

Décision n° 2018-FO-01

du 7 juin 2018

concernant une procédure au fond mettant en cause

Webtaxi S.à r.l.

Le Conseil de la concurrence;

Vu la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence;

Vu le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

Vu la plainte présentée devant le Conseil de la concurrence (affaire CCP032016) en date du 21 janvier 2016 par [REDACTED];

Vu l'ordonnance du président du Conseil de la concurrence en date du 8 mars 2016 désignant Monsieur Jean-Claude Weidert conseiller pour diriger l'instruction du dossier;

Vu le rapport du conseiller désigné en date du 12 août 2016 ;

Vu la communication des griefs du conseiller désigné en date du 4 juillet 2017;

Vu les observations écrites des parties suite à la communication des griefs;

Vu les pièces du dossier;

Considérant ce qui suit :

Table des matières

1. Historique de la procédure	5
2. Entreprises concernées	6
2.1 Le plaignant	6
2.2. Les entreprises visées	7
3. Cadre juridique	8
4. Contexte factuel	10
4.1 La période antérieure au 3 février 2017 (ProCab)	10
4.2. La période postérieure au 3 février 2017	12
5. Affectation du commerce entre Etats membres	14
5.1 Détermination du droit applicable	14
5.2 Définition du marché en cause	15
5.2.1. Le marché de la maraude	17
5.2.2 Le marché de la réservation préalable	17
5.2.3 Le fonctionnement des centrales de réservation de taxis	18
5.2.4 Marché géographique de référence	19
5.2.5 Conclusion	19
6. Résumé de la communication des griefs et des observations des parties	20
6.1 Résumé de la communication des griefs – analyse du conseiller désigné	20
6.2 Résumé des observations des parties	22
6.2.1 Inter-Taxis SARL	22
6.2.2 Voyages Emile Weber SARL, BENELUX TAXIS SARL et WEBTAXI SARL ..	23
7. Analyse du Conseil	24
7.1 Remarque préliminaire	24
7.2 La période postérieure au 3 février 2017	24
7.2.1 Sur l’existence d’une restriction de concurrence	24
i) Principe applicable	24
ii) Application du principe	25
7.2.2 Sur l’exemption individuelle de l’accord	25
i) Sur les gains d’efficacité de l’accord	26

ii)	Concernant la partie équitable du profit réservée aux consommateurs.....	27
iii)	Concernant le caractère indispensable de l'accord	28
iv)	Concernant la concurrence sur le marché.....	29
8.	Conclusion	30

1. Historique de la procédure

1. En date du 21 janvier 2016, le Conseil de la concurrence (ci-après : le « Conseil ») a reçu de la part de [REDACTED], demeurant à [REDACTED], en représentation de la société à responsabilité limitée [REDACTED], enregistrée au registre de commerce et des sociétés sous le numéro [REDACTED] (ci-après le : « plaignant ») une plainte contre la S.à r.l. Voyages Emile WEBER, enregistrée au Registre de Commerce et des Sociétés sous le numéro B16639 et la S.à r.l. Inter-taxis, inscrite au Registre de Commerce et des Sociétés sous le numéro B33684.
2. Le Président du Conseil a désigné, par ordonnance du 8 mars 2016, le conseiller Jean-Claude Weidert pour diriger l'instruction de ce dossier.
3. En date du 16 mars 2016, des demandes de renseignements ont été adressées à Benelux Taxis S.à r.l. (ci-après : « Benelux Taxis »), Voyages Emile Weber S.à r.l. (ci-après : « Voyages Emile Weber »), Inter-Taxis S.à r.l. (ci-après : « Inter-Taxis ») et Procab S.à r.l. (ci-après : « Procab »).
4. Le plaignant a notifié des griefs supplémentaires à l'encontre de Procab et Voyages Emile Weber en date du 25 mai 2016.
5. En date du 3 juin 2016, une réunion dans les locaux du Conseil a eu lieu avec les représentants des sociétés Procab, Benelux Taxis et Inter-taxis.
6. En date du 7 juin 2016, le Président du Conseil, sur demande du conseiller désigné, a étendu le champ d'instruction à l'ensemble des entreprises du secteur de taxis et de location de voitures avec chauffeur. Une demande de renseignements a été envoyée à six autres entreprises actives sur le marché des services de taxi.
7. Le 14 juin 2016, le conseiller désigné et un juriste du Conseil ont eu une entrevue au sein des locaux de ProCab, situés 218 route d'Esch à L-1471 Luxembourg. Le 25 juillet 2016, les entreprises ont fait parvenir des éléments de preuves concernant la nature des tarifs qu'elles appliquaient.
8. En date du 12 août 2016, le conseiller désigné a transmis un rapport au Conseil, au plaignant et aux entreprises visées.
9. Procab a pris position concernant ce rapport, en date du 23 août 2016.

10. Entretemps, depuis le 3 février 2017 la situation factuelle et juridique de l'affaire a changé, *« le modèle économique des entreprises concernées a subi d'importantes modifications. Ainsi, la société BENELUX a acheté les parts détenues par la société Inter-Taxis dans la société Procab, société Procab par ailleurs devenue WEBTAXI S.à r.l. La marque WEBTAXI est depuis cette date gérée et exploitée exclusivement par la société WEBTAXI S.à r.l., détenue à 100% par BENELUX. »*¹. Pour ces raisons, en date du 24 avril 2017, la formation collégiale du Conseil a demandé au conseiller désigné de procéder à un supplément d'instruction afin de prendre en compte les évolutions de la situation.
11. A la suite du complément d'enquête, qui a donné lieu à l'envoi d'une demande de renseignements en date du 19 mai 2017 à Webtaxi S.à r.l., une communication des griefs a été rédigée en date du 4 juillet 2017 (ci-après la : « communication des griefs ») et envoyée à 16 sociétés actives dans le secteur des taxis.
12. Inter-Taxis, Voyages Emile Weber, Webtaxi S.à r.l. et Benelux ont présenté des observations à cette communication des griefs et une audition a eu lieu en date du 22 novembre 2017, conformément à l'article 26 (5) de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence (ci-après : « loi relative à la concurrence »).

2. Entreprises concernées

2.1 Le plaignant

13. Le plaignant est une société à responsabilité limitée, immatriculée au Registre de commerce et des sociétés sous le numéro [REDACTED] établie et ayant son siège social à [REDACTED] représentée par [REDACTED]. Il ressort du dossier que la société employait [REDACTED] personnes au moment de sa plainte et qu'elle a pour objet l'activité de loueur de taxis et de voitures de locations, la mise à disposition de personnel avec ou sans voiture et le commerce en général.

¹ Voir communication des griefs du conseiller désigné du 4 juillet 2017, paragraphe 11.

2.2. Les entreprises visées

Voyages Emile Weber

14. Voyages Emile WEBER est une société à responsabilité limitée immatriculée au Registre de Commerce et des Sociétés sous le numéro B16639 dont le siège social est sis 15, rue d'Oetrange à L-5411 Canach et dont l'objet social est le suivant : « *La société a pour objet l'exploitation d'une entreprise de transports s'étendant à toutes activités et prestations de service en matière de transport de personnes et de marchandises. L'objet de la société comprend également l'organisation pour son compte ou pour le compte d'autrui des voyages en groupe, la location de voitures avec ou sans chauffeurs et l'exploitation de lignes d'autobus publiques, semi-publiques ou privées. La société exploite une ou plusieurs agences de voyages et exerce toutes activités accessoires ou connexes, y compris le courtage en voyages. D'une façon générale, elle pourra faire toutes opérations commerciales, industrielles, mobilières, immobilières ou financières se rattachant directement ou indirectement à son objet social.* »

Benelux Taxis

15. Cette société est enregistrée au Registre de commerce et des sociétés sous le numéro B24165. « *La société a l'exploitation d'une entreprise de location de taxis. Elle peut faire toutes opérations commerciales, financières ou civiles, mobilières ou immobilières, qui se rattachent directement ou indirectement en tout ou en partie à son objet ou qui sont de nature à faciliter la réalisation ou l'extension, sans pouvoir cependant entraîner la modification essentielle de celui-ci.* » Son siège social est enregistré 218, Route d'Esch à L - 1471 Luxembourg.

Inter-Taxis

16. Cette société dont l'objet social est le suivant : « *La société a pour objet l'exploitation d'une entreprise de taxis, ainsi que toutes les opérations généralement quelconques qui se rattachent à son objet ou qui le favorisent. Elle peut faire toutes opérations commerciales, financières ou civiles, mobilières ou immobilières, qui se rattachent directement ou indirectement en tout ou en partie à son objet ou qui sont de nature à faciliter la réalisation ou l'extension, sans pouvoir entraîner cependant la modification essentielle de celui-ci.* », est sise 12, rue des Bruyères à L-1274 Howald et enregistrée au Registre de commerce et des sociétés sous le numéro B33684.

ProCab devenue Webtaxi

17. WEBTAXI S.à r.l., anciennement Procab est une société enregistrée au Registre de commerce et des sociétés sous le numéro B197685 et dont le siège social se trouve 85, rue du Golf à L - 1638 Senningerberg. La société a pour objet « [l'] *d'une centrale de réservation de taxis et de location de voitures avec chauffeurs, l'organisation, le marketing et la commercialisation de voyages par véhicules de taxis, la location de voitures avec chauffeurs et la prestation de*

services de coursier. La société est autorisée à contracter des emprunts pour son propre compte et à accorder tous cautionnements ou garanties. Elle pourra généralement accomplir toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières, au Grand-Duché de Luxembourg ou à l'étranger, se rattachant directement à son objet social ou qui seraient de nature à en faciliter ou développer la réalisation. »

3. Cadre juridique

18. Comme le résume le conseiller désigné dans sa communication des griefs en son point 10 :
« Jusqu'au 1^{er} septembre 2016, les services de taxis étaient règlementés par les textes suivants :

- la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis
- la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après : « Arrêté de 1955 ») ;
- le règlement grand-ducal modifié du 3 décembre 1997 portant réglementation des services de taxis à l'Aéroport de Luxembourg ;
- le règlement ministériel du 22 décembre 1997 concernant les modalités d'application de la législation portant réglementation des services de taxis ;
- le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant les prix maxima des courses en taxi ;
- les règlements pris par les conseils communaux de certaines communes sur la base de la loi précitée sur les services de taxis. »²

19. La loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2016 a remplacé la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis et « maintient un régime de licences d'exploitation de taxi en nombre limité (articles 4 à 6), l'usage obligatoire d'un taximètre, prévoit une structure pour les tarifs, mais instaure la liberté tarifaire en ce qui concerne le niveau des tarifs. Le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixant les prix maxima des courses en taxi a été abrogé par le règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 ».³

20. Auparavant, la réglementation imposait aux exploitants de taxis le respect de prix maxima. Cependant, force était de constater que la réglementation en vigueur n'était plus appliquée depuis longtemps. Ceci avait été souligné par le Conseil dans son Avis n°2014-AV-05 du 12 mai 2014 sur le projet de loi n°6588 : « L'analyse de la situation du secteur des taxis telle qu'elle se présente actuellement permet d'apprécier la nécessité urgente d'une réforme. Le

² Communication des griefs, point 15, premier paragraphe.

³ Communication des griefs, point 15, troisième paragraphe.

fonctionnement actuel du marché est sous-optimal, ce qui se manifeste tant par les nombreuses tensions sur le marché que par l'apparition récente de concepts alternatifs au taxi classique. Se pose d'abord la question du prix. Alors que le règlement grand-ducal du 9 juillet 2004 fixe les prix maxima qui devraient être appliqués par les exploitants de taxi, il est bien établi que ces tarifs ne sont plus appliqués depuis quelques années (...) Le secteur se trouve de fait depuis 2004 dans une situation de liberté des prix. Actuellement les tarifs se situent entre 30 à 50% au-dessus du niveau de prix fixé à l'époque.»⁴

⁴ Avis 2014-AV-05 du Conseil du 12 mai 2014 sur le projet de loi n°6588, page 7.

4. Contexte factuel

21. Le plaignant s'est rendu dans les locaux du Conseil pour faire part de certains griefs à l'encontre d'entreprises opérant sur le secteur des taxis. Six griefs ont été identifiés⁵ et analysés par le conseiller désigné, dont un seul d'entre eux a été retenu comme étant à analyser au regard des compétences du Conseil, à savoir celui d'une potentielle fixation des prix entre entreprises. Le plaignant reprochait notamment aux entreprises visées par sa plainte de fixer les prix des services de taxis, ce qui serait constitutif d'un accord entre entreprises au sens des articles 3 de la loi relative à la concurrence et 101 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après : « TFUE »).
22. Il convient de distinguer la situation en deux phases : la période antérieure au 3 février 2017 et la période postérieure à cette date.

4.1 La période antérieure au 3 février 2017 (ProCab)

23. Les sociétés Benelux et Inter-Taxis ont créé la société ProCab, le 5 juin 2015, qui offrait des services de réservation de taxis et une application de réservation en ligne de taxis, pour les professionnels, service *business to business*.

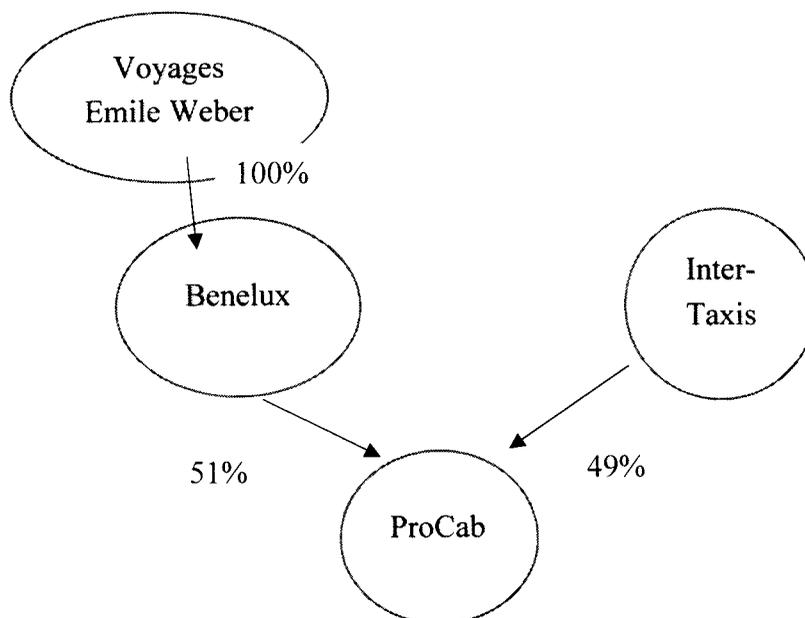


Schéma de la structure des sociétés

⁵ Voir communication des griefs, points 57 à 65.

24. Des entités, offrant des services de taxis et/ou de voiture de location avec chauffeur, ont bénéficié des services de réservation prestés par ProCab en contrepartie du paiement d'une commission mensuelle de [REDACTED]. Ces entités avaient une relation contractuelle avec ProCab, par le biais d'un contrat d'affiliation.

25. Il ressort de l'enquête que Benelux et Inter-Taxis n'étaient quant à elles pas liées par un contrat d'affiliation avec ProCab mais qu'elles participaient aux coûts de fonctionnement de Procab⁶ et bénéficiaient de ses services de réservation au même titre que les autres adhérents.

26. Trois types de services étaient proposés au client final par la centrale, à savoir :

- le service de taxi classique dit « *business class* »,
- le service « *webtaxi* » ou « *eco class* », proposant un choix de voitures plus économes et moins prestigieuses avec des prix fixes calculés en fonction de la distance de trajet lors de la prise en charge,
- le service *business to business* ProCab réservé aux clients professionnels.

L'activité de voiture de location avec chauffeur était quant à elle marginale et ne représentait que quelques réservations par semaine.

27. Les adhérents circulaient soit sous l'enseigne Procab (service classique ou service réservé aux clients professionnels) soit sous l'enseigne Webtaxi. La communication des griefs indique que : « *Alors que le service « ProCab » est presté sur base de contrats négociés individuellement avec les entreprises clientes, les tarifs affichés pour les services de taxi classique et « Webtaxi » sont les suivants :*

	Taxi classique	Webtaxi
Prise en charge	2,60 €	2,50 €
Tarif au KM	2,90 €	2,60 €
Minute d'attente	0,50 €	0,50 € (*)
Taxe de nuit	10%	10%
Taxe dimanche et jour férié	25%	25%

(*) 0 € pour les 5 premières minutes.

».⁷

28. L'enquête a révélé que ProCab servait d'intermédiaire entre un client à la recherche d'un taxi et l'entreprise de taxi. En appelant soit la centrale ProCab, soit l'un des adhérents à cette centrale, le client se voyait attribuer le taxi le plus proche de lui par cette dernière, les lignes

⁶ Voir communication des griefs, point 51. Cela ressort des comptes de pertes et profits de Benelux et Inter-taxis.

⁷ Voir communication des griefs, point 52.

téléphoniques des adhérents étant redirigées directement vers la centrale. Le client pouvait également réserver son taxi via une application mobile, via courriel ou encore via internet.

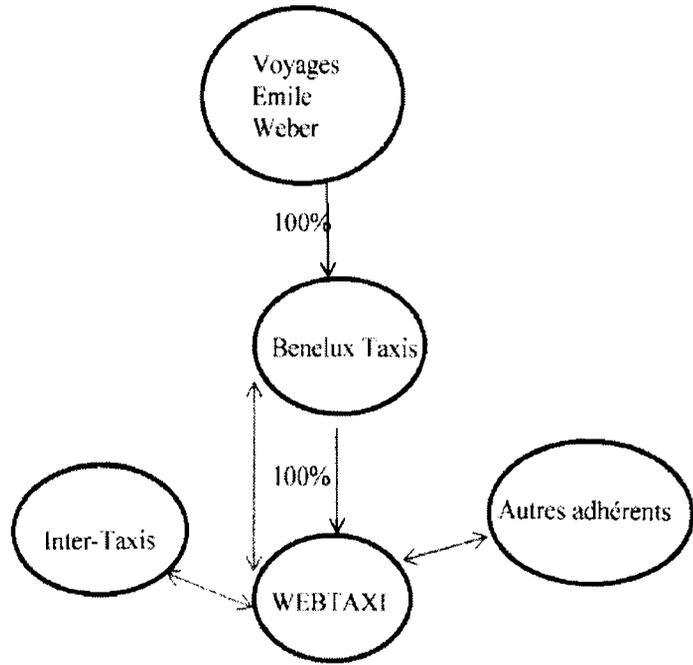
29. Concrètement, le système recherchait les véhicules libres à proximité du client et transmettait à la centrale de réservation les coordonnées du taxi le plus proche de ce dernier. Par ailleurs, le client pouvait indiquer certaines préférences portant par exemple sur le type de véhicule, la langue parlée par le chauffeur ou encore le nombre de places dans la voiture. En cas de recherche infructueuse relative aux exigences du client, une demande plus étendue était automatiquement opérée. S'il s'avérait qu'il existait une disponibilité de plusieurs véhicules correspondant à la demande, le véhicule en position « libre » depuis le longtemps était celui qui était réservé.
30. L'attribution des courses se faisait de façon automatique grâce au système de géolocalisation des voitures des adhérents reliées au réseau ProCab par un système GPRS.⁸
31. Les prix applicables aux courses de taxis auraient été des prix maxima et non des prix fixes, que les clients auraient pu négocier avec les chauffeurs.⁹

4.2. La période postérieure au 3 février 2017

32. Depuis le 3 février 2017, la situation factuelle et juridique a été modifiée. Benelux a acheté les parts détenues dans ProCab par Inter-taxis. ProCab est quant à elle devenue WEBTAXI S.à r.l. (ci-après : « Webtaxi »)
- Inter-Taxis n'est à l'heure actuelle plus qu'un « simple » adhérent à la centrale, au même titre que les autres entreprises proposant des services de taxi.

⁸ Le *General Packet Radio Service* ou GPRS est une norme pour la téléphonie mobile dérivée du GSM (Global System for Mobile Communications).

⁹ Communication des griefs, page 29.



—→ Participation
↔ Adhérents

33. L'enquête a révélé que Webtaxi ne dispose pas de véhicules propres mais preste ses services à ses différents adhérents liés à la centrale par contrat qui relèvent de deux catégories différentes : les adhérents permanents et les adhérents ponctuels. Les adhérents permanents effectuent l'ensemble de leurs courses avec Webtaxi, alors que les adhérents ponctuels effectuent des courses hors de la centrale et viennent renforcer les effectifs lorsqu'aucun adhérent permanent n'est disponible.¹⁰
34. Quatre types de services sont proposés aux clients : ces services sont proposés aux tarifs suivants. Le service WEBTAXI ECO propose des services de taxi avec des voitures hybrides ou électriques, WEBTAXI LIMO propose des services de taxi avec des voitures de type Mercedes E, WEBTAXI VAN propose des services assurés par des multi-vans MERCEDES et WEBTAXI PRO réservés aux clients professionnels.

¹⁰ Communication des griefs, page 30.

	WEBTAXI ECO	WEBTAXI LIMO	WEBTAXI VAN
Prise en charge :	2,50 €	2,60 €	2,60 €
Tarif au kilomètre :	2,70 €	2,90 €	3,50 €
Minute d'attente :	0 € (*)	0 € (**)	0 € (**)
Taxe de nuit :	10%	10%	10%
Taxe de dimanche et jour férié :	25%	25%	25%

(*) 0,50 € à partir de 5 minutes d'attente

(**) 0,50 € à partir de 10 minutes d'attente.

11

Tarifs des services Webtaxi

35. La réservation des courses peut avoir lieu directement via la centrale de réservation par téléphone, sur le site internet de Webtaxi¹² ou encore via une application mobile. Le prix de la course est calculé automatiquement et communiqué au client en tant que prix ferme non négociable. Les prix sont « *calculés selon un algorithme prenant en compte le trajet, et, dans une certaine mesure, l'horaire et l'état de la circulation* »¹³. L'application mobile permet également au client d'être localisé géographiquement grâce à son smartphone pour que son point de départ soit directement déterminé ou encore de ne pas introduire d'adresse précise mais de déterminer un point d'intérêt tel qu'une gare, un magasin ou un monument par exemple.

5. Affectation du commerce entre Etats membres

5.1 Détermination du droit applicable

36. La notion d'affectation du commerce intracommunautaire est le critère déterminant l'applicabilité des règles de concurrence de l'Union européenne. Conformément à l'article 3, paragraphe premier du Règlement 1/2003¹⁴, le Conseil est tenu d'appliquer les articles 3 et 5 de la loi relative à la concurrence ainsi que les articles 101 et 102 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne (ci-après : « TFUE ») lorsque la pratique en cause est susceptible d'affecter le commerce intracommunautaire.

¹¹ Communication des griefs, page 10.

¹² <https://www.webtaxi.lu/>

¹³ Communication des griefs, point 106.

¹⁴ Règlement (CE) n°1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité.

37. En l'espèce, le Conseil rejoint l'avis du conseiller désigné qui constate notamment que « *les services de taxi sont avant tout une activité domestique, et que très peu de ces services sont exportés ou importés [...] la réglementation de cette activité est nationale, notamment en ce qui concerne l'émission de licences d'exploitation – requises pour toute exploitation d'un service de taxi sur une base régulière* »¹⁵ et estime que le commerce entre Etats membres n'est pas affecté. Les conditions du marché sont telles que le commerce transfrontalier est peu existant et la nature de la pratique en cause n'a pas pour conséquence de créer des barrières à l'entrée pour des entreprises étrangères.¹⁶
38. Si l'exigence d'une licence nationale peut potentiellement affecter le commerce entre Etats membres, cette exigence, résultant de la législation nationale, est diffusée dans tout le territoire de l'Union. A cet égard, il convient de rappeler que le secteur des taxis n'entre pas dans le régime commun de la libre prestation de services¹⁷, ce secteur étant écarté de la directive 2006/123/CE, relative aux services dans le marché intérieur.¹⁸ Le secteur des taxis n'est donc pas un secteur harmonisé et les Etats membres restent donc libres de réglementer cette activité, dans le respect des principes généraux du droit de l'Union européenne.
39. Partant, seule la loi nationale est applicable à l'affaire en cause, sans pour autant exclure les références au droit et à la jurisprudence de l'Union, les articles 3 et 5 de la loi relative à la concurrence étant comparables aux articles 101 et 102 du TFUE.

5.2 Définition du marché en cause

40. Le marché en cause se définit en termes de produits ou services ainsi qu'en termes géographiques. La définition de ce marché permet de déterminer le périmètre à l'intérieur duquel s'exerce la concurrence entre les entreprises.
41. La Commission européenne, dans sa Communication sur la définition du marché en cause¹⁹, définit le marché de produits/services de la manière suivante : « *un marché de produits en cause comprend tous les produits et/ou services que le consommateur considère comme interchangeable ou substituables en raison de leurs caractéristiques, de leur prix et de l'usage auquel ils sont destinés.* »²⁰

¹⁵ Communication des griefs, points 24 et 25.

¹⁶ Voir Communication de la Commission – Lignes directrices relatives à la notion d'affectation du commerce figurant aux articles 81 et 82 du traité (2004/C 101/07).

¹⁷ Arrêt du 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs*, C-338/09, ECLI:EU:C:2010:814, points 29 et 30.

¹⁸ Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur.

¹⁹ Communication de la Commission sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence (97/C 372/03).

²⁰ Communication précitée, point 7.

42. Au sens de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis,²¹ le service de taxi consiste en un « *transport occasionnel rémunéré de personnes effectué par des taxis, le taxi étant une « une voiture automobile à personnes, comportant au moins quatre places assises et au plus huit places assises, hormis celle du conducteur, et destinée à servir au transport occasionnel rémunéré de voyageurs par route ».*²²
43. Le conseiller désigné s'est attaché, lors de son enquête, à vérifier si les services de taxis étaient substituables à d'autres services tels que les bus sur commande ou encore les véhicules de location avec chauffeur. Dans sa communication des griefs est cité l'Avis 2014-AV-05²³ du Conseil qui considère : « *Si l'on considère les services de taxi comme faisant partie d'un marché global de mobilité et transport de personnes sur commande, on peut observer que des services similaires se sont développés ces dernières années. On trouve un bon nombre de services de bus à la demande, souvent gérés par des communes ou des regroupements de communes. Des exemples sont le « Night Rider », le « Bummelbus », le « Call a Bus » ou encore le « Novabus ». Ces services ciblent en général une clientèle bien définie et ne pourront ainsi pas forcément être utilisés par toute la population. Ces services ne sont pas toujours disponibles 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, mais pendant des plages de temps bien définies, notamment le weekend en soirée, ou seulement pendant la journée. Néanmoins, pour des situations spécifiques, ces services de bus à la demande représentent une alternative parfaitement pertinente au taxi classique, alternative dont l'appariation trouve peut-être son origine dans la perception très répandue d'un service taxi relativement cher. »²⁴*
44. Les véhicules de location avec chauffeur (ci-après : « VLC ») ne sont pas définis dans la loi portant organisation des services de taxis précitée mais l'ont été dans un arrêté grand-ducal,²⁵ comme suit : « *voiture automobile à personnes, destinée à être donnée en location avec chauffeur pour servir au transport rémunéré ou gratuit de personnes* ». Dans sa communication des griefs, le conseiller désigné constate à juste titre que les services de VLC poursuivent le même objectif que les services de taxis.²⁶
45. Le Conseil rejoint les développements du conseiller désigné qui opère, en reprenant le raisonnement de l'Autorité de concurrence française voisine²⁷, une double segmentation

²¹ Loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et modification du Code de la consommation.

²² Loi précitée, article premier.

²³ Avis n° 2014-AV-05 du 12 mai 2014 relatif au projet de loi n° 6588 portant a) organisation du secteur des services de taxis et b) modification du Code de la consommation.

²⁴ Avis précité, page 9.

²⁵ Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

²⁶ Communication des griefs, paragraphe 31.

²⁷ Autorité de concurrence France : Avis n° 13-A-23 du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur.

du « *marché global de mobilité* » du transport de public particulier de personnes à titre onéreux en distinguant ainsi le marché de la maraude et le marché de la réservation préalable.

5.2.1. Le marché de la maraude

46. Sur ce marché, les taxis disposent d'un monopole légal. Ce marché correspond à la prise en charge de clients qui hèlent un taxi disponible sur la voie ouverte à la circulation publique ou sur un emplacement réservé aux taxis, sans réservation préalable. Ce marché n'est pas celui intéressé par les pratiques en cause.

5.2.2 Le marché de la réservation préalable

47. Comme l'indique le conseiller désigné dans sa communication des griefs, « *sur ce second marché, les clients peuvent appeler un taxi ou tout autre prestataire de services de transport* ». ²⁸

48. En l'absence de monopole légal des taxis, ces derniers font face à une concurrence de la part d'autres entreprises. Pour ce qui est des bus sur demande, comme dit *supra*, ces services sont souvent gérés par les communes, visent une clientèle ciblée et ne sont pas forcément disponibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Ils ne peuvent pas être considérés comme des services substituables aux taxis. Quant aux VLC, des différences par rapport aux taxis sont existantes au Grand-Duché de Luxembourg et résultent de la réglementation.

49. Si certaines restrictions applicables aux VLC ne sont pas de nature à « *altérer considérablement les conditions de concurrence entre services de taxi et services de VLC sur le marché de la réservation préalable* » ²⁹ telle que l'impossibilité pour les VLC d'emprunter les voies de circulation des bus et de stationner aux emplacements de taxis, d'autres sont de nature à altérer la substituabilité naturelle entre VLC et taxis. Ainsi, le règlement grand-ducal du 25 juillet 2015 ³⁰ prévoit en son article 21 : « *La voiture de location avec chauffeur ne peut être mise à disposition du client qu'en vertu d'un contrat écrit signé préalablement à la prise en charge des voyageurs, contenant au moins les mentions suivantes: coordonnées du transporteur et du client, objet du contrat avec la mention expresse de la durée*

²⁸ Communication des griefs, paragraphe 34.

²⁹ Communication des griefs, paragraphe 35.

³⁰ Règlement grand-ducal du 25 juillet 2015 modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

du transport qui doit être d'au moins une heure, prix et date de la signature. Le conducteur doit exhiber sur réquisition des membres de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises, chargés de l'exécution de la législation applicable aux services des taxis, pour la voiture de location avec chauffeur qu'il met à disposition d'un client, un exemplaire du contrat signé avec ce client. »

50. L'exigence de la signature d'un contrat écrit préalablement à la prise en charge couplée au fait que la durée du transport doit être d'au moins une heure supprime la substituabilité naturelle entre taxi et VLC pour les courses de moins d'une heure. En effet, bien souvent, les courses de taxis s'effectuent sur de courts trajets et rarement pour des trajets de plus d'une heure. Il est clair qu'une personne qui souhaite se rendre d'un point A à un point B de façon spontanée va soit héler un taxi dans la rue (marché de la maraude) soit se tourner vers l'utilisation de son téléphone pour trouver le taxi le plus proche de son point de départ afin d'effectuer son trajet le plus rapidement possible et à moindre frais. Seuls les cas où un client souhaite réserver un véhicule bien à l'avance et pour un trajet d'une durée au moins égale à une heure implique une mise en concurrence des taxis et des VLC. Or, ce n'est pas ce type de marché qui est intéressé par les pratiques en cause.

5.2.3 Le fonctionnement des centrales de réservation de taxis

51. Une centrale de réservation est un intermédiaire entre les entreprises de taxis et les clients. Elle permet de mettre en relation les clients, à travers un numéro de téléphone unique, un site internet unique ou une application mobile, avec un taxi le plus proche du lieu de prise en charge. Les centrales de réservation sont rémunérées par les taxis qui payent en contrepartie du service fourni et permettent au client de s'adresser à un intermédiaire unique, de réduire son temps d'attente et en principe de bénéficier de prix plus avantageux car c'est le taxi le plus proche qui lui est réservé.
52. Le marché du cas d'espèce peut, au vu de ces caractéristiques, être présenté comme un marché biface. Un marché biface met en relation deux groupes d'agents qui ont des gains potentiels à interagir. Une plateforme, ou un intermédiaire, rend possible ou facilite leur transaction. Ces marchés mettent en œuvre des structures de prix différentes de celles existantes sur un marché classique³¹. Le cas d'espèce correspond à cette situation, *Webtaxi* permettant la mise en relation entre chauffeurs de taxis et clients finaux. Les chauffeurs, bien qu'ils circulent sous l'enseigne de la plateforme, sont dans la grande majorité des adhérents et versent un loyer à la centrale. S'ils ne peuvent refuser une course qui leur est proposée par la centrale et s'ils doivent

³¹ X. Wauthy, « Concurrence et régulation sur les marchés plateformes : une introduction », *Reflets et perspectives de la vie économique*, n°2008/1, pp. 39-54, §48.

respecter les prix maxima pratiqués par leur centrale d'affiliation pour ces courses, les taxis sont indépendants sur le marché de la maraude, sur lequel ils redeviennent concurrents. Ainsi, ce marché offre un contexte juridique³² et une structure de prix qui diffèrent d'un marché classique.

5.2.4 Marché géographique de référence

53. Le marché géographique en cause comprend le territoire sur lequel les entreprises concernées sont engagées dans l'offre de biens et services en cause, sur lequel les conditions de concurrence sont suffisamment homogènes et qui peut être distingué de zones géographiques voisines parce que, en particulier, les conditions de concurrence y diffèrent de manière appréciable³³. Certaines caractéristiques telles que l'importance des préférences nationales ou locales ou encore les habitudes des clients peuvent être prises en compte afin de définir si des entreprises implantées dans d'autres zones constituent une source d'approvisionnement de remplacement pour les consommateurs.

54. Or, comme l'explique à juste titre le conseiller désigné, sur le marché de la réservation préalable, le client peut réserver un taxi à partir de n'importe quel lieu sur le territoire luxembourgeois et quelle que soit la zone géographique de la licence d'exploitation du taxi. *« Il est dès lors clair que les services de taxi proposés par une entreprise de taxi dans une zone donnée sont parfaitement substituables aux services des entreprises de n'importe quelle autre zone, même si les clients ont initialement le réflexe de s'adresser à un service de taxi implanté dans leur localité ou leur région. »*³⁴

55. De plus, il ressort du dossier que les entreprises luxembourgeoises de taxi effectuent de temps à autre des courses vers l'étranger mais il est très rare que des clients résidents s'adressent à des entreprises de taxis à l'étranger, pour effectuer des courses au Grand-Duché. Les entreprises étrangères actives sur le marché de la réservation préalable ne sont pas considérées par les taxis luxembourgeois comme des entreprises concurrentes. Dès lors, le caractère national du marché est caractérisé.

5.2.5 Conclusion

56. Le marché de référence à prendre en compte par le Conseil est dès lors celui des services de taxi sur réservation préalable, avec comme périmètre géographique le territoire national.

³² Loi du 5 juillet 2016, portant organisation des services de taxis, entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2016.

³³ *Communication de la Commission* du 9 décembre 1997 sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence (97/ C 372/03).

³⁴ Communication des griefs, paragraphe 42.

6. Résumé de la communication des griefs et des observations des parties

6.1 Résumé de la communication des griefs – analyse du conseiller désigné

57. Concernant la période antérieure au 3 février 2017, le conseiller désigné explique que ProCab est une centrale de réservation qui repose incontestablement sur l'existence d'un accord entre concurrents au sens de l'article 3 de la loi relative à la concurrence, accord entre la centrale et ses adhérents.³⁵ Concernant les adhérents, cet accord se traduit par la conclusion de contrats avec la centrale de réservation ; concernant les associés de ProCab, il se traduit par un accord tacite entre eux sur le fonctionnement et l'organisation de la centrale.
58. Toutefois, le conseiller désigné conclut que les quatre conditions cumulatives d'application d'une exemption individuelle telle que prévue à l'article 4 de la loi relative à la concurrence sont réunies pour l'accord en cause jusqu'au 3 février 2017.
59. Ainsi, se basant sur l'article 4 de la loi relative à la concurrence et les conclusions de l'autorité de concurrence des Pays-Bas (NMa), relatives aux centrales de taxis³⁶, le conseiller désigné conclut quant aux gains d'efficacité, que Webtaxi est « *une marque reconnaissable, garantissant un certain standard de qualité* »³⁷. La réservation d'un taxi est facilitée à travers l'accessibilité du service (téléphone, application mobile, site internet) et permet un service plus rapide étant donné que c'est le taxi libre le plus proche du client qui est réservé ; le kilométrage à vide des véhicules est réduit et les coûts y relatifs également. Il en est de même pour les coûts fixes d'une centrale téléphonique. Quant au bénéfice pour le consommateur, le conseiller désigné estime que les consommateurs bénéficient « *des avantages de la visibilité améliorée de la marque commune, et des garanties qu'elle fournit sur la qualité du service, d'une baisse des coûts de recherche, d'un temps d'attente plus court et d'une disponibilité sur 24 heures et, s'il subsiste une concurrence résiduelle suffisante, de tarifs plus bas rendus possibles par la baisse des coûts* »³⁸ Quant à la proportionnalité entre les gains d'efficacité et les restrictions imposées, le conseiller estime que cette condition est remplie étant donné que les prix affichés à l'époque n'auraient été que des prix maxima et non fixes, pouvant faire l'objet d'une négociation par le client.

³⁵ Communication des griefs, paragraphe 83.

³⁶ Lignes directrices de l'autorité de concurrence néerlandaise de 2005 sur les centrales de taxis / Beleidsregels taxi centrales 14 juin 2005.

³⁷ Communication des griefs, paragraphe 130.

³⁸ Communication des griefs, paragraphe 93.

60. Enfin, la part de marché de ProCab ne dépassant pas 30% et ProCab ayant « *ravivé la concurrence sur le marché des services de taxis au Luxembourg* »³⁹, le conseiller désigné estime que la quatrième condition relative à la non-élimination de la concurrence est également remplie.
61. En revanche, quant à la période postérieure au 3 février 2017, ayant donné lieu à des changements de fonctionnement et d'organisation de la centrale de réservation, le conseiller désigné conclut à l'existence d'un accord anticoncurrentiel qu'il propose de sanctionner par une amende.
62. En effet, le conseiller désigné s'attache à la différence fondamentale selon laquelle sur le marché en cause de la réservation préalable, les prix sont désormais des prix fixes et non plus maxima, ce qui n'est pas contesté par les entreprises. « *En effet, les entreprises visées appliquent les mêmes tarifs pour tous les services de taxi qu'elles prestent [...] Il résulte de ce qui précède que l'adhésion à la centrale contraint les entreprises de taxis concurrentes d'agir de concert et donc de pratiquer les mêmes prix, l'accord garantissant qu'il n'y aura pas, entre eux, de concurrence, par les prix. L'application par les adhérents à la centrale WEBTAXI de prix identiques constitue un accord restrictif de la concurrence au sens de l'article 3 de la loi relative à la concurrence.* »⁴⁰ Le conseiller désigné conclut à l'existence d'une restriction par objet consistant en la fixation horizontale de prix entre concurrents mais s'attache à étudier les conditions relatives à une éventuelle exemption individuelle, tout comme il l'avait fait pour la situation antérieure au 3 février 2017.
63. Comme pour ProCab, le conseiller désigné constate l'existence de gains d'efficacité en citant la marque reconnaissable Webtaxi, gage d'un certain standard de qualité, la réservation facilitée, la diminution du kilométrage à vide et des coûts ainsi que la contribution au progrès technique. Il constate également le bénéfice pour le consommateur qui profite d'une réduction des prix et d'un meilleur standard de qualité. Le conseiller désigné indique également que la concurrence reste substantielle pour le marché hors réservation préalable et que sur le marché de la réservation préalable en cause, la part de marché peut être évaluée sous la barre des 30% mentionnée par l'autorité de concurrence des Pays-Bas. C'est la condition relative à l'indispensabilité de la restriction qui, selon le conseiller désigné, n'est pas remplie en l'espèce. L'autorité néerlandaise considère en effet qu'une centrale de réservation peut être exemptée alors même qu'elle constitue un accord interdit par le droit de la concurrence, tant que la centrale n'a pas pour effet de fixer les prix des courses de taxis. Le conseiller désigné indique que « *comme expliqué au point 94, les lignes directrices de la NMa prévoient qu'une exemption peut être reconnue pour les centrales de réservation qui n'appliquent pas une*

³⁹ Communication des griefs, paragraphe 96.

⁴⁰ Communication des griefs, paragraphes 118 et suivants.

*fixation des prix [...] Or, WEBTAXI n'explique pas en quoi la fixation des prix est indispensable pour atteindre les objectifs poursuivis ».*⁴¹

64. L'un des critères relatifs au bénéfice d'une exemption individuelle n'étant selon lui pas rempli, le conseiller désigné en conclut que l'accord en cause ne peut être justifié et propose au Conseil d'infliger une amende aux entreprises visées par la communication des griefs.

6.2 Résumé des observations des parties

6.2.1 Inter-Taxis SARL

65. Inter-Taxis souligne à titre liminaire la particularité du marché des services de taxis de façon générale et plus particulièrement celle du marché de la réservation de taxis.
66. Selon les arguments d'Inter-Taxis, il n'existe pas de concurrence entre les chauffeurs de taxis adhérents à la centrale, ce qui découle du fonctionnement logique et normal d'une centrale de réservation. Les adhérents au sein de la centrale formeraient une seule entité économique au sein de laquelle aucun accord ne pourrait être qualifié, les contrats étant conclus entre la centrale et le client sans que les « *qualités personnelles* » ou le « *tarif* » des chauffeurs « *n'entrent en ligne de compte* »⁴². Il n'existerait donc aucune influence de la part du chauffeur sur le fait d'être désigné ou non pour effectuer les courses.
67. A titre subsidiaire, Inter-Taxis fait valoir ses arguments quant à l'éventuelle application des quatre conditions d'exemption de l'article 4 de la loi relative à la concurrence.
68. Inter-Taxis rejoint les conclusions de la communication des griefs au sujet des gains d'efficacité et des bénéfices pour le client tout en soulignant que le profit pour le consommateur est à apprécier dans sa globalité et pas uniquement sur base d'une réduction de prix. Concernant le caractère proportionnel des restrictions imposées, Inter-taxis fait valoir que la pratique en cause remplit les critères du test de proportionnalité car un tel modèle ne pourrait fonctionner autrement en pratique. Concernant enfin l'absence d'élimination de la concurrence, Inter-Taxis fait valoir que la concurrence existe avec d'autres centrales de taxis et que les adhérents conservent une certaine autonomie sur le marché de la maraude.

⁴¹ Communication des griefs, paragraphe 132.

⁴² Observations INTER-TAXIS SARL – Communication des griefs, en version non confidentielle, relative à une procédure d'application de l'article 3 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence.

6.2.2 Voyages Emile Weber SARL, BENELUX TAXIS SARL et WEBTAXI SARL

69. Après un rappel des faits et des étapes procédurales, Voyages Emile Weber (ci-après : « VEW »), BENELUX ET WEBTAXI font valoir dans un premier temps que le marché pertinent en l'espèce est celui de la réservation préalable de taxis et notamment que VEW et BENELUX agissent de façon indépendante sur leurs marchés respectifs sans que VEW, en qualité de société mère, n'ait d'influence sur BENELUX.
70. Selon les arguments de ces sociétés, BENELUX et WEBTAXI formeraient, ensemble avec les adhérents à la centrale de réservation, une seule unité économique, respectivement une seule entreprise au sens du droit de la concurrence. Il est précisé que « *les entreprises adhérentes n'agissent pas de manière autonome sur le marché en cause (marché de la réservation préalable). Elles sont entièrement soumises aux obligations de la Centrale de réservation et ne disposent d'aucune liberté en ce qui concerne l'organisation de leur travail.* »⁴³ Les sociétés indiquent que les chauffeurs sont obligés d'accepter les courses en raison du contrat d'adhésion qui les lie à la centrale. Par conséquent, il est indiqué qu'aucun accord anticoncurrentiel ne peut donc être retenu au sein d'une seule et unique entité économique.
71. A titre principal donc, les sociétés font valoir qu'une centrale de réservation de taxis ne constitue pas un accord au sens du droit de la concurrence.
72. A titre subsidiaire, les sociétés font valoir la réunion des conditions d'une exemption individuelle au regard du droit de la concurrence et contestent la comparaison avec le modèle UBER. Les sociétés développent les gains d'efficacité générés par la centrale de réservation résultant de la rapidité du service puisque le taxi le plus proche est attribué à la course, de la simplification de la réservation via un seul numéro, une application mobile ou le site internet de la centrale, de l'adaptation de l'offre aux besoins du client, du choix étendu du type de véhicule pour le client, d'une certitude sur le prix et de la transparence tarifaire, des économies d'échelle réalisées et enfin de la diminution du kilométrage à vide et des émissions de gaz à effet de serre. En ce qui concerne la réservation aux utilisateurs d'une partie équitable du profit résultant de l'accord, les sociétés indiquent que la création de la centrale permet aux entreprises adhérentes d'économiser des sommes considérables dont le consommateur pourrait profiter par ricochet à travers des prix de courses moins élevés. De plus, les restrictions seraient proportionnées car la fixation des tarifs serait « *une mesure indispensable et parfaitement proportionnelle aux restrictions imposées et il n'est pas imaginable que le système pourrait fonctionner autrement en pratique* »⁴⁴. En effet, les sociétés expliquent que l'application de

⁴³ Observations Voyages Emile Weber SARL, BENELUX TAXIS SARL et WEBTAXI SARL du 28 août 2017 à la communication des griefs, page 26.

⁴⁴ Observations précitées, page 52.

prix différents imposerait à la centrale d'indiquer au client potentiel les différents prix appliqués par les différents chauffeurs avant d'accepter une course, ce qui donnerait lieu au choix du taxi le moins cher et en pratique à un alignement automatique des prix entre adhérents. De plus, la mise en place d'un tel système ne serait pas gérable en pratique (temps passé par le client au téléphone ou sur le site pour choisir la course la plus avantageuse...). Enfin, il est rappelé que les chauffeurs sont libres de se faire concurrence sur le marché de la maraude et que la centrale ignore et ne peut répartir les courses à l'avance entre les chauffeurs. Quant à l'absence d'élimination de la concurrence, il est expliqué que la concurrence a été ravivée sur le marché de la réservation préalable et que les clients restent libres de se tourner vers d'autres entreprises s'ils le souhaitent.

7. Analyse du Conseil

7.1 Remarque préliminaire

73. Dans la mesure où le conseiller désigné a établi un rapport⁴⁵ pour le modèle économique appliqué pour la période antérieure au 3 février 2017 et qu'il n'a pas retenu de grief à l'encontre des entreprises visées par ledit rapport, le Conseil se contentera d'analyser la période postérieure à cette date.

7.2 La période postérieure au 3 février 2017

7.2.1 Sur l'existence d'une restriction de concurrence

i) Principe applicable

74. Sont interdits au titre de l'article 3 de la loi relative à la concurrence, « *tous accords entre entreprises, toutes décisions d'associations d'entreprises et toutes pratiques concertées qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur un marché et notamment ceux qui consistent à:*

- 1) *fixer de façon directe ou indirecte les prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transactions [...] ».*

⁴⁵ Rapport du conseiller désigné du 12 août 2016.

ii) Application du principe

75. Selon la jurisprudence de la Cour, toute forme de fixation horizontale des prix doit être considérée comme une restriction par objet⁴⁶, frappée d'une présomption réfragable de violation de l'article 101 du TFUE, dont l'article 3 de la loi relative à la concurrence est le reflet.
76. Cette jurisprudence est confirmée par les développements des autres autorités nationales de concurrence, à l'exemple de l'autorité française⁴⁷, danoise⁴⁸, ou néerlandaise⁴⁹.
77. Partant, le Conseil considère que l'accord litigieux constitue une pratique de fixation horizontale des prix des courses de taxi, les entreprises regroupées au sein de la centrale acceptant par l'intermédiaire de cette dernière de pratiquer une politique tarifaire unifiée pour les courses réparties par la centrale de réservation.
78. Par conséquent, la fixation d'un prix uniformisé par la centrale doit être considérée comme une restriction par objet, rendant inutile la recherche *in concreto* des effets sur le marché concerné.⁵⁰ L'article 3 de la loi relative à la concurrence est applicable en l'espèce.

7.2.2 Sur l'exemption individuelle de l'accord

79. La Cour de justice a affirmé qu'il n'existait pas d'accord non exemptable *per se*, empêchant une restriction par objet de bénéficier d'une exemption individuelle : « *tout accord restreignant la concurrence, que ce soit par ses effets ou par son objet, peut en principe bénéficier d'une exemption* ». ⁵¹
80. Il convient par conséquent d'étudier la potentielle exemption individuelle dont pourrait bénéficier l'accord entre entreprises de taxis. Pour bénéficier d'une exemption individuelle, il

⁴⁶ Arrêt de la Cour du 26 nov. 2015, *Maxima Lavitja*, C-345/14, ECLI:EU:C:2015:784, point 19.

⁴⁷ Conseil de la Concurrence (devenu Autorité de la Concurrence), décision n° 96-D-53 du 17 septembre 1996 relative à des pratiques relevées dans le secteur de l'exploitation des taxis à Cannes ; Voir aussi Conseil de la Concurrence, décision n° 97-D-54 du 9 juillet 1997 relative à la situation de la concurrence dans le secteur de l'exploitation de taxis à Toulon ; Voir également Conseil de la concurrence, décision n° 08-D-26 du 5 novembre 2008 relative à des pratiques mises en œuvre par le groupement d'intérêt économique (GIE) de taxis UAT Abbeilles, point 47.

⁴⁸ *Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen*, 26 avril 2000, ref 2:801-455/*Infrastruktur, mje*.

⁴⁹ Lignes directrices de 2005 sur les centrales de taxis / *Beleidsregels taxicentrales* 14/06/2005 [en ligne] <http://wetten.overheid.nl/BWBR0033005/2005-06-14>.

⁵⁰ Arrêt de la Cour du 4 juin 2009, *T-Mobile Netherlands e.a.*, C-8/08, ECLI:EU:C:2009:343, point 29. Voir également l'arrêt de la Cour du 14 mars 2013, *Allianz Hungaria*, C-32/11, ECLI:EU:C:2013:160, point 38.

⁵¹ Arrêt du Tribunal du 27 septembre 2006, *GlaxoSmithKline / Commission*, T-168/01, ECLI:EU:T:2006:265, point 233. Voir également l'arrêt du Tribunal du 15 juillet 1994, *Matra Hachette*, T-17/93, ECLI:EU:T:1994:89, point 85.

est nécessaire pour les entreprises de prouver au Conseil qu'elles remplissent quatre conditions cumulatives⁵², retrouvées à l'article 4 de la loi relative à la concurrence :

- L'accord litigieux doit apporter des gains d'efficacité ;
- L'accord litigieux doit réserver une partie équitable de ces gains au consommateur ;
- L'accord doit être indispensable, c'est-à-dire nécessaire, adéquat et proportionné ;
- L'accord ne doit pas éliminer la concurrence sur le marché de référence.

i) Sur les gains d'efficacité de l'accord

81. Dans sa communication du 27 avril 2004, la Commission définit le gain d'efficacité comme le « *fruit d'une intégration d'activité économique par laquelle des entreprises conjuguent leurs actifs afin de réaliser ce qu'elles ne pourraient réaliser aussi efficacement chacune de son côté* »⁵³.

82. Les gains d'efficacité peuvent résider dans une meilleure planification de la production ou dans une meilleure allocation des capacités de production⁵⁴.

83. En l'espèce, les entreprises, dans leurs observations, ont su démontrer l'existence de plusieurs gains résultant directement de l'accord. Tout d'abord, l'accord permet de diminuer les voyages à vide des exploitants de taxis dès lors que la centrale affecte à la commande le taxi étant le plus proche du lieu de prise en charge, comme le relèvent les entreprises visées dans leurs observations. Il en résulte une meilleure allocation des ressources disponibles. De plus, la répartition des courses par la centrale permet de diminuer la pollution engendrée par la circulation du taxi et participe en conséquence à la réduction des émissions de gaz à effets de serre.

84. Au surplus, l'accord permet un accès maximal de la clientèle au secteur des taxis. Le système mis en place par Webtaxi permet à un client de bénéficier d'une offre uniforme, centralisée et quantitativement plus conséquente de manière constante, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. La centrale permet de plus de réguler l'offre de taxis afin de l'adapter au mieux aux périodes de pointe, mais également durant les périodes creuses durant lesquelles la demande est plus faible. La certitude, pour un client, de pouvoir bénéficier d'un service de taxi via la centrale de réservation, de manière continue, participe ainsi à la valorisation du secteur.

⁵² Cf 6.2 : Résumé des observations des parties.

⁵³ Communication de la Commission - Lignes directrices concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité (2004/C 101/08), point 60.

⁵⁴ *Ibid.*, points 64 à 68.

ii) Concernant la partie équitable du profit réservée aux consommateurs

85. L'accord mis en cause doit également, afin de bénéficier de l'exemption, réserver aux consommateurs une partie équitable du profit résultant de l'entente. Tout d'abord, les consommateurs doivent être définis comme « *tous les utilisateurs, directs ou indirects, des produits couverts par l'accord* ». ⁵⁵ De plus, « *la notion de « partie équitable » suppose que la répercussion des avantages doit au moins assurer aux consommateurs la compensation d'un inconvénient réel ou probable que la restriction de concurrence constatée au regard de l'article 81, paragraphe 1, leur occasionne. Conformément à l'objectif de l'article 81 qui consiste à empêcher les accords anticoncurrentiels, l'effet net de l'accord doit au moins être neutre du point de vue des consommateurs qui sont directement ou potentiellement affectés par l'accord* ⁵⁶ ». Si cette partie équitable peut se matérialiser par une réduction des prix, « *la répercussion sur les consommateurs peut aussi revêtir la forme de gains d'efficacité qualitatifs, par exemple des nouveaux produits ou des produits améliorés qui apportent suffisamment de valeur aux consommateurs pour que les effets anticoncurrentiels de l'accord [...] soient compensés* ». ⁵⁷
86. En l'espèce, il est possible de relever des effets tant quantitatifs que qualitatifs, au bénéfice du consommateur. Ainsi, le bénéfice retiré par le consommateur en terme de coût provient directement du calcul effectué par l'algorithme : ce dernier permet à Webtaxi de proposer un service moins onéreux, reposant sur des critères neutres et objectifs. Le système mis en place induit dès lors une réduction nette des prix. En effet, lors de la réservation du taxi, un prix ferme, instantanément calculé, est communiqué par la centrale. Ce prix est payé par le client auprès de la centrale directement. Le client peut contrôler le prix pratiqué par la centrale puisque le chauffeur est dans l'obligation de faire fonctionner le taximètre. Aussi, le prix pratiqué par la centrale, calculé par l'algorithme, ne pourrait qu'être inférieur ou égal au prix affiché par le taximètre dont l'utilisation est obligatoire d'après la législation en vigueur. La centrale propose par ailleurs, grâce à l'algorithme, un tarif kilométrique dégressif à mesure que la distance de la course augmente. Le prix proposé par l'algorithme se situe dans la fourchette basse des prix pratiqués sur le marché, ce qui montre que le client a pu profiter de la répercussion par Webtaxi des économies réalisées grâce à ce modèle économique. L'algorithme fonctionne ainsi avec un prix de base kilométrique de 2,50 € pour le service de taxi basique (2,60€ pour le service Limo), là où les concurrents directs affichent des prix allant de 2,80 à 3,30 € par kilomètre.

⁵⁵ Communication de la Commission - Lignes directrices concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité (2004/C 101/08), point 84.

⁵⁶ *Ibid.*, point 85.

⁵⁷ *Ibid.*, point 102.

87. Il convient également de relever les effets qualitatifs bénéfiques au consommateur. En premier lieu, grâce au suivi GPS continu des taxis, la centrale est en capacité d'affecter au client le taxi le plus proche de lui, ce qui permet de diminuer le temps d'attente du client précédant la prise en charge par le chauffeur. En second lieu, l'augmentation des véhicules disponibles du fait du regroupement de plusieurs compagnies de taxis permet d'éviter la pénurie de chauffeurs disponibles, et ainsi d'avoir un service disponible 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Il est également possible de répercuter le gain d'efficacité tiré de la baisse de la pollution induite par le système des centrales, la Commission estimant qu'un accord ayant des effets environnementaux bénéfiques réserve au consommateur une part équitable des avantages.⁵⁸ Enfin, la qualité de l'image de marque Webtaxi véhiculée participe à l'augmentation des standards de confort et d'exigence des taxis voyageant sous l'enseigne de la centrale, assurant un service de qualité uniforme.

iii) Concernant le caractère indispensable de l'accord

88. Il est nécessaire de vérifier si les restrictions à la concurrence sont indispensables pour obtenir les bénéfices induits par l'accord. En l'espèce, selon les déclarations des parties, l'intérêt de la centrale réside justement dans l'offre et l'application d'un prix uniforme. En effet, sans ce prix uniforme, le client n'aurait aucun intérêt à recourir aux services prestés dans le cadre de la centrale. En ayant recours à la centrale, le consommateur ne cherche pas un « bien de sélection », mais choisit une prestation correspondant à un trajet dont le prix est fixé à l'avance.
89. Le recours à la négociation des prix dans le cadre de la centrale lui ferait perdre de nombreux gains évoqués précédemment. Tout d'abord, la négociation préalable du prix rendrait inopérante l'attribution du taxi le plus proche, selon les prix pratiqués. Les trajets à vide, mais également le temps d'attente du consommateur, en seraient considérablement allongés, surtout dans le contexte du marché luxembourgeois caractérisé par un *numerus clausus* des licences de taxis, à l'origine par ailleurs de l'inflation des prix du secteur.
90. De plus les solutions alternatives altèreraient les gains d'efficacité tirés de la centrale. S'il y avait différenciation des tarifs pratiqués par les taxis affiliés à la centrale de réservation, la communication de l'ensemble des paramètres existants, notamment relatifs aux préférences des clients (choix du véhicule, langue parlée par le chauffeur...) serait inenvisageable. Il n'est pas difficile d'imaginer qu'une réservation téléphonique vocale serait impraticable dans la mesure où l'opérateur devrait communiquer, en plus des exigences du client, les prix pratiqués par les taxis les plus proches de celui-ci. Le temps perdu lors de l'appel pour choisir le taxi, qui ne serait finalement pas forcément le plus proche du client, rendrait inefficace la différence tarifaire. Dans l'hypothèse d'une réservation via internet, la mise en place d'un menu déroulant

⁵⁸ *Décision de la Commission*, n° 2000/475/CE du 24 janvier 1999, affaire IV.F.1/36.178, *CECED*.

n'en serait pas moins compliquée voire dissuasive pour le client, pour des raisons similaires. Le client se perdrait entre les différents prix et services pratiqués par le chauffeur, au détriment de l'efficacité actuelle du service, permettant un résultat immédiat correspondant en tous points aux souhaits dudit client.

91. . L'application d'un prix uniforme assure donc le fonctionnement de la centrale, puisqu'il permet l'affectation du chauffeur le plus proche du lieu de prise en charge. L'uniformité des prix est décisive. Comme expliqué, si la voiture choisie est déterminée en fonction d'un prix, il est moins probable que le chauffeur présentant le prix choisi par le consommateur soit le chauffeur le plus proche de ce dernier. Par conséquent, tant la course d'approche modifiant la structure des coûts et le seuil de rentabilité, à vide, que le temps d'attente du client en seraient augmentés en comparaison avec la situation dans laquelle le chauffeur le plus proche serait affecté à la course. Par conséquent, les gains d'efficacité de la centrale, à savoir la rapidité du service, la réduction des courses à vide et la proposition d'un prix proche du seuil de rentabilité actuel ne seraient plus réalisés.
92. Enfin, un autre avantage du modèle économique du prix uniformisé connu d'avance par le client profite directement à ce dernier, en ce que le risque lié aux aléas d'une course est exclusivement supporté par la centrale. Ainsi, dans l'hypothèse d'un embouteillage, le surplus de temps occupé pour effectuer ce trajet est pris en charge par l'opérateur de taxi, et non par le client, le prix du trajet ayant déjà été fixé avant même le début de celui-ci. Le recours à l'algorithme permet ainsi de transférer une partie du risque inhérent aux conditions de circulation sur la centrale, permettant ainsi un gain net sur les prix pour le consommateur. En revanche, dans l'hypothèse d'une fixation des prix par taximètre, le consommateur prend en charge ce risque.
93. Par conséquent, il apparaît que le calcul d'un prix ferme par l'algorithme est indispensable afin de s'assurer que les consommateurs bénéficient des gains d'efficacité de la centrale de réservation.
94. Dès lors, malgré la restriction par objet observée au titre de l'article 101 §1 du TFUE, il résulte de ce qu'il précède que l'accord sur les prix doit être considéré comme étant indispensable pour assurer le bon fonctionnement sur le marché de référence, faute d'alternative viable dotée des mêmes effets pro concurrentiels.

iv) Concernant la concurrence sur le marché

95. Afin de bénéficier d'une exemption individuelle, l'accord mis en cause doit de plus ne pas éliminer l'ensemble de la concurrence sur le marché de référence. Comme le souligne par

ailleurs le conseiller désigné, la concurrence reste substantielle sur le marché, la centrale n'impliquant environ que 26% des taxis luxembourgeois.⁵⁹

8. Conclusion

96. Partant, le Conseil considère que l'accord litigieux doit faire l'objet d'une exemption individuelle au titre de l'article 4 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence.

Article unique :

Le Conseil exempte l'accord mis en cause sur base de l'article 4 de la Loi.

Ainsi délibéré et décidé à l'unanimité à Luxembourg, le 7 juin 2018.



Pierre Rauchs

Président



Mattia Melloni

Conseiller



Théa Harles-Walch

Conseiller suppléant

Indications sur les voies de recours :

Un recours de pleine juridiction est ouvert devant le Tribunal administration à l'encontre de la présente décision prise en formation collégiale en vertu de l'article 28 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence

⁵⁹ Communication des griefs, paragraphe 133.