HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

20 decembrie 2017*

„Trimitere preliminară – Articolul 56 TFUE – Articolul 58 alineatul (1) TFUE – Servicii în domeniul transporturilor – Directiva 2006/123/CE – Servicii în cadrul pieței interne – Directiva 2000/31/CE – Directiva 98/34/CE – Servicii ale societății informaționale – Serviciu de intermediere care permite, prin intermediul unei aplicații pentru telefoane inteligente, punerea în legătură, în scopul obținerii unei remunerații, a unor conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul autovehicul cu persoane care doresc să efectueze deplasări urbane – Cerința unei autorizări”

În cauza C-434/15,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Juzgado de lo Mercantil n 3 de Barcelona (Tribunalul Comercial nr. 3 din Barcelona, Spania), prin decizia din 16 iulie 2015, primită de Curte la 7 august 2015, în procedura

Asociación Profesional Elite Taxi

împotriva

Uber Systems Spain SL,

CURTEA (Marea Cameră),

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

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: doamna M. Ferreira, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 29 noiembrie 2016,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Asociación Profesional Elite Taxi, de M. Balagué Farré și de D. Salmerón Porras, abogados, precum și de J. A. López-Jurado González, procurador;

– pentru Uber Systems Spain SL, de B. Le Bret și de D. Calciu, avocats, precum și de R. Allendesalazar Corcho, de J. J. Montero Pascual, de C. Fernández Vicién și de I. Moreno-Tapia Rivas, abogados;

* Limba de procedură: spaniola.

– pentru guvernul spaniol, de M. A. Sampol Pucurull și de A. Rubio González, în calitate de agenți;

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

– pentru Irlanda, de E. Creedon, de L. Williams și de T. Joyce, în calitate de agenți, asistați de A. Carroll, barrister;

– pentru guvernul elen, de M. Michelogiannaki, în calitate de agent;

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

– 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 É. Gippini Fournier, de F. Wilman, de J. Hottiaux și de H. Tserepa-Lacombe, în calitate de agenți;

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

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 11 mai 2017,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 56 TFUE, a articolului 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”), a articolului 3 din Directiva 2000/31/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2000 privind anumite aspecte juridice ale serviciilor societății informaționale, în special ale comerțului electronic, pe piața internă (Directiva privind comerțul electronic) (JO 2000, L 178, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 29, p. 257), precum și a articolelor 2 și 9 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 unui litigiu între, pe de o parte, Asociación Profesional Elite Taxi (denumită în continuare „Elite Taxi”), o asociație profesională a șoferilor de taxi din orașul Barcelona (Spania), și, pe de altă parte, Uber Systems Spain SL, societate afiliată Uber Technologies Inc., în legătură cu furnizarea de către aceasta, prin intermediul unei aplicații pentru telefoane inteligente, a unui serviciu remunerat de punere în legătură a unor conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul autovehicul cu persoane care doresc să efectueze deplasări urbane, fără a deține licențe și autorizații administrative.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 98/34

3 Articolul 1 punctul 2 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.

[…]”

4 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. Totuși, această din urmă directivă rămâne aplicabilă *ratione temporis* în litigiu principal.

Directiva 2000/31

5 Articolul 2 litera (a) din Directiva 2000/31 prevede că, în sensul acestei directive, prin „servicii ale societății informaționale” se înțeleg serviciile în sensul articolului 1 punctul 2 din Directiva 98/34.

6 Articolul 3 alineatele (2) și (4) din Directiva 2000/31 prevede:

„(2) Statele membre nu pot restrânge libera circulație a serviciilor societății informaționale din alte state membre invocând motive relevante pentru domeniul coordonat.

[…]

(4) Statele membre pot adopta măsuri derogatorii de la alineatul (2) în cazul unui anumit serviciu al societății informaționale, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) măsurile sunt:
(i) necesare, dintr-unul din motivele următoare:

– ordine publică, în special prevenirea, investigarea, depistarea și urmărirea infracțiunilor, în special protecția minorilor și lupta împotriva incitării la ură pe motiv de rasă, sex, religie sau naționalitate și împotriva atingerii aduse demnității umane;

– protecția sănătății publice;

– securitatea publică, inclusiv protecția securității și apărării naționale;

– protecția consumatorilor, inclusiv a investitorilor;
(ii) luate împotriva unui serviciu al societății informaționale care aduce atingere obiectivelor menționate la punctul (i) sau care prezintă risc serios și grav de prejudiciere a acestor obiective;
(iii) proporționale cu aceste obiective;

(b) înainte de a lua măsurile respective și fără a aduce atingere procedurilor judiciare, inclusiv procedurilor preliminare și acțiunilor desfășurate în cadrul anchetei penale, statul membru:

– a cerut statului membru menționat la alineatul (1) să ia măsuri și acesta nu le-a luat sau cele pe care le-a luat nu au fost suficiente;

– a notificat Comisiei și statului membru menționat la alineatul (1) intenția de a lua astfel de măsuri.”

Directiva 2006/123

7 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”.

8 Articolul 2 alineatul (2) litera (d) din directiva menționată prevede că aceasta nu se aplică pentru serviciile în domeniul transportului, inclusiv serviciile portuare care intră în domeniul de aplicare al capitolului V din partea a treia din Tratatul CE, care a devenit titlul VI din partea a treia din Tratatul FUE.

9 Capitolul III din Directiva 2006/123, intitulat „Libertate de stabilire pentru prestatori”, cuprinde articolul 9 din aceasta, care prevede la alineatul (1):

„Statele membre nu impun ca accesul la o activitate de servicii sau exercitarea acesteia să se supună unui regim de autorizare decât în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) regimul de autorizare nu este discriminatoriu în ceea ce îl privește pe prestatorul în cauză;

(b) nevoia de un regim de autorizare se justifică printr-un motiv imperativ de interes general;

(c) obiectivul urmărit nu poate fi atins printr-o măsură mai puțin restrictivă, în special din cauză că un control *a posteriori* ar avea loc prea târziu pentru a fi în mod real eficient.”

10 Capitolul IV din directiva menționată, intitulat „Libera circulație a serviciilor”, cuprinde articolul 16 din aceasta, care stabilește modalitățile care permit prestatorilor de servicii să furnizeze servicii într-un alt stat membru decât cel în care sunt stabiliți.

Dreptul spaniol

11 În zona metropolitană Barcelona, serviciile de taxi sunt reglementate prin Ley 19/2003 del Taxi (Legea nr. 19/2003 privind serviciile de taxi) din 4 iulie 2003 (DOGC nr. 3926 din 16 iulie 2003 și BOE nr. 189 din 8 august 2003) și prin Reglamento Metropolitano del Taxi (Regulamentul privind serviciile de taxi în Zona Metropolitană Barcelona) adoptat de Consell Metropolitá de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (Consiliul director al Organismului de Gestionare a Transporturilor din Zona Metropolitană Barcelona, Spania) din 22 iulie 2004.

12 Potrivit articolului 4 din legea menționată:

„1. Furnizarea serviciului de taxi urban este condiționată de obținerea prealabilă a licenței prin care titularul este abilitat pentru fiecare dintre autovehiculele destinate exercitării acestei activități.

2. Licențele pentru furnizarea serviciului de taxi urban sunt eliberate de primăriile sau de colectivitățile locale competente pe teritoriul pe care trebuie să se desfășoare activitatea.

3. Furnizarea serviciului de taxi interurban este subordonată obținerii autorizației corespunzătoare, eliberată de ministerul competent în materie de transporturi din cadrul guvernului regional.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

13 La 29 octombrie 2014, Elite Taxi a formulat o acțiune la Juzgado de lo Mercantil n 3 de Barcelona (Tribunalul Comercial nr. 3 din Barcelona, Spania), prin care se urmărea constatarea de către această instanță a faptului că activitățile Uber Systems Spain încalcă reglementarea în vigoare și constituie practici înșelătoare și acte de concurență neloială, în sensul Ley 3/1991 de Competencia Desleal (Legea 3/1991 privind concurența neloială) din 10 ianuarie 1991. Elite Taxi solicita de asemenea obligarea Uber Systems Spain să pună capăt comportamentului său neloial care constă în a asista alte societăți din cadrul grupului prin furnizarea de servicii de rezervare la cerere prin intermediul unor aparate mobile și al internetului. Aceasta solicita, în sfârșit, ca instanța menționată să interzică Uber Systems Spain desfășurarea respectivei activități pentru viitor.

14 Juzgado de lo Mercantil n 3 de Barcelona (Tribunalul Comercial nr. 3 din Barcelona) a constatat în prealabil că, deși Uber Systems Spain își desfășoară activitatea în Spania, această activitate este legată de o platformă internațională, ceea ce justifică examinarea acțiunii societății menționate la nivelul Uniunii Europene. Instanța arată în continuare că nici Uber Systems Spain, nici conducătorii auto neprofesioniști ai autovehiculelor în cauză nu dețin licențele și permisele prevăzute de Regulamentul privind serviciile de taxi în Zona Metropolitană Barcelona din 22 iulie 2004.

15 Pentru a verifica dacă practicile Uber Systems Spain și ale societăților care îi sunt afiliate (denumite în continuare, împreună, „Uber”) sunt susceptibile să fie calificate ca neloiale și să încalce normele de concurență spaniole, Juzgado de lo Mercantil n 3 de Barcelona (Tribunalul Comercial nr. 3 din Barcelona) consideră necesar să verifice dacă Uber trebuie sau nu trebuie să dețină o autorizație administrativă prealabilă. În acest scop, ar trebui să se stabilească dacă serviciile furnizate de această societate trebuie să fie privite ca fiind servicii de transport, servicii specifice societății informaționale sau o combinație a celor două tipuri de servicii. Astfel, de calificarea reținută ar depinde posibilitatea

de a-i impune obligația de a deține o autorizație administrativă prealabilă. În special, instanța de trimitere apreciază că, dacă serviciul în cauză ține de Directiva 2006/123 sau de Directiva 98/34, practicile Uber nu pot fi considerate ca fiind neloiale.

16 În acest scop, această instanță arată că Uber intră în contact sau în legătură cu conducători auto neprofesioniști cărora le furnizează o serie de instrumente informatice – o interfață – care le permite ca, la rândul lor, să intre în legătură cu persoane care doresc să efectueze trasee urbane și care au acces la serviciu prin intermediul aplicației informatice eponime. Activitatea Uber ar fi exercitată în scop lucrativ.

17 Instanța de trimitere arată de asemenea că cererea de decizie preliminară nu vizează în niciun mod aceste elemente de fapt, ci numai calificarea juridică a serviciului în cauză.

18 În consecință, Juzgado de lo Mercantil n 3 de Barcelona (Tribunalul Comercial nr. 3 din Barcelona) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) În măsura în care articolul 2 alineatul (2) litera (d) din [Directiva 2006/123] exclude din domeniul său de aplicare activitățile de transport, activitatea desfășurată de [Uber Systems Spain] cu caracter lucrativ, constând în a intermedia între proprietarul autovehiculului și persoana care trebuie să se deplaseze într-un oraș, prin administrarea mediilor informatice – interfața și aplicația de software «telefoane inteligente și platformă tehnologică», potrivit exprimării [Uber Systems Spain] – care permit stabilirea legăturii dintre aceștia, trebuie considerată o simplă activitate de transport sau un serviciu electronic de intermediere ori un serviciu specific societății informaționale, astfel cum este definit la articolul 1 alineatul (2) din [Directiva 98/34]?

2) În vederea identificării naturii juridice a acestei activități, ea poate fi considerată, în parte, drept un serviciu al societății informaționale și, în acest caz, serviciul electronic de intermediere trebuie să intre sub incidența principiului libertății de a presta servicii, astfel cum este garantat în dreptul Uniunii – mai precis la articolul 56 TFUE și în Directivele [2006/123] și [2000/31]?

3) În cazul în care s-ar considera că serviciul efectuat de [Uber Systems Spain] nu este un serviciu de transport și, prin urmare, intră sub incidența ipotezelor prevăzute de Directiva 2006/123, conținutul articolului 15 din Legea [nr. 3/1991 din 10 ianuarie 1991] privind concurența neloială – referitor la încălcarea normelor care reglementează activitatea concurențială – este contrar Directivei 2006/123, mai precis articolului 9 din aceasta, cu privire la libertatea de stabilire și la regimul de autorizare, având în vedere că face trimitere la legi sau la norme juridice naționale fără a ține seama de faptul că regimul de obținere a licențelor, a autorizațiilor sau a permiselor nu poate fi sub nicio formă restrictiv sau disproporționat, cu alte cuvinte, nu poate împiedica în mod nerezonabil aplicarea principiului libertății de stabilire?

4) În cazul în care se confirmă că Directiva [2000/31] este aplicabilă în ceea ce privește serviciul prestat de [Uber Systems Spain], limitările prevăzute de un stat membru [în privința] libertății de a presta serviciul electronic de intermediere furnizat din alt stat membru, prin impunerea, în ceea ce privește serviciul, a obligației de a deține autorizație sau licență sau prin ordin judiciar de încetare a prestării serviciului electronic de intermediere, întemeiat pe aplicarea legislației naționale în materia concurenței neloiale, constituie măsuri valide care reprezintă derogări de la articolul 3 alineatul (2) din Directiva [2000/31], în conformitate cu dispozițiile articolului 3 alineatul (4) din aceeași directivă?”

Cu privire la competența Curții

19 Elite Taxi apreciază că nu ține de competența Curții calificarea juridică a serviciului furnizat de Uber întrucât această calificare presupune statuarea cu privire la chestiuni de fapt. În aceste condiții, Curtea nu ar fi competentă să răspundă la întrebările adresate.

20 În această privință trebuie amintit că instanța de trimitere a arătat în mod clar, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 17 din prezenta hotărâre, că întrebările sale nu vizează constatarea sau aprecierea faptelor din litigiul principal, ci numai calificarea juridică a serviciului în cauză. Or, calificarea în raport cu dreptul Uniunii a faptelor stabilite de instanța menționată presupune o interpretare a acestui drept pentru care Curtea, în cadrul procedurii prevăzute la articolul 267 TFUE, este competentă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 decembrie 2015, Banif Plus Bank, C-312/14, EU:C:2015:794, punctele 51 și 52).

21 În consecință, Curtea este competentă să se pronunțe cu privire la întrebările adresate.

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la admisibilitate

22 Guvernele spaniol, elen, neerlandez, polonez și finlandez, Comisia Europeană, precum și Autoritatea de Supraveghere AELS relevă caracterul insuficient de precis al deciziei de trimitere în ceea ce privește atât reglementarea națională aplicabilă, cât și natura activităților în discuție în cauza principală.

23 În această privință, trebuie amintit că Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare adresate de o instanță națională numai dacă este evident că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util întrebărilor care i-au fost adresate (Hotărârea din 27 iunie 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punctul 25).

24 Din acest ultim punct de vedere, necesitatea de a ajunge la o interpretare a dreptului Uniunii care să îi fie utilă instanței naționale impune, astfel cum reiese de la articolul 94 literele (a) și (b) din Regulamentul de procedură al Curții, definirea de către aceasta a cadrului factual și normativ în care se încadrează întrebările adresate sau cel puțin explicarea ipotezelor de fapt pe care se întemeiază aceste întrebări (a se vedea Hotărârea din 10 mai 2017, de Lobkowicz, C-690/15, EU:C:2017:355, punctul 28).

25 În plus, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, informațiile furnizate în deciziile de trimitere sunt destinate nu numai să permită Curții să dea răspunsuri utile, ci și să ofere guvernelor statelor membre, precum și celorlalte persoane interesate posibilitatea de a prezenta observații, conform articolului 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene. Este de competența Curții să se asigure cu privire la menținerea acestei posibilități, ținând seama de faptul că, în temeiul acestui articol, părților interesate le sunt notificate numai deciziile de trimitere, însoțite de o traducere în limba oficială a fiecărui stat membru, iar nu și dosarul național eventual transmis la Curte de instanța de trimitere (Hotărârea din 4 mai 2016, Pillbox 38, C-477/14, EU:C:2016:324, punctul 26 și jurisprudența citată).

26 În speță este necesar să se arate că decizia de trimitere – desigur, succintă în trimiterea pe care o face la normele naționale relevante – permite totuși identificarea dispozițiilor susceptibile să se aplice în privința furnizării serviciului în discuție în litigiul principal, din care ar rezulta că obținerea unei licențe sau a unei autorizații administrative prealabile este necesară în acest scop.

27 De asemenea, descrierea serviciului furnizat de Uber efectuată de instanța de trimitere, al cărei conținut este amintit la punctul 16 din prezenta hotărâre, prezintă un grad de precizie suficient.

28 În sfârșit, conform articolului 94 litera (c) din Regulamentul de procedură, instanța de trimitere expune cu precizie motivele care au determinat-o să aibă îndoieli cu privire la interpretarea dreptului Uniunii.

29 În consecință, este necesar să se considere că decizia de trimitere cuprinde elementele de fapt și de drept care permit Curții să furnizeze un răspuns util instanței de trimitere și persoanelor interesate să ia poziție în mod util cu privire la întrebările adresate Curții, conform jurisprudenței amintite la punctul 25 din prezenta hotărâre.

30 Guvernul polonez exprimă, pe de altă parte, îndoieli cu privire la aplicabilitatea în special a articolului 56 TFUE în prezenta cauză, pentru motivul că situația în discuție în litigiul principal ar fi o situație pur internă.

31 Totuși, din decizia de trimitere, mai ales din elementele amintite la punctul 14 din prezenta hotărâre, precum și din celelalte înscrisuri de la dosarul de care dispune Curtea, reiese că serviciul în discuție în litigiul principal este furnizat prin intermediul unei societăți care operează de pe teritoriul unui alt stat membru, și anume Regatul Țărilor de Jos.

32 În aceste condiții, trebuie să se constate că cererea de decizie preliminară este admisibilă.

Cu privire la fond

33 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 56 TFUE coroborat cu articolul 58 alineatul (1) TFUE, precum și articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123 și articolul 1, punctul 2 din Directiva 98/34, la care trimite articolul 2 litera (a) din Directiva 2000/31, trebuie interpretate în sensul că un serviciu de intermediere precum cel în discuție în litigiul principal, care are ca obiect, prin intermediul unei aplicații pentru telefoane inteligente, să pună în legătură, în scopul obținerii unei remunerații, conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul autovehicul cu persoane care doresc să efectueze o deplasare urbană, trebuie să fie calificat drept „serviciu în domeniul transporturilor”, în sensul articolului 58 alineatul (1) TFUE, și, prin urmare, trebuie să fie exclus din domeniul de aplicare al articolului 56 TFUE, al Directivei 2006/123 și al Directivei 2000/31 sau, dimpotrivă, dacă acest serviciu intră sub incidența articolului 56 TFUE, a Directivei 2006/123, precum și a Directivei 2000/31.

34 În această privință trebuie arătat că un serviciu de intermediere care constă în a pune în legătură un conducător auto neprofesionist care utilizează propriul autovehicul și o persoană care dorește să efectueze o deplasare urbană constituie, în principiu, un serviciu distinct de serviciul de transport care constă în actul fizic al deplasării unor persoane sau a unor bunuri dintr-un loc în altul prin intermediul unui autovehicul. Trebuie adăugat că fiecare dintre aceste servicii, luat în considerare izolat, este susceptibil să intre sub incidența a diferite directive sau dispoziții ale Tratatului FUE referitoare la libera prestare a serviciilor, după cum are în vedere instanța de trimitere.

35 Astfel, un serviciu de intermediere care permite transmiterea, prin intermediul unei aplicații pentru telefoane inteligente, a informațiilor referitoare la rezervarea serviciului de transport între pasager și conducătorul auto neprofesionist care utilizează propriul autovehicul și care va efectua transportul îndeplinește, în principiu, criteriile pentru a fi calificat drept „serviciu al societății informaționale”, în sensul articolului 1 punctul 2 din Directiva 98/34, la care trimite articolul 2 litera (a) din Directiva 2000/31. Acest serviciu de intermediere constituie, așa cum prevede definiția cuprinsă în dispoziția Directivei 98/34, un „serviciu prestat în mod normal în scopul obținerii unei remunerații, la distanță, prin mijloace electronice și la solicitarea individuală a beneficiarului serviciului”.

36 În schimb, un serviciu de transport urban necolectiv, precum un serviciu de taxi, trebuie să fie calificat drept „serviciu în domeniul transporturilor”, în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123 interpretat în lumina considerentului (21) al acesteia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 octombrie 2015, Trijber și Harmsen, C-340/14 și C-341/14, EU:C:2015:641, punctul 49).

37 Trebuie totuși să se arate că un serviciu precum cel în discuție în litigiul principal nu se rezumă la un serviciu de intermediere care constă în a pune în legătură, prin intermediul unei aplicații pentru telefoane inteligente, un conducător auto neprofesionist care utilizează propriul autovehicul și o persoană care dorește să efectueze o deplasare urbană.

38 Astfel, într-o situație precum cea vizată de instanța de trimitere, în care transportul pasagerilor este asigurat de conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul autovehicul, furnizorul acestui serviciu de intermediere creează în același timp o ofertă de servicii de transport urban pe care o face accesibilă în special prin instrumente informatice precum aplicația în discuție în litigiul principal și a cărei funcționare generală o organizează în favoarea persoanelor care doresc să recurgă la această ofertă în vederea unei deplasări urbane.

39 În această privință, din informațiile de care dispune Curtea reiese că serviciul de intermediere al Uber se bazează pe selectarea unor conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul autovehicul cărora această societate le furnizează o aplicație în lipsa căreia, pe de o parte, acești conducători auto nu ar fi în situația de a furniza servicii de transport și, pe de altă parte, persoanele care doresc să efectueze o deplasare urbană nu ar recurge la serviciile respectivilor conducători auto. În plus, Uber exercită o influență decisivă asupra condițiilor prestației furnizate de astfel de conducători auto. Cu privire la acest ultim aspect, reiese între altele că Uber stabilește, prin aplicația eponimă, cel puțin prețul maxim pe cursă, că această societate percepe acest preț de la client înainte de a achita o parte conducătorului auto neprofesionist al autovehiculului și că exercită un anumit control asupra calității autovehiculelor și a conducătorilor auto ai acestora, precum și asupra comportamentului celor din urmă, care poate conduce, dacă este cazul, la excluderea lor.

40 Trebuie să se considere, așadar, că acest serviciu de intermediere face parte integrantă dintr-un serviciu global al cărui element principal este un serviciu de transport și că, prin urmare, nu corespunde calificării drept „serviciu al societății informaționale”, în sensul articolului 1 punctul 2 din Directiva 98/34, la care trimite articolul 2 litera (a) din Directiva 2000/31, ci calificării drept „serviciu în domeniul transporturilor”, în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123.

41 O asemenea calificare este de altfel confirmată de jurisprudența Curții potrivit căreia noțiunea „serviciu în domeniul transporturilor” înglobează nu numai serviciile de transport considerate ca atare, ci și orice serviciu intrinsec legat de un act fizic de deplasare de persoane sau de mărfuri dintr-un loc în altul datorită unui mijloc de transport [a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 octombrie 2015, Grupo Itevelesa și alții, C-168/14, EU:C:2015:685, punctele 45 și 46, precum și Avizul 2/15 (Acordul de liber schimb cu Singapore) din 16 mai 2017, EU:C:2017:376, punctul 61].

42 În consecință, Directiva 2000/31 nu este aplicabilă în cazul unui serviciu de intermediere precum cel în discuție în litigiul principal.

43 Un astfel de serviciu, în măsura în care este calificat drept „serviciu în domeniul transporturilor”, nu intră nici sub incidența Directivei 2006/123, dat fiind că acest tip de servicii figurează, potrivit articolului 2 alineatul (2) litera (d) din această directivă, printre serviciile excluse expres din domeniul de aplicare al directivei menționate.

44 Pe de altă parte, întrucât serviciul de intermediere în discuție în litigiul principal corespunde calificării drept „serviciu în domeniul transporturilor”, acesta nu intră sub incidența articolul 56 TFUE, referitor la libera prestare a serviciilor în general, ci sub incidența articolului 58 alineatul (1) TFUE, dispoziție

specifică potrivit căreia „[l]ibera circulație a serviciilor în domeniul transporturilor este reglementată de dispozițiile din titlul privind transporturile” (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punctul 29 și jurisprudența citată).

45 Astfel, aplicarea principiului libertății de prestare a serviciilor trebuie să fie realizată, potrivit Tratatului FUE, prin punerea în aplicare a politicii comune privind transporturile (Hotărârea din 22 decembrie 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punctul 30 și jurisprudența citată).

46 Or, trebuie să se constatate că serviciile de transport urban necolectiv, precum și serviciile care sunt indisociabil legate de acestea, cum este serviciul de intermediere în discuție în litigiul principal, nu au condus la adoptarea de către Parlamentul European și de către Consiliul Uniunii Europene a unor norme comune sau a altor măsuri, în temeiul articolului 91 alineatul (1) TFUE.

47 Rezultă că, în stadiul actual al dreptului Uniunii, revine statelor membre sarcina de a reglementa condițiile prestării serviciilor de intermediere precum cel în discuție în litigiul principal, cu respectarea normelor generale ale Tratatului FUE.

48 În consecință, la prima și la cea de a doua întrebare trebuie să se răspundă că articolul 56 TFUE coroborat cu articolul 58 alineatul (1) TFUE, precum și articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123 și articolul 1 punctul 2 din Directiva 98/34, la care trimite articolul 2 litera (a) din Directiva 2000/31, trebuie interpretate în sensul că un serviciu de intermediere precum cel în discuție în litigiul principal, care are ca obiect, prin intermediul unei aplicații pentru telefoane inteligente, să pună în legătură, în scopul obținerii unei remunerații, conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul autovehicul cu persoane care doresc să efectueze o deplasare urbană, trebuie considerat ca fiind indisociabil legat de un serviciu de transport și ca intrând sub incidența calificării drept „serviciu în domeniul transporturilor”, în sensul articolului 58 alineatul (1) TFUE. Un astfel de serviciu trebuie exclus, prin urmare, din domeniul de aplicare al articolului 56 TFUE, al Directivei 2006/123 și al Directivei 2000/31.

49 Ținând seama de răspunsul dat la prima și la a doua întrebare, nu este necesar să se răspundă la a treia și la a patra întrebare, care sunt adresate în ipoteza în care Directiva 2006/123 sau Directiva 2000/31 este aplicabilă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

50 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 56 TFUE coroborat cu articolul 58 alineatul (1) TFUE, precum 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, și articolul 1 punctul 2 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, la care trimite articolul 2 litera (a) din Directiva 2000/31/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2000 privind anumite aspecte juridice ale serviciilor societății informaționale, în special ale comerțului electronic, pe piața internă (Directiva privind comerțul electronic), trebuie interpretate în sensul că un serviciu de intermediere precum cel în discuție în litigiul principal, care are ca obiect, prin

intermediul unei aplicații pentru telefoane inteligente, să pună în legătură, în scopul obținerii unei remunerații, conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul autovehicul cu persoane care doresc să efectueze o deplasare urbană, trebuie considerat ca fiind indisociabil legat de un serviciu de transport și ca intrând sub incidența calificării drept „serviciu în domeniul transporturilor, în sensul articolului 58 alineatul (1) TFUE. Un astfel de serviciu trebuie exclus, prin urmare, din domeniul de aplicare al articolului 56 TFUE, al Directivei 2006/123 și al Directivei 2000/31.

Semnături