans chauffeur	Oui	Oui
	Location de véhicules légers avec chauffeurs pour du transport de personnes	Oui	Oui
Utilisation conjointe de véhicules	Covoiturage	Oui	Non
Services auxiliaires de transport			
	Location de courte durée de place de parking	Oui	Oui

Il existe plus de 100 services de transport privé par véhicule léger qui bénéficient du soutien des autorités publiques et qui ne sont pas considérés comme concurrents aux transports professionnels régulés.

En outre, afin d'améliorer la mobilité urbaine, le gouvernement promeut le covoiturage. La solution du covoiturage a été introduite aux Pays-Bas en 2011. Elle vise à permettre aux Pays-Bas d'atteindre leur objectif de réduction de 60 % des émissions de CO₂ à l'horizon 2050. La cible fixée par l'Accord sur l'énergie de 2013 (engageant les différentes parties prenantes dont l'Etat) s'élève à 100 000 véhicules auto partagés en 2020. En outre, un Green Deal entre partenaires privés et publics a été signé anticipant la cible de 100 000 véhicules en 2018. Aujourd'hui, la part de covoiturage est de 15 000 véhicules (classique, P2P, Oneway)

Liste de services classiques :

- Automaatje de ANWB et Samobiël dans la province de Frise – bénévoles proposant des courses en voitures à des particuliers.
- Entreprises de carsharing
- CareCar - <http://www.Carecar.nl>
- Connectcar – <http://www.connectcar.nl>
- Drive - <http://www.drive.nl>
- Greenwheels - <https://www.greenwheels.nl> - 1995
- Mywheels (partially traditional CS/ partially P2P) - <http://mywheels.nl>
- Studentcar - <http://studentcar.nl>
- Zoem - <http://zoom.nl>
- Mobility-S – <http://www.mobility-s.nl>
- Flexcar - <http://www.flexcar.nl/>
- MobielGedeeld (SharedMobility) - www.mobielgedeeld.nl

P2P :

- SnappCar - <http://www.snappcar.nl>
- Mywheels (partially traditional CS/ partially P2P) - <http://mywheels.nl>
- WeGo - <http://www.wego.nu/nl>
- B&B Accountants - ?
- Deelauto Zutphen - www.deelautozutphen.nl
- Toyota Botman - <http://www.toyota-botman.nl/>

- One-way carsharing
- Car2Go - <https://www.car2go.com/en/amsterdam/>

Q3/- Conditions d'exercice de la profession :

- Pays de l'UE : le pays émet-il des souhaits de faire évoluer la réglementation européenne pour accompagner ou encadrer le développement de l'économie collaborative ?

La Commission européenne a publié une communication sur l'économie collaborative. Le gouvernement néerlandais de tradition libérale et en faveur de l'autorégulation, l'utilise comme un cadre de recommandations, même pour des services de transport comme les taxis. La communication est compatible avec la réglementation néerlandaise.

- Pays de l'UE : Sur les domaines non couverts par le paquet routier⁴⁶, existe-t-il des spécificités d'accès aux professions du transport routier de marchandises et du transport routier de voyageurs ?

Oui pour les taxis/VTC et les transporteurs routiers

- Pour tous les pays : les nouveaux services ont-ils fait l'objet d'une réglementation spécifique ?

Face à la croissance rapide de ce phénomène, le gouvernement néerlandais souhaite profiter des opportunités économiques et d'innovation engendrées par ce secteur. L'Etat central s'est donc saisi de ce dossier sous l'angle législatif et réglementaire. Dans le programme intitulé « l'émergence des plateformes et de l'économie du partage » et suivant son approche libérale habituelle, il précise qu'il se passera de toute réglementation superflue. Il est en faveur d'une approche intégrée et pragmatique, privilégiant l'autorégulation et envisageant une évolution du cadre réglementaire général pour mieux l'adapter aux évolutions économiques liées au numérique (économie collaborative, internet des objets, big data...). Plus précisément, plusieurs instruments sont retenus par le ministre des Affaires économiques dans sa communication au Parlement du 18 décembre 2016 :

⁴⁶À savoir : les véhicules utilitaires légers utilisés pour le transport de marchandises, les véhicules de transport de personne de moins de 9 places, les VTC ou les taxis

- « l'autorégulation ». Dans ce cas de figure, il n'y a pas d'adoption de réglementation. Ce sont les règles du marché qui s'appliquent en respectant les principes de réputation, de transparence du prix et de qualité ;
- la « réglementation par objectifs » : elle se limite à fixer un objectif, sans préciser la manière dont cet objectif peut être réalisé. Cette approche permet à la réglementation de mieux résister aux changements futurs et évite ainsi de devoir la réviser constamment, notamment suite à des innovations techniques. Cette réglementation n'est possible que si l'objectif est identifiable et quantifiable ;
- le « droit de contester » (« right to challenge ») ou principe d'équivalence. D'après ce dispositif, une solution alternative et équivalente à celle prescrite par la réglementation est tout aussi acceptable que cette dernière. Cette réglementation est mise en oeuvre notamment dans le domaine de la construction aux Pays-Bas ;
- « l'expérimentation », qui permet des dérogations à la réglementation existante afin d'améliorer cette dernière ou de la préparer à l'avenir. Ce dispositif est aujourd'hui appliqué par exemple dans certaines écoles de bonne qualité qui peuvent innover en étant temporairement exemptées de certaines règles. Au terme d'une période, la réglementation est évaluée pour en connaître l'efficacité.

Pour terminer, la législation doit être claire, prévisible et neutre d'un point de vue technologique. En outre, ce corpus législatif et réglementaire est développé dans le respect du principe de concurrence loyale. L'ensemble de cet agenda s'inscrit par ailleurs dans l'agenda de simplification administrative et de réduction de charges administratives entamé par le gouvernement.

Enfin, les réflexions envisagées par le gouvernement peuvent être remises en question par le gouvernement et la coalition qui résulteront des élections législatives du 15 mars.

- Pour tous les pays : décrire les modalités de contrôle des nouveaux services par les pouvoirs publics en distinguant, si possible, les dispositions qui ont été introduites depuis moins de cinq ans.

Il n'existe pas de modalités de contrôle spécifiques. Afin de renforcer l'innovation et diminuer les charges administratives dans le secteur des taxis, la secrétaire d'Etat à l'Infrastructure et l'Environnement a proposé en janvier 2016 de supprimer ou de revoir un certain nombre d'exigences.

Ainsi, l'examen pour capacité professionnelle, qui fait actuellement partie du permis, serait supprimé, ainsi que l'exigence de la présence du permis dans le taxi. Les cartes tarifaires numériques seraient acceptées, les factures numériques auraient également valeur légale et le devoir de taximètre pourrait être supprimé en cas d'un accord fixe sur le prix, conclu par exemple au moyen d'une application.

Q4/- Environnement social des travailleurs

Aux Pays-Bas, c'est la loi intitulée DBA qui régleme les conditions de travail des autoentrepreneurs (ZZP) et qui les distingue du statut d'employé. Cette loi remplace depuis le 1er mai 2016 la loi VAR, qui était plus avantageuse pour le donneur d'ordre et qui a entraîné une énorme hausse d'autoentrepreneurs aux Pays-Bas. Les droits de l'autoentrepreneur devaient être davantage protégés. Toutefois, étant donné les préoccupations des entreprises face à l'impact de cette loi, le gouvernement a reporté son application à janvier 2018.

Sur le statut des chauffeurs d'Uber et suite à la décision du tribunal londonien d'octobre 2016 concluant que 40 000 chauffeurs Uber sont des employés et non des autoentrepreneurs, des avocats en droit du travail néerlandais spéculent actuellement sur l'impact d'une jurisprudence similaire aux Pays-Bas.

Q5/- Fiscalité du transport collaboratif⁴⁷

Le service des impôts fait une distinction entre activités entrepreneuriales et non entrepreneuriales:

- louer une voiture sans faire de bénéfices (avec paiement des frais uniquement) est une activité non imposable ;
- louer des voitures en tant qu'entrepreneur et faire de la publicité pour attirer des clients est une activité commerciale imposable (imposition sur le revenu ou sur les bénéfices d'une entreprise) ;
- lorsque l'on loue de temps en temps une voiture à quelqu'un, éventuellement par l'intermédiaire d'une application ou d'un site web, y compris dans le cas du « covoiturage », le régime suivant s'applique :
 - ✓ Si on utilise sa voiture essentiellement dans un but privé, et que l'on la loue parfois à côté, on ne paie pas d'impôts ;
 - ✓ si on utilise sa voiture essentiellement pour la louer et que l'on l'utilise parfois également dans un but privé, on ne paie pas d'impôts sur les bénéfices, mais il faut déclarer la valeur de la voiture en tant que capital, lequel sera imposable.

Dans la pratique, et selon les plateformes de covoiturage, le service des impôts prodigue une politique de tolérance prévoyant que les bénéfices jusqu'à 5000€ - 6000€ ne sont pas imposés (ce plafond semblerait s'appliquer également à Marktplaats, l'e-bay néerlandais).

⁴⁷https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/werk_en_inkomen/interneteconomie/auto-met-anderen-delen/een-auto-verhuren/autoverhuur-tegen-vergoeding-hoger-dan-kosten

Q6/- Responsabilité des parties prenantes

- Caractériser les principales modalités des relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client, travailleur) dans les services mis en place dans le pays.
- Lister les responsabilités afférentes aux acteurs (plateforme, client, travailleurs), notamment au regard du fonctionnement du marché (information des acteurs)

Cf. questions précédentes (notamment question 4). Aux Pays-Bas, le régime privilégié pour l'exploitation d'un service sur une plateforme est le statut d'autoentrepreneur, pour lequel des difficultés subsistent et qui est par ailleurs sujet à débat dans le cadre de la campagne électorale.

Le gouvernement néerlandais s'interroge sur le régime de responsabilité en cas de transaction infructueuse.

Q7/- Contentieux

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé la puissance publique et les nouveaux services coopératifs ainsi que les solutions mis en place ou les jugements rendus
- Fournir une liste des contentieux ayant opposé les nouveaux services coopératifs avec les services traditionnels ainsi que les modalités d'intervention publique, le cas échéant, pour régler le conflit.

Les contentieux existants aux Pays-Bas dans le domaine des transports réglementés sont similaires aux contentieux existants en France. Il concerne en particulier le transport de voyageurs par taxi, en particulier par le biais de la plateforme Uber. Le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement considère qu'Uber doit être soumis à la loi régulant les taxis.

Le premier type de contentieux porte sur la légalité de la prestation proposée par la plateforme collaborative. Les questions suivantes ont été soulevées:

- Quelle est la légalité des services collaboratifs de transport, et de leurs travailleurs, proposant un service équivalent aux secteurs traditionnels, sans pourtant être inscrit aux registres ?
- Quel est le niveau de protection des données personnelles des usagers du service ?
- Quel est le niveau de subordination ou d'indépendance entre la plateforme proposant le service et les chauffeurs ?

1) *Violation de la loi réglementant le transport des personnes*

La lutte contre les services illégaux de taxi est une priorité du ministère depuis 2012. L'entreprise Uber a été sanctionnée à plusieurs reprises pour avoir eu recours à des chauffeurs ne disposant pas d'une licence professionnelle.

a) Uberpop aux Pays-Bas

Le service a été lancé en février 2014. En 2015, suite à des contrôles de l'inspection routière (ILT), le service Uber a été condamné à payer un total de 450 000€ pour avoir utilisé l'app Uberpop. Uber a mis fin à ce service en novembre 2015. L'entreprise a fait un recours devant le juge. L'affaire n'a pas encore été jugée.

b) Uber Marktplaats

En novembre 2016, l'Inspection des transports a condamné Uber au paiement d'une amende s'élevant à 650 000 € pour avoir, via l'app Uber Marktplaats, mis en relation des chauffeurs amateurs avec des clients. Depuis le déploiement d'Uber aux Pays-Bas, 70 chauffeurs Uber ont été contrôlés en infraction avec la législation.

Atteinte aux données personnelles

L'entreprise Uber est poursuivie devant les tribunaux néerlandais. Un ancien collaborateur d'Uber l'a accusé en décembre 2016 de ne pas respecter la réglementation sur la protection des données personnelles.

Enfin, il est intéressant de noter également que du fait d'un régime fiscal néerlandais favorable aux entreprises, le siège d'Uber EMEA est implantée aux Pays-Bas. Dans de récentes condamnations en Grande-Bretagne et au Danemark, c'est donc l'entreprise néerlandaise qui est mise en cause.

Q8/- Références

- S'il en existe, fournir les principaux rapports (en langue anglaise ou dans les langues nationales) ou textes de référence émanant d'autorités publiques (parlements, agences d'Etat...) faisant des propositions d'accompagnement ou de régulation de l'économie collaborative.
- Étude commanditée par le Ministère des affaires économiques néerlandais à un consortium de centres de recherche TNO, ECORY et IVIR, intitulée « *digital platforms : an analytical framework for identifying and evaluating policy options* »

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2015Z25121&did=2015D50809

- Étude sur le covoiturage

<https://www.crow.nl/documents/kpvh-publicaties/going-dutch-a-new-moment-for-carsharing-in-the-net.aspx?ext=.pdf>

Commentaires éventuels :

Le développement de l'économie collaborative et de plateformes numériques entraîne un véritable changement du mode de consommation avec d'importantes retombées économiques. Le gouvernement néerlandais cherche à jouer son rôle de facilitateur et d'ensemblier (implication de toutes les parties prenantes et de tous les échelons territoriaux) pour favoriser l'innovation, dans le cadre du « polder model » éprouvé. Il a également un rôle d'accompagnateur de ce changement en proposant une législation souple et innovante lorsque cela est nécessaire.

ROYAUME-UNI

Éléments locaux de contexte

La croissance très importante de l'économie collaborative au Royaume-Uni est avant tout basée sur une implantation solide des géants américains. Uber compte désormais 40 000 chauffeurs au Royaume-Uni et près de 2 millions de clients se sont enregistrés dans la seule ville de Londres⁴⁸. Airbnb regroupe 40 000 logements listés au Royaume-Uni⁴⁹. Toutes ces entreprises, dont l'implantation au RU remonte à seulement quelques années, ont soit redéfini le marché (Airbnb) soit créé une nouvelle offre qu'elles dominent.

Elles profitent d'un volume important de citoyens et consommateurs connectés à la recherche d'alternatives innovantes. D'après l'association Nesta chargée de soutenir l'innovation, un quart des Britanniques participeraient à l'économie collaborative et 100 000 personnes auraient proposé leurs services via ces plateformes en 2014⁵⁰.

Ces entreprises profitent également d'un cadre réglementaire très souple. La législation britannique a en effet pour ambition de faire du pays un leader international du secteur attirant les entrepreneurs et les investisseurs. Plusieurs outils sont ainsi mis en œuvre. En premier lieu, une incitation à la coopération des assureurs pour mieux couvrir les acteurs du secteur a été lancée, répondant à une problématique majeure pour les VTC notamment. La fédération nationale des assureurs a publié un guide en ce sens. Une analyse indépendante a aussi donné naissance au rapport Woskow pour définir des mesures concrètes, auxquelles la réponse du gouvernement a été très favorable. On compte parmi ces mesures, la création de l'association Sharing Economy UK pour représenter les acteurs de ce secteur ainsi qu'une calculatrice en ligne pour rendre la question de la taxation plus compréhensible pour les particuliers.

Le gouvernement britannique souhaite profiter des opportunités économiques de ce secteur pour faire croître ses propres start-ups. PwC s'attend à ce que, d'ici 2025, les cinq sous-secteurs les plus porteurs (à savoir, le financement en peer-to-peer, le « recrutement » en ligne, la location de logements entre particuliers, le partage de voitures et le streaming musique/vidéo) croissent de 0.5 à 9 Md£ au Royaume-

⁴⁸ <https://www.judiciary.gov.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-employment-judgment-20161028-2.pdf>

⁴⁹ <http://www.techworld.com/startups/london-is-third-biggest-airbnb-city-in-world-uk-ireland-general-manager-james-mcclure-explains-why-3637003/>

⁵⁰ http://www.nesta.org.uk/sites/default/files/making_sense_of_the_uk_collaborative_economy_14.pdf, p.23

Uni, soit 4% d'un marché mondial estimé à 230 Md£ en 2025⁵¹. Parmi les succès britanniques figurent notamment la société Deliveroo de livraison de repas à domicile ou encore JustPark proposant des places de parking entre particuliers (cf. annexe 1 : Liste non exhaustive d'entreprises britanniques de l'économie collaborative).

Q1/ Définition de l'économie collaborative

- L'économie collaborative a-t-elle fait l'objet d'une définition dans un texte réglementaire ou législatif dans le pays étudié ?

Il n'existe pas, au Royaume-Uni, de définition réglementaire ou législative de l'économie collaborative. Toutefois, le terme « *sharing economy* » que nous traduirons par économie du partage est plus largement utilisé par les Britanniques, que celui de « *collaborative economy* ». Comme précisé par la Commission européenne, les deux notions sont souvent utilisées indifféremment, sans que les contours soient clairement définis⁵².

Debbie Wosskow, PDG de la start-up *Love Home Swap* s'est essayée à définir l'économie du partage dans un rapport de 2014, réalisé à la demande du ministre de la réforme de l'Etat, Matthew Hancock. Dans ce rapport, intitulé « *Unlocking the sharing economy, an independent review* », l'économie du partage est définie comme le partage de biens, de temps, de compétences entre individus par l'intermédiaire de plateformes Internet⁵³.

L'association SEUK (*Sharing Economy UK*), qui a vocation à rassembler les principaux acteurs du secteur, a également proposé la définition suivante : « L'économie de partage implique l'utilisation des technologies Internet afin de connecter les individus et les organisations pour faire un meilleur usage des biens, des compétences, des services, des capitaux et de l'espace, de l'accès partagé et réduire ainsi la nécessité d'une appropriation »⁵⁴.

Q2/- Contexte de développement :

- Fournir la liste des services pour lesquels au moins une offre collaborative de transport routier de marchandises ou de voyageurs a été mise en œuvre dans le pays.

⁵¹ <https://www.pwc.com/us/en/technology/publications/assets/pwc-consumer-intelligence-series-the-sharing-economy.pdf>

⁵² "The collaborative economy [...]. Sometimes also called "sharing economy", "peer-to-peer economy" or "demand economy", its contours are not precise"

⁵³ "The sharing economy is about sharing your possessions, time and skills with people through online peer-to-peer marketplaces"

⁵⁴ "The sharing economy involves using internet technologies to connect distributed groups of people and organisations to make better use of goods, skills, services, capital and spaces, sharing access and so reducing the need for ownership"

Catégorie de service	Service ayant été déployé, en cours de déploiement, ou ayant souhaité se déployer.	Par des particuliers	Par des professionnels
Livraison de fret	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par véhicule à traction humaine	/	Oui (Deliveroo)
	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par transport motorisé	/	Oui (UberEats)
	Livraison de proximité de colis, fret express par véhicule à traction humaine	Oui (Nimber)	Oui (Pedals, Shutl, Quipup, WeDeliverLocal)
	Livraison de proximité de colis, fret express par transport motorisé	Oui (Nimber)	Oui (Shutl, Quipup, WeDeliverLocal)
	Livraison de colis sur moyenne et longue distance	Oui (Nimber)	Oui
Service de déménagement	Services aux particuliers de déménagement, manutention	Oui (Movesomething)	Oui (Man with a Van, AnyVan)
	Services aux professionnels de déménagement, manutention	Non	Oui (AnyVan)
Location de véhicules	Location de courte durée de véhicules légers sans chauffeur	Oui (EasyCarclub, RenteCarlo)	/
	Location de véhicules légers avec chauffeurs pour du transport de personnes	/	/
Utilisation conjointe de véhicules	Covoiturage	Oui (LiftShare, GoCarShare, Blablacar)	/
	cocamionage	/	/
Services auxiliaires de transport	Bourse de fret	/	Oui
	Location de courte durée de place de parking	Oui (JustPark, Parkonmydrive, ParkCirca)	/

Q3/- Conditions d'exercice de la profession :

- Pays de l'UE : le pays émet-il des souhaits de faire évoluer la réglementation européenne pour accompagner ou encadrer le développement de l'économie collaborative ?

Le ministère de l'économie britannique a publié en juillet 2015 un « non-paper » sur l'économie du partage. Dans ce « non-paper », le Royaume-Uni insiste sur la nécessité d'adopter un cadre réglementaire européen propice au développement de ce secteur. Il invite l'UE à adopter une réglementation qui « protège la concurrence sans nuire à l'innovation ».

Ce « non-paper » présente trois recommandations pour faire évoluer la réglementation européenne :

1. Soutenir la concurrence.
2. Faciliter la compréhension de la réglementation européenne par les entreprises de l'économie du partage et la manière de s'y conformer.
3. Encourager l'innovation et la croissance de ce secteur.

Source : *Department for Business, Innovation & Skills, [UK non-paper on the sharing economy](#), July 2015*

- Pays de l'UE : Sur les domaines non couverts par le paquet routier⁵⁵, existe-t-il des spécificités d'accès aux professions du transport routier de marchandises et du transport routier de voyageurs ?



VTC et taxis

Définition :

Il existe au Royaume-Uni deux catégories de « taxis » :

- les « taxis » (appelés « *hackney carriages* » dans la législation et communément appelés « *Black cabs* » à Londres), autorisés à accueillir des clients après qu'ils les aient sollicités en pleine rue, à une station de taxi ou par téléphone dans le cadre d'une réservation. On en compte 23 000 au total dans le Grand Londres.
- les « véhicules privés loués » équivalents des VTCs (*Private Hire Vehicles – PHV* appelés aussi *Minicabs*), dont les courses ne sont permises que dans le cadre d'une réservation (par téléphone, en agence, etc.)

⁵⁵ A savoir : les véhicules utilitaires légers utilisés pour le transport de marchandises, les véhicules de transport de personne de moins de 9 places, les VTC ou les taxis

et qui dépendent d'un opérateur obligatoirement titulaire d'une licence. Le nombre de conducteurs de "minicabs" est passé de 59 000 en 2009-10 à plus de 95 000 aujourd'hui.

Cadre réglementaire :

- Taxis « Black cabs » : la législation s'appliquant aux taxis date du 19^{ème} siècle mais l'octroi des licences découle du [London Cab Order](#) de 1934. Ce secteur relève de l'agence publique *Transport for London* (TfL), en charge de renouveler annuellement les licences. *Transport for London* gère tous les modes de transports à Londres y compris taxis et VTCs.

Les black cabs doivent satisfaire des "*fitness conditions*" : longueur maximum de 5 mètre, sol plat, séparation entre le conducteur et le passager, un espace de virage de 7.62m. Tous les nouveaux taxis doivent être accessibles aux personnes handicapées. A Londres, une grande majorité des conducteurs de taxis ont le statut d'auto-entrepreneurs et sont propriétaires de leur véhicule.

Il existe deux types de licences pour les conducteurs de taxis :

- « *All licence London* » (Green badge) permettant de circuler dans le Grand Londres et d'effectuer des trajets jusqu'à Heathrow
- « *Surburban London* » (Yellow badge) permettant aux taxis d'exercer leur activité dans certaines zones périphériques de Londres (sur 16 existantes)
- Véhicules privés « Minicabs » : ils relèvent également de *TfL* qui attribue les licences. Chaque conducteur doit être affilié à un opérateur également titulaire d'une licence. Les propriétaires de tels véhicules ont l'obligation de posséder une licence pour leur véhicule (*PHV vehicle licence*).

Le cas Uber

A l'instar de la France, Uber est devenu un sujet sensible au Royaume-Uni créant un [conflit latent](#) entre les taxis et Uber. En septembre 2015, l'agence *Transport for London* (TfL) qui gère les taxis et VTCs a lancé une [consultation](#) (25 questions) sur l'opportunité de réglementer l'activité des VTCs / Minicabs de façon générale, et Uber en particulier. Si la consultation a reçu 16 000 participations, elle a été largement dépassée par les 200 000 signatures de la [pétition](#) lancée par Uber pour éviter que cette réglementation n'aboutisse. S'en est suivie une discussion entre *TfL* et les entreprises concernées (dont Uber). En janvier 2016, TfL a finalement adopté 6 mesures mais a reculé sur les 4 propositions les plus controversées qui visaient Uber (cf. tableau récapitulatif ci-dessous).

La nouvelle réglementation en vigueur est disponible sur le [site](#) de TfL.

Suite à un recours juridique introduit par Uber en août 2016, TfL a repoussé de six mois la mise en place d'un test de connaissance de l'anglais pour les conducteurs de VTC à septembre 2017. Une nouvelle action judiciaire devrait être introduite par Uber et plusieurs syndicats qui mettent en avant une rupture d'égalité pour les chauffeurs étrangers. Le 3 mars 2017, la Cour Suprême a rejeté les arguments d'Uber confirmant la légalité de l'introduction d'un test d'anglais pour les conducteurs. Selon Uber, 33 000 chauffeurs (sur un total de 110 000) pourraient être évincés en raison de ce test. Ce revers vient

s'ajouter à celui d'octobre 2016 lorsqu'un tribunal anglais s'était prononcé en faveur de deux chauffeurs Uber qui réclamaient le statut de « salarié » leur donnant droit au paiement du salaire minimum (« *minimum wage* ») et aux congés payés.

Mesures adoptées en janvier 2016 et touchant Uber

- Test de connaissance de l'anglais et des cartes topographiques pour les conducteurs (application reportée de 6 mois cf. ci-dessus)
- Obligation pour les conducteurs de communiquer avant le trajet leurs coordonnées personnelles ainsi que des détails sur le véhicule utilisé
- Obligation pour les VTCs de fournir en avance aux clients une estimation du prix de la course (Uber applique déjà cela)
- Obligation de mise en place d'une ligne fixe permettant aux clients de pouvoir joindre une personne de l'entreprise en cas de problème avec la course
- Obligation pour les entreprises de VTCs de tenir un registre des conducteurs et des véhicules permettant une localisation en temps réel
- Adoption de polices d'assurance plus protectrices en matière de recrutement et bénéfices

Les 4 mesures abandonnées et qui visaient Uber :

- Respect d'un délai minimum de 5 minutes entre la réservation et le début du trajet
- Proposer aux clients la possibilité de réserver 7 jours en avance
- Interdiction d'afficher sur une application les véhicules immédiatement disponibles
- Obligation d'enregistrement des conducteurs auprès d'une seule entreprise

Transports routiers de marchandises

Le paquet routier a été transposé en droit anglais en 2011 via les « [*Road Transport Operator Regulations 2011*](#) » qui sont entrés en vigueur le 4 décembre 2011 et viennent remplacer le « [*Good Vehicle \(Licensing of Operators\) Act 1995*](#) ». Le Ministère des Transports britannique (*Department for Transport*) a publié un [guide](#) à destination des transporteurs routiers de marchandises.

Contrairement à la France, une extension des conditions d'accès aux véhicules de moins de 3,5 tonnes n'a pas été retenue par le gouvernement britannique.

- Pour tous les pays : les nouveaux services ont-ils fait l'objet d'une réglementation spécifique ?

Uber (voir ci-dessus)

Q4/- Environnement social des travailleurs

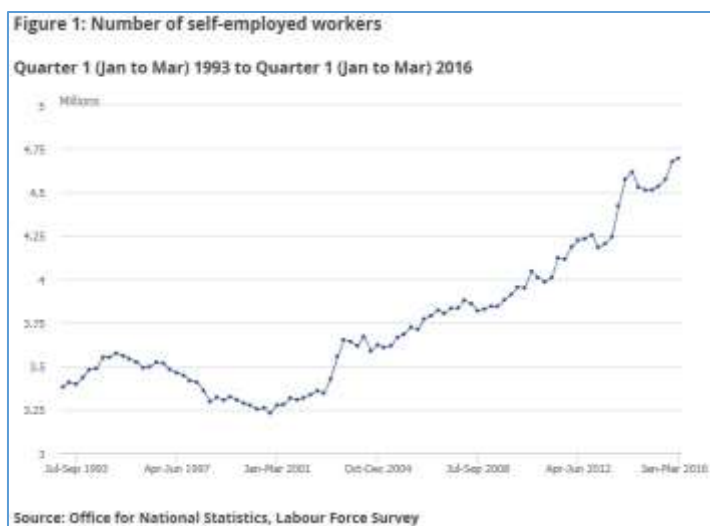
- Décrire les conditions d'exercice des travailleurs de l'économie collaborative (salariés ou indépendants)

Tout comme en France, les frontières concernant le statut des travailleurs de l'économie collaborative restent à clarifier. De manière quasi systématique, les plateformes choisissent de ne pas salarier les travailleurs qui adoptent donc le statut de travailleur indépendant (« *self employed* »).

Selon les chiffres de l'ONS (*Office for national statistics*) pour 2015, 4,6 millions de personnes sont « *self-employed* » (travailleurs indépendants) au Royaume-Uni. C'est le pourcentage le plus élevé des 40 dernières années. Entre janvier 2008 et juin 2014, le nombre de « *self employed* » a augmenté de 732 000 passant ainsi de 13% à 15% du total. Sur la même

période l'emploi total a augmenté de 1,1 million, les travailleurs indépendants représentent donc 66,5% de cette augmentation.

Cette question a fait l'objet d'une importante couverture médiatique au Royaume-Uni depuis fin 2016. En février 2017, la Cour d'appel britannique a notamment donné raison à un travailleur de *Pimlico Plumbers*, entreprise britannique de plombiers indépendants qui demandait une requalification de son



statut. D'après cette décision, les plombiers de *Pimlico Plumbers* sont qualifiés à tort de travailleur indépendant (*self employed*) alors qu'ils devraient pouvoir bénéficier de l'ensemble des droits associés au statut d'employé, tels que le salaire minimum, les congés payés ou encore les droits syndicaux.

C'est la première fois qu'une juridiction aussi élevée rend une telle décision. Elle pourrait ainsi avoir des conséquences dans l'ensemble de l'économie collaborative, soumise au Royaume-Uni à une forte actualité juridique (cf. procès Uber).

Pour clarifier notamment le statut des personnes qui utilisent ces plateformes, le gouvernement a demandé à Mathew Taylor, directeur du think tank *the Royal Society for the Arts* de conduire une étude en s'entourant d'experts du domaine. Les conclusions de cette étude devraient être remises au printemps 2017.

Pour en savoir plus : [The Independent Review of Employment Practices in the Modern Economy.](#)

- Les nouveaux modes issus de l'économie collaborative s'inscrivent-ils dans le cadre de règles sociales existantes ? Si oui, lesquelles ?

Le degré de protection des personnes travaillant au Royaume-Uni est déterminé en fonction du statut : *employee*, *worker* ou *self employed*. Le tableau ci-dessous récapitule les droits conférés à chaque catégorie de travailleurs. Les droits conférés aux travailleurs de l'économie collaborative sont définis en fonction du type de contrat qui lie l'offreur de service à la plateforme. A noter qu'en cas de litige, le statut est déterminé, sous le contrôle du juge, par la réalité de la relation de travail et non par les termes du contrat.

Droits conférés à l'individu	« Employee »	« Worker »	« Self-employed »
Salaire minimum	✓	✓	
Congés annuels	✓	✓	
Temps de pause au travail	✓		
Congés maternité / paternité / adoption	✓		
Egalité de traitement entre travailleur à temps partiel et travailleur à temps plein	✓	✓	
Egalité de traitement entre un travailleur sous CDD et un travailleur sous CDI	✓		
Travail flexible	✓		
Protection contre la discrimination au travail	✓	✓	✓
Périodes minimales de préavis	✓		
Consultation en cas de licenciement collectif	✓		
Protection contre le licenciement abusif	✓		

À noter que beaucoup de personnes qui offrent des services par le biais des plateformes collaboratives ont recours au contrat zéro heure, ce qui signifie qu'elles n'ont aucune obligation quant au nombre

d'heures à effectuer et qu'elles sont libres de refuser des heures supplémentaires si elles le souhaitent. Symétriquement l'employeur, n'a aucune obligation de fournir un nombre minimum d'heures de travail. Les personnes travaillant sur cette base peuvent être considérées comme « *employees* », « *workers* » ou « *self employed* ».

Quantifiés pour la première fois par l'ONS (*Office for National Statistics*) en 2013, on recensait 1,4 millions contrat zéro heure en janvier-février 2014 et 1,8 millions sur la période octobre-décembre 2014. Une enquête de l'ONS publiée en février 2015²² évalue à 697 000 personnes (2,3% des actifs), pour lesquelles ce type de contrat est la source principale de revenus.

Le *Small Business, Enterprise and Employment Act* 2015, adopté avant les élections de mai 2015, est venu encadrer le régime de ces contrats qui sont maintenant définis par la loi :

Il s'agit de contrats de travail en vertu desquels « le salarié n'a pas de garantie en terme d'heures travaillées mais doit se rendre disponible pour son employeur si nécessaire ». Les contrats zéro heure s'entendent de tout contrat de travail ou autre contrat d'embauche pour lequel :

- l'engagement d'exécuter un travail ou un service est un engagement « sous réserve » - que l'employeur fournisse ce travail à l'employé.
- il n'existe aucune certitude sur le point de savoir si oui ou non ce travail sera fourni par l'employeur.

Les contrats zéro heure sont utiles dans les secteurs où les demandes de travail sont irrégulières ou si il n'y a pas une demande constante de personnel et fournissent un niveau de flexibilité pour l'individu.

Le texte prévoit l'inopposabilité, à compter du 26 mai 2015, des clauses d'exclusivité qui empêchaient le travailleur de travailler dans le cadre d'un autre contrat ou tout autre arrangement, ou limitaient son droit à l'accord de l'employeur. Toutefois, en l'absence de mesures coercitives, plusieurs avocats en droit du travail se sont exprimés publiquement sur le manque d'efficacité réelle d'une mesure jugée « édentée », déclaration soutenue par le syndicat *Unite* (plus de 1,4 millions de membres, le plus « gros » des syndicats britanniques).

Le Gouvernement a publié en octobre 2015 un guide à destination des employeurs pour l'utilisation des contrats zéro heure⁵⁶.

- A-t-il été nécessaire de mettre en œuvre un dispositif social spécifique pour encadrer les activités de l'économie collaborative ? Si oui, lequel ?

Aucun dispositif social spécifique n'a été mis en place. Le rapport « *Unlocking the sharing economy, an independent review* », recommandait en particulier une clarification du statut des personnes qui utilisent ces plateformes collaboratives pour trouver du travail. Une consultation lancée par le Gouvernement de coalition en octobre 2014, visait précisément à établir un état des lieux relatif à la

⁵⁶ <https://www.gov.uk/government/publications/zero-hours-contracts-guidance-for-employers/zero-hours-contracts-guidance-for-employers>

complexité des statuts et à faire émerger des pistes de simplification pour assurer davantage de sécurité aux entreprises et aux individus. Cependant, cette initiative du précédent gouvernement n'a été suivie d'aucun effet.

Dans son rapport de 2014, Debbie Wosskow proposait également de garantir le « *Living wage* » (défini en fonction du coût de la vie par la « *Living Wage Foundation* », association de lutte contre la pauvreté) aux travailleurs qui utilisent ces plateformes et que cette mesure soit intégrée dans le label des entreprises de l'économie du partage. Le Gouvernement, dans sa réponse, a simplement rappelé qu'il soutenait l'idée d'un « *Living Wage* », mais sur la base du volontariat (décision individuelle revenant à chaque entreprise).

Q5/- Fiscalité du transport collaboratif

- Présenter brièvement les régimes d'impositions applicables au transport collaboratif, en distinguant les dispositions qui ont été spécifiquement introduites pour l'économie collaborative.
- Fournir les seuils à partir desquels une activité est considérée comme lucrative et ne peut plus être considérée comme fondée sur un partage de frais.

Les personnes travaillant dans le secteur du transport collaboratif adoptent généralement le statut de travailleur indépendant (*self-employed*).

Elles doivent donc s'enregistrer auprès de l'administration fiscale

britannique (HMRC) et sont soumises à l'impôt sur le revenu et au paiement des cotisations sociales (*National Insurance*).

Self-employed National Insurance contribution rates 2016-17		
Annual Profits (£ a year) ²⁰	Class 2 (£ a week) ²¹	Class 4 (%)
Below £5,965 (SPT) ²²	0.00	0
£5,965 to £8,060 (LPL)	2.80	0
£8,060 to £43,000 (UPL)	2.80	9
Above £43,000	2.80	2

À noter que lors du budget de mars 2016, le gouvernement britannique a annoncé qu'il introduirait d'ici avril 2017 deux nouvelles franchises fiscales pour les micro-entrepreneurs de l'économie collaborative – l'une concernant la vente et la fourniture de biens et services, l'autre concernant les revenus de la propriété. En deçà du seuil de 1000£, les revenus de ces derniers ne seront pas imposables.

Extrait Budget Mars 2016

The rapid growth of the digital and sharing economy means it is becoming easier for more and more people to become 'micro-entrepreneurs'. However, for those making only small amounts of income from trading or property, the current tax rules can seem daunting or complex. To help make the tax position more certain and simple for these individuals, from April 2017 the Budget introduces two new £1,000 allowances for property and trading income. Individuals with property income or trading income below the level of allowance will no longer need to declare or pay tax on that income. Those with relevant incomes above £1,000 can benefit by simply deducting the allowance instead of calculating their exact expenses.

- Traitement fiscal du partage des frais de covoiturage au Royaume-Uni
- Trajets occasionnels : Le covoiturage consiste en un partage de frais, la participation aux frais versée par les passagers ne doit donc pas dépasser les coûts réels du trajet (essence, péages, usure du véhicule, etc.). En l'absence de profit, le remboursement des frais perçus par le conducteur ne sont pas imposables au Royaume-Uni⁵⁷.

Q6/ Responsabilité des parties prenantes

- Caractériser les principales modalités des relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client, travailleur) dans les services mis en place dans le pays.

Comme en France, les relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client, travailleur) dépendent largement du rôle que joue la plateforme dans la transaction. La plateforme peut n'avoir qu'un rôle d'intermédiation ou intervenir directement dans la relation contractuelle entre l'offreur et le demandeur.

- Lister les responsabilités afférentes aux acteurs (plateforme, client, travailleurs), notamment au regard du fonctionnement du marché (information des acteurs)

Il n'y a pas d'obligation au Royaume Uni pour les plateformes d'informer leurs clients de leurs obligations fiscales. Elles n'ont pas non plus à ce stade (ni prévu) d'obligation comme par exemple transmettre à leur clients un récapitulatif annuel des encaissements qu'ils auraient réalisés via la plateforme en question.

⁵⁷ <https://www.gov.uk/income-from-selling-services-online/> "You usually don't pay Income Tax on anything you do where you just cover your costs, eg car pooling"

Q7/- Contentieux

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé la puissance publique et les nouveaux services coopératifs ainsi que les solutions mis en place ou les jugements rendus
- Fournir une liste des contentieux ayant opposé les nouveaux services coopératifs avec les services traditionnels ainsi que les modalités d'intervention publique, le cas échéant, pour régler le conflit.

Les contentieux relatifs à l'introduction de services collaboratifs de transport de voyageurs et de marchandises sont de deux natures. Le premier type de contentieux porte sur la qualité des relations contractuelles entre la plateforme et le travailleur (requalification du statut et accès à un ensemble de droits – *cf partie A du tableau ci-dessous*). Le deuxième type de contentieux porte sur la légalité de la prestation proposée par la plateforme collaborative (réglementation du droit d'entrée dans la profession et concurrence avec les services traditionnels – *cf partie B du tableau ci-dessous*).

Contentieux		Juridiction
<i>A. Contentieux sur la qualité des relations contractuelles entre la plateforme et le travailleur</i>		
28 octobre 2016	<u>Mr Y Aslam, Mr J Farrar and Others -V- Uber</u> La juridiction spécialisée en matière de litiges du travail de Londres va dans le sens des chauffeurs d'Uber qui demandaient une requalification de leur statut ouvrant l'accès à un ensemble de droits dont le bénéfice du salaire minimum (<i>National Living Wage</i>). Les chauffeurs estimaient qu'ils étaient qualifiés à tort de <i>self-employed</i>. De son côté, Uber affirmait ne pas être une compagnie de transport mais simplement une entreprise mettant en relation des chauffeurs et des clients. La bataille juridique porte également sur le terrain du salaire horaire qui serait nettement en dessous du salaire minimum. La décision, encore préliminaire, pourrait conduire à modifier le statut des 40 000 chauffeurs Uber au Royaume-Uni. Elle est également susceptible avoir des répercussions importantes dans l'ensemble de la <i>gig economy</i>. Uber a fait appel du jugement.	<i>Employment Tribunal</i>

6 janvier 2016	<u>Ms Dewhurst –v- CitySprintUK Ltd</u> Le 6 janvier 2016, la juridiction spécialisée en matière de litiges du travail pour le centre de Londres a donné raison à une coursière à vélo qui poursuivait en justice la compagnie CitySprint pour avoir refusé de lui payer deux jours de congés payés. Derrière cette question se posait la question du statut des coursiers et des droits associés.	Central London Employment Tribunal
<i>B. Contentieux sur la légalité de la prestation proposée par la plateforme collaborative</i>		
3 mars 2017	Transport for London - v- Uber Le 3 mars 2017, la Cour Suprême a donné raison à <i>Transport for London</i>, l'entité publique gestionnaire des transports qui souhaite introduire un test d'anglais pour les chauffeurs d'Uber. Selon Uber, 33 000 chauffeurs (sur un total de 110 000) pourraient être évincés en raison de ce test.	High Court of Justice
16 octobre 2015	<u>Transport for London -v- Uber London</u> Le 16 octobre, la Cour Suprême a donné tort à <i>Transport for London</i> qui, sous la pression des chauffeurs de taxi, soutenait que l'application Uber fonctionnait comme un taximètre, appareil exclusivement réservé aux conducteurs de <i>black cabs</i>. Pour avoir le droit d'utiliser un taximètre, les chauffeurs de <i>black cabs</i> doivent payés une taxe et suivre une formation spécifique.	High Court of Justice

Q8/- Références

- S'il en existe, fournir les principaux rapports (en langue anglaise ou dans les langues nationales) ou textes de référence émanant d'autorités publiques (parlements, agences d'Etat...) faisant des propositions d'accompagnement ou de régulation de l'économie collaborative.
- Office of Tax Simplification, [The 'Gig' economy](#), November 2016
- Department for Business, Innovation & Skills, [UK non-paper on the sharing economy](#), July 2015
- Department for Business, Innovation and Skills, [Independent Review of the sharing economy: Government response](#), March 2015
- Debbie Wosskow, [Unlocking the Sharing Economy – An independent Review](#), November 2014
- Nesta, [Making sense of the UK Collaborative Economy](#), September 2014

ANNEXE 1 : Liste non exhaustive d'entreprises britanniques de l'économie collaborative

Secteur	Noms de l'entreprise
<i>A. Transport routier de voyageurs et de marchandises</i>	
▪ Car sharing networks	▪ EasyCarClub
▪ Car sharing networks	▪ Rentecarlo
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Nimber
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Shutl
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ StreetTeam
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Swishd
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Pedals
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Jinn
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Quiquip
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Henschmanapp
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Deliveroo
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ DineIn
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ CityPantry
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ ValkFleet
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ DeliveryCube
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Hubhub
▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Beelivery

▪ Crowdsourced delivery networks	▪ Meals
▪ Long-distance ride sharing	▪ Liftshare
▪ Long-distance ride sharing	▪ GoCarshare
▪ Other transportation asset sharing (parking, boats, etc.)	▪ JustPark
▪ Other transportation asset sharing (parking, boats, etc.)	▪ Parkonmy drive
▪ Ride sharing services	▪ Haxi
<i>B. Autres</i>	
▪ Crowdfunding	▪ Investingzone
▪ Crowdfunding	▪ CrowdPatch
▪ Crowdfunding	▪ Syndicateroom
▪ Crowdfunding	▪ Angels Den
▪ Crowdfunding	▪ Emerging Crowd
▪ Crowdfunding	▪ Trillion Fund
▪ Crowdfunding	▪ Seedrs
▪ Crowdfunding	▪ Seedups
▪ Crowdfunding	▪ Emerging Crowd
▪ Crowdfunding	▪ CrowdCube
▪ Crowdfunding	▪ Unbound
▪ Crowdfunding	▪ Abundance Incestment
▪ Crowdfunding	▪ Bloom
▪ Crowdfunding	▪ BNKTOTHEFUTURE
▪ Crowdfunding	▪ Crowdforangels
▪ Crowdfunding	▪ Crowdfunder
▪ Crowdfunding	▪ Gamcrowd
▪ Crowdfunding	▪ FundingEmpire
▪ Crowdfunding	▪ Microgenius
▪ Crowdfunding	▪ Mayfair&Morgan
▪ Crowdfunding	▪ Venturefounders
▪ Crowdfunding	▪ Money&co
▪ Freelancer marketplaces	▪ Peopleperhour
▪ Freelancer marketplaces	▪ FiveSquid
▪ Freelancer marketplaces	▪ Babelverse
▪ Freelancer marketplaces	▪ Voices
▪ Home-swapping platforms	▪ LoveHomeSwap
▪ Lending Platforms	▪ FundingCircle
▪ Lending Platforms	▪ Thincats
▪ Lending Platforms	▪ Folk2Folk

▪ Lending Platforms	▪ AssetzCapital
▪ Lending Platforms	▪ FundingKnight
▪ Lending Platforms	▪ Rebuilding Society
▪ Lending Platforms	▪ Ablrate
▪ Lending Platforms	▪ Proplend
▪ Lending Platforms	▪ Saving Stream
▪ Lending Platforms	▪ Archover
▪ Lending Platforms	▪ Fireflock
▪ Lending Platforms	▪ lendingcrowd
▪ Lending Platforms	▪ Realfunds
▪ Lending Platforms	▪ Zopa
▪ Lending Platforms	▪ RateSetter
▪ Lending Platforms	▪ Lending Works
▪ Lending Platforms	▪ Unbolted
▪ Lending Platforms	▪ Wellesley & Co.
▪ Lending Platforms	▪ Landbay
▪ Lending Platforms	▪ Lendinvest
▪ Lending Platforms	▪ Cofunder
▪ On-demand household chores	▪ TaskPandas
▪ On-demand household chores	▪ Echo
▪ On-demand household chores	▪ Favourful
▪ On-demand household chores	▪ Care.com
▪ On-demand household chores	▪ ZipJet
▪ On-demand household chores	▪ Washbox (now Laundrapp)
▪ On-demand household chores	▪ Laundrapp
▪ On-demand household chores	▪ Spyn
▪ On-demand household chores	▪ Tusted housitters
▪ On-demand household chores	▪ Hassle
▪ On-demand household chores	▪ Urban Massage
▪ On-demand household chores	▪ Housekeep
▪ On-demand household chores	▪ Wahanda
▪ On-demand household chores	▪ Bizzby
▪ On-demand household chores	▪ IHatelroning
▪ On-demand household chores	▪ LaundryRepublic
▪ Vacation rental platforms	▪ OneFineStay

SUÈDE

Les réponses à ces questions ont été obtenues à la suite d'échanges avec Skatteverket (Agence suédoise des impôts), le département de la consommation du Ministère des finances et le département pour le droit du travail et l'environnement du travail du Ministère de l'emploi.

Selon nos interlocuteurs, la Suède n'aurait à ce jour pris aucune mesure réglementaire spécifique en matière d'économie collaborative dans le secteur des transports. De manière générale, la Suède adopte souvent une attitude « attentiste » lorsqu'il s'agit d'introduire de nouvelles réglementations dédiées, de crainte que celles-ci ne surchargent le cadre réglementaire existant et n'entravent l'innovation et le développement de nouvelles activités. Par ailleurs, nos interlocuteurs nous indiquent que le phénomène de l'économie collaborative dans le secteur des transports reste aujourd'hui moins développé que dans d'autres pays européens. Cependant, un certain nombre d'études sont actuellement en cours ou ont déjà été remises au gouvernement sur l'économie collaborative dont le principal objectif est de mieux appréhender le sujet et éventuellement de proposer une possible évolution de la réglementation suédoise actuelle si nécessaire.

Q1/ Définition de l'économie collaborative

L'économie collaborative a-t-elle fait l'objet d'une définition dans un texte réglementaire ou législatif dans le pays étudié ?

La Suède ne dispose pas, à l'heure actuelle, d'une définition législative ou réglementaire de l'économie collaborative. Cependant, la définition suivante est utilisée dans les rapports rédigés par Skatteverket, (Agence suédoise de l'impôt)⁵⁸, consultés par ce poste :

« Le terme « économie collaborative » désigne la vente, la location, l'échange, la copropriété ou le co-usage d'un actif sous utilisé, principalement par le biais d'une plateforme numérique autour de laquelle se greffent le propriétaire de la plateforme, l'offreur et le client. L'économie collaborative peut également consister en une offre de services. »⁵⁹ (traduction libre)

⁵⁸ Dont : Kartläggning och analys av delningsekonomis påverkan på skattesystemet, delrapport (2016-03-15), Rebecca Filis (Skatteverket)
<https://www.skatteverket.se/download/18.361dc8c15312eff6fd40c7/1460641381846/Kartl%C3%A4ggnings+och+analys+av+delningsekonomis+p%C3%A5verkan+p%C3%A5skattesystemet%2C+delrapport.pdf>

⁵⁹ « Med delningsekonomin menar man de transaktioner där underutnyttjade tillgångar säljs, hyrs ut, byts, samägs eller samnyttjas, huvudsakligen via en digital marknadsplats som inbegriper en tillhandahållare, utförare och en konsument. Det kan även handla om erbjudanden av tjänster »

Q2/- Contexte de développement :

- Fournir la liste des services pour lesquels au moins une offre collaborative de transport routier de marchandises ou de voyageurs a été mise en œuvre dans le pays.

Ce tableau a été rempli par le SER de Stockholm et relu par un de nos interlocuteurs au sein du Ministère de l'Entreprise, responsable des questions transports. Son contenu donne une première vue d'ensemble de l'économie collaborative dans le secteur des transports sans toutefois prétendre être entièrement exhaustif.

Catégorie de service	Service ayant été déployé, en cours de déploiement, ou ayant souhaité se déployer.	Par des particuliers	Par des professionnels
Livraison de fret	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par véhicule à traction humaine	Oui (Foodora, Uber Eat)	Oui (Mathem)
	Livraison de proximité de produits alimentaires ou périssables par transport motorisé		Oui (Mathem)
	Livraison de proximité de colis, fret express par véhicule à traction humaine		Oui (Ryska posten)
	Livraison de proximité de colis, fret express par transport motorisé		Oui (Bring, DHL, PostNord)
	Livraison de colis sur moyenne et longue distance		Oui (Bring, DHL, PostNord)
Service de déménagement	Services aux particuliers de déménagement, manutention		Oui
	Services aux professionnels de déménagement, manutention		Oui
Location de véhicules	Location de courte durée de véhicules légers sans chauffeur	Oui (GoMore, SnappCar)	Oui (Hertz, Europcar)
	Location de véhicules légers avec chauffeurs pour du transport de personnes	Oui (Uber)	Oui (Taxi)
Utilisation conjointe de véhicules	Covoiturage	Oui (samakning.se; skjutsgruppen)	Oui (Sunfleet)

Q3/- Conditions d'exercice de la profession :

- Pays de l'UE : le pays émet-il des souhaits de faire évoluer la réglementation européenne pour accompagner ou encadrer le développement de l'économie collaborative ?

Selon nos interlocuteurs, il n'existerait, à l'heure actuelle, aucune démarche de la part des autorités suédoises en faveur d'une évolution de la réglementation européenne sur le sujet de l'économie collaborative.

- Pays de l'UE : Sur les domaines non couverts par le paquet routier⁶⁰, existe-t-il des spécificités d'accès aux professions du transport routier de marchandises et du transport routier de voyageurs ?

Comme en France, le transport routier de marchandises (*Yrkestrafiklagen (2012:210)*), le transport public de voyageurs (*Lag (2010:1065) om kollektivtrafik*) et la profession de taxi (*Taxitrafiklagen (2012:2011)*) sont réglementés en Suède.

La nouvelle loi sur la profession de transporteur routier (*Yrkestrafiklagen (2012:210)*), qui a transposé dans le droit suédois le « Paquet Routier » qui définit les conditions d'accès à la profession dans l'ensemble des pays européens en 2012 (règlements CE 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009), prévoit, comme en France, une extension des conditions d'accès aux véhicules de moins de 3,5 tonnes (Chapitre 1, paragraphe 3, *Yrkestrafiklagen (2012:210)*). Pour rappel, la réglementation du « Paquet Routier » ne concerne que les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

La loi réglementant le transport public de voyageurs (*Lag (2010:1065) om kollektivtrafik*) a été adoptée par le Parlement suédois en 2010 et est entrée en vigueur au 1er janvier 2012. Elle ne concerne que le transport public de voyageurs sur route et sur rail (trains, trams et métros). Depuis le 1^{er} août 2012, la loi qui recouvre également le transport public de voyageur maritime.

Par ailleurs, le marché des taxis est complètement libéralisé en Suède depuis 1990. L'usage du taximètre est obligatoire pour les taxis, sauf pour certaines catégories comme les visites officielles et le transport scolaire. Les chauffeurs de taxi doivent par ailleurs avoir une autorisation d'opérer leur activité (*taxitrafiktillstånd*, sans durée de validité sauf cas particulier) ainsi qu'une « carte taxi » (*taxilegitimation*) avec l'identité du chauffeur. La fixation du prix kilométrique est libre, mais chaque taxi doit cependant afficher un autocollant visible à l'extérieur du véhicule, afin que les prix soient connus des clients. Depuis le 1^{er} janvier 2015 et afin de renforcer la transparence pour les clients, les chauffeurs de taxi sont désormais obligés d'informer leur client sur le prix de la course si celui-ci est estimé à plus

⁶⁰ A savoir : les véhicules utilitaires légers utilisés pour le transport de marchandises, les véhicules de transport de personne de moins de 9 places, les VTC ou les taxis

de 500 SEK (soit environ 53 €). Les VTC ne disposent pas, à ce jour, de statut distinct et sont considérés en Suède comme des taxis.

- Pour tous les pays : les nouveaux services ont-ils fait l'objet d'une réglementation spécifique ?

Selon nos interlocuteurs, aucune législation spécifique n'existe à l'heure actuelle en Suède pour les nouveaux services proposés par le biais de l'économie collaborative.

Q4/- Environnement social des travailleurs

- Décrire les conditions d'exercice des travailleurs de l'économie collaborative (salariés ou indépendants)
- Les nouveaux modes issus de l'économie collaborative s'inscrivent-ils dans le cadre de règles sociales existantes ? Si oui, lesquelles ?
- A-t-il été nécessaire de mettre en œuvre un dispositif social spécifique pour encadrer les activités de l'économie collaborative ? Si oui, lequel ?

Selon le Ministère du Marché du Travail, les conditions d'exercice des travailleurs de l'économie collaborative restent aujourd'hui encore floues et sont définies au cas par cas en fonction du type de contrat qui lie l'offreur de service à la plateforme. L'économie collaborative rend l'identification des frontières entre employés et employeurs plus complexe. Il arrive, en particulier, que des personnes travaillent pour le compte de plateformes dans des conditions proches du salariat sans pour autant être salariées ou qu'elles disposent d'un statut d'autoentrepreneur.

Les nouveaux modes issus de l'économie collaborative s'inscrivent cependant, à l'heure actuelle, dans le cadre des règles sociales existantes. Le modèle suédois « classique » prévaut : le fonctionnement du marché du travail repose sur une division des rôles entre l'Etat suédois et les partenaires sociaux. L'Etat se borne à fixer un cadre réglementaire stable et instaurer des conditions favorables à la création d'emplois, tandis que les organisations patronales et les syndicats au niveau central (niveau de branche et non pas interbranche comme dans certains autres pays) ou local (niveau entreprise) négocient des accords sur lesquels les conventions collectives reposent. En Suède, une convention collective signée par une entreprise couvre l'intégralité des salariés, qu'ils soient syndiqués ou non. Tous les employés bénéficient ainsi des conditions de travail négociées par les syndicats. En revanche, il n'existe pas de procédure d'extension permettant d'étendre la portée des conventions collectives aux entreprises non-membres des organisations patronales signataires de ces mêmes conventions. En Suède, 90% des entreprises sont signataires d'une convention collective. Cependant, il est fortement probable que ce taux soit nettement inférieur dans les domaines relevant de l'économie collaborative.

À ce jour, aucun dispositif social spécifique n'a été mis en place en Suède pour encadrer les activités de l'économie collaborative. Cependant, la Commission pour la Digitalisation (*Digitaliseringskommissionen*)⁶¹ a rendu un rapport au gouvernement en décembre 2015 qui appelle à une adaptation de la législation suédoise en matière de droit du travail et d'environnement social des travailleurs face à l'essor de l'économie collaborative afin de ne pas entraver son développement. Le gouvernement a également commandé une étude en 2016⁶² dont la mission consiste à (1) cartographier les enjeux du monde du travail moderne, (2) analyser les tendances et les nouvelles formes de travail qui apparaissent et (3) juger si la réglementation actuelle en matière d'environnement social et de travail ne doivent pas éventuellement être revues pour répondre aux enjeux de l'économie collaborative. Les résultats de cette étude devront être présentés au plus tard le 31 mars 2017. Pour finir, le gouvernement a attribué à Arbetsmiljöverket, agence suédoise pour l'environnement du travail, la mission de rassembler un maximum de connaissances sur les potentiels risques que les nouveaux modes d'organisation du travail (exemple : recours à des sous-fournisseurs, numérisation, économie collaborative, crowd-work) peuvent représenter pour l'environnement du travail. Cette mission s'inscrit dans le cadre de la nouvelle stratégie mise en place par le gouvernement pour l'environnement du travail présentée en février 2016⁶³.

Q5/- Fiscalité du transport collaboratif

Présenter brièvement les régimes d'impositions applicables au transport collaboratif, en distinguant les dispositions qui ont été spécifiquement introduites pour l'économie collaborative.

Selon Skatteverket, il n'existe à l'heure actuelle aucune réglementation spécifique en Suède encadrant la fiscalité de l'économie collaborative. Les règles générales en vigueur s'appliquent et Skatteverket est chargée de les interpréter pour intégrer l'économie collaborative dans le cadre réglementaire actuel. Deux procédures type peuvent ainsi être appliquées aux VTC et au covoiturage :

⁶¹ Cette Commission a pour principale mission d'épauler le gouvernement dans la mise en œuvre de sa politique en faveur de la numérisation de la société suédoise et de répertorier et d'analyser les effets du numérique sur la société.

⁶² *Arbetsmiljoregler för ett modernt arbetsliv* (Cette étude sera publiée au plus tard le 31 mars 2016)
<http://www.regeringen.se/48fba1/contentassets/15381432fe514e6c8ebe6b33dd02ff7c/arbetsmiljoregler-for-ett-modernt-arbetsliv-dir.-20161>

⁶³ <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/arbetsmiljostategin/>



L'imposition applicable aux VTC

Les courses qui ont lieu dans le cadre d'une activité équivalente à celle d'un chauffeur de taxi n'entrent pas dans les conditions décrites ci-dessous ; seules les courses réalisées par des personnes privées qui conduisent un véhicule privé sans licence de taxi sont concernées.

Les chauffeurs sont potentiellement concernés par :

1. l'impôt sur le revenu : Pour savoir de quelle manière le chauffeur est assujéti à l'impôt sur le revenu, Skatteverket doit déterminer s'il exerce une activité économique ou s'il réalise un simple service. Pour cela, Skatteverket observe le plus souvent la fréquence des déplacements réalisés. Si l'activité est ponctuelle, cela semble indiquer, aux yeux de Skatteverket, que l'activité ne serait pas menée dans un but purement économique.
2. les cotisations sociales : Pour savoir si un chauffeur doit payer des cotisations sociales ou non, Skatteverket doit prendre en considération le statut du chauffeur c'est-à-dire définir s'il est directement employé par la plateforme ou s'il s'agit d'un travailleur indépendant, d'un « autoentrepreneur » (un statut proche de celui existant en France, connu en Suède sous le nom de « *Egenföretagare* »). Dans le cas où le chauffeur est un salarié de la plateforme, alors cette dernière devra payer les cotisations sociales alors que si le chauffeur est un « autoentrepreneur », il devra s'acquitter lui-même des cotisations sociales.
3. la TVA : Pour définir si le chauffeur est assujéti à la TVA, Skatteverket doit analyser le niveau d'indépendance du chauffeur et définir si son activité relève du registre économique ou du bénévolat. Skatteverket se base ainsi sur le contrat qui unit le chauffeur avec la société et particulièrement sur son statut (employé ou autoentrepreneur) ainsi que sur la fréquence et la continuité de son activité. Si l'activité est régulière et menée dans une approche commerciale mais que la personne réalisant le service est indépendante de la plateforme, alors la TVA pour le chauffeur est fixée à 6% (5,66% pour le prix total payé par le client). Pour finir, les chauffeurs peuvent déduire les coûts d'essence seulement pour les activités soumises à la TVA.

La plateforme est quant à elle potentiellement concernée par :

1. les cotisations sociales : Pour savoir si la plateforme doit payer des cotisations sociales ou non, Skatteverket doit, là encore, prendre en considération le statut du chauffeur et identifier s'il est directement employé par la plateforme ou s'il s'agit d'un travailleur indépendant, « autoentrepreneur ».
2. la TVA : Pour savoir dans quelle mesure la plateforme est assujéti à la TVA, Skatteverket doit définir le rôle que joue la plateforme dans la relation commerciale entre le fournisseur de service et le client, c'est-à-dire si la plateforme est un simple intermédiaire ou si elle intervient directement dans la transaction et que cette dernière est réalisée en son nom.



L'imposition applicable au covoiturage

Aujourd'hui, la réglementation suédoise prévoit que le covoiturage, quand il est réalisé au sein de la famille, du cercle d'amis ou dans le milieu professionnel, ne peut être considéré comme une activité équivalente à celle d'un chauffeur de taxi⁶⁴. Ceci est également valable quand le covoiturage est réalisé par le biais de plateformes numériques pour des déplacements entre le domicile et le travail ou le domicile et l'école. Le chauffeur n'est pas obligé de déclarer les revenus perçus pour cette activité (généralement équivalent au remboursement de l'essence par les passagers) s'ils sont inférieurs à 18,5 SEK/10km. Ce seuil est abaissé à 6,5 SEK/km pour les chauffeurs possédant une voiture de fonction roulant au diesel et à 9,5 SEK/10km pour les chauffeurs possédant un véhicule de fonction roulant à un autre carburant.

Cependant, le covoiturage organisé par le biais de plateformes donnant lieu à des déplacements vers d'autres destinations que l'école ou le travail peut être considéré comme étant une activité équivalente à celle d'un chauffeur de taxi et relevant donc de la réglementation en vigueur pour cette profession (*Taxitrafiklagen (2012 :211)*). La personne réalisant ce type de service peut donc se voir demander une licence de taxi (*taxitrafiktillstånd*) et une « carte taxi » (*taxilegitimation*) pour exercer cette activité.

À l'heure actuelle, la différence entre la profession de chauffeur de taxi et le covoiturage reste étroite. Une étude sur la réglementation qui encadre le covoiturage et la profession de chauffeur de taxi a été remise au gouvernement suédois en décembre 2016⁶⁵, concluant notamment qu'une nouvelle définition du covoiturage devait être introduite dans le droit suédois. Selon l'étude, cette nouvelle définition devrait (1) laisser le covoiturage réalisé entre des connaissances entièrement déréglé, (2) ne plus considérer le covoiturage réalisé entre personnes qui ne se connaissent pas vers des destinations autres que le domicile et le travail ou l'école comme étant une activité équivalente à celle d'un chauffeur de taxi, (3) considérer que le chauffeur ne doit pas pouvoir faire de profit sur cette activité. Cette étude n'a, à ce jour, pas encore donné lieu à la publication d'un nouveau projet de loi de la part du gouvernement sur la question.

- Fournir les seuils à partir desquels une activité est considérée comme lucrative et ne peut plus être considérée comme fondée sur un partage de frais.

Skatteverket considère qu'au-delà de 18,5 SEK/10km, l'activité ne peut plus être considérée comme fondée sur un simple partage de frais et devient dès lors lucrative. Par ailleurs, le fournisseur de service peut déduire de ses impôts les coûts liés au déplacement (coût kilométrage, péages urbains etc.) et

⁶⁴ *Taxitrafiklagen (2012 :211)* chapitre 1, paragraphe 3.

⁶⁵ *Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, SOU 2016:86, Amy Rader Olsson http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2016/11/SOU-2016_86-WEBB.pdf

partager les frais de carburant avec les personnes bénéficiant du service. Le seuil de 18,5 SEK/10km n'est pas appliqué aux activités professionnelles, qui sont, elles, imposées dès la première couronne gagnée.

Q6 : Responsabilité des parties prenantes

- Caractériser les principales modalités des relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client, travailleur) dans les services mis en place dans le pays.

Comme en France, les relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client et travailleur) dépendent largement du rôle que joue la plateforme dans la transaction. La plateforme peut n'avoir qu'un rôle d'intermédiation ou intervenir directement dans la relation contractuelle entre l'offreur et le demandeur.

Le gouvernement a commandé en 2015 une étude sur les acteurs de l'économie collaborative⁶⁶ donc l'objectif est (1) de cartographier les différents modèles permettant de simplifier les transactions entre les différents acteurs, (2) d'analyser le rôle que joue chacun des acteurs dans l'économie collaborative et leur position juridique dans le cadre de ces transactions, (3) de réfléchir à une possible évolution de la réglementation actuelle à l'échelle nationale et européenne (si cela est nécessaire), (4) de juger s'il est nécessaire de mener des actions ciblées pour favoriser le développement positif de l'économie collaborative comme de possibles coopérations entre les acteurs concernés et une plus grande information des acteurs de la société sur le sujet. Cette étude sera rendue le 31 mars 2017.

- Lister les responsabilités afférentes aux acteurs (plateforme, client, travailleurs), notamment au regard du fonctionnement du marché (information des acteurs)

Selon Skatteverket, les acteurs de l'économie collaborative ont deux responsabilités au niveau fiscal :

1. Les plateformes doivent rendre compte à Skatteverket des salaires versés aux employés et aux fournisseurs de services. Sur ce point, Skatteverket rencontre des difficultés avec les plateformes situées à l'étranger.
2. Le contribuable doit rendre compte de ses revenus à Skatteverket pour que l'agence puisse évaluer le niveau d'imposition adéquat. Or, le niveau de *self-reporting* reste relativement faible dans l'économie collaborative, augmentant le degré d'erreur dans la taxation des activités liées à ce nouveau modèle économique.

⁶⁶ *Användarna i delningsekonomin*, Dir. 2015:136 <http://www.regeringen.se/rattsdokument/kommittedirektiv/2015/12/dir.-2015136/>

En conséquence, Skatteverket a proposé dans son rapport sur l'essor de l'économie collaborative et ses conséquences sur la fiscalité suédoise, d'inciter les plateformes à fournir un reporting détaillé, sans pour autant les y contraindre.

Q7/- Contentieux

-Fournir une liste des contentieux ayant opposé la puissance publique et les nouveaux services coopératifs ainsi que les solutions mis en place ou les jugements rendus

En 2016, plus d'une vingtaine de chauffeurs UberPop ont été condamnés par la justice suédoise pour exercice illégal de l'activité de chauffeur de taxi. Suite à ces affaires, Uber a décidé la même année de retirer ce nouveau service du marché suédois, estimant que la législation suédoise actuelle était trop stricte, ne permettant pas d'innover ni de mener à bien l'activité d'UberPop. L'étude rendue au gouvernement en décembre 2016 sur la réglementation de la profession de chauffeur de taxi⁶⁷, qui devait également se prononcer sur le statut d'UberPop, considère que l'activité d'UberPop doit continuer à rester illégale et interdite en Suède.

Selon Skatteverket, un contentieux serait actuellement en cours concernant le non-respect de la « responsabilité de l'entrepreneur » (*beställansvar*) inscrit dans la réglementation suédoise pour la profession de chauffeur de taxi (*Taxitrafiklagen (2012 :211)*, chapitre 5, paragraphe 3). Ce principe prévoit que la personne ou l'entité qui emploie un chauffeur de taxi qui n'est pas en règle, c'est-à-dire qui ne possède pas de licence de taxi (*taxitillstånd*) ou de « carte taxi » (*taxilegitimation*), alors qu'elle était au courant de la situation de son chauffeur ou avait les moyens de se rendre compte de son irrégularité, peut se voir condamner à une peine de prison (1 an maximum) ou à une amende.

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé les nouveaux services coopératifs avec les services traditionnels ainsi que les modalités d'intervention publique, le cas échéant, pour régler le conflit.

Selon nos interlocuteurs, il n'existe à ce jour en Suède aucune liste des contentieux ayant opposé les nouveaux services coopératifs avec les services traditionnels.

Q8/- Références

⁶⁷ *Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, SOU 2016:86, Amy Rader Olsson http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2016/11/SOU-2016_86-WEBB.pdf

- S'il en existe, fournir les principaux rapports (en langue anglaise ou dans les langues nationales) ou textes de référence émanant d'autorités publiques (parlements, agences d'État...) faisant des propositions d'accompagnement ou de régulation de l'économie collaborative

Les principaux rapports publiés à ce jour en Suède sur le sujet de l'économie collaborative sont les suivants :

- *Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon*, SOU 2016:86, Amy Rader Olsson
http://www.sou.gov.se/wp-content/uploads/2016/11/SOU-2016_86-WEBB.pdf
- *Delningsekonomi – Kartläggning och analys av delningsekonomin påverkan på skattesystemet* (2016-10-31), Skatteverket
<https://www.skatteverket.se/download/18.361dc8c15312eff6fd31f4b/1477898771480/Delningsekonomi+-+Skatteverktes+slutrapport+161031.pdf>
- *Digitaliseringens transformerande kraft – vägval för framtiden*, SOU 2015:91
https://digitaliseringskommissionen.se/wp-content/uploads/2015/11/SOU-2015_91_till-webb.pdf

Par ailleurs, un certain nombre de rapports ont été commandés par le gouvernement et devraient être publiés dans les prochains mois :

- *Arbetsmiljöreregler för ett modernt arbetsliv*
<http://www.regeringen.se/48fba1/contentassets/15381432fe514e6c8ebe6b33dd02ff7c/arbet-smiljoregler-for-ett-modernt-arbetsliv-dir.-20161> (Cette étude sera publiée au plus tard le 31 mars 2016)
- *Användarna i delningsekonomin*, Dir. 2015:136
<http://www.regeringen.se/rattsdokument/kommittedirektiv/2015/12/dir.-2015136/>

SUISSE

Éléments locaux de contexte :

D'après le rapport du Conseil fédéral sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique (ci-après le rapport), s'agissant des services de transport, « *la pluralité de lois aux différents échelons fédéraux complique l'analyse du cadre légal et de son application. Il est dès lors extrêmement difficile de fournir des informations globales pour toute la Suisse* ». La réglementation de l'intermédiation numérique dans les transports routiers de personnes relève principalement de l'administration cantonale ou communale, la réglementation fédérale se contenant de fixer un cadre commun aux prestations de transport, qu'elles soient liées ou non au numérique, concernant la circulation routière et des dispositions intersectorielles applicables au transport (marché intérieur, concurrence, assurances sociales et fiscalité). Les dispositions spécifiquement applicables aux taxis et voitures de transport avec chauffeur (VTC) relèvent de la législation communale, à l'exception des cantons de Genève et de Zoug où la législation est cantonale ; il s'agit de la seule catégorie d'activités ayant suscité une adaptation globale de la législation cantonale, dans le canton de Genève⁶⁸, et une demande parlementaire de réforme au niveau fédéral ; pour ces raisons, la présente contribution se concentre sur le cadre fédéral et les dispositions spécifiquement applicables à ce secteur dans le canton de Genève.

Q1/ Définition de l'économie collaborative

- L'économie collaborative a-t-elle fait l'objet d'une définition dans un texte réglementaire ou législatif dans le pays étudié ?

Il n'existe pas à ce stade de définition juridique de l'économie collaborative ; les termes usités en Suisse sont la consommation collaborative et l'économie du partage, mais ceux-ci ne font pas, non plus, l'objet d'une définition juridique. Le champ de l'économie collaborative est défini au cas par cas par des exemples. Ainsi, selon le rapport du Conseil fédéral, « *le fait d'impliquer un véhicule privé a pour conséquence que les offres de particulier à particulier comme le covoiturage, UberPOP et l'intermédiation de véhicules privés via des services tels que sharoo relèvent plutôt de la consommation collaborative et donc de l'économie de partage* ».

⁶⁸ Bâle-Ville et Zurich ont également des projets de législation cantonale, mais ceux-ci ont une ampleur moindre que la loi adoptée dans le canton de Genève

Q2/- Contexte de développement :

- Fournir la liste des services pour lesquels au moins une offre collaborative de transport routier de marchandises ou de voyageurs a été mise en œuvre dans le pays.

La seule activité de transport routier collaboratif qui ait à ce stade généré des conflits suffisamment importants avec les prestataires établis pour avoir suscité une réflexion spécifique de l'administration fédérale sur un projet de réforme est celle des VTC, Uber étant le seul grand prestataire de ce type de services ayant pénétré le marché suisse. Les services de transport dont l'intermédiation est assurée par Uber en Suisse sont dénommés UberX, UberBlack, et UberPOP et relèvent en principe des courses sur commande. UberPOP, met les clients en relation avec des chauffeurs privés non professionnels (offre de particulier à particulier).

Il existe en Suisse plusieurs sites de covoiturage (Karzoo, e-covoiturage.ch, frimobility), mais ces sites sont très nettement moins fréquentés qu'en France. De nouveaux prestataires ont pénétré le marché du partage de véhicules (car sharing), dont notamment la coopérative Mobility qui dispose de plus de 2.900 véhicules en Suisse, mais aussi Catch a Car à Bâle (depuis 2015, 120 véhicules) et à Genève (depuis 2016, 100 véhicules) proposant un modèle de partage de véhicules sans sites attribués. Dans son *rapport sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique* publié le 11 janvier 2017, le Conseil fédéral propose un schéma récapitulatif des catégories de services de transport de personnes ayant pénétré le marché suisse (cf. *infra*).

Figure 20: Vue d'ensemble des services de mobilité

		Modèle commercial	
		P2P	B2C ³³¹
Services	Partage de véhicules	sharoo	Mobility, Catch a Car, location traditionnelle de voitures
	• Sur commande	Covoiturage, Uber-POP / Publi-Ride	Services de limousines, UberX / UberBlack
	• Dans des véhicules hébergés dans la rue		Services de taxis
	• Dans des véhicules pris à une station		
Services de transport	• Sur commande		

Source : figure originale

Q3/- Conditions d'exercice de la profession :

- Pays hors UE : Fournir la liste des professions de transport réglementées et des conditions requises pour exercer une profession de transport de personnes et de marchandises.

Liste des professions réglementées dans les transports et autorités compétentes	
Chauffeur/chauffeuse (de limousine)*	Autorité cantonale
Chauffeur/chauffeuse de taxi*	Autorité cantonale
Chef/fe technique des installations de transport à câble*	SEFRI
Conducteur/conductrice pour matières dangereuses*	Autorité cantonale
Conducteur/conductrice de véhicules à moteur des chemins de fer	OFT
Entretien des aéronefs (personnel préposé à l'entretien)*	OFAC
Expert/e de la circulation chargé/e des examens de conduite et des contrôles de véhicules	Autorité cantonale

* professions ou activités pouvant en outre faire l'objet de la procédure d'annonce de l'ALCP UE-Suisse à concurrence de 90 jours par année civile ou de de la procédure de reconnaissance de diplôme en cas d'établissement

Les conditions à remplir pour l'exercice professionnel du transport de personnes dans des véhicules de tourisme relevant du permis de conduire de catégorie B (poids total maximal : 3,5 t ; places maximales : 8 places assises en plus du chauffeur), y inclus sous une forme « *collaborative* », sont prévues :

- par la [loi fédérale sur la circulation routière](#) (LCR) et ses ordonnances d'application⁶⁹, qui prévoit que doivent être respectées, outre les conditions usuelles pour la conduite (fixées à l'art. 14 de la loi) dont le permis B :
 - Des conditions supplémentaires liées au permis de conduire, sous la forme d'une autorisation pour le transport de personnes à titre professionnel (TPP), dont l'obtention nécessite le respect des conditions suivantes :

⁶⁹ Les ordonnances suisses - textes adoptés par l'exécutif sans validation par le législateur pour appliquer les lois adoptées par le Parlement - sont équivalentes aux règlements d'application en droit français.

- conduite régulière d'un véhicule de catégorie B sans retrait de permis (art. 8, al. 4 à 6, [OAC](#)) ;
 - exigences médicales (art. 7, al. 1, et annexe 1 OAC, 2e groupe) ;
 - examen médical réussi (art. 11b, al. 1, let. a, OAC) ;
 - examen théorique complémentaire réussi sur les prescriptions relatives à la durée du travail et du repos (art. 25, al. 3, let. a, OAC) ;
 - examen pratique complémentaire réussi (art. 25, al. 3, let. b, OAC) ;
 - pour conserver l'autorisation, il faut en outre se soumettre à un contrôle médical tous les cinq ans jusqu'à la 50^{ème} année, puis tous les trois ans (art. 27, al. 1, let. a, ch. 2, OAC).
- Des conditions de travail (fixées aux art. 5 à 13 de [l'OTR 2](#) et complétées par les dispositions usuelles du droit du travail fixées par la loi sur le travail et ses ordonnances d'application, voir question 4) ;
 - Des conditions relatives au véhicule de tourisme utilisé ([OETV](#)) : présence d'un tachygraphe numérique ou analogique, lequel doit être contrôlé, réparé et recontrôlé par un atelier bénéficiant de l'autorisation correspondante ; contrôle annuel des véhicules ; inscription dans le permis de circulation de l'affectation d'un véhicule au transport professionnel de personnes.
 - « *Sont réputées professionnelles les courses qui sont effectuées régulièrement par un conducteur ou avec un véhicule, dans le but de réaliser un profit économique. Les courses sont régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de moins de seize jours. Le profit économique est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et l'indemnisation des dépenses du conducteur* » (art. 3, al. 1bis, OTR 2).
- Dans le canton de Genève, les personnes souhaitant exercer professionnellement le transport de personnes sont devront, à compter du 1^{er} juillet 2017, obtenir, en complément des documents prévus par la législation fédérale, une carte professionnelle de chauffeur.

S'agissant des véhicules destinés au transport de plus de 8 personnes ou au transport de marchandises, les conditions sont fixées par la [loi fédérale sur les entreprises de transport par route](#) (art. 4 à 7) et incluent notamment l'obtention d'une licence, ce qui nécessite le respect de critères d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle par un « *gestionnaire de transport* » :

- La condition d'honorabilité est remplie lorsqu'au cours des dix dernières années : la personne n'a pas commis d'infractions graves et répétées aux conditions de rémunération et de travail de la profession, aux dispositions relatives à la sécurité ou aux dispositions relatives à la construction et à l'équipement des véhicules ; aucun motif sérieux n'a remis en cause son honorabilité. Le Conseil fédéral peut préciser les exigences en matière d'honorabilité, en tenant compte du droit européen applicable au transport de voyageurs et de marchandises ;

- La capacité financière d'une entreprise est garantie lorsque le capital propre et les réserves totalisent un montant déterminé, dépendant du nombre de véhicules, fixé par le Conseil fédéral par voie d'ordonnance ;
- La capacité professionnelle est attestée par un certificat de réussite d'un examen professionnel passé par le « *gestionnaire de transport* », portant sur les connaissances requises pour l'exercice de l'activité ; « *les autorités ou les institutions chargées d'organiser les examens établissent un règlement soumis à l'approbation de l'autorité fédérale compétente. Le règlement régit notamment la composition de la commission d'examen, la procédure d'inscription, le programme ainsi que les modalités et la durée des examens pour chaque matière, l'attribution des notes et les conditions de réussite* ».

Pour tous les pays : les nouveaux services ont-ils fait l'objet d'une réglementation spécifique ?

Au niveau fédéral, il n'y a pas encore eu d'adaptation de la réglementation. Néanmoins, deux motions adoptées par le Parlement fédéral en décembre 2016 ont chargé le Conseil fédéral de réviser les prescriptions relatives au transport de tiers dans des véhicules, en vue d'assurer, en particulier, l'équité des conditions de concurrence entre les taxis et les VTC. Selon le Conseil fédéral, il s'agit « *en premier lieu de déterminer dans quelle mesure il faut supprimer, conserver ou adapter les obligations (p. ex. pour l'installation d'un tachygraphe) et réglementations spécifiques (p. ex. l'OTR 2) qui s'appliquent au transport professionnel de personnes, en tenant compte des exceptions qui existent déjà pour les hôtels, les personnes malades, les élèves et les travailleurs, d'une part, et les nouvelles offres internet en matière de transport (p. ex. Uber), d'autre part* ».

À Genève, où Uber fait l'objet depuis 2015 de procédures pénales lancées par les taxis et le canton, une loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) a été adoptée en octobre 2016 (pour une entrée en vigueur prévue au 1^{er} juillet 2017) :

- Création d'un statut de « *diffuseur de courses* » qualifiant les plateformes se limitant strictement au rôle d'intermédiaire : est un diffuseur de course « *toute personne physique ou toute entreprise, quelle que soit sa forme juridique, qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course* » ; les diffuseurs de course sont soumis à une obligation d'annonce et d'implantation en Suisse, ainsi qu'à des droits et obligations spécifiques (section 5, art. 27 à 30 LTVTC), dont celle de garantir le respect des dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité ;
- Définition d'un statut distinct d'« *exploitant d'entreprise de transport* » jouant un rôle ne se limitant pas strictement à celui d'intermédiaire : « *toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article*

10 de loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000, ou met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants » ;

- Instauration d'une catégorie unique de taxis, dont le nombre est contingenté, devant obtenir une autorisation spécifique :
 - bénéficiant de possibilités accrues d'utilisation du domaine public (arrêt aux stations de taxis dont une zone réservée à l'aéroport de Genève et, s'ils transportent des passagers, utilisation des voies réservées aux transports en commun, ainsi que des zones ou rues dans lesquelles la circulation est restreinte) ;
 - et de la possibilité de récupérer des clients attirant leur attention sur la route ;
 - en contrepartie d'une mission de service public :
 - acceptation de toutes les courses sauf si un refus est objectivement justifié ;
 - acceptation de tous les moyens de paiement usuels ;
 - être équipé d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses, d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé ainsi que le tarif ;
 - les diffuseurs de courses de taxis doivent contribuer « ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure » ;
- Introduction de dispositions spécifiques aux conducteurs de VTC (en nombre non contingenté) dont des impossibilités d'accéder au domaine réservé aux taxis, afin de réduire la concurrence sur ce segment :
 - Impossibilité de bénéficier de l'usage accru du domaine public réservé aux taxis ;
 - Impossibilité de bénéficier de l'enseigne « taxi » ou d'éléments pouvant induire en confusion ;
 - Impossibilité pour les voitures de transport avec chauffeur d'effectuer des courses autres que les courses sur commande ou réservation préalable.
- Obligations communes taxis et VTC :
 - Obligation d'obtenir une carte de chauffeur du canton de Genève pour effectuer du cabotage interne au canton (une autorisation équivalente obtenue d'un autre canton ne permet que de déposer respectivement récupérer un passager dans le canton, en provenance de respectivement vers un autre canton) ;
 - Obligation pour les entreprises de s'annoncer auprès des autorités cantonales ;

- Obligation d'implantation des entreprises / plateformes en Suisse ;
 - Emission d'un ticket de caisse en deux exemplaires dont un à conserver ;
 - Respect des tarifs maximaux fixés par l'exécutif cantonal ;
 - Interdiction « de circuler dans le dessein de rechercher des clients ».
- S'agissant des prestataires établis à l'étranger, la LTVTC se contente de rappeler qu'ils sont soumis aux dispositions des traités internationaux et législations d'application de droit suisse.

- Pour tous les pays : décrire les modalités de contrôle des nouveaux services par les pouvoirs publics en distinguant, si possible, les dispositions qui ont été introduites depuis moins de cinq ans.

Le contrôle du respect des conditions d'exercice de prestations de transport prévues par le droit fédéral – qui ne sont pas spécifiques à la nouvelle offre de services (cf. Q3.1) - est assuré par les cantons. La législation fédérale n'ayant pas été adaptée aux transports collaboratifs, elle ne prévoit pas de contrôles spécifiques de ceux-ci.

Dans le canton de Genève, la LTVTC prévoit des contrôles des dispositifs de définition des prix – devant être visibles des passagers pendant toute la course (art. 18) - de la bonne application de la loi, de la conformité des voitures à la législation en vigueur (art. 34). Aux termes de la loi, les autorités cantonales sont compétentes pour décider des mesures et sanctions relatives à l'application de la LTVTC et participent au constat d'infractions (grâce à des effectifs dédiés), avec les agents de la force publique. Les principales mesures pouvant être prises pour assurer le respect de la LTVTC sont :

- la possibilité d'empêcher la poursuite d'une course effectuée avec un véhicule non autorisé (ce qui est facilité par l'immatriculation spécifique des véhicules autorisés) ;
- la possibilité d'interdire à un diffuseur de courses ou à une entreprise de transport de poursuivre son activité s'il ne respecte pas la LTVTC ;
- la possibilité de suspendre ou de retirer la carte professionnelle ou l'autorisation (art. 37) ;
- des sanctions pécuniaires, pouvant atteindre, pour les actes imputables à l'entreprise, un montant de 200.000 CHF, voire davantage si l'entorse à la loi a permis à l'entreprise de réaliser indûment une « *part de chiffre d'affaires* » (art. 38).

Q4/- Environnement social des travailleurs

- Décrire les conditions d'exercice des travailleurs de l'économie collaborative (salariés ou indépendants)
- Les nouveaux modes issus de l'économie collaborative s'inscrivent-ils dans le cadre de règles sociales existantes ? Si oui, lesquelles ?
- A-t-il été nécessaire de mettre en œuvre un dispositif social spécifique pour encadrer les activités de l'économie collaborative ? Si oui, lequel ?

Le transport collaboratif s'inscrit dans le cadre le cadre des règles sociales existantes au niveau fédéral. Il n'existe pas de statut social ad hoc pour les chauffeurs des transports collaboratifs :

Les chauffeurs Uber ont, à ce stade, le statut d'indépendant, qui est unique en Suisse et défini au niveau fédéral. D'après l'Administration fédérale des contributions, les chauffeurs sont, dans l'ensemble, satisfaits de leur statut d'indépendant et de leurs relations contractuelles avec leur plateforme. Néanmoins, la qualification des services de transport du type Uber comme des employeurs ou simplement comme des courtiers au sens du droit du travail et des assurances sociales a fait l'objet de vives controverses en Suisse. La possibilité de trouver une solution équilibrée dans le secteur des plateformes numériques à moyen terme dans le cadre du droit actuel du travail et des assurances est une question que le Conseil fédéral souhaite aborder dans une perspective élargie au-delà du seul secteur des transports. Il s'agit « *en premier lieu de suivre attentivement l'évolution dans ce domaine, afin d'identifier dans un avenir relativement proche les éventuels besoins qui pourraient apparaître et de pouvoir fonder les adaptations à effectuer sur des faits avérés* ». Selon la législation actuelle :

S'agissant de la protection des travailleurs :

- Les principales normes sur la durée du travail, fixées aux art. 5 à 13 de l'**OTR 2**, sont communes aux salariés et aux indépendants ; une durée maximale de conduite (45 heures par semaine, 9 heures par jour) ; une fréquence minimale des pauses et une durée minimale du repos quotidien (en principe, 11 heures au cours de la période de 24 heures précédant tout moment où il exerce son activité professionnelle) et hebdomadaire ; en revanche, la durée maximale du travail hebdomadaire est applicable aux seuls salariés ;
- les dispositions usuelles intersectorielles prévues la loi sur le travail et ses ordonnances d'application, s'appliquent, de manière complémentaire, spécifiquement aux salariés.
- Les exigences légales en termes de couverture sociale et donc de cotisation aux assurances sociales sont nettement inférieures pour les indépendants : les indépendants n'ont par principe pas d'assurance-chômage, pas de prévoyance professionnelle obligatoire et pas d'assurance-accident obligatoire ; de plus, le montant des cotisations au 1er pilier (AVS/AI/APG) résulte de la qualification de salarié ou d'indépendant.

Le statut d'indépendant des chauffeurs de l'économie collaborative dans le cadre du droit fédéral actuel n'a toutefois pas encore fait l'objet d'une décision de la plus haute autorité judiciaire, cas dans lequel, selon le Conseil fédéral, « *l'incertitude juridique peut régner* ». En janvier 2017, la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (CNA) a rendu une décision indiquant qu'elle ne considère pas les chauffeurs Uber comme des indépendants et que l'entreprise devrait donc s'acquitter des cotisations sociales au titre de l'assurance accidents. La portée de la décision de la CNA au sein des cantons est à ce stade incertaine, celle-ci pouvant faire l'objet d'un recours d'Uber (cf. Q7).

Les seuls chauffeurs prétendant au statut de chauffeur non professionnel sont les chauffeurs d'Uber Pop ; en pratique, les critères pour qu'une prestation de transport soit qualifiée de professionnelle (cf. Q3.1) sont remplis par nombre d'entre eux ; la qualification juridique de ces chauffeurs fait donc l'objet de différends avec plusieurs autorités communales ou cantonales (cf. Q7).

Q5/- Fiscalité du transport collaboratif

- Présenter brièvement les régimes d'impositions applicables au transport collaboratif, en distinguant les dispositions qui ont été spécifiquement introduites pour l'économie collaborative.

Les prestataires de transport collaboratif sont assujettis à la TVA selon le régime de droit commun : à partir de 100.000 CHF de chiffre d'affaires annuel en Suisse ; à compter de 2018, le seuil d'assujettissement passera à 100.000 CHF de chiffre d'affaires mondial dont au moins 1 CHF en Suisse. La TVA est prélevée sur le prestataire du service de transport, du point de vue du client. Des réflexions sont en cours sur la possibilité pour les plateformes de prélever la TVA. Néanmoins, sans présence de la plateforme en Suisse, un tel prélèvement est actuellement difficile. Il devrait néanmoins devenir envisageable dans le canton de Genève, dont la LTVTC, qui entrera en vigueur en juillet 2017, rendra obligatoire la présence physique de la plateforme.

Le régime de droit commun leur est également applicable s'agissant de l'imposition des revenus, seul le barème pouvant différer d'un canton à l'autre. Les indépendants sont imposés au même taux, mais sur la base d'une assiette légèrement différente et souvent inférieure, en raison de la possibilité de déduire davantage de frais que les salariés (frais de représentation, frais liés au véhicule...). En revanche, les possibilités de déduction au titre de la « *prévoyance vieillesse* » supplémentaire (3^{ème} pilier), sont les mêmes pour les salariés et les indépendants, leur montant maximal différant selon l'affiliation (6.768 CHF au maximum en 2016) ou non (33.840 CHF mais au maximum 20 % du revenu net) à une institution de prévoyance professionnelle (« *caisse de pension* », 2^{ème} pilier) ; les déductions maximales autorisées sont accordées de manière identique au titre de l'impôt fédéral direct et au titre de l'impôt cantonal sur les revenus.

- Fournir les seuils à partir desquels une activité est considérée comme lucrative et ne peut plus être considérée comme fondée sur un partage de frais.

Au niveau fédéral, c'est la reconnaissance du caractère professionnel ou non des prestations de transport qui est associée à des conséquences juridiques. La définition du caractère professionnel de la prestation de transport (voir définition Q3.1) n'est pas associée à un seuil spécifique de recettes mais à la pratique d'un prix pour la course dépassant les coûts du véhicule et l'indemnisation des dépenses du conducteur, ainsi qu'à des prestations de transport régulières (au moins 2 en seize jours).

Q6 : Responsabilité des parties prenantes

- Caractériser les principales modalités des relations contractuelles entre les acteurs (plateforme, client, travailleur) dans les services mis en place dans le pays.

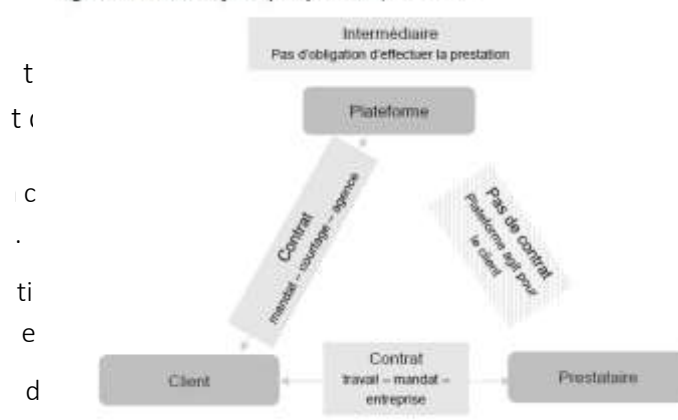
S'agissant de la prestation de services de transport par des VTC à l'aide d'une plateforme numérique – seul secteur ayant suscité une réflexion spécifique de l'administration fédérale sur un projet de réforme – le seul grand prestataire présent en Suisse (Uber) propose des services professionnels (UberX, UberBlack) et des services non professionnels considérés comme étant fournis de particulier à particulier (UberPOP). Les chauffeurs Uber sont, à ce stade, considérés comme indépendants selon le droit fédéral, la plateforme se présentant comme jouant strictement un rôle d'intermédiaire ; ainsi, ils entrent, concernant la prestation de travail, dans le schéma B de relations contractuelles décrit dans le rapport du Conseil fédéral (cf. infra). En revanche, si une plateforme s'obligeait à effectuer la prestation demandée par ses clients et n'était pas considérée comme un intermédiaire, les prestataires inscrits sur la plateforme seraient ses employés ou ses sous-traitants (schéma A).

Figure 16: Relations juridiques possibles, schéma A



Source : figure originale

Figure 17 : Relations juridiques possibles, schéma B



Source : figure originale

d'intermédiaire (notamment la fiabilité et la qualité du service de mise en relation) et à celle de respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité (section 5, art. 27 à 30 LTVTC) ; les chauffeurs liés à ce type de plateforme sont directement tenus de respecter les obligations relatives aux taxis / VTC (responsabilité des chauffeurs) ;

- S'agissant spécifiquement des diffuseurs de courses de taxis, ceux-ci doivent contribuer « ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure ».
- Les exploitants d'entreprise de transport, liées à au moins un chauffeur par un contrat de travail ou mettant des véhicules à disposition de leurs chauffeurs, sont directement tenues de garantir le respect de toutes les dispositions légales qui leur sont applicables (responsabilité supérieure à celle des diffuseurs de course) ;

La LTVTC prévoit que les chauffeurs sont, en tout cas, responsables concernant leur carte professionnelle, l'utilisation, les garanties de sécurité (dont ils sont co-responsables avec le détenteur du véhicule lorsqu'ils ne le détiennent pas eux-mêmes) et l'immatriculation de leur véhicule.

S'agissant de l'information des clients :

- la responsabilité des informations devant être obligatoirement affichées à la vue des clients à l'intérieur et à l'extérieur des voitures n'est pas explicitement déterminée par la loi. Néanmoins, en vertu des principes ci-dessus les informations affichées sur le véhicule pourraient relever de la responsabilité :
 - Exclusive des chauffeurs utilisant une plateforme servant uniquement d'intermédiaire ;
 - Partagée entre les chauffeurs et leur employeur pour les chauffeurs liés à un exploitant d'entreprise de transport ;
- la répartition des responsabilités sur les dispositifs de fixation des prix, qui doivent pouvoir être contrôlés en tout temps par le département et être visibles des passagers pendant toute la course, n'est pas, non plus, explicitement déterminée par la loi ; il peut néanmoins être déduit qu'elle relève notamment de l'employeur ou du diffuseur de course.

Les exploitants d'entreprise et les diffuseurs de course doivent tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives aux voitures et aux chauffeurs ; les diffuseurs de course peuvent collaborer avec des entreprises de transport et leur registre doit, dans ce cas, également contenir des informations sur ces entreprises de transport.

Q7/- Contentieux

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé la puissance publique et les nouveaux services coopératifs ainsi que les solutions mis en place ou les jugements rendus

Une catégorie de contentieux porte sur le statut d'employeur ou non de la plateforme Uber et donc du statut d'indépendants ou de salariés des chauffeurs ;

- La plateforme Uber revendique un statut d'intermédiaire qui a permis, jusqu'à présent, à ses chauffeurs d'être considérés indépendants ;
- La décision de janvier 2017 de la CNA considérant Uber comme un employeur au sens de l'assurance-accidents (relevant du droit des assurances sociales) est susceptible de faire l'objet d'un recours d'Uber auprès du Tribunal des assurances sociales du canton de Zurich ; elle se fonde sur un argumentaire sur le contrôle qui serait exercé par la plateforme Uber sur le chauffeur :
 - le chauffeur devrait respecter toutes les directives, consignes et recommandations s'il ne veut pas porter la responsabilité d'éventuelles conséquences négatives ;
 - le chauffeur ne peut pas décider du prix du service et du mode de paiement.
- Selon une expertise du professeur de droit social à l'Université de Bâle Kurt Pärli constituant le premier avis de droit consacré à l'économie numérique en Suisse présentée en août 2016 à Berne par le syndicat Unia, le service de transport à la demande Uber agit à travers ses filiales en Suisse comme employeur ; selon cet argumentaire :
 - il existerait une relation de subordination employeur-employé qui serait attestée notamment par les instructions détaillées que donne Uber à tout chauffeur qui exécute un mandat de transport ; il existerait de facto un devoir d'accepter des courses, car celui qui en refuse ne s'en voit plus proposer au bout d'un certain temps ; le système d'évaluation qui a été mis en place agirait comme des directives ;
 - il existerait une dépendance économique pour les chauffeurs effectuant beaucoup de courses ;
- Dans une prise de position, Uber a estimé que l'avis de droit est « *basé sur une série d'hypothèses inexactes et dépourvu d'arguments convaincants sur la question du statut d'indépendant* » ; Uber a en outre affirmé avoir « *des arguments juridiques très valables sur le statut de nos partenaires comme indépendants et il revient aux juges de se prononcer sur cette question, non pas à un seul professeur ou à UNIA* ».

Pour mémoire, la définition fédérale du salarié est fixée à l'art. 2, al. 2, let. C. de l'OTR 2 : « *celui qui n'est pas conducteur indépendant, en particulier celui qui conduit un véhicule alors qu'il est au service d'un employeur ou qu'il est soumis à des rapports de subordination* ». La décision quant au statut dépendant ou indépendant du fournisseur d'une prestation spécifique est prise au cas par cas, selon des critères précis, dont la conclusion d'un contrat avec un employeur, un contrat étant considéré conclu lorsqu'il y a manifestation réciproque et concordante des volontés des parties, exprimées dans une offre et une acceptation (voir p. 59 et suivantes du rapport du Conseil fédéral). Le droit des assurances sociales applique des critères légèrement différents pour l'identification d'une relation entre employeur et salariés, même si dans les deux cas, la relation de subordination joue un rôle capital. En cas de litige, il appartient aux tribunaux de trancher.

Des différends (restés le plus souvent au niveau administratif et ayant parfois donné lieu à des contentieux) avec les pouvoirs publics et les taxis portent également sur le statut non professionnel des

chauffeurs UberPop lorsque ceux-ci remplissent, de fait, les critères fédéraux pour être qualifiés de chauffeurs professionnels. Les réactions ont varié selon les villes et les cantons :

- À Lausanne, sous la pression des taxis, UberPop a été interdit ; Uber a intenté un recours contre divers articles modifiés du Règlement intercommunal des taxis (RIT), qui a été débouté par la Cour constitutionnelle du Tribunal cantonal vaudois, celle-ci considérant irrecevables les griefs déposés par Uber contre ces modifications ; Uber a intenté un recours auprès du Tribunal fédéral, qui lui a reconnu la qualité pour agir et a demandé à la justice cantonale de se prononcer sur certains griefs ;
- Dans le canton de Zurich, les différents corps de police du canton ont dénoncé de nombreux cas où les critères du transport professionnel étaient remplis ; selon les forces de police, les principales difficultés se posant aux autorités de poursuite pénale consistent à amener la preuve du caractère régulier des transports de personnes, ainsi que de la réalisation d'un profit économique, qualificatifs du transport professionnel. En réponse à une motion du Grand Conseil sur le problème spécifique posé par UberPop, le Conseil d'État du canton de Zurich a élaboré un projet de loi cantonale sur les taxis.

- Fournir une liste des contentieux ayant opposé les nouveaux services coopératifs avec les services traditionnels ainsi que les modalités d'intervention publique, le cas échéant, pour régler le conflit.

Au niveau fédéral, l'administration n'a pas réagi directement aux revendications des taxis suisses. Ceux-ci ont annoncé fin janvier 2017 la création d'une Union nommée « *Schweizerischer Taxiverein* » (Union des taxis suisses) dont le but est d'assurer « *le développement harmonieux de la branche des taxis* ». L'Union des taxis suisses a prévu de lancer une application nationale dont le but est le même que celle d'Uber.

Dans le canton de Genève, les taxis se sont plaints du fait que de nombreux chauffeurs Uber ont été immatriculés dans d'autres cantons, notamment celui de Vaud. Or, la loi fédérale sur le marché intérieur (LMI) garantit la liberté des échanges intercommunaux et intercantonaux et prévoit que les prestataires de courses en taxis sis en Suisse mais pas dans la localité concernée et qui exercent légalement leurs activités dans la localité où ils sont sis peuvent aussi les exercer dans toute la Suisse⁷⁰. Le canton de Genève a réagi en prévoyant dans sa nouvelle LTVTC des conditions spécifiques d'immatriculation des VTC, ce qui contraint, de fait, à effectuer certaines étapes de l'immatriculation dans le canton ; cela restreint le principe de la primauté du droit du canton d'origine posé par la LMI, mais pourrait s'inscrire dans une catégorie d'exceptions prévue par la LMI en cas de prescriptions non-équivalentes : la restriction doit, au sens de la LMI, respecter les principes de l'égalité de traitement des prestataires

⁷⁰ Recommandation de la COMCO du 27 février 2012 concernant l'accès au marché pour les services de taxis venant d'autres localités, DPC 2012/2, p. 438 ; recommandation à l'attention du canton de Genève concernant le projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, DPC 2016/2, p. 565.

externes et de la proportionnalité et être indispensable à la préservation d'un intérêt public prépondérant ; la charge de la preuve du respect de ces critères incombe au canton de Genève.

En réaction aux contentieux initiés par des centrales de taxis concernant la concurrence jugée déloyale d'Uber, la LTVTC a donné des avantages significatifs aux taxis sur l'utilisation du domaine public, en contrepartie d'une mission de service public, ce qui leur a donné un avantage concurrentiel par rapport aux VTC. En outre, la loi prévoit, depuis les premiers stades de son élaboration, d'imposer une présence en Suisse de la plateforme (cf. description de la loi en réponse à la question 3.3). Uber dispose de bureaux dans le canton de Genève, à Carouge. Fin janvier 2017, les taxis genevois ont intenté un recours non suspensif contre trois articles de la LTVTC, demandant ainsi que les modalités d'examen soient les mêmes pour les taxis et les VTC (voitures de transport avec chauffeur), et que les taxis puissent emprunter les voies de bus même lorsqu'ils ne transportent pas de passagers.

Q8/- Références

- S'il en existe, fournir les principaux rapports (en langue anglaise ou dans les langues nationales) ou textes de référence émanant d'autorités publiques (parlements, agences d'Etat...) faisant des propositions d'accompagnement ou de régulation de l'économie collaborative

- [Rapport](#) du Conseil fédéral sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique du 11 janvier 2017, répondant à des motions parlementaires et ayant été élaboré par le Secrétariat d'Etat à l'économie (voir pages 142-143 sur la fiscalité ; 147 sur les cantons de Genève et de Zurich ; 133 sur la réglementation des services de mobilité et 82-83 sur les cotisations sociales) ;
- Loi cantonale sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) du 13 octobre 2016 du canton de Genève.

Commentaires éventuels

Le Dr. Simon Schnyder, économiste à l'Administration fédérale des contributions, fait partie de la task force de l'OCDE sur l'économie numérique. Il est intéressé par des contacts ultérieurs avec la France sur ce thème.