HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

10 aprilie 2018*

„Trimitere preliminară – Servicii în domeniul transporturilor – Directiva 2006/123/CE – Servicii în cadrul pieței interne – Directiva 98/34/CE – Serviciile societății informaționale – Normă privind serviciile societății informaționale – Noțiune – Serviciu de intermediere care permite, prin intermediul unei aplicații pentru smartphone, punerea în legătură în schimbul unei remunerații a unor conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul vehicul cu persoane care doresc să efectueze deplasări urbane – Sancțiuni penale”

În cauza C-320/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de tribunal de grande instance de Lille (Tribunalul de Mare Instanță Lille) (Franța), prin decizia din 17 martie 2016, primită de Curte la 6 iunie 2016, în procedura penală împotriva

Uber France SAS,

cu participarea:

Nabil Bensalem,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte, domnul A. Tizzano, vicepreședinte, doamna R. Silva de Lapuerta, domnii M. Ilešič, A. Rosas, J. Malenovský și E. Levits, președinți de cameră, domnii E. Juhász, A. Borg Barthet și D. Šváby (raportor), doamna K. Jürimäe și domnii C. Lycourgos și M. Vilaras, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: doamna V. Giacobbo-Peyronnel, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 24 aprilie 2017,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Uber France SAS, de Y. Chevalier, de Y. Boubacir și de H. Calvet, avocats;

– pentru domnul Bensalem, de T. Ismi-Nedjadi, avocat;

– pentru guvernul francez, de D. Colas și de R. Coesme, în calitate de agenți;

– pentru guvernul estonian, de N. Grünberg, în calitate de agent;

* Limba de procedură: franceza.

– pentru guvernul neerlandez, de H. Stergiou și de M. Bulterman, în calitate de agenți;

– pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;

– pentru guvernul finlandez, de S. Hartikainen, în calitate de agent;

– pentru Comisia Europeană, de H. Tserepa-Lacombe, de J. Hottiaux, de Y. G. Marinova, de G. Braga da Cruz și de F. Wilman, în calitate de agenți;

– pentru Autoritatea de Supraveghere AELS, de C. Zatschler, de Ø. Bø și de M. L. Hakkebo și de C. Perrin, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 4 iulie 2017,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 1 și a articolului 8 alineatul (1) din Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul standardelor, reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO 1998, L 204, p. 37, Ediție specială, 13/vol. 23, p. 207), astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/48/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iulie 1998 (JO 1998, L 217, p. 18, Ediție specială, 13/vol. 23, p. 282) (denumită în continuare „Directiva 98/34”), precum și a articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne (JO 2006, L 376, p. 36, Ediție specială, 13/vol. 58, p. 50).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unei proceduri inițiate în fața unui tribunal corecțional, sesizat pe calea citării directe cu constituire ca parte civilă, împotriva Uber France SAS, pentru fapte care constau în organizarea ilegală a unui sistem de punere în legătură a unor conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul vehicul cu persoane care doresc să efectueze deplasări urbane.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 98/34

3 Articolul 1 punctele 2, 5, 11 și 12 din Directiva 98/34 prevede:

„În sensul prezentei directive, termenii utilizați au următoarele înțelesuri:

[…]

2. «serviciu» – orice serviciu al societății informaționale, adică orice serviciu prestat în mod normal în scopul obținerii unei remunerații, la distanță, prin mijloace electronice și la solicitarea individuală a beneficiarului serviciului.

În sensul prezentei definiții:

– «la distanță» înseamnă că serviciul este prestat fără ca părțile să fie prezente simultan;

– «prin mijloace electronice» înseamnă că serviciul este transmis inițial și primit la destinație prin intermediul echipamentului electronic pentru prelucrarea (inclusiv arhivarea digitală) și stocarea datelor și este transmis integral, transferat și recepționat prin cablu, radio, mijloace optice sau alte mijloace electromagnetice;

– «la solicitarea individuală a beneficiarului serviciilor» înseamnă că serviciul este prestat prin transmiterea datelor în urma solicitării individuale.

În anexa V este prezentată o listă indicativă de servicii care nu fac obiectul prezentei definiții.

[…]

5. «norme pentru servicii» – cerințe de natură generală referitoare la inițierea și desfășurarea activităților de prestări de servicii în sensul alineatului (2), în special prevederi referitoare la prestatorul de servicii, la servicii și la beneficiarul serviciilor, exclusiv normele care nu se referă în mod special la serviciile definite la alineatul respectiv.

   […]

   În sensul acestei definiții:

   – o normă este considerată ca fiind destinată în mod special serviciilor societății informaționale dacă, având în vedere expunerea de motive și partea dispozitivă, aceasta are ca scop și obiect specific, în totalitate sau în unele din dispozițiile sale, reglementarea acestor servicii într-o manieră explicită și direcționată;

   – o normă nu este considerată ca fiind destinată în mod special serviciilor societății informaționale în cazul în care aduce atingere numai într-o manieră implicită sau în mod accidental unor asemenea [servicii].

[…]

11. «reglementare tehnică» – specificațiile tehnice sau alte cerințe sau norme cu privire la servicii, inclusiv dispozițiile administrative relevante, a căror respectare este obligatorie, *de iure* sau *de facto*, în cazul comercializării, prestării unui serviciu, stabilirii unui prestator de servicii sau utilizării într-un stat membru sau într-o parte semnificativă a acestuia, precum și actele cu putere de lege sau actele administrative ale statelor membre, cu excepția celor menționate la articolul 10, care interzic fabricarea, importul, comercializarea sau utilizarea unui produs sau care interzic prestarea sau utilizarea unui serviciu sau stabilirea în calitate de prestator de servicii.

    […]

12. «proiect de reglementare tehnică» – textul unei specificații tehnice sau al unei alte cerințe sau norme cu privire la servicii, inclusiv dispozițiile administrative, formulat în scopul adoptării sale ca reglementare tehnică, textul fiind într-un stadiu de elaborare în care pot fi făcute încă modificări substanțiale.”

4 Articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din această directivă prevede:

„În conformitate cu articolul 10, Comisiei îi este comunicat, de îndată, de către statele membre, orice proiect de reglementare tehnică, cu excepția situației în care acesta transpune integral textul unui standard internațional sau european, caz în care este suficientă informația referitoare la standardul în cauză; de asemenea, acestea înaintează Comisiei o expunere a motivelor care fac necesară elaborarea unei astfel de reglementări, în cazul în care acest lucru nu a fost clarificat suficient în proiectul de reglementare tehnică."

5 Conform articolelor 10 și 11 din Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO 2015, L 241, p. 1), Directiva 98/34 a fost abrogată la 7 octombrie 2015.

Directiva 2006/123

6 Potrivit considerentului (21) al Directivei 2006/123, „[s]erviciile de transport, inclusiv transportul urban, taxiurile și ambulanțele, precum și serviciile portuare, ar trebui excluse din domeniul de aplicare al [acestei] directive".

7 Articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123 prevede că aceasta nu se aplică pentru serviciile în domeniul transportului, inclusiv serviciile portuare, care intră în domeniul de aplicare al titlului V din Tratatul CE, care a devenit titlul VI din partea a treia din Tratatul FUE.

Dreptul francez

8 Loi nº 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (Legea nr. 2014-1104 din 1 octombrie 2014 privind taxiurile și autovehiculele de transport cu șofer) (JORF din 2 octombrie 2014, p. 15938) a introdus în code des transports (Codul transporturilor) un articol L. 3124-13, care are următorul cuprins:

„Se pedepsește cu doi ani de închisoare și cu amendă de 300 000 € fapta de a organiza un sistem de punere în legătură a clienților cu persoane care efectuează activitățile menționate la articolul L. 3120-1[, respectiv prestații de transport rutier de persoane efectuate cu titlu oneros cu vehicule de mai puțin de zece locuri, cu excepția transporturilor publice colective și a transportului rutier privat de persoane,] fără a fi întreprinderi de transport rutier care pot efectua serviciile ocazionale menționate în capitolul II din titlul I din prezenta carte sau taxiuri, vehicule cu motor cu două sau cu trei roți sau autovehicule de transport cu conducător auto în sensul prezentului titlu.

Persoanelor juridice ținute responsabile din punct de vedere penal pentru infracțiunea prevăzută la acest articol li se aplică, pe lângă amenda prevăzută în conformitate cu modalitățile stabilite la articolul 131-38 din code pénal (Codul penal), pedepsele prevăzute la articolul 131-39 punctele 2°-9° din același cod. Interdicția menționată la punctul 2° al aceluiași articol 131-39 privește activitatea în exercitarea căreia a fost săvârșită infracțiunea sau activitatea cu ocazia exercitării căreia a fost săvârșită infracțiunea. Pedepsele prevăzute la punctele 2°-7° ale respectivului articol nu pot fi pronunțate decât pentru o perioadă maximă de cinci ani."

9 Articolul 131-39 punctele 2°-9° din Codul penal prevede:

„Atunci când legea conține o dispoziție în acest sens în privința unei persoane juridice, o infracțiune poate fi sancționată cu una sau cu mai multe dintre următoarele pedepse:

[…]

2° Interzicerea definitivă sau pentru o durată de cel mult cinci ani de a exercita direct sau indirect una sau mai multe activități profesionale sau sociale;

3° Plasarea sub supraveghere judiciară pentru o durată de cel mult cinci ani;

4° Închiderea definitivă sau pentru o durată de cel mult cinci ani a punctelor de lucru sau a unuia sau a mai multe puncte de lucru ale întreprinderii care au servit la comiterea faptelor incriminate;

5° Excluderea de la contractele de achiziții publice cu titlu definitiv sau pentru o durată de cel mult cinci ani;

6° Interzicerea definitivă sau pentru o durată de cel mult cinci ani de a realiza o ofertă publică de titluri financiare sau de a-și înscrie titlurile financiare la negocierile de pe o piață reglementată;

7° Interzicerea pentru cel mult cinci ani de a emite alte cecuri decât cele care permit retragerea de fonduri de către trăgător de la tras sau cele care sunt certificate sau de a utiliza carduri de plată;

8° Pedeapsa confiscării, în condițiile și în conformitate cu modalitățile prevăzute la articolul 131-21;

9° Afișarea deciziei pronunțate sau publicarea acesteia fie prin presa scrisă, fie prin orice mijloc de comunicare publică pe cale electronică."

Litigiul principal și întrebarea preliminară

10 Uber France furnizează, prin intermediul unei aplicații pentru smartphone, un serviciu denumit „Uber Pop", prin care pune în legătură conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul vehicul cu persoane care doresc să efectueze deplasări urbane. În cadrul serviciului furnizat prin această aplicație, societatea menționată, astfel cum a arătat tribunal de grande instance de Lille (Tribunalul de Mare Instanță Lille) (Franța) în decizia de trimitere, stabilește tarifele, încasează prețul fiecărei curse de la client înainte de a achita o parte din acesta conducătorului auto neprofesionist al vehiculului și întocmește facturile.

11 Uber France este urmărită penal în fața acestui tribunal, sesizat pe calea citării directe, cu constituirea ca parte civilă a domnului Nabil Bensalem, în primul rând, pentru fapte, săvârșite începând cu 2 februarie și cu 10 iunie 2014, constând în practici comerciale înșelătoare, în al doilea rând, începând cu 10 iunie 2014, pentru fapte de complicitate la exercitarea ilegală a profesiei de taximetrist, precum și, în al treilea rând, începând cu 1 octombrie 2014, pentru fapte constând în organizarea ilegală a unui sistem de punere în legătură a clienților cu persoane care efectuează servicii de transport rutier de persoane cu titlu oneros cu vehicule de mai puțin de zece locuri.

12 Prin hotărârea din 17 martie 2016, tribunal de grande instance de Lille (Tribunalul de Mare Instanță Lille) a declarat Uber France vinovată pentru capetele de acuzare privind practica comercială înșelătoare și a achitat această societate pentru capătul de acuzare privind complicitatea la exercitarea ilegală a profesiei de taximetrist.

13 În ceea ce privește capătul de acuzare privind organizarea ilegală a unui sistem de punere în legătură a clienților cu conducători auto neprofesioniști, incriminat în temeiul articolului L. 3124-13 din Codul transporturilor, tribunalul menționat a exprimat îndoieli cu privire la aspectul dacă trebuie să se considere că această dispoziție instituie o „normă pentru servicii[le]" societății informaționale, în sensul articolului 1 punctul 5 din Directiva 98/34, a cărei lipsă a notificării, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din această din urmă directivă, ar implica inopozabilitatea sa față de particulari, sau mai degrabă o normă privind „serviciile în domeniul transportului", în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123.

14 În aceste condiții, tribunal de grande instance de Lille (Tribunalul de Mare Instanță Lille) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul L. 3124-13 din Codul transporturilor, rezultat din Legea nr. 2014-1104 din 1 octombrie 2014 privind taxiurile și autovehiculele de transport cu șofer, constituie o reglementare tehnică nouă, neimplicită, referitoare la unul sau la mai multe servicii ale societății informaționale în sensul [Directivei 98/34], care făcea obligatorie o notificare prealabilă a acestui text către Comisia Europeană în temeiul articolului 8 din această directivă, sau intră sub incidența [Directivei 2006/123], care exclude transporturile la articolul 2 alineatul (2) litera (d)?

În cazul unui răspuns afirmativ la prima parte a întrebării, nerespectarea obligației de notificare prevăzute la articolul 8 din [Directiva 98/34] determină inopozabilitatea articolului L. 3124-13 din Codul transporturilor față de justițiabili?"

Cu privire la întrebarea preliminară

15 Prin intermediul primei părți a întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 1 din Directiva 98/34 și articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123 trebuie să fie interpretate în sensul că o reglementare națională care sancționează penal fapta de a organiza un sistem de punere în legătură a clienților cu persoane care furnizează prestații de transport rutier de persoane cu titlu oneros cu vehicule de mai puțin de zece locuri, fără să dețină o autorizație în acest scop, trebuie să fie calificată drept normă privind serviciile societății informaționale, supusă obligației de notificare prealabilă către Comisie prevăzute la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 98/34, sau dacă, dimpotrivă, o astfel de reglementare se referă la un serviciu din domeniul transporturilor, exclus din domeniul de aplicare al Directivei 98/34, precum și din cel al Directivei 2006/123.

16 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că reglementarea în discuție în litigiul principal sancționează cu pedepse de natură penală, cum ar fi închisoarea, amenda, interzicerea exercitării unei activități profesionale sau sociale, închiderea unor puncte de lucru ale întreprinderii, precum și confiscarea, fapta de a organiza un sistem de punere în legătură a clienților cu persoane care furnizează fără autorizație prestații de transport rutier de persoane.

17 În cauza principală, serviciul în discuție constă în punerea în legătură, prin intermediul unei aplicații pentru smartphone și în schimbul unei remunerații, a unor conducători auto neprofesioniști cu persoane care doresc să efectueze o deplasare urbană, iar în cadrul acestuia, astfel cum s-a arătat la punctul 10 din prezenta hotărâre, prestatorul serviciului respectiv stabilește tarifele, încasează prețul fiecărei curse de la client înainte de a achita o parte din acesta conducătorului auto neprofesionist al vehiculului și întocmește facturile.

18 Sesizată cu titlu preliminar în cadrul unui litigiu de drept civil, Curtea a avut ocazia să precizeze în Hotărârea din 20 decembrie 2017, Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:981), calificarea juridică a unui asemenea serviciu din perspectiva dreptului Uniunii.

19 Astfel, Curtea a considerat mai întâi că un serviciu de intermediere care permite transmiterea, prin intermediul unei aplicații pentru smartphone, a informațiilor referitoare la rezervarea serviciului de transport între pasager și conducătorul auto neprofesionist care utilizează propriul vehicul și care va efectua transportul îndeplinește, în principiu, criteriile care permit să fie calificat drept „serviciu al societății informaționale”, în sensul articolului 1 punctul 2 din Directiva 98/34 (Hotărârea din 20 decembrie 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punctul 35).

20 Totuși, Curtea a subliniat că serviciul de intermediere în discuție în cauza în care a fost pronunțată acea hotărâre nu se limita la un serviciu de intermediere care constă în punerea în legătură, prin intermediul unei aplicații pentru smartphone, a conducătorilor auto neprofesioniști care utilizează propriul vehicul cu persoane care doresc să efectueze o deplasare urbană (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 decembrie 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punctul 37).

21 În această privință, Curtea a constatat că serviciul de intermediere furnizat de societatea în discuție era legat în mod indisociabil de oferta de servicii de transport urban necolectiv creată de aceasta, ținând seama, în primul rând, de faptul că această societate furniza o aplicație în lipsa căreia acești conducători auto nu ar fi fost în situația de a furniza servicii de transport, iar persoanele care doresc să efectueze o deplasare urbană nu ar fi recurs la serviciile respectivilor conducători auto și, în al doilea rând, de faptul că societatea respectivă exercita o influență determinantă asupra condițiilor prestației furnizate de acești conducători auto, printre altele prin stabilirea prețului maxim al cursei, prin încasarea acestui preț de la client înainte de a achita o parte din acesta conducătorului auto neprofesionist al vehiculului și prin exercitarea unui anumit control asupra calității vehiculelor și a conducătorilor auto ai acestora, precum și asupra comportamentului celor din urmă, care poate conduce, dacă este cazul, la excluderea lor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 decembrie 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punctele 38 și 39).

22 Curtea a concluzionat, pe baza acestor elemente, că trebuia să se considere că serviciul de intermediere în discuție în acea cauză făcea parte integrantă dintr-un serviciu global al cărui element principal era un serviciu de transport și că, prin urmare, acesta nu corespundea calificării drept „serviciu al societății informaționale”, în sensul articolului 1 punctul 2 din Directiva 98/34, ci calificării drept „serviciu în domeniul transporturilor”, în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 decembrie 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punctul 40).

23 Curtea a dedus de aici, printre altele, că acest serviciu de intermediere nu intra sub incidența Directivei 2006/123, dat fiind că serviciile din domeniul transporturilor figurează, potrivit articolului 2 alineatul (2) litera (d) din această directivă, printre serviciile excluse expres din domeniul de aplicare al directivei menționate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 20 decembrie 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punctul 43).

24 Această concluzie este valabilă pentru aceleași motive în cazul serviciului de intermediere în discuție în litigiul principal, având în vedere că din informațiile de care dispune Curtea rezultă că acest serviciu nu se deosebește substanțial de cel descris la punctul 21 din prezenta hotărâre, aspect care trebuie totuși verificat de instanța de trimitere.

25 Astfel, sub rezerva acestei verificări, o reglementare precum cea în discuție în litigiul principal, invocată în cadrul unei proceduri penale declanșate împotriva societății care furnizează serviciul de intermediere respectiv, nu poate intra sub incidența Directivei 2006/123.

26 Rezultă că această reglementare nu poate fi calificată drept normă privind serviciile societății informaționale în sensul articolului 1 din Directiva 98/34 și nu este, așadar, supusă obligației de notificare prealabilă către Comisie prevăzute la articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din această directivă.

27 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima parte a întrebării adresate că articolul 1 din Directiva 98/34 și articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123 trebuie interpretate în sensul că o reglementare națională care sancționează penal fapta de a organiza un sistem de punere în legătură a clienților cu persoane care furnizează prestații de transport rutier de persoane cu titlu oneros cu vehicule de mai puțin de zece locuri, fără să dețină o autorizație în acest scop, se referă la un „serviciu în domeniul transporturilor” în măsura în care se aplică unui serviciu de intermediere furnizat prin intermediul unei aplicații pentru smartphone și care face parte integrantă dintr-un serviciu global al cărui element principal este serviciul de transport. Un astfel de serviciu este exclus din domeniul de aplicare al acestor directive.

28 Ținând seama de răspunsul dat la prima parte a întrebării, nu este necesar să se răspundă la cea de a doua parte a acesteia, care privește ipoteza în care o astfel de reglementare ar fi trebuit, în măsura în care se aplică unui serviciu precum cel în discuție în litigiul principal, să facă obiectul unei notificări în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 98/34.

Cu privire la cheltuielile de judecată

29 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară:

Articolul 1 din Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul standardelor, reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale, astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/48/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iulie 1998, și articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne trebuie interpretate în sensul că o reglementare națională care sancționează penal fapta de a organiza un sistem de punere în legătură a clienților cu persoane care furnizează prestații de transport rutier de persoane cu titlu oneros cu vehicule de mai puțin de zece locuri, fără să dețină o autorizație în acest scop, se referă la un „serviciu în domeniul transporturilor” în măsura în care se aplică unui serviciu de intermediere furnizat prin intermediul unei aplicații pentru smartphone și care face parte integrantă dintr-un serviciu global al cărui element principal este serviciul de transport. Un astfel de serviciu este exclus din domeniul de aplicare al acestor directive.

Semnături