Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

13 février 2014*

«Renvoi préjudiciel — Articles 49 TFUE, 101 TFUE et 102 TFUE — Services de location de véhicules automobiles avec chauffeur — Situation purement interne — Compétence de la Cour — Conditions de recevabilité»

Dans les affaires jointes C-419/12 et C-420/12,

ayant pour objet des demandes de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduites par le Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italie), par décisions du 20 juin 2012, parvenues à la Cour le 14 septembre 2012, dans les procédures

Crono Service scarl e.a. (C-419/12),

Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori (C-420/12)

contre

Roma Capitale,

Regione Lazio (C-420/12),

en présence de:

UGL Taxi – Unione Generale del Lavoro Taxi e.a.,

Codacons – Coordinamento delle associazioni per la tutela dell'ambiente e dei diritti degli utenti e consumatori (C-420/12),

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. M. Ilešič, président de chambre, MM. C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh (rapporteur), Mme C. Toader et M. E. Jarašiūnas, juges,

avocat général: Mme J. Kokott,

greffier: Mme A. Impellizzeri, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 19 juin 2013,

considérant les observations présentées:

— pour Crono Service scarl e.a., par Me P. Troianiello, avvocato,

* Langue de procédure: l'italien.

— pour Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori, par Mes M. Piancatelli et V. Porro, avvocati,

— pour Roma Capitale, par Mes R. Rocchi et A. Rizzo, avvocati,

— pour UGL Taxi – Unione Generale del Lavoro Taxi e.a., par Mes N. Moravia et M. Giustiniani, avvocati,

— pour la Commission européenne, par Mmes F. Moro et J. Hottiaux, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 26 septembre 2013,

rend le présent

Arrêt

1 Les demandes de décision préjudicielle portent sur l'interprétation des articles 3 TUE, 3 TFUE à 6 TFUE, 49 TFUE, 101 TFUE et 102 TFUE.

2 Ces demandes ont été présentées dans le cadre de deux litiges opposant, d'une part, Crono Service scarl et cent onze autres requérants à Roma Capitale ainsi que, d'autre part, Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori à Roma Capitale et à la Regione Lazio au sujet de la réglementation de l'exercice de l'activité de location de véhicules automobiles avec chauffeur («noleggio con conducente», ci-après la «location avec chauffeur»).

Le droit italien

La réglementation nationale

3 L'article 1er de la loi n° 21, du 15 janvier 1992, portant loi-cadre pour le transport de personnes par services publics de transport automobile à caractère non régulier (GURI n° 18, du 23 janvier 1992), telle que modifiée par le décret-loi n° 207, du 30 décembre 2008 (GURI n° 304, du 31 décembre 2008), converti en loi, après modification, par la loi n° 14, du 27 février 2009 (supplément ordinaire à la GURI n° 49, du 28 février 2009, ci-après la «loi n° 21/1992»), définit les «services publics de transport non réguliers» comme «ceux qui procèdent au transport collectif ou individuel de personnes, avec pour fonction de compléter et de renforcer les transports publics à caractère régulier».

4 L'article 3 de la loi n° 21/1992 prévoit:

«1. Le service de location [...] avec chauffeur s'adresse à l'usager spécifique qui forme auprès du garage une demande à cet effet, pour une prestation déterminée du point de vue de la durée ou du trajet.

2. Le stationnement des véhicules concernés doit se faire à l'intérieur du garage [...]

3. Le siège du transporteur et le garage doivent être situés exclusivement sur le territoire de la commune ayant délivré l'autorisation.»

5 L'article 4 de cette loi dispose que «les régions, après avoir défini les critères que doivent respecter les communes dans la rédaction de leur règlement sur l'exercice des services publics de transport non régulier, délèguent aux collectivités locales l'exercice des fonctions administratives d'exécution [...] pour obtenir une vision d'ensemble du transport public non régulier s'intégrant aux autres modes de

transport, dans le cadre de la programmation économique et territoriale» et que «dans le respect de la réglementation régionale, les collectivités territoriales, à qui est délégué l'exercice des fonctions administratives [...], régissent l'exercice du service public de transport non régulier au moyen de règlements spécifiques, notamment uniformisés au niveau régional en vue d'une meilleure rationalisation et efficacité».

6 L'article 5, paragraphe 1, de ladite loi énonce:

«Les communes, en établissant les règlements quant à l'exercice du service public de transport non régulier, définissent:

a) le nombre et le type de véhicule [...] à affecter à chaque service;

[...]

d) les critères et les conditions aux fins de la délivrance de la licence pour l'exercice du service de taxi et de l'autorisation pour l'exercice du service de location [...] avec chauffeur.»

7 L'article 5 bis de la loi nº 21/1992, intitulé «Accès au territoire d'autres communes», permet aux communes de réglementer l'accès, pour les titulaires d'autorisations délivrées par d'autres communes, à leur territoire ou spécialement à leurs zones à trafic limité («Zone a traffico limitato», ci-après les «ZTL»), «moyennant communication préalable et pour autant qu'ils déclarent sous leur responsabilité, respecter et être titulaire des prérequis de fonctionnement prévus par la présente loi et qu'ils transmettent les données relatives au service faisant l'objet de la communication et/ou du paiement d'un tarif d'accès».

8 Aux termes de l'article 8 de la loi nº 21/1992:

«1. La licence aux fins de l'exercice du service de taxi et l'autorisation aux fins de l'exercice du service de location [...] avec chauffeur sont délivrées par les administrations communales, au moyen d'un appel d'offres, aux personnes propriétaires d'un véhicule [...] ou en disposant par leasing; ces personnes peuvent en assurer la gestion seules ou en association.

2. La licence ou l'autorisation se réfère à un seul véhicule [...]. Une même personne peut [...] cumuler plusieurs autorisations aux fins de l'exercice du service de location avec chauffeur [...]

3. Pour obtenir et conserver l'autorisation de fournir le service de location avec chauffeur il est obligatoire de disposer, conformément à un titre juridique valable, d'un siège, d'un garage [...] situés dans le territoire de la commune qui a délivré l'autorisation.»

9 L'article 11, paragraphe 4, de la loi nº 21/1992 prévoit:

«Les réservations de transports avec chauffeur sont enregistrées auprès des garages concernés. Le début et la fin de tout service de location avec chauffeur doivent avoir lieu au garage situé dans la commune ayant délivré l'autorisation, avec retour dans celui-ci, tandis que la prise en charge et l'arrivée à destination de l'usager peuvent avoir lieu également sur le territoire d'autres communes.»

La réglementation régionale du Latium

10 L'article 5 de la loi régionale du Latium nº 58, du 26 octobre 1993, portant dispositions relatives à l'exercice de l'activité de transport public non régulier et les règles relatives au rôle des conducteurs dans les services publics de transport non régulier, visées à l'article 6 de la loi nº 21/1992 (*Bollettino*

ufficiale della Regione Lazio nº 31, du 10 novembre 1993), telle que modifiée par l'article 58 de la loi régionale du Latium nº 27, du 28 décembre 2006 (supplément ordinaire nº 5 au *Bollettino ufficiale della Regione Lazio* nº 36, du 30 décembre 2006, ci-après la «loi régionale nº 58/1993»), dispose:

«Le service de location avec chauffeur s'adresse à l'usager spécifique qui forme, auprès du siège du transporteur, une demande à cet effet pour une prestation déterminée quant à sa durée ou son trajet. La prise en charge de l'usager ou le début du service ont lieu à l'intérieur du territoire de la commune ayant délivré l'autorisation. Le service est effectué vers n'importe quelle destination. Le stationnement des véhicules se fait à l'intérieur des garages.»

11 L'article 10 de la loi régionale nº 58/1993, intitulé «Obligations des titulaires de licence pour l'exploitation de services de taxis et d'autorisations pour la fourniture de services de location avec chauffeur», prévoit à son paragraphe 2:

«Sous réserve de ce qui est prévu [...], la prise en charge de l'usager et le début du service ont lieu exclusivement sur le territoire de la commune ayant délivré la licence ou l'autorisation et sont effectués vers n'importe quelle destination, avec l'accord préalable du chauffeur pour les destinations hors du territoire communal.»

12 L'article 13 bis de ladite loi régionale a fixé des critères à respecter pour le calcul du nombre de licences de taxi et d'autorisations au titre du service de location avec chauffeur dans un territoire déterminé. Selon cette disposition:

«1. La province détermine les critères que doivent respecter les communes pour calculer le besoin local des services de taxi et de location [...] avec chauffeur ainsi que pour établir, dans les règlements visés à l'article 14, le nombre de véhicules [...] nécessaires à l'exercice des services proprement dits.

2. Les critères visés au paragraphe précédent prennent en considération, notamment: a) la population résidente; b) l'étendue du territoire; c) l'intensité des flux touristiques; d) la présence de maisons de soins, de séjour, de pôles générateurs de mobilité; e) l'offre d'autres services publics de transport; f) le nombre des licences et autorisations délivrées.

3. La province s'acquitte des tâches visées au paragraphe 1 après consultation, dans le cadre d'une phase d'instruction spécifique, des communes et des représentants des catégories professionnelles concernées.

[...]»

13 L'article 17 de la loi régionale nº 58/1993 fixe les conditions requises pour l'inscription sur le registre provincial des conducteurs. Le paragraphe 1, sous a), de cet article indique que, pour s'inscrire, il faut «être un ressortissant italien ou d'un pays de la Communauté économique européenne».

La réglementation communale de Rome

14 Par décision nº 68 du conseil de la commune de Rome, des 8 et 9 novembre 2011, portant texte amendé du règlement établissant les dispositions relatives aux transports publics non réguliers, la commune de Rome a adopté le règlement fixant les dispositions relatives aux transports publics non réguliers (ci-après le «Regolamento capitolino»).

15 L'article 8, paragraphe 3, de ce règlement dispose notamment que, pour le service de location avec chauffeur, «la prise en charge de l'usager ou le début du service ont lieu à partir du territoire de la commune ayant délivré l'autorisation, pour quelque destination que ce soit, dans le respect des obligations prévues à l'article 11, paragraphes 3 et 4, de la loi nº [21/1992]».

16 L'article 9, paragraphe 2, dudit règlement exige, pour l'exercice de l'activité de location avec chauffeur, la disponibilité sur le territoire communal d'un garage permettant le stationnement des véhicules utilisés pour le service.

17 L'article 29, paragraphe 1, du Regolamento capitolino prévoit que «le stationnement des véhicules automobiles [utilisés pour le service de location avec chauffeur], dont l'autorisation a été délivrée par la commune de Rome se fait exclusivement à l'intérieur des garages indiqués dans l'autorisation et dans lesquels les véhicules doivent se trouver à la disposition des usagers». L'article 29, paragraphe 2, de ce règlement prévoit que, pour les titulaires d'autorisations d'exercer l'activité de location avec chauffeur délivrées par d'autres communes, «l'accès au territoire de Roma Capitale et [aux] ZTL est autorisé» pour autant qu'ils déclarent, sous leur responsabilité, «respecter» et «être titulaire des prérequis de fonctionnement» prévus par la loi nº 21/1992.

18 À cet égard, la décision nº 403 du comité exécutif de la commune de Rome, du 14 décembre 2011, porte réglementation des modalités et des procédures d'octroi des autorisations d'accès des véhicules utilisés pour le service de location avec chauffeur autorisés par d'autres communes au territoire de Roma Capitale et aux ZTL instaurés dans le centre de celle-ci.

19 En vertu de deux décisions publiées respectivement les 12 et 22 mars 2012 sur les sites Internet de la commune de Rome et de l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità srl, toutes deux entrées en vigueur le 2 avril 2012, les opérateurs exerçant l'activité de location avec chauffeur et disposant d'une autorisation délivrée par des communes autres que celle de Roma Capitale doivent payer environ 90 euros par an pour l'autorisation d'accès aux ZTL de cette commune.

Les litiges au principal et la question préjudicielle

20 Les affaires au principal concernent deux procédures tendant à l'annulation du Regolamento capitolino, de la décision nº 403 du comité exécutif de la commune de Rome, du 14 décembre 2011, ainsi que des décisions des 12 et 22 mars 2012 susmentionnées au point 19 du présent arrêt.

21 Les requérants au principal ont invoqué de nombreuses causes d'illégalité, sur le plan tant du droit italien que du droit de l'Union, découlant de la loi nº 21/1992 telle que mise en œuvre dans Roma Capitale par les articles 8, paragraphe 3, 9, paragraphe 2, et 29 du Regolamento capitolino.

22 Bien que les recours au principal semblent viser l'ensemble de la réglementation mentionnée au point 20 du présent arrêt, il ressort du dossier dont dispose la Cour que, aux fins des demandes de décision préjudicielle, sont plus particulièrement mises en cause devant le Tribunale amministrativo regionale per il Lazio les dispositions des articles 8, paragraphe 3, 9, paragraphe 2, et 29, paragraphes 1 et 2, du Regolamento capitolino «en ce qu'elles font référence à l'application de l'article 11, paragraphe 4, de la loi [nº 21/1992]».

23 Pour la juridiction de renvoi, la réglementation nationale en cause au principal, en ce qu'elle prévoit que le siège du transporteur et le garage doivent être situés exclusivement sur le territoire de la commune ayant délivré l'autorisation, que les réservations pour le service de location avec chauffeur sont effectuées auprès du garage, et que le début et la fin de tout service doivent avoir lieu au garage situé dans la commune ayant délivré l'autorisation, avec retour dans celui-ci, tandis que la prise en charge et l'arrivée à destination de l'usager peuvent avoir lieu également sur le territoire d'autres communes, semble contraire à l'article 49 TFUE et aux «principes communautaires en matière de concurrence».

24 Dans ces conditions, le Tribunale amministrativo regionale per il Lazio a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante, qui est formulée dans des termes identiques dans les affaires C-419/12 et C-420/12:

«[L]es articles 49 TFUE, 3 TUE, [3 TFUE à 6 TFUE], 101 [TFUE] et 102 TFUE font-ils obstacle à l'application des articles 3, paragraphe 3, 8, paragraphe 3, et 11 de la loi n° [21/1992], en ce qu'ils disposent respectivement que '[l]e siège du transporteur et le garage doivent être situés, exclusivement, sur le territoire de la commune ayant délivré l'autorisation', que 'pour obtenir et conserver l'autorisation de fournir le service de location avec chauffeur il est obligatoire de disposer, conformément à un titre juridique valable, d'un siège, d'un garage ou d'une plateforme d'accès situés dans le territoire de la commune qui a délivré l'autorisation' et que '[l]es réservations de transport pour le service de location avec chauffeur sont effectuées auprès du garage. Le début et la fin de tout service de location avec chauffeur doivent avoir lieu au garage situé dans la commune ayant délivré l'autorisation, avec retour dans celui-ci, tandis que la prise en charge et l'arrivée à destination de l'usager peuvent avoir lieu également sur le territoire d'autres communes'[?]»

25 Par ordonnance du président de la Cour du 5 novembre 2012, les affaires C-419/12 et C-420/12 ont été jointes aux fins de la procédure écrite et orale ainsi que de l'arrêt.

Sur les demandes de décision préjudicielle

26 Par sa question, la juridiction de renvoi demande si diverses dispositions du droit de l'Union s'opposent à certaines conditions posées par des réglementations nationale, régionale et communale portant sur l'autorisation et sur l'exercice de l'activité de location avec chauffeur dans la commune de Rome.

27 Eu égard au libellé de la question posée, il convient de rappeler d'emblée que, dans le cadre de l'article 267 TFUE, la Cour n'est compétente pour se prononcer ni sur l'interprétation de dispositions législatives ou réglementaires nationales ni sur la conformité de telles dispositions avec le droit de l'Union (voir, notamment, arrêts du 18 novembre 1999, Teckal, C-107/98, Rec. p. I-8121, point 33, ainsi que du 23 mars 2006, Enirisorse, C-237/04, Rec. p. I-2843, point 24 et jurisprudence citée).

28 Cela étant, il ressort d'une jurisprudence constante que, en présence de questions formulées de manière impropre ou dépassant le cadre des fonctions qui sont dévolues à la Cour par l'article 267 TFUE, il appartient à celle-ci d'extraire de l'ensemble des éléments fournis par la juridiction nationale, et notamment de la motivation de la décision de renvoi, les éléments du droit de l'Union qui appellent une interprétation compte tenu de l'objet du litige (voir, notamment, arrêt du 11 mars 2010, Attanasio Group, C-384/08, Rec. p. I-2055, point 18 et jurisprudence citée). Dans cette optique, il incombe, le cas échéant, à la Cour de reformuler les questions qui lui sont soumises (voir, notamment, arrêts Attanasio Group, précité, point 19; du 14 octobre 2010, Fuß, C-243/09, Rec. p. I-9849, point 39 et jurisprudence citée, ainsi que du 4 octobre 2012, Byankov, C-249/11, point 57 et jurisprudence citée).

29 En application de cette jurisprudence, il peut être admis que, même si, par son libellé, la question posée semble chercher une application directe du droit de l'Union aux litiges au principal, la juridiction de renvoi vise, en réalité, une interprétation de ce droit aux fins de ce litige.

30 Dans ces conditions, il convient de comprendre la question posée comme visant, en substance, à savoir si l'article 49 TFUE ou les règles de l'Union en matière de concurrence doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à des réglementations, telles que celles en cause au principal, en tant que celles-ci imposent, au regard de l'activité de location avec chauffeur, des obligations détaillées exposées par cette question.

31 À cet égard, en ce qui concerne, en premier lieu, les règles de l'Union en matière de concurrence, il ressort d'une jurisprudence constante de la Cour que la nécessité de parvenir à une interprétation du droit de l'Union qui soit utile au juge national exige que celui-ci définisse le cadre factuel et réglementaire dans lequel s'insèrent les questions qu'il pose ou que, à tout le moins, il explique les hypothèses factuelles sur lesquelles ces questions sont fondées. Ces exigences valent tout particulièrement dans le domaine de concurrence, qui est caractérisé par des situations de fait et de droit complexes (voir, notamment, arrêts Attanasio Group, précité, point 32 et jurisprudence citée, ainsi que du 10 mai 2012, Duomo Gpa e.a., C-357/10 à C-359/10, point 22).

32 Or, en l'occurrence, les décisions de renvoi ne fournissent pas à la Cour les éléments de fait et de droit qui lui permettraient de déterminer les conditions dans lesquelles des réglementations telles que celles en cause au principal pourraient relever des dispositions du droit de l'Union en matière de concurrence. En particulier, lesdites décisions ne fournissent aucune explication concernant le lien qu'elles établissent entre ces dispositions et les litiges au principal ou l'objet de ceux-ci.

33 Dans ces conditions, en tant que la question posée vise une interprétation des règles du droit de l'Union en matière de concurrence, elle doit être déclarée irrecevable (voir par analogie, notamment, arrêts Duomo Gpa e.a., précité, point 24, ainsi que de ce même jour, Airport Shuttle Express e.a, C-162/12 et C-163/12, points 37 à 42).

34 En ce qui concerne, en second lieu, l'article 49 TFUE, il est constant que tous les éléments des litiges au principal sont cantonnés à l'intérieur d'un seul État membre. Dans ces conditions, il y a lieu de vérifier si la Cour est compétente dans les présentes affaires pour se prononcer sur cette disposition (voir par analogie, notamment, arrêts du 31 janvier 2008, Centro Europa 7, C-380/05, Rec. p. I-349, point 64; du 22 décembre 2010, Omalet, C-245/09, Rec. p. I-13771, points 9 et 10, ainsi que Duomo Gpa e.a., précité, point 25).

35 En effet, des réglementations telles que celles en cause au principal, qui sont, selon leur libellé, indistinctement applicables aux opérateurs établis sur le territoire de la République italienne et aux opérateurs établis dans d'autres États membres, ne sont, en règle générale, susceptibles de relever des dispositions relatives aux libertés fondamentales garanties par le traité FUE que dans la mesure où elles s'appliquent à des situations ayant un lien avec les échanges entre les États membres (voir en ce sens, notamment, arrêts du 7 mai 1997, Pistre e.a., C-321/94 à C-324/94, Rec. p. I-2343, point 45; du 5 décembre 2000, Guimont, C-448/98, Rec. p. I-10663, point 21, ainsi que Duomo Gpa e.a., précité, point 26 et jurisprudence citée).

36 En ce qui concerne plus particulièrement l'article 49 TFUE, il ressort de la jurisprudence de la Cour que cette disposition ne peut être appliquée à des activités qui ne présentent aucun facteur de rattachement à l'une quelconque des situations envisagées par le droit de l'Union et dont l'ensemble des éléments pertinents se cantonnent à l'intérieur d'un seul État membre (voir en ce sens, notamment, arrêts du 8 décembre 1987, Gauchard, 20/87, Rec. p. 4879, point 12; du 20 avril 1988, Bekaert, 204/87, Rec. p. 2029, point 12; du 1er avril 2008, Gouvernement de la Communauté française et gouvernement wallon, C-212/06, Rec. p. I-1683, point 33, ainsi que du 21 juin 2012, Susisalo e.a., C-84/11, point 18 et jurisprudence citée).

37 En l'occurrence, les litiges au principal présentant un caractère local et les faits au principal étant tous cantonnés à l'intérieur d'un seul État membre, les effets transfrontaliers des réglementations en cause au principal ne peuvent être présumés. Or, rien dans les décisions de renvoi ne laisse entendre que les litiges au principal aient un quelconque intérêt transfrontalier ou un rattachement à l'une des situations envisagées par le droit de l'Union. En particulier, la juridiction de renvoi n'a pas expliqué comment les réglementations en cause au principal pourraient faire obstacle à l'exercice, par les opérateurs ressortissant des États membres autres que la République italienne, de la liberté d'établissement prévue à l'article 49 TFUE.

38 Certes, il ressort d'une jurisprudence issue de l'arrêt Guimont, précité, que, même dans une situation purement interne, une réponse à des questions portant sur les libertés fondamentales du droit l'Union pourrait être néanmoins utile à la juridiction de renvoi, notamment dans l'hypothèse où le droit national lui imposerait de faire bénéficier un ressortissant national des mêmes droits que ceux qu'un ressortissant d'un autre État membre tirerait du droit de l'Union dans la même situation (voir, notamment, arrêts du 1er juillet 2010, Sbarigia, C-393/08, Rec. p. I-6337, point 23, ainsi que Susisalo e.a., précité, point 20 et jurisprudence citée).

39 En l'occurrence, l'hypothèse évoquée dans la jurisprudence mentionnée au point précédent vise, dans le contexte des litiges au principal, les droits qu'un ressortissant d'un État membre autre que la République italienne pourrait tirer du droit de l'Union s'il se trouvait dans la même situation que les requérants au principal.

40 Or, par leurs recours devant la juridiction de renvoi, les requérants au principal semblent viser à obtenir l'accès, dans des conditions différentes de celles qui leur sont actuellement appliquées, voire sans aucune condition, au territoire de Roma Capitale, et en particulier aux ZTL situées dans ce territoire, en vue d'y poursuivre l'activité de location avec chauffeur. Néanmoins, il résulte des décisions de renvoi qu'un tel accès est visé non pas afin d'exercer cette activité de façon stable et continue à partir de ce territoire et en vertu d'une autorisation y afférente, mais en vue de l'exercer de façon plus ponctuelle et à partir d'autres territoires, sur la base d'autorisations relevant d'autres municipalités sans cependant être tenu de respecter toutes les conditions posées par ces dernières autorisations.

41 Ainsi, à la différence des situations à l'origine des arrêts tels que les arrêts Attanasio Group, précité; du 1er juin 2010, Blanco Pérez et Chao Gómez (C-570/07 et C-571/07, Rec. p. I-4629), ou du 26 septembre 2013, Ottica New Line Di Vincenzo (C-539/11), la situation ayant donné lieu aux recours au principal trouve son pendant non pas dans la liberté d'établissement, mais, à première vue, dans la libre prestation de services.

42 Toutefois, en vertu de l'article 58 TFUE, en matière de transports, la libre prestation de services est régie non pas par l'article 56 TFUE, mais par le titre VI de la troisième partie du traité FUE, qui concerne la politique commune des transports (voir arrêt du 22 décembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, Rec. p. I-13927, points 29 et 30). En outre, ainsi que la juridiction de renvoi le rappelle, en substance, les activités de location avec chauffeur telles que celles en cause au principal ne relèvent pas du champ d'application des dispositions adoptées, sur le fondement de l'article 91, paragraphe 1, TFUE, aux fins de libéraliser les services de transport.

43 Il s'ensuit que, au regard des circonstances spécifiques des litiges au principal, une éventuelle interprétation de l'article 49 TFUE ne présenterait pas de rapport avec la réalité ou l'objet de ces litiges (voir, par analogie, arrêt Sbarigia, précité, points 23, 24, 27 et 28). Or, ainsi qu'il ressort d'une jurisprudence constante de la Cour, cette dernière n'est pas compétente pour répondre à une question préjudicielle dans de telles circonstances (voir en ce sens, notamment, arrêts du 15 décembre 1995, Bosman, C-415/93, Rec. p. I-4921, point 61; du 1er octobre 2009, Woningstichting Sint Servatius, C-567/07, Rec. p. I-9021, point 43; Omalet, précité, point 11, et du 7 juin 2012, Vinkov, C-27/11, point 44).

44 Compte tenu de l'ensemble des considérations qui précèdent, la Cour n'est pas compétente pour répondre aux présentes demandes de décision préjudicielle introduites par le Tribunale amministrativo regionale per il Lazio, pour autant que celles-ci portent sur l'interprétation de l'article 49 TFUE. Pour autant que lesdites demandes portent sur l'interprétation d'autres dispositions du droit de l'Union, elles doivent être déclarées irrecevables.

Sur les dépens

45 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) dit pour droit:

La Cour de justice de l'Union européenne n'est pas compétente pour répondre aux demandes de décision préjudicielle introduites par le Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italie), par décisions du 20 juin 2012 dans les affaires jointes C-419/12 et C-420/12, pour autant que celles-ci portent sur l'interprétation de l'article 49 TFUE. Pour autant que lesdites demandes portent sur l'interprétation d'autres dispositions du droit de l'Union, elles sont irrecevables.

Signatures