



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. MACIEJ SZPUNAR
presentadas el 4 de julio de 2017¹

Asunto C-320/16

Uber France SAS

[Petición de decisión prejudicial planteada por el tribunal de grande instance de Lille (Tribunal de Primera Instancia de Lille, Francia)]

«Procedimiento prejudicial — Reglamento técnico — Concepto — Obligación de notificación — Sanción — Inoponibilidad a los particulares — Sistema de conexión entre clientes y conductores no profesionales — Aplicación UberPop — Directiva 2006/123/CE — Ámbito de aplicación — Exclusión en tanto que servicio en el ámbito del transporte»

Introducción

1. El presente asunto es el segundo en el que el Tribunal de Justicia abordará las cuestiones jurídicas relacionadas con el funcionamiento de la plataforma de transporte local Uber.² El eje central del primer asunto, en el que presenté mis conclusiones el 11 de mayo de 2017,³ lo constituía la cuestión de si un servicio como el que presta Uber debe calificarse de servicio de la sociedad de la información en el sentido de las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión. Esta cuestión también aparece en el presente asunto. No obstante, éste tiene por objeto un problema diferente, si ciertas disposiciones del Derecho nacional aplicables a servicios como los que ofrece Uber deberían haber sido notificadas como reglas relativas a los servicios en el sentido de las disposiciones del Derecho de la Unión sobre la notificación técnica. Pues bien, como expondré más adelante, esta cuestión es parcialmente independiente de la calificación que se dé a las actividades de Uber.

2. Por lo tanto, consagraré las presentes conclusiones principalmente al problema de la notificación, remitiéndome a mis conclusiones antes mencionadas en cuanto a la calificación de las actividades de Uber como servicio de la sociedad de la información.

¹ Lengua original: francés.

² Una tercera petición de decisión prejudicial relativa a esta problemática fue declarada inadmisibile mediante auto de 27 de octubre de 2016, Uber Belgium (C-526/15, no publicado, EU:C:2016:830).

³ Véanse mis conclusiones presentadas en el asunto Asociación Profesional Élite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3. El artículo 1, puntos 2, 5 y 11, de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información,⁴ en su versión modificada por la Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998⁵ (en lo sucesivo, «Directiva 98/34 modificada»), dispone que:⁶

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

[...]

2) “servicio”: todo servicio de la sociedad de la información, es decir, todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios.

A efectos de la presente definición, se entenderá por:

- “a distancia”, un servicio prestado sin que las partes estén presentes simultáneamente;
- “por vía electrónica”, un servicio enviado desde la fuente y recibido por el destinatario mediante equipos electrónicos de tratamiento (incluida la compresión digital) y de almacenamiento de datos y que se transmite, canaliza y recibe enteramente por hilos, radio, medios ópticos o cualquier otro medio electromagnético;
- “a petición individual de un destinatario de servicios”, un servicio prestado mediante transmisión de datos a petición individual.

En el anexo V figura una lista indicativa de los servicios no cubiertos por esta definición.

[...]

5) “Regla relativa a los servicios”, un requisito de carácter general relativo al acceso a las actividades de servicios contempladas en el punto 2) y a su ejercicio, especialmente las disposiciones relativas al prestador de servicios, a los servicios y al destinatario de servicios, con exclusión de las normas que no se refieren específicamente a los servicios determinados en dicho punto.

[...]

A efectos de la presente definición:

- se considerará que una norma se refiere específicamente a los servicios de la sociedad de la información cuando, por lo que respecta a su motivación y al texto de su articulado, tenga como finalidad y objeto específicos, en su totalidad o en determinadas disposiciones concretas, regular de manera explícita y bien determinada dichos servicios;

4 DO 1998, L 204, p. 37.

5 DO 1998, L 217, p. 18.

6 Con arreglo al artículo 11 de la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO 2015, L 241, p. 1), la Directiva 98/34 fue derogada el 7 de octubre de 2015. Sin embargo, sigue siendo aplicable *ratione temporis* a los hechos del asunto principal.

- se considerará que una norma no se refiere específicamente a los servicios de la sociedad de la información cuando sólo haga referencia a esos servicios implícita o incidentalmente.

[...]

- 11) “Reglamento técnico”, las especificaciones técnicas u otros requisitos o las reglas relativas a los servicios, incluidas las disposiciones administrativas que sean de aplicación y cuyo cumplimiento sea obligatorio, *de iure* o *de facto*, para la comercialización, prestación de servicio o establecimiento de un operador de servicios o la utilización en un Estado miembro o en gran parte del mismo, así como, a reserva de las contempladas en el artículo 10, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que prohíben la fabricación, importación, comercialización o utilización de un producto o que prohíben el suministro o utilización de un servicio o el establecimiento como prestador de servicios.

[...]»

4. En virtud del artículo 8, apartado 1, párrafo primero, de la Directiva 98/34 modificada:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión todo proyecto de reglamento técnico, salvo si se trata de una simple transposición íntegra de una norma internacional o europea, en cuyo caso bastará una simple información referente a dicha norma; igualmente, los Estados miembros dirigirán a la Comisión una notificación referente a las razones por las cuales es necesaria la adopción de tal reglamento técnico, a menos que dichas razones se deduzcan ya del proyecto.»

Derecho francés

5. Los artículos L. 3120-1 y siguientes del code des transports (Código de Transporte) regulan los servicios de transporte por carretera de personas realizados a título oneroso con vehículos de menos de diez plazas.

6. El artículo L. 3124-13 del mismo Código establece que:

«Será castigada con dos años de prisión y 300 000 [euros] de multa la organización de un sistema de conexión entre clientes y personas que lleven a cabo las actividades mencionadas en el artículo L. 3120-1 sin ser ni empresas de transporte por carretera facultadas para prestar los servicios ocasionales que figuran en el capítulo II del título I del presente libro, ni taxis, vehículos a motor de dos o tres ruedas o vehículos de transporte con conductor, en el sentido del presente título.

Las personas jurídicas que sean declaradas responsables penales del delito tipificado en el presente artículo serán condenadas, además de al pago de la multa de conformidad con lo establecido en el artículo 131-38 del code pénal [Código Penal], a las penas previstas en los puntos 2 a 9 del artículo 131-39 del mismo Código. La prohibición establecida en el punto 2 del mencionado artículo 131-39 tiene por objeto la actividad en cuyo ejercicio o con ocasión de cuyo ejercicio se haya cometido dicho ilícito penal. Las penas establecidas en los puntos 2 a 7 de dicho artículo tendrán una duración máxima de cinco años.»

Antecedentes de hecho, procedimiento y cuestiones prejudiciales

7. Uber France es una sociedad francesa, filial de la sociedad neerlandesa Uber BV, que a su vez es filial de la sociedad Uber Technologies Inc., con domicilio social en San Francisco (Estados Unidos de América). Uber BV es el operador de una plataforma electrónica que permite, a través de un teléfono inteligente provisto de la aplicación Uber, solicitar un servicio de transporte urbano en las ciudades en las que está presente. Los servicios de transporte propuestos por la plataforma Uber se presentan agrupados en diversas categorías, en función de la calidad de los conductores y del tipo de vehículo. En el marco del servicio denominado UberPop, conductores particulares no profesionales llevan a cabo el transporte de pasajeros mediante sus propios vehículos.⁷

8. La sociedad Uber France está siendo enjuiciada ante el tribunal correctionnel (tribunal de grande instance, huitième chambre) de Lille [Tribunal Penal (Sala Octava del Tribunal de Primera Instancia) de Lille, Francia], en un procedimiento penal instado por citación directa sin fase de instrucción y en el que se ha constituido en actor civil el Sr. Nabil Bensalem, por diversos hechos, entre los que se cuenta la organización, desde el 10 de junio de 2014, de un sistema para la conexión entre clientes y personas que llevan a cabo transportes por carretera de personas a título oneroso con vehículos de menos de diez plazas según las condiciones establecidas en el artículo L. 3124-13 del Código de Transportes.

9. En el marco de este procedimiento, Uber France alegó que el artículo L. 3124-13 del Código de Transportes no le era oponible, dado que constituía un reglamento técnico (regla relativa a los servicios) que no había sido notificado, infringiendo de este modo el artículo 8, apartado 1, párrafo primero, de la Directiva 98/34 modificada. Está acreditado, por lo demás, que esta disposición no ha sido notificada. El aspecto que resulta discutible es su calificación como «reglamento técnico».

10. En estas circunstancias, el tribunal de grande instance de Lille (Tribunal de Primera Instancia de Lille) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) ¿Constituye el artículo L. 3124-13 del Código de Transportes, resultante de la loi n.º 2014-1104 du 1 octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (Ley n.º 2014-1104, de 1 de octubre de 2014, relativa a los taxis y a los vehículos de transporte con conductor) un reglamento técnico nuevo, no implícito, referente a uno o varios servicios de la sociedad de la información en el sentido de la [Directiva 98/34 modificada], que debe ser obligatoriamente comunicado a la Comisión Europea con carácter previo, con arreglo al artículo 8 de esta Directiva, o está comprendido dicho artículo en el ámbito de aplicación de la [Directiva 2006/123],⁸ que excluye los transportes en su artículo 2, letra d)?»
- 2) En caso de respuesta afirmativa a la primera parte de la cuestión prejudicial, ¿conlleva el incumplimiento de la obligación de notificación establecida en el artículo 8 de la [Directiva 98/34/CE] la inoponibilidad frente a los justiciables del artículo L. 3124-13 del Código de Transportes?»

11. La petición de decisión prejudicial fue recibida en el Tribunal de Justicia el 6 de junio de 2016. Uber France, los Gobiernos estonio, francés, neerlandés, polaco y finlandés y la Comisión presentaron observaciones escritas. Las partes en el litigio principal, los Gobiernos estonio, francés y neerlandés, el Órgano de Vigilancia de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) y la Comisión estuvieron representados en la vista celebrada el 24 de abril de 2017.

⁷ Para una descripción más detallada de la plataforma Uber, véanse los puntos 12 a 15 de mis conclusiones presentadas en el asunto Asociación Profesional Élite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

⁸ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006 relativa a los servicios en el mercado interior (DO 2006, L 376, p. 36).

Análisis

Observaciones preliminares

12. Al formular las cuestiones prejudiciales, el órgano jurisdiccional remitente partió visiblemente de la premisa de que la calificación de un servicio de servicio en el ámbito del transporte en el sentido de la Directiva 2006/123 excluye su calificación de servicio de la sociedad de la información, lo que haría inaplicable la obligación de notificación de las disposiciones relativas a éste con arreglo a la Directiva 98/34 modificada. Sin embargo, no está claro en absoluto que exista tal consecuencia automática, dado que la Directiva 98/34 modificada no incluye una exclusión de los transportes análoga a la establecida en el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123.⁹ En mi opinión, basta con analizar la cuestión de si la disposición en cuestión del Derecho francés constituye un reglamento técnico —y más concretamente una regla relativa a los servicios, puesto que es la única categoría de reglamentos técnicos que entra en juego— que debería haber sido notificado con arreglo al artículo 8 de la Directiva 98/34 modificada, sin necesitar abordar la calificación de las actividades de Uber a la luz de la Directiva 2006/123.

13. Por consiguiente, mediante su primera cuestión prejudicial el órgano jurisdiccional remitente solicita que se dilucide, en esencia, si el artículo 1, punto 5, de la Directiva 98/34 modificada en relación con su artículo 1, punto 2, debe interpretarse en el sentido de que una disposición del Derecho nacional que prohíbe y sanciona penalmente el hecho de organizar un sistema para la conexión entre clientes y personas que lleven a cabo actividades de transporte de pasajeros infringiendo las normas aplicables a dichas actividades de transporte constituye una regla relativa a los servicios en el sentido de esta disposición, y está por tanto sujeta a la obligación de notificación de conformidad con el artículo 8 de dicha Directiva. La segunda cuestión prejudicial se refiere a las posibles consecuencias para el procedimiento principal de la falta de notificación de tal disposición si se considera que ésta constituye un reglamento técnico.

14. Naturalmente, estas cuestiones plantean el problema de saber si un servicio, como el servicio UberPop ofrecido por Uber, puede calificarse de servicio de la sociedad de la información. Dedicué a esta problemática mis conclusiones presentadas en el asunto Asociación Profesional Élite Taxi,¹⁰ que me limitaré a resumir aquí, completándolas con dos puntos. No obstante, pienso que la cuestión de si las disposiciones examinadas del Derecho francés constituyen reglamentos técnicos podría resolverse de manera independiente de la calificación que se dé al servicio UberPop. Expondré este asunto en la segunda parte de mi análisis. Por último, en la tercera parte abordaré el problema de las posibles consecuencias de la falta de notificación.

Sobre la calificación del servicio prestado por Uber

15. En mis conclusiones presentadas en el asunto Asociación Profesional Élite Taxi, observé que el servicio UberPop prestado por Uber era un servicio único complejo, compuesto por una prestación para conectar a pasajeros con conductores mediante un *software* para teléfonos inteligentes y de una prestación de transporte. Además señalé que, en presencia de tal servicio mixto, su componente prestado por vía electrónica sólo puede considerarse un servicio de la sociedad de la información, a los efectos de la aplicación de la definición de tales servicios recogida en el artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34 modificada, cuando éste sea independiente económicamente del componente que no es prestado por esta vía o bien cuando constituya la prestación principal del servicio mixto. En efecto, la aplicación de la normativa de la Unión relativa a los servicios de la sociedad de la información (esto

⁹ Sin olvidar que un servicio *en el ámbito del transporte* no es necesariamente un servicio *de transporte* en sentido estricto (véase la sentencia de 15 de octubre de 2015, Grupo Itevelesa y otros, C-168/14, EU:C:2015:685).

¹⁰ C-434/15, EU:C:2017:364.

es, tanto de la Directiva 98/34 modificada como de la Directiva 2000/31/CE)¹¹ a prestaciones que no son ni independientes ni principales respecto de aquellas que no entran en el ámbito de aplicación de dicha normativa, sería contraria al tenor literal de las disposiciones examinadas, incumpliría su objetivo y generaría inseguridad jurídica, en la medida en que otras prestaciones pueden ser reguladas de manera diferente en el Derecho nacional, lo que sucede en particular en un ámbito específico, como el transporte.¹²

16. Según los datos disponibles sobre el modo de funcionamiento de Uber, sin perjuicio de las constataciones de hecho definitivas que realicen los órganos jurisdiccionales nacionales, en el marco del servicio UberPop, la prestación de conexión, realizada por vía electrónica, no es independiente de la prestación de transporte, dado que está indisolublemente ligada a ésta, y, de hecho, la sociedad Uber facilita las dos prestaciones. Dicha sociedad, que es sin lugar a dudas la prestadora del servicio de conexión, también ejerce efectivamente un control preponderante sobre la prestación de transporte propiamente dicha. A continuación, también considero que la prestación de conexión era secundaria respecto de la prestación de transporte, que constituye la verdadera razón de ser económica del servicio UberPop en su conjunto.¹³ De lo anterior concluí que tal servicio no debía considerarse un servicio de la sociedad de la información en el sentido de la definición de tales servicios que figura en el artículo 1, punto 2, de la Directiva 98/34 modificada.¹⁴

17. Mantengo esta opinión en el presente asunto y me remito a mis conclusiones presentadas en el asunto Asociación Profesional Élite Taxi para una exposición más detallada. Me limitaré a completar sobre dos puntos las consideraciones que aparecen en dichas conclusiones.

18. En primer lugar, a mi entender la situación de Uber debe distinguirse de la del litigio que dio lugar a la sentencia Vanderborght, cuya sentencia dictó el Tribunal de Justicia algunos días antes de la presentación de mis conclusiones en el asunto Asociación Profesional Élite Taxi. En dicha sentencia, el Tribunal de Justicia dictaminó que la publicidad para una consulta dental realizada mediante un sitio de Internet creado por el profesional en cuestión estaba comprendida en el concepto de «servicio de la sociedad de la información».¹⁵

19. Ahora bien, aunque en esta situación existe un servicio destinado a los usuarios (distintos del propio profesional antes mencionado), se trata de un servicio de carácter informativo. Está dirigido, en todo caso principalmente, no a las personas que ya forman parte de la clientela del profesional de que se trata, sino al público en general, con la esperanza de atraer a nuevos clientes. Tal información también puede tanto conducir como no conducir (que es lo que probablemente suceda en la mayoría de los casos) a la posterior prestación de servicios dentales. Si bien esta publicidad está sin duda estrechamente relacionada con la práctica dental en sí misma, no obstante carece de relación alguna con tratamientos dentales concretos prestados a pacientes particulares.

20. En el caso del servicio de puesta en contacto en el marco de la plataforma Uber, que se dirige a personas que ya son clientes de Uber y que tiene por objeto la realización de una prestación concreta de transporte, sucede totalmente lo contrario. Además, esta conexión es el paso obligado para poder disfrutar del servicio de transporte en el marco del sistema de Uber.

21. En vista de estas diferencias, no creo que las conclusiones extraídas de la sentencia Vanderborght puedan aplicarse directamente a los efectos del análisis de la cuestión de la calificación de servicios como UberPop de servicios de la sociedad de la información.

11 Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de junio de 2000 relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico) (DO 2000, L 178, p. 1).

12 Véanse los puntos 29 a 38 de mis conclusiones presentadas en el asunto Asociación Profesional Élite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

13 Véanse los puntos 39 a 64 de mis conclusiones presentadas en el asunto Asociación Profesional Élite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

14 Véanse los puntos 65 a 66 de mis conclusiones presentadas en el asunto Asociación Profesional Élite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

15 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Vanderborght (C-339/15, EU:C:2017:335), apartado 39.

22. En segundo lugar, deseo destacar que la situación en el marco del servicio prestado por Uber es claramente diferente de la que se da en la relación de un franquiciador con sus franquiciados en el marco de un contrato de franquicia. Es cierto que el franquiciador también puede ejercer un estrecho control sobre la actividad de los franquiciados, hasta el punto de que los clientes percibirán a los franquiciados más como sucursales del franquiciador que como empresas independientes. Sin embargo, el papel del franquiciador se limita a prestar servicios (licencias de marcas, conocimientos técnicos, suministro de equipos, asesoramiento, etc.) a los franquiciados. No existe ninguna relación con los usuarios de los servicios finales, dado que los prestadores de estos servicios finales son únicamente los franquiciados. Por lo tanto, los servicios del franquiciador son independientes de los servicios finales, incluso si, en este marco, el franquiciador define las condiciones de la prestación de estos últimos. Uber, por el contrario, está directamente implicada en la prestación del servicio final a los usuarios, por lo que debe ser considerada como la prestadora de dicho servicio, a diferencia de un franquiciador.

Sobre la calificación de la disposición nacional controvertida de reglamento técnico

23. Aun suponiendo que el Tribunal de Justicia declare que el servicio UberPop es un servicio de la sociedad de la información, esto no prejuzga en absoluto la calificación de la disposición del Derecho francés de que se trata como reglamento técnico. En efecto, no toda disposición que se refiera de cualquier modo a los servicios de la sociedad de la información entra automáticamente en la categoría de los reglamentos técnicos.

24. En efecto, la Directiva 98/34 modificada distingue, entre las diferentes categorías de reglamentos técnicos, aquellos relativos a los servicios, precisándose en ella que sólo se refiere a los servicios de la sociedad de la información. Según la definición que aparece en el artículo 1, punto 5, de esta Directiva, una regla relativa a los servicios es un requisito de carácter general relativo al acceso a las actividades de servicios y a su ejercicio. Para poder ser calificado de reglamento técnico, también es necesario que tal requisito tenga como finalidad y objeto específicos regular de manera explícita y bien determinada dichos servicios. Por el contrario, se excluyen las normas que sólo se refieren a estos servicios de una manera implícita o incidental.

25. El artículo L. 3124-13 del Código de Transportes prohíbe organizar sistemas para la conexión entre clientes y personas que lleven a cabo una actividad de transporte infringiendo las normas aplicables a tales actividades de transporte. Esta prohibición lleva aparejadas sanciones penales.

26. No tengo problema en admitir que, como sostiene concretamente Uber France en sus observaciones, esta prohibición tenga por objeto principalmente los sistemas de conexión por vía electrónica. En efecto, en la actualidad, tales sistemas sólo son técnica y económicamente viables si funcionan mediante tecnología informática y, por consiguiente, por vía electrónica, en el sentido de la Directiva 98/34 modificada. Aunque todavía existen sistemas de puesta en contacto mediante telecomunicaciones, su organización requiere medios técnicos importantes (centros de atención telefónica, terminales en los vehículos), lo que hace que sea poco probable que se pueda organizar tal sistema con la participación de personas que ejerzan una actividad de transporte fuera del marco legal.

27. Por tanto, no me convencen los argumentos del Gobierno francés, según los cuales la disposición examinada no se refiere específicamente a los servicios de la sociedad de la información, dado que esta disposición puede afectar a otras categorías de intermediarios en el ámbito del transporte.

28. No obstante lo anterior, resulta obligado reconocer que esta disposición no pretende prohibir o regular de cualquier otra manera la actividad de conexión entre los clientes y los prestadores de los servicios de transporte en general. La finalidad de esta disposición es únicamente la de prohibir y sancionar penalmente la actividad de intermediación en el ejercicio *ilegal* de la actividad de transporte. La actividad de intermediación en los servicios de transporte legales queda completamente fuera del ámbito de aplicación de esta disposición.

29. Por consiguiente, comparto el punto de vista del Gobierno polaco, expuesto en sus observaciones escritas, según el cual esta disposición sólo se refiere a los servicios de la sociedad de la información de manera incidental. En efecto, la finalidad de esta disposición no es regular específicamente estos servicios, sino garantizar la efectividad de la normativa relativa a los servicios de transporte, que no están cubiertos por la Directiva 98/34 modificada.

30. Por otra parte, la disposición del artículo L. 3124-13 del Código de Transportes, en la medida en que prohíbe la organización de un sistema para la conexión entre los clientes y las personas que presten servicios de transporte infringiendo las normas aplicables, debe examinarse en su contexto. En efecto, si una actividad es ilegal, toda complicidad en el ejercicio de dicha actividad puede considerarse también ilegal con arreglo al Derecho nacional. Esto es especialmente cierto cuando dicha complicidad consiste en organizar un sistema y cuando se realiza con ánimo de lucro.¹⁶ Por tanto, la aportación normativa del artículo L. 3124-13 del Código de Transportes reside en realidad y principalmente en el establecimiento de sanciones penales por la participación en una actividad cuya ilegalidad ya se desprende de la legislación nacional.

31. Si toda disposición nacional que prohíbe o sanciona la intermediación en las actividades ilegales debiera considerarse como un reglamento técnico por el mero hecho de que dicha intermediación se realice, con toda probabilidad, por vía electrónica, un gran número de las normas internas de los Estados miembros, tanto escritas como no escritas, deberían ser notificadas por este motivo. Esto conduciría a una expansión indebida de la obligación de notificación,¹⁷ sin contribuir realmente a la consecución de los objetivos de este procedimiento, que tiene por objeto evitar que los Estados miembros adopten medidas incompatibles con el mercado interior y permitir que los operadores económicos aprovechen mejor las ventajas del mercado interior.¹⁸ En lugar de esto, tal obligación de notificación excesiva, sancionada mediante la inaplicabilidad de las normas no notificadas,¹⁹ permitiría eludir la ley y generaría inseguridad jurídica, incluso en las relaciones entre particulares.

32. Aunque puede interpretarse que el artículo L. 3124-13 del Código de Transportes, tal como afirma Uber France en sus observaciones, está dirigido específicamente contra el funcionamiento de la plataforma Uber, esto se debe al hecho de que Uber, al desarrollar su servicio UberPop, escogió deliberadamente un modelo económico incompatible con la normativa nacional de la actividad de transporte de pasajeros.²⁰ En efecto, este modelo se basa en prestaciones de conductores no profesionales que, por definición, no disponen de las autorizaciones necesarias según el Derecho francés para ejercer la actividad de transporte. No obstante, esto no convierte a dicha disposición en una norma que regule las actividades de intermediación en el ámbito del transporte en general.

¹⁶ Debo recordar que sólo pueden tener la consideración de servicios de la sociedad de la información, en el sentido de la Directiva 98/34 modificada, las prestaciones a título oneroso.

¹⁷ Una expansión de la obligación de notificación («notification creep»), por lo demás ya mencionada por el Abogado General Bobek en el punto 62 de sus conclusiones presentadas en el asunto M. y S. (C-303/15, EU:C:2016:531).

¹⁸ Véase la sentencia de 4 de febrero de 2016, Ince (C-336/14, EU:C:2016:72), apartado 82.

¹⁹ Véase más adelante.

²⁰ Cabe señalar, en este sentido, que Uber no puede invocar el Derecho de la Unión para impugnar la normativa relativa a las prestaciones de transporte propiamente dichas, ya que en dicho ámbito, con arreglo a los artículos 58 y 90 TFUE, se requiere una acción positiva del legislador de la Unión.

33. Por estas razones creo que el artículo L. 3124-13 del Código de Transportes únicamente se refiere a los servicios de puesta en contacto de los clientes con las personas que prestan los servicios de transporte de forma incidental, en la medida en que dicha puesta en contacto se refiere al ejercicio ilegal de dichas prestaciones. En consecuencia, la disposición examinada debe ser excluida del ámbito de aplicación de la Directiva 98/34 modificada, con arreglo al artículo 1, punto 5, párrafo quinto, segundo guion, de dicha Directiva.

34. Esta exclusión no se debe al hecho de que la disposición examinada esté comprendida en el ámbito penal, sino al hecho de que no prohíbe ni sanciona penalmente una actividad que tiene el carácter de servicio de la sociedad de la información de manera general, sino únicamente en la medida en que dicha actividad constituye un acto de complicidad en el ejercicio de otra actividad, siendo esta última ilegal y hallándose por lo demás fuera del ámbito de aplicación de la Directiva 98/34 modificada.

Sobre las posibles consecuencias de la falta de notificación de la disposición nacional examinada

35. Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea que se dilucide, en esencia, qué consecuencias debe extraer, en el procedimiento principal, de la falta de notificación del artículo L. 3124-13 del Código de Transportes.

36. Resulta obvio que, si el Tribunal de Justicia adopta mi propuesta de respuesta a la primera cuestión prejudicial, declarando que la disposición examinada no constituye un reglamento técnico en el sentido de la Directiva 98/34 modificada y por lo tanto no está incluido en el ámbito de aplicación de la obligación de notificación, esta segunda cuestión prejudicial dejará de ser pertinente. No obstante, la analizaré, en aras de la exhaustividad, puesto que la respuesta que se impone permite obtener una visión completa del asunto.

37. La jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a las consecuencias de la falta de notificación de reglamentos técnicos está bien consolidada. En principio, tal defecto constituye un vicio de procedimiento en la adopción de los reglamentos técnicos de que se trata y da lugar a su inaplicabilidad, de modo que éstos no pueden ser invocados contra los particulares.²¹ Por tanto, a pesar de que califica la falta de notificación de vicio de procedimiento, el Tribunal de Justicia le aplica la misma sanción que se prevé en caso de incompatibilidad material de una norma interna con una norma del Derecho de la Unión.²²

38. Así pues, los particulares que deseen sustraerse a la aplicación de una norma pueden alegar el hecho de que no ha sido notificada, sin que sea necesario determinar si dicha norma es materialmente contraria a las libertades del mercado interior. Esta inoponibilidad puede beneficiar incluso a los operadores cuya actividad, a pesar de entrar en el ámbito de aplicación de la norma en cuestión, no constituye un servicio de la sociedad de la información, en particular por el hecho de que su papel no se limita a los servicios prestados por vía electrónica.²³ Estoy pensando, en particular, en el caso que nos interesa en el presente asunto, el de Uber. Como expuse en mis conclusiones presentadas en el asunto Asociación Profesional Elite Taxi, su actividad no entra dentro del concepto de servicio de la sociedad de la información,²⁴ aunque pueda ser objeto de un procedimiento judicial con arreglo al artículo L. 3124-13 del Código de Transportes. No obstante, esa consecuencia es propia del carácter de vicio de procedimiento de la falta de notificación, que invalida la norma no notificada respecto de todos los justiciables.

²¹ Véanse, en particular, las sentencias de 30 de abril de 1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172), apartado 54 y, en último lugar, de 4 de febrero de 2016, Ince (C-336/14, EU:C:2016:72), apartado 67.

²² Véase la sentencia de 30 de abril de 1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172), apartado 42.

²³ Véanse, en particular, los puntos 29 a 38 de las presentes conclusiones.

²⁴ Véanse los puntos 15 y 16 de las presentes conclusiones.

39. Por consiguiente, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que, si se considera que el artículo L. 3124-13 constituye una regla relativa a los servicios en el sentido del artículo 1, punto 5, de la Directiva 98/34 modificada, éste no podrá invocarse contra los particulares, puesto que no ha sido notificado con arreglo al artículo 8 de dicha Directiva.

40. Finalmente, en lo tocante a la obligación de notificación en virtud del artículo 15, apartado 7, de la Directiva 2006/123, invocada por la Comisión en la vista, debo recordar que, en mi opinión,²⁵ si bien la actividad de Uber no está considerada como un servicio de la sociedad de la información debido a su carácter complejo, ésta está incluida sin lugar a dudas en el ámbito del transporte, lo que la excluye del ámbito de aplicación de esa Directiva.

Conclusión

41. Habida cuenta de todas las consideraciones precedentes, propongo responder de la siguiente manera a las cuestiones prejudiciales planteadas por el tribunal de grande instance de Lille (Tribunal de Primera Instancia de Lille, Francia):

«El artículo 1, punto 5, de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, en su versión modificada por la Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998, en relación con el punto 2 de dicho artículo, debe interpretarse en el sentido de que una disposición del Derecho nacional que prohíbe y sanciona penalmente la organización de un sistema para la conexión entre clientes y personas que lleven a cabo actividades de transporte de pasajeros infringiendo las normas aplicables a dichas actividades de transporte no constituye una regla relativa a los servicios que esté sujeta a la obligación de notificación con arreglo al artículo 8 de dicha Directiva.»

²⁵ Véanse los puntos 67 a 70 de mis conclusiones presentadas en el asunto Asociación Profesional Élite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).