HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

13 februarie 2014*

„Trimitere preliminară — Articolele 49 TFUE, 101 TFUE și 102 TFUE — Servicii de închiriere de autovehicule cu șofer — Situație pur internă — Competența Curții — Condiții de admisibilitate”

În cauzele conexate C-419/12 și C-420/12,

având ca obiect cereri de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Italia), prin deciziile din 20 iunie 2012, primite de Curte la 14 septembrie 2012, în procedurile

Crono Service scarl și alții (C-419/12),

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

împotriva

Roma Capitale,

Regione Lazio (C-420/12),

cu participarea:

UGL Taxi – Unione Generale del Lavoro Taxi și alții,

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

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul M. Ilešič, președinte de cameră, domnii C. G. Fernlund și A. Ó Caoimh (raportor), doamna C. Toader și domnul E. Jarašiūnas, judecători,

avocat general: doamna J. Kokott,

grefier: doamna A. Impellizzeri, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 19 iunie 2013,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Crono Service scarl și alții, de P. Troianiello, avvocato;

* Limba de procedură: italiana.

— pentru Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori, de M. Piancatelli și de V. Porro, avvocati;

— pentru Roma Capitale, de R. Rocchi și de A. Rizzo, avvocati;

— pentru UGL Taxi – Unione Generale del Lavoro Taxi și alții, de N. Moravia și de M. Giustiniani, avvocati;

— pentru Comisia Europeană, de F. Moro și de J. Hottiaux, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 26 septembrie 2013,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererile de decizie preliminară privesc interpretarea articolelor 3 TUE, 3 TFUE-6 TFUE, 49 TFUE, 101 TFUE și 102 TFUE.

2 Aceste cereri au fost formulate în cadrul a două litigii între Crono Service scarl și alți 111 reclamanți, precum și Anitrav – Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori, pe de o parte, și Roma Capitale și, respectiv, Regione Lazio, pe de altă parte, în legătură cu reglementarea exercitării activității de închiriere de autovehicule cu șofer („noleggio con conducente”, denumită în continuare „închiriere cu șofer”).

Dreptul italian

Reglementarea națională

3 Articolul 1 din Legea-cadru nr. 21 din 16 ianuarie 1992 privind transportul de persoane prin intermediul unor servicii publice de transport auto neregulate (GURI nr. 18 din 23 ianuarie 1992), astfel cum a fost modificată prin Decretul-lege nr. 207 din 30 decembrie 2008 (GURI nr. 304 din 31 decembrie 2008), devenit lege, după modificare, prin Legea nr. 14 din 27 februarie 2009 (supliment ordinar la GURI nr. 49 din 28 februarie 2009, denumită în continuare „Legea nr. 21/1992”), definește „serviciile publice de transport neregulate” drept „cele prin care se efectuează transportul colectiv sau individual de persoane, având funcția de a completa și de a îmbunătăți transportul public cu caracter regulat”.

4 Articolul 3 din Legea nr. 21/1992 prevede:

„1. Serviciul de închiriere cu șofer se adresează utilizatorilor care prezintă, la garaj, o cerere pentru un anumit serviciu cu o durată determinată și/sau o anumită călătorie.

2. Staționarea vehiculelor respective trebuie efectuată în interiorul garajului [...]

3. Sediul transportatorului și garajul trebuie să fie situate, în exclusivitate, pe teritoriul comunei care a eliberat autorizația.”

5 Articolul 4 din această lege prevede că „regiunile, după ce au definit criteriile care trebuie respectate de comune în cadrul adoptării regulamentului acestora privind exercitarea serviciilor publice de transport neregulat, deleagă colectivităților locale exercitarea funcțiilor administrative de executare [...] pentru a obține o vedere de ansamblu a transportului public neregulat care se integrează în alte moduri de

transport, în cadrul programării economice și teritoriale”, și că, „în conformitate cu reglementarea regională, colectivitățile teritoriale cărora le-a fost delegată exercitarea funcțiilor administrative [...] reglementează exercitarea serviciului public de transport neregulat prin intermediul unor regulamente specifice, uniformizate îndeosebi la nivel regional, în vederea unei mai bune raționalizări și eficacități”.

6 Articolul 5 alineatul 1 din legea menționată prevede:

„În cadrul stabilirii regulamentelor privind exercitarea serviciului public de transport neregulat, comunele definesc:

a) numărul și tipul de vehicul [...] care urmează a fi afectat fiecărui serviciu;

[...]

d) criteriile și condițiile pentru eliberarea licenței de exercitare a serviciului de taxi și a autorizației de exercitare a serviciului de închiriere cu șofer.”

7 Articolul 5 bis din Legea nr. 21/1992, intitulat „Accesul pe teritoriul altor comune”, permite comunelor să reglementeze accesul titularilor de autorizații eliberate de alte comune pe teritoriul lor sau, în mod special, în zonele acestora de trafic limitat („Zone a traffico limitato”, denumite în continuare „ZTL”) „prin intermediul unei comunicări prealabile și în măsura în care aceștia declară pe proprie răspundere că respectă și îndeplinesc condițiile prealabile de funcționare prevăzute de prezenta lege și că transmit datele referitoare la serviciul care face obiectul comunicării și/sau al plății unui tarif de acces”.

8 Potrivit articolului 8 din Legea nr. 21/1992:

„1. Licența acordată în scopul exercitării serviciului de taxi și autorizația acordată în scopul exercitării serviciului de închiriere cu șofer sunt eliberate de administrațiile comunale, prin procedura licitației, persoanelor care dețin în proprietate un vehicul [...] sau care dețin un vehicul în leasing; aceste persoane pot asigura gestionarea lor în mod individual sau prin asociere.

2. Licența sau autorizația se acordă pentru un singur vehicul [...]. Aceeași persoană poate [...] cumula mai multe autorizații în vederea exercitării serviciului de închiriere cu șofer [...]

3. Pentru a se putea obține și menține autorizația pentru serviciul de închiriere cu șofer, este obligatorie deținerea, în temeiul unui titlu juridic valid, a unui sediu, a unui garaj [...] situate pe teritoriul comunei care a eliberat autorizația.”

9 Articolul 11 alineatul 4 din Legea 21/1992 prevede:

„Rezervările de transport pentru serviciul de închiriere cu șofer se efectuează la garajele respective. Începerea și terminarea fiecărui serviciu de închiriere cu șofer trebuie să aibă loc la garajul situat pe teritoriul comunei care are a acordat autorizația, cu revenire la acesta, în timp ce preluarea și sosirea la destinație a utilizatorului pot avea loc și pe teritoriul altor comune.”

Reglementarea regională din Lazio

10 Articolul 5 din Legea regională din Lazio nr. 58 din 26 octombrie 1993 privind dispozițiile referitoare la exercitarea activității de transport public neregulat și normele referitoare la rolul șoferilor în serviciile publice de transport neregulat prevăzute la articolul 6 din Legea nr. 21/1992 (*Bollettino ufficiale della Regione Lazio* nr. 31 din 10 noiembrie 1993), astfel cum a fost modificată prin articolul 58 din Legea

regională din Lazio nr. 27 din 28 decembrie 2006 (supliment ordinar nr. 5 la *Bollettino ufficiale della Regione Lazio* nr. 36 din 30 decembrie 2006, denumită în continuare „Legea regională nr. 58/1993”), prevede:

„Serviciul de închiriere cu șofer se adresează utilizatorului special care introduce la sediul transportatorului o cerere în acest sens pentru o prestație determinată în ceea ce privește durata sau traseul acesteia. Preluarea utilizatorului sau începerea serviciului au loc pe teritoriul comunei care a eliberat autorizația. Serviciul este efectuat către orice destinație. Staționarea vehiculelor se face în interiorul garajelor.”

11 Articolul 10 din Legea regională nr. 58/1993, intitulat „Obligațiile titularilor de licență pentru prestarea serviciilor de taxi și ale titularilor de autorizații pentru prestarea serviciilor de închiriere cu șofer”, prevede la alineatul 2:

„Sub rezerva dispozițiilor prevăzute [...], preluarea utilizatorului și începerea serviciului au loc exclusiv pe teritoriul comunei care a eliberat licența sau autorizația și sunt efectuate către orice destinație, cu acordul prealabil al șoferului în cazul destinațiilor situate în afara teritoriului comunei.”

12 Articolul 13 bis din legea regională menționată a stabilit criteriile care trebuie respectate în vederea calculării numărului de licențe de taxi și de autorizații pentru serviciul de închiriere cu șofer pe un teritoriu determinat. Potrivit acestei dispoziții:

„1. Provincia determină criteriile care trebuie respectate de comune în vederea calculării necesității locale de servicii de taxi și de închiriere cu șofer, precum și în vederea stabilirii, în regulamentele prevăzute la articolul 14, a numărului de vehicule [...] necesare exercitării serviciilor propriu-zise.

2. Criteriile menționate la alineatul precedent iau în considerare, printre altele: a) populația rezidentă; b) întinderea teritoriului; c) intensitatea fluxurilor de turiști; d) prezența unor case de îngrijire, de vacanță, a unor poli generatori de mobilitate; e) oferta altor servicii publice de transport; f) numărul de licențe și de autorizații eliberate.

3. Provincia își îndeplinește obligațiile prevăzute la alineatul 1 după consultarea, în cadrul unei etape de cercetare specifice, a comunelor și a reprezentanților categoriilor profesionale vizate.

[...]”

13 Articolul 17 din Legea regională nr. 58/1993 stabilește condițiile pentru înscrierea șoferilor în registrul provincial. Alineatul 1 litera a) al acestui articol prevede că, în vederea înscrierii, șoferul trebuie „să fie un resortisant italian sau al unei țări a Comunității Economice Europene”.

Reglementarea locală din Roma

14 Prin decizia nr. 68 a Consiliului orașului Roma din 8 și 9 noiembrie 2011 privind textul modificat al regulamentului de stabilire a dispozițiilor referitoare la transportul public neregulat, orașul Roma a adoptat regulamentul de stabilire a dispozițiilor referitoare la transportul public neregulat (denumit în continuare „Regolamento capitolino”).

15 Articolul 8 alineatul 3 din acest regulament prevede printre altele că, în privința serviciului de închiriere cu șofer, „preluarea utilizatorului sau începerea serviciului se efectuează pe teritoriul comunei care a eliberat autorizația, indiferent de destinație, cu respectarea obligațiilor prevăzute la articolul 11 alineatele 3 și 4 din Legea nr. [21/1992]”.

16 Articolul 9 alineatul 2 din regulamentul menționat condiționează exercitarea activității de închiriere cu șofer de disponibilitatea pe teritoriul comunei a unui garaj care să permită staționarea vehiculelor utilizate în scopul serviciului.

17 Articolul 29 alineatul 1 din Regolamento capitolino prevede că „staționarea autovehiculelor [utilizate pentru serviciul de închiriere cu șofer] cărora orașul Roma le-a eliberat autorizație se efectuează exclusiv în garajele menționate în autorizație și în care vehiculele trebuie să afle la dispoziția utilizatorilor”. Articolul 29 alineatul 2 din acest regulament prevede că, în privința titularilor de autorizații de exercitare a activității de închiriere cu șofer eliberate de alte comune, „este autorizat accesul pe teritoriul Roma Capitale și [în] ZTL” în măsura în care aceștia declară pe proprie răspundere că „respectă” și „îndeplinesc condițiile prealabile de funcționare” prevăzute de Legea nr. 21/1992.

18 În această privință, decizia nr. 403 a Comitetului executiv al orașului Roma din 14 decembrie 2011 are ca obiect reglementarea normelor de aplicare și a procedurii de acordare a autorizațiilor de acces al vehiculelor utilizate pentru serviciul de închiriere cu șofer autorizate de alte comune pe teritoriul Roma Capitale și în ZTL instituite în centrul acesteia.

19 În temeiul a două decizii publicate la 12 martie și, respectiv, la 22 martie 2012 pe site-urile Internet ale orașului Roma și Agenzia Roma Servizi per la Mobilità Srl, ambele intrate în vigoare la 2 aprilie 2012, operatorii care exercită activitatea de închiriere cu șofer și care dețin o autorizație eliberată de alte comune decât Roma Capitale trebuie să plătească aproximativ 90 de euro pe an pentru autorizarea accesului în ZTL ale acesteia.

Litigiile principale și întrebarea preliminară

20 Cauzele principale privesc două proceduri având ca obiect anularea Regolamento capitolino, a deciziei nr. 403 a Comitetului executiv al orașului Roma din 14 decembrie 2011, precum și a deciziilor din 12 martie și din 22 martie 2002, menționate mai sus, la punctul 19 din prezenta hotărâre.

21 Reclamanții din litigiul principal au invocat numeroase cauze de nelegalitate, atât pe planul dreptului italian, cât și pe planul dreptului Uniunii, care rezultă din Legea nr. 21/1992, astfel cum a fost pusă în aplicare în Roma Capitale prin intermediul articolului 8 alineatul 3, al articolului 9 alineatul 2 și al articolului 29 din Regolamento capitolino.

22 Deși acțiunile principale par să aibă în vedere întreaga reglementare menționată la punctul 20 din prezenta hotărâre, din dosarul aflat la dispoziția Curții rezultă că, în scopul cererilor de decizie preliminară, sunt contestate în mod specific în fața Tribunale amministrativo regionale per il Lazio dispozițiile articolului 8 alineatul 3, ale articolului 9 alineatul 2 și ale articolului 29 alineatele 1 și 2 din Regolamento capitolino „în măsura în care acestea se referă la aplicarea articolului 11 alineatul 4 din Legea [nr. 21/1992]”.

23 În opinia instanței de trimitere, reglementarea națională în discuție în litigiile principale, întrucât prevede că sediul transportatorului și garajul trebuie să fie situate exclusiv pe teritoriul comunei care a eliberat autorizația, că rezervările pentru serviciul de închiriere cu șofer sunt efectuate la garaj și că începerea și terminarea oricărui serviciu trebuie să aibă loc la garajul situat în comuna care a eliberat autorizația, cu întoarcere la acesta, în timp ce preluarea și ajungerea la destinație a utilizatorului poate avea loc și pe teritoriul altor comune, pare a fi contrară articolului 49 TFUE și „principiilor comunitare în materia concurenței”.

24 În aceste condiții, Tribunale amministrativo regionale per il Lazio a hotărât să suspende judecarea cauzelor și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară, care este formulată în termeni identici în cauzele C-419/12 și C-420/12:

„[A]rticol[ele] 49 TFUE, 3 TUE, [3 TFUE-6 TFUE], 101 [TFUE] și 102 TFUE se opun aplicării articolului 3 alineatul 3, a articolului 8 alineatul 3 și a articolului 11 din Legea nr. [21/1992], în măsura în care prevăd că «[s]ediul transportatorului și garajul trebuie să fie situate exclusiv pe teritoriul comunei care a eliberat autorizația», că, «pentru a se putea obține și menține autorizația pentru serviciul de închiriere cu șofer, este obligatorie deținerea, în temeiul unui titlu juridic valid, a unui sediu, a unui garaj sau a unui loc de acces situat pe teritoriul comunei care a eliberat autorizația» și că «[r]ezervările de transport pentru serviciul de închiriere cu șofer se efectuează la garaj. Începerea și terminarea fiecărui serviciu de închiriere cu șofer trebuie să aibă loc la garaj, situat în comuna care a eliberat autorizația, cu întoarcere în același loc, în timp ce preluarea utilizatorului și sosirea lui la destinație pot avea loc și pe teritoriul altor comune [?]”

25 Prin Ordonanța președintelui Curții din 5 noiembrie 2012, cauzele C-419/12 și C-420/12 au fost conexate pentru buna desfășurare a procedurii scrise și orale, precum și în vederea pronunțării hotărârii.

Cu privire la cererile de decizie preliminară

26 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă diverse dispoziții ale dreptului Uniunii se opun anumitor condiții prevăzute de reglementările națională, regională și locală privind autorizarea și exercitarea activității de închiriere cu șofer în orașul Roma.

27 Având în vedere modul de redactare a întrebării adresate, trebuie amintit de la bun început că, în cadrul articolului 267 TFUE, Curtea nu este competentă să se pronunțe nici cu privire la interpretarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative naționale, nici cu privire la conformitatea unor asemenea dispoziții cu dreptul Uniunii (a se vedea în special Hotărârea din 18 noiembrie 1999, Teckal, C-107/98, Rec., p. I-8121, punctul 33, precum și Hotărârea din 23 martie 2006, Enirisorse, C-237/04, Rec., p. I-2843, punctul 24 și jurisprudența citată).

28 În aceste condiții, reiese dintr-o jurisprudență constantă că, în cazul în care întrebările au fost formulate necorespunzător sau depășesc cadrul puterilor care sunt conferite Curții prin articolul 267 TFUE, aceasta are competența de a extrage din ansamblul elementelor furnizate de instanța națională, în special din motivarea deciziei de trimitere, elementele de drept al Uniunii care necesită o interpretare, având în vedere obiectul litigiului (a se vedea printre altele Hotărârea din 11 martie 2010, Attanasio Group, C-384/08, Rep., p. I-2055, punctul 18 și jurisprudența citată). Din această perspectivă, Curtea trebuie, dacă este cazul, să reformuleze întrebările care îi sunt adresate (a se vedea printre altele Hotărârea Attanasio Group, citată anterior, punctul 19, Hotărârea din 14 octombrie 2010, Fuß, C-243/09, Rep., p. I-9849, punctul 39 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 4 octombrie 2012, Byankov, C-249/11, punctul 57 și jurisprudența citată).

29 În temeiul acestei jurisprudențe, se poate admite că, deși, prin modul de redactare, întrebarea adresată pare să urmărească o aplicare directă a dreptului Uniunii în litigiile principale, instanța de trimitere vizează în realitate interpretarea acestui drept în scopul litigiilor principale.

30 În aceste condiții, întrebarea adresată trebuie înțeleasă în sensul că, prin intermediul acesteia, se solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 49 TFUE sau normele Uniunii în materia concurenței trebuie interpretate în sensul că se opun unor reglementări precum cele în discuție în litigiile principale, în măsura în care acestea impun, în privința activității de închiriere cu șofer, obligații detaliate expuse în cadrul acestei întrebări.

31 În această privință, în ceea ce privește, în primul rând, normele Uniunii în materia concurenței, dintr-o jurisprudență constantă a Curții rezultă că necesitatea de a ajunge la o interpretare a dreptului Uniunii care să fie utilă instanței naționale impune definirea de către aceasta din urmă a cadrului factual și normativ în care se încadrează întrebările adresate sau cel puțin explicarea ipotezelor de fapt pe care se întemeiază aceste întrebări. Aceste cerințe sunt aplicabile în special în domeniul concurenței, care se caracterizează prin situații complexe de fapt și de drept (a se vedea în special Hotărârea Attanasio Group, citată anterior, punctul 32 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 10 mai 2012, Duomo Gpa și alții, C-357/10-C-359/10, punctul 22).

32 Or, în speță, deciziile de trimitere nu furnizează Curții elementele de fapt și de drept care i-ar permite să determine condițiile în care reglementări precum cele în discuție în litigiile principale s-ar putea încadra în domeniul dispozițiilor din dreptul Uniunii în materia concurenței. În special, deciziile menționate nu oferă nicio explicație privind legătura pe care o stabilesc între aceste articole și litigiile principale sau obiectul acestora.

33 În aceste condiții, în măsura în care întrebarea adresată vizează o interpretare a normelor de drept al Uniunii în materia concurenței, trebuie declarată inadmisibilă (a se vedea prin analogie în special Hotărârea Duomo Gpa și alții, citată anterior, punctul 24, precum și Hotărârea de astăzi, Airport Shuttle Express și alții, C-162/12 și C-163/12, punctele 37-42).

34 În ceea ce privește, în al doilea rând, articolul 49 TFUE, este cert că toate elementele din litigiile principale se limitează la interiorul unui singur stat membru. În aceste condiții, trebuie să se verifice dacă, în prezentele cauze, Curtea este competentă să se pronunțe asupra acestei dispoziții (a se vedea prin analogie în special Hotărârea din 31 ianuarie 2008, Centro Europa 7, C-380/05, Rep., p. I-349, punctul 64, Hotărârea din 22 decembrie 2010, Omalet, C-245/09, Rep., p. I-13771, punctele 9 și 10, precum și Hotărârea Duomo Gpa și alții, citată anterior, punctul 25).

35 Astfel, reglementări precum cele în discuție în litigiile principale, care sunt, potrivit modului lor de redactare, aplicabile fără a face distincție între operatorii stabiliți pe teritoriul Republicii Italiene și operatorii stabiliți în alte state membre, nu pot intra, de regulă, sub incidența dispozițiilor referitoare la libertățile fundamentale garantate de Tratatul FUE decât în măsura în care acestea se aplică unor situații care au legătură cu schimburile comerciale dintre statele membre (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 7 mai 1997, Pistre și alții, C-321/94-C-324/94, Rec., p. I-2343, punctul 45, Hotărârea din 5 decembrie 2000, Guimont, C-448/98, Rec., p. I-10663, punctul 21, precum și Hotărârea Duomo Gpa și alții, citată anterior, punctul 26 și jurisprudența citată).

36 În ceea ce privește în special articolul 49 TFUE, reiese din jurisprudența Curții că această dispoziție nu poate fi aplicată în cazul unor activități care nu prezintă niciun factor de legătură cu oricare dintre situațiile vizate de dreptul Uniunii și ale căror elemente pertinente se limitează în întregime la interiorul unui singur stat membru (a se vedea în acest sens printre altele Hotărârea din 8 decembrie 1987, Gauchard, 20/87, Rec., p. 4879, punctul 12, Hotărârea din 20 aprilie 1988, Bekaert, 204/87, Rec., p. 2029, punctul 12, Hotărârea din 1 aprilie 2008, Gouvernement de la Communauté française și Gouvernement wallon, C-212/06, Rep., p. I-1683, punctul 33, precum și Hotărârea din 21 iunie 2012, Susisalo și alții, C-84/11, punctul 18 și jurisprudența citată).

37 În speță, întrucât litigiile principale prezintă un caracter local, iar situațiile de fapt din cadrul acestora sunt limitate la interiorul unui singur stat membru, efectele transfrontaliere ale reglementărilor în discuție în litigiile principale nu pot fi prezumate. Or, niciun element din deciziile de trimitere nu lasă să se înțeleagă că litigiile principale ar avea un anumit interes transfrontalier sau o legătură cu una dintre situațiile avute în vedere de dreptul Uniunii. În special, instanța de trimitere nu a explicat modul în care reglementările în discuție în litigiile principale ar putea să se opună exercitării de către operatori resortisanți ai altor state membre decât Republica Italiană a libertății de stabilire prevăzute la articolul 49 TFUE.

38 Desigur, din jurisprudența rezultată din Hotărârea Guimont, citată anterior, reiese că, și într-o situație pur internă, un răspuns la întrebări privind libertățile fundamentale din dreptul Uniunii ar putea fi însă util instanței de trimitere, în special în ipoteza în care dreptul național i-ar impune să îi acorde unui resortisant național beneficiul acelorași drepturi ca cele pe care un resortisant al altui stat membru le-ar avea în aceeași situație în temeiul dreptului Uniunii (a se vedea în special Hotărârea din 1 iulie 2010, Sbarigia, C-393/08, Rep., p. I-6337, punctul 23, și Hotărârea Susisalo și alții, citată anterior, punctul 20 și jurisprudența citată).

39 În speță, ipoteza amintită în jurisprudența menționată la punctul precedent privește, în contextul litigiilor principale, drepturile pe care un resortisant al unui alt stat membru decât Republica Italiană le-ar putea avea în temeiul dreptului Uniunii dacă s-ar afla în aceeași situație ca reclamanții din litigiile principale.

40 Or, prin acțiunile formulate la instanța de trimitere, reclamanții din litigiile principale par să solicite accesul, în condiții diferite de cele care le sunt în prezent aplicabile, chiar în lipsa oricărei condiții, pe teritoriul Roma Capitale, în special în ZTL situate pe acest teritoriu, în vederea continuării pe acest teritoriu a activității de închiriere cu șofer. Cu toate acestea, din deciziile de trimitere rezultă că un asemenea acces este avut în vedere nu pentru a exercita această activitate în mod stabil și continuu pornind de la acest teritoriu și în temeiul unei autorizații aferente acestuia, ci în vederea exercitării acestei activități în mod ocazional și pornind de pe alte teritorii, pe baza unor autorizații eliberate de alte colectivități locale, fără a exista însă obligația de a respecta toate condițiile prevăzute de aceste din urmă autorizații.

41 Astfel, spre deosebire de situațiile aflate la originea unor hotărâri precum Hotărârea Attanasio Group, citată anterior, Hotărârea din 1 iunie 2010, Blanco Pérez și Chao Gómez (C-570/07 și C-571/07, Rep., p. I-4629), sau Hotărârea din 26 septembrie 2013, Ottica New Line Di Vincenzo (C-539/11), situația care a determinat introducerea acțiunilor principale nu se regăsește în cadrul libertății de stabilire, ci, la prima vedere, în cadrul liberei prestări a serviciilor.

42 Cu toate acestea, potrivit articolului 58 TFUE, în materia transporturilor, libera prestare a serviciilor este reglementată nu de articolul 56 TFUE, ci de titlul VI din partea a treia din Tratatul FUE, care privește politica comună în domeniul transporturilor (a se vedea Hotărârea din 22 decembrie 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, Rep., p. I-13927, punctele 29 și 30). În plus, astfel cum amintește instanța de trimitere în privința acestui aspect, în esență, activitățile de închiriere cu șofer precum cele în discuție în litigiile principale nu se încadrează în domeniul de aplicare al dispozițiilor adoptate, în temeiul articolului 91 alineatul (1) TFUE, în vederea liberalizării serviciilor de transport.

43 Rezultă că, având vedere împrejurările specifice ale litigiilor principale, o eventuală interpretare a articolului 49 TFUE nu ar prezenta nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul acestor litigii (a se vedea prin analogie Hotărârea Sbarigia, citată anterior, punctele 23, 24, 27 și 28). Or, astfel cum reiese dintr-o jurisprudență constantă a Curții, aceasta nu este competentă să răspundă la o întrebare preliminară în astfel de împrejurări (a se vedea în acest sens în special Hotărârea din 15 decembrie 1995, Bosman, C-415/93, Rec., p. I-4921, punctul 61, Hotărârea din 1 octombrie 2009, Woningstichting Sint Servatius, C-567/07, Rep., p. I-9021, punctul 43, Hotărârea Omalet, citată anterior, punctul 11, și Hotărârea din 7 iunie 2012, Vinkov, C-27/11, punctul 44).

44 Având în vedere toate considerațiile de mai sus, Curtea nu este competentă să răspundă la prezentele cereri de decizie preliminară introduse de Tribunale amministrativo per il Lazio în măsura în care acestea privesc interpretarea articolului 49 TFUE. În măsura în care aceste cereri privesc interpretarea altor dispoziții ale dreptului Uniunii, ele trebuie declarate inadmisibile.

Cu privire la cheltuielile de judecată

45 Întrucât, în privința părților din litigiile principale, 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 (Camera a treia) declară:

Curtea de Justiție a Uniunii Europene nu este competentă să răspundă la cererile de decizie preliminară introduse de Tribunale amministrativo per il Lazio (Italia), prin deciziile din 20 iunie 2012, în cauzele conexate C-419/12 și C-420/12, în măsura în care acestea privesc interpretarea articolului 49 TFUE. În măsura în care aceste cereri privesc interpretarea altor dispoziții ale dreptului Uniunii, ele sunt inadmisibile.

Semnături