



## Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL  
MACIEJ SZPUNAR  
prezentate la 11 mai 2017<sup>1</sup>

**Cauza C-434/15**

**Asociación Profesional Elite Taxi  
împotriva  
Uber Systems Spain, SL**

[cerere de decizie preliminară formulată de Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (Tribunalul Comercial nr. 3 din Barcelona, Spania)]

„Trimitere preliminară – Servicii în cadrul pieței interne – Transport de pasageri – Utilizarea unor instrumente informatice și a unei aplicații pentru smartphone – Concurență neloială – Cerința unei autorizații”

### Introducere

1. Deși dezvoltarea noilor tehnologii se află, în general, la originea unor controverse, Uber constituie în aparență un caz ieșit din comun. Modul său de funcționare suscită critici și întrebări, dar și speranțe și așteptări noi. Pentru a cita doar subiectele juridice, modul în care funcționează Uber a dat naștere unor întrebări în special în raport cu dreptul concurenței, cu protecția consumatorilor și cu dreptul muncii. Pe plan economic și social a apărut chiar și termenul „uberizare”. Prin urmare, odată cu prezenta cerere de decizie preliminară ajunge în fața Curții o problemă deosebit de politizată și de mediatizată.

2. Obiectul prezentei cauze este însă mult mai limitat. Interpretarea care ni se solicită trebuie numai să permită situarea societății Uber în planul dreptului Uniunii, pentru a se putea stabili dacă și în ce măsură funcționarea sa intră sub incidența acestui drept. Prin urmare, trebuie să se stabilească în principal dacă o eventuală reglementare a condițiilor în care funcționează Uber este supusă cerințelor dreptului Uniunii, în primul rând liberei prestări a serviciilor, sau dacă aceasta ține de competența partajată a Uniunii Europene și a statelor membre în domeniul transporturilor locale, care nu a fost exercitată încă la nivelul Uniunii.

<sup>1</sup> Limba originală: franceza.

## Cadrul juridic

### *Dreptul Uniunii*

3. Articolul 1 punctul 2 din Directiva 98/34/CE<sup>2</sup> 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. Articolul 2 literele (a) și (h) din Directiva 2000/31/CE<sup>3</sup> prevede:

„În sensul prezentei directive, următorii termeni au înțelesurile de mai jos:

(a) «servicii ale societății informaționale»: servicii în sensul articolului 1 [punctul 2] din [Directiva 98/34];

[...]

(h) «domeniu coordonat»: cerințele specificate în cadrul legislativ din statele membre, aplicabile furnizorilor de servicii ale societății informaționale, indiferent dacă sunt de natură generală sau concepute special pentru aceștia.

2 Directiva 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”). Potrivit articolului 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; aceasta continuă să se aplice însă *ratione temporis* în privința situației de fapt din litigiul principal. De altfel, articolul 1 alineatul (1) litera (b) din Directiva 2015/1535 are un conținut identic în esență.

3 Directiva 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).

- (i) Domeniul coordonat se referă la cerințe pe care furnizorul de servicii trebuie să le respecte și care privesc:
  - accesul la activitatea unui serviciu al societății informaționale, cum ar fi cerințele în materie de calificare, autorizare și notificare;
  - desfășurarea activității unui serviciu al societății informaționale, cum ar fi cerințele privind comportamentul furnizorului de servicii, cerințe legate de calitatea sau conținutul serviciului, inclusiv în materie de publicitate și contracte sau privind răspunderea furnizorului de servicii;
- (ii) Domeniul coordonat nu reglementează cerințe cum ar fi:
  - [...]
  - cerințe aplicabile serviciilor care nu sunt furnizate prin mijloace electronice.”

5. Articolul 3 alineatele (1), (2) și (4) din Directiva 2000/31 prevede:

„(1) Fiecare stat membru garantează că serviciile societății informaționale prestate de un furnizor de servicii stabilit pe teritoriul său respectă dispozițiile de drept intern aplicabile în statul membru în cauză și relevante pentru domeniul coordonat.

(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.

[...]”

6. Potrivit articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123/CE<sup>4</sup>:

„Prezenta directivă nu se aplică pentru următoarele activități:

[...]

- (d) serviciile în domeniul transportului, inclusiv serviciile portuare care intră în domeniul de aplicare al titlului V din tratat;

[...]”

7. Articolul 3 alineatul (1) prima teză din această directivă prevede:

„În cazul în care dispozițiile prezentei directive sunt în conflict cu o dispoziție a unui alt act comunitar care reglementează aspecte specifice ale accesului la o activitate de servicii sau la exercitarea acesteia în sectoare specifice sau pentru profesii specifice, dispoziția celui alt act comunitar prevalează și se aplică acestor sectoare sau profesii specifice. [...]”

### ***Dreptul spaniol***

8. Există o anumită confuzie în ceea ce privește modul în care instanța de trimitere, părțile din litigiul principal și guvernul spaniol descriu cadrul juridic național aplicabil. Vom descrie în continuare caracteristicile esențiale ale acestuia, astfel cum rezultă atât din decizia de trimitere, cât și din diferite observații scrise depuse în cadrul prezentei proceduri.

9. În primul rând, în ceea ce privește reglementarea transporturilor la nivelul național, în temeiul articolului 99 alineatul 1 din Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Legea nr. 16/1987 privind organizarea transporturilor terestre) din 30 iulie 1987, o autorizație de transport public de pasageri este necesară atât pentru realizarea transporturilor de această natură, cât și a unei activități de intermediere la încheierea unor asemenea contracte. Cu toate acestea, pârâta din litigiul principal arată că Ley 9/2013 por la que se modifica la Ley 16/1987 y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (Legea nr. 9/2013 de modificare a Legii nr. 16/1987 și a Legii nr. 21/2003 din 7 iulie 2003 privind siguranța aeriană) din 4 iulie 2013 a eliminat obligația de a dispune de o licență specifică pentru a furniza servicii de intermediere de transport de pasageri. Nu ar fi însă cert dacă această reformă a fost pusă în aplicare în toate regiunile Spaniei.

<sup>4</sup> Directiva 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).

10. Pe plan regional și local, legislația națională este completată, în ceea ce privește serviciile de taxi, de diverse reglementări adoptate de comunitatea autonomă Catalonia, precum și de zona metropolitană Barcelona, printre care și Reglamento Metropolitano del Taxi (Regulamentul privind serviciile de taxi în zona metropolitană Barcelona), adoptat de Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (Consiliul director al Organismului de Gestionare a Transporturilor din Zona Metropolitană Barcelona) din 22 iulie 2004, care impune platformelor precum cea în discuție în litigiul principal, pentru desfășurarea activității lor, să dispună de licențele și de autorizațiile administrative necesare.

11. În sfârșit, Ley 3/1991 de Competencia Desleal (Legea 3/1991 privind concurența neloială) din 10 ianuarie 1991 definește, la articolul 4, concurența neloială ca fiind conduita profesională contrară regulilor de bună-credință, la articolul 5, practicile înșelătoare și, la articolul 15, încălcarea normelor cu privire la activitatea concurențială care a conferit un avantaj concurențial pe piață.

### **Situația de fapt, procedura din litigiul principal și întrebările preliminare**

#### ***Aplicația Uber***

12. Uber este denumirea unei platforme<sup>5</sup> electronice dezvoltate de Uber Technologies Inc., societate cu sediul în San Francisco (Statele Unite). În Uniunea Europeană, platforma Uber este administrată de Uber BV, societate de drept neerlandez, filială a societății Uber Technologies.

13. Această platformă dă posibilitatea, cu ajutorul unui smartphone pe care este instalată aplicația Uber, de a comanda un serviciu de transport urban în orașele deservite. Aplicația recunoaște localizarea utilizatorului și identifică conducătorii auto disponibili care se situează în apropiere. Atunci când un conducător auto acceptă cursa, aplicația informează utilizatorul cu privire la aceasta, arătând profilul conducătorului auto, precum și o estimare a prețului călătoriei pentru destinația indicată de utilizator. După efectuarea cursei, valoarea acesteia este reținută automat de pe cardul bancar pe care utilizatorul este obligat să îl indice atunci când subscrie la aplicație. Aplicația conține de asemenea o funcționalitate de evaluare: atât conducătorii auto pot fi evaluați de pasageri, cât și pasagerii de către conducătorii auto. Calificative medii situate sub un anumit prag pot conduce la înlăturarea din cadrul platformei.

14. Serviciile de transport propuse de platforma Uber se împart în diferite categorii în funcție de calitatea conducătorilor auto și de tipul de autovehicul. Conform informațiilor furnizate de pârâta din litigiul principal, se pune în discuție în procedura principală serviciul numit UberPop, în cadrul căruia transportul de pasageri este asigurat de conducători auto particulari neprofesioniști cu ajutorul propriilor autovehicule.

15. Stabilirea tarifului este efectuată de administratorul platformei pe baza distanței și a duratei călătoriei. Acesta este variabil în funcție de nivelul cererii la un moment dat, astfel încât, în perioadele de vârf, prețul călătoriei poate să depășească de mai multe ori tariful de bază. Prețul cursei se calculează prin intermediul aplicației și este reținut automat de administratorul platformei, care păstrează o parte din acesta cu titlu de comision, cuprins în mod normal între 20 și 25 %, și plătește restul conducătorului auto.

<sup>5</sup> Deși utilizăm în cauză termenul „platformă” pentru a desemna sistemul de punere în legătură a conducătorilor auto cu pasagerii și rezervarea prestațiilor de transport, nu trebuie să deducem din acest termen nicio concluzie cu privire la caracterul acestei platforme. În special, acest termen nu înseamnă că este vorba despre un simplu intermediar, întrucât Uber nu este un simplu intermediar, după cum vom arăta în continuare.

### ***Litigiul principal***

16. Asociación Profesional Elite Taxi (denumită în continuare „Elite Taxi”) este o organizație profesională care regrupează conducătorii de taxi din orașul Barcelona (Spania). La 29 octombrie 2014, Elite Taxi a introdus o acțiune la Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (Tribunalul Comercial nr. 3 din Barcelona, Spania) prin care a solicitat în special sancționarea Uber Systems Spain SL (denumită în continuare „Uber Spain”), societate de drept spaniol, constatarea faptului că activitățile acesteia, care ar încălca reglementarea în vigoare și s-ar dovedi a fi practici înșelătoare, constituie acte de concurență neloială și obligarea acesteia să pună capăt comportamentului său neloial care constă în a asista alte societăți din cadrul grupului, furnizând servicii de rezervare la cerere prin intermediul aparatelor mobile și al internetului, cu condiția ca acestea să fie legate direct sau indirect de utilizarea platformei digitale Uber în Spania, și interzicerea desfășurării acestei activități în viitor. Astfel, conform constatărilor instanței de trimitere, nici Uber Spain, nici proprietarii și nici conducătorii auto în cauză nu dețin licențele și permisele prevăzute de Regulamentul privind serviciile de taxi în zona metropolitană Barcelona.

17. Uber Spain contestă că s-ar afla la originea vreunei încălcări a reglementării în materie de transport. Astfel, în opinia acesteia, societatea de drept neerlandez Uber BV exploatează aplicația Uber pe teritoriul Uniunii, inclusiv în Spania, și, prin urmare, acesteia ar trebui să îi fie adresate criticile reclamantei. Uber Spain ar asigura doar atribuții de publicitate pe seama Uber BV. Uber Spain a reiterat aceste afirmații în observațiile prezentate în cauza de față.

18. Fiind vorba despre o circumstanță de fapt, revine instanței de trimitere sarcina de a stabili care dintre cele două societăți menționate mai sus trebuie să fie destinatarul unei eventual ordin. Cu toate acestea, pornim de la prezumția că aplicația Uber este exploatată de societatea Uber BV în cadrul Uniunii<sup>6</sup>. Pe această premisă, care nu este lipsită de consecințe la nivelul dreptului Uniunii, se va baza analiza noastră. În prezentele concluzii, vom utiliza termenul „Uber” pentru a desemna platforma electronică de rezervare, precum și pe administratorul acesteia.

19. În ceea ce privește obiectul litigiului principal, trebuie să mai precizăm că în cauză nu se pune problema de a bloca sau de a face inutilizabilă în alt mod aplicația Uber pe smartphone-uri. Nu au fost solicitate în acest sens nici vreun ordin și nici vreo altă măsură. În cauza principală, este vorba doar despre posibilitatea ca Uber să furnizeze, cu ajutorul acestei aplicații, serviciul UberPop în orașul Barcelona.

### ***Întrebările preliminare și procedura în fața Curții***

20. Considerând că soluția din litigiul pendinte în fața sa necesita interpretarea mai multor dispoziții ale dreptului Uniunii, Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona (Tribunalul Comercial nr. 3 din Barcelona) a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) În condițiile în care articolul 2 alineatul (2) litera (d) din [Directiva 2006/123] exclude din domeniul său de aplicare activitățile de transport, activitatea desfășurată de pârâtă, cu caracter lucrativ, constând în a intermedia între proprietarul autovehiculului și persoana care trebuie să se deplaseze în oraș, prin administrarea mediilor informatice – interfața și aplicația de software («telefoane inteligente și platformă tehnologică», potrivit exprimării pârâtei) – care permit acestor persoane să intre în legătură, 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]?

<sup>6</sup> A se vedea, pe lângă informațiile furnizate de pârătele din litigiul principal, Noto La Diega, G., „Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations”, *European Journal of Consumer Law*, nr. 2015/2, p. 383-413, în special p. 407.

- 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 poate intra sub incidența principiului liberei prestări a serviciilor, astfel cum este prevăzut în dreptul Uniunii – mai precis la articolul 56 TFUE și în Directivele [2006/123] și [2000/31]?
- 3) În cazul în care Curtea ar considera că serviciul efectuat de [Uber Spain] nu este un serviciu de transport și, prin urmare, face parte dintre serviciile prevăzute de Directiva 2006/123, conținutul articolului 15 din Legea privind concurența neloială – privind încălcarea normelor care reglementează activitatea concurențială – este contrar Directivei 2006/123, mai precis articolului 9 din aceasta, cu privire la libertatea de stabilire și regimurile 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 nicidecum restrictiv sau disproporționat, cu alte cuvinte nu poate împiedica în mod nerezonabil aplicarea principiului libertății de stabilire?
- 4) În cazul în care Directiva [2000/31] este aplicabilă în ceea ce privește serviciul prestat de [Uber Spain], limitările prevăzute de un stat membru [în privința] liberei prestări a serviciului 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] potrivit dispozițiilor articolului 3 alineatul (4) din aceeași directivă?”

21. Cererea de decizie preliminară a fost primită la Curte la 7 august 2015. Au depus observații scrise părțile din litigiul principal, guvernele spaniol, finlandez, francez și elen, Irlanda, guvernele neerlandez și polonez, precum și Comisia Europeană și Autoritatea de supraveghere a Asociației Europene a Liberului Schimb (AELS). Aceleași părți, cu excepția guvernului elen, precum și guvernul estonian, au fost reprezentate la ședința care s-a desfășurat la 29 noiembrie 2016.

## **Analiză**

22. Instanța de trimitere adresează patru întrebări preliminare, dintre care primele două privesc calificarea activității desfășurate de Uber din perspectiva Directivelor 2000/31 și 2006/123, precum și a Tratatului FUE, în timp ce celelalte două privesc consecințele care trebuie deduse, după caz, din această calificare.

### ***Cu privire la calificarea activității desfășurate de Uber***

23. Prin intermediul primelor două întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă activitatea societății Uber face obiectul Directivelor 2006/123 și 2000/31, precum și al dispozițiilor Tratatului FUE cu privire la libera prestare a serviciilor.

24. Pentru a răspunde la aceste întrebări, va trebui să se analizeze, în primul rând, această activitate în lumina sistemului organizat prin Directiva 2000/31 și a definiției „serviciului societății informaționale” care figurează la articolul 1 punctul 2 din Directiva 98/34, definiție la care face trimitere articolul 2 litera (a) din Directiva 2000/31.

25. În al doilea rând, va trebui să se stabilească dacă această activitate constituie un serviciu în domeniul transporturilor sau în domeniul transportului în sensul articolului 58 alineatul (1) TFUE și, respectiv, al articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123. Astfel, libera circulație a serviciilor în domeniul transporturilor este realizată în cadrul politicii comune în domeniul

transporturilor<sup>7</sup> și aceste servicii sunt, pentru acest motiv, excluse din domeniul de aplicare al Directivei 2006/123 în temeiul dispoziției menționate mai sus.

### *Activitatea desfășurată de Uber din perspectiva Directivei 2000/31*

26. Pentru a aprecia dacă activitatea desfășurată de Uber intră în domeniul de aplicare al Directivei 2000/31, trebuie să ne referim la definiția serviciilor societății informaționale prevăzută la articolul 2 litera (a) din directiva menționată. Această definiție face trimitere la articolul 1 punctul 2 din Directiva 98/34.

27. Potrivit acestei din urmă dispoziții, un serviciu al societății informaționale înseamnă orice serviciu prestat în scopul obținerii unei remunerații, la distanță și prin mijloace electronice, la solicitarea individuală a beneficiarului. Criteriile privind caracterul remunerat al serviciului și prestarea la solicitarea individuală nu par să ridice probleme. În schimb, situația este diferită în ceea ce privește prestarea la distanță prin mijloace electronice.

28. După cum am arătat pe scurt în partea consacrată împrejurărilor de fapt ale cauzei principale, Uber permite în esență să se identifice, cu ajutorul unei aplicații pentru smartphone, un conducător auto și să fie pus în legătură cu pasagerul potențial, în vederea realizării unei prestații de transport urban la cerere. Prin urmare, ne aflăm în prezența unui serviciu mixt, o parte a acestui serviciu fiind realizată prin mijloace electronice, iar cealaltă, conform definiției, nefiind realizată astfel. Trebuie să se stabilească dacă un astfel de serviciu intră sub incidența Directivei 2000/31.

#### – Serviciile mixte în Directiva 2000/31

29. Directiva 2000/31 urmărește să asigure eficacitatea liberei prestări a serviciilor societății informaționale. Aceste servicii sunt definite, la articolul 2 litera (a) din directiva menționată, printr-o trimitere la articolul 1 punctul 2 din Directiva 98/34. Potrivit acestei din urmă dispoziții, un asemenea serviciu este printre altele „transmis *integral*, transferat și recepționat prin cablu, radio, mijloace optice sau alte mijloace electromagnetice”<sup>8</sup>.

30. Bineînțeles, anumite prestații cuprind elemente care nu sunt transmise prin mijloace electronice, întrucât nu pot fi dematerializate. Vânzarea online de bunuri materiale constituie un bun exemplu în acest sens din moment ce face parte în mod necesar, potrivit considerentului (18) al Directivei 2000/31, dintre serviciile societății informaționale. De altfel, Directiva 2000/31 precizează că domeniul coordonat, cu alte cuvinte ansamblul normelor de drept care se aplică unui serviciu al societății informaționale și pe baza cărora statele membre nu pot, în principiu, restrânge activitatea furnizorilor de servicii stabiliți în alte state membre, nu reglementează cerințele aplicabile serviciilor care nu sunt furnizate prin mijloace electronice<sup>9</sup>. Prin urmare, statele membre sunt libere, în limitele trasate eventual prin alte dispoziții ale dreptului Uniunii, să restrângă libertatea furnizorilor de servicii prin norme cu privire la serviciile care nu sunt furnizate prin aceste mijloace<sup>10</sup>.

31. Cu toate acestea, pentru ca Directiva 2000/31 să își poată atinge obiectivul de liberalizare a serviciilor societății informaționale, liberalizarea limitată doar la componenta electronică trebuie să aibă o influență reală asupra posibilității de a desfășura activitatea. Acesta este motivul pentru care legiuitorul și-a concentrat atenția asupra serviciilor care sunt, în principiu, transmise integral prin mijloace electronice, eventualele prestații furnizate prin alte mijloace fiind doar un element accesoriu unor asemenea servicii. Astfel, ar fi inutil să se limiteze la liberalizarea unei părți secundare a unei

<sup>7</sup> A se vedea articolul 90 TFUE coroborat cu articolul 58 alineatul (1) TFUE.

<sup>8</sup> Articolul 1 punctul 2 al doilea paragraf a doua liniuță din Directiva 98/34. Sublinierea noastră.

<sup>9</sup> Articolul 2 litera (h) și articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2000/31.

<sup>10</sup> A se vedea în acest sens Hotărârea din 2 decembrie 2010, Ker-Optika (C-108/09, EU:C:2010:725, punctele 29 și 30).



prestații complexe în cazul în care această prestație nu ar putea fi efectuată în mod liber ca urmare a unei reglementări care este exclusă din domeniul de aplicare al dispozițiilor Directivei 2000/31. O asemenea liberalizare aparentă nu numai că nu și-ar atinge obiectivul, ci chiar ar avea consecințe nefaste, prin inducerea unei incertitudini juridice și prin provocarea unei pierderi a încrederii în legislația Uniunii.

32. Pentru acest motiv, o interpretare a noțiunii de servicii ale societății informaționale care ar permite intrarea în domeniul de aplicare al acestei noțiuni a activităților online care nu au valoare economică autonomă ar fi lipsită de eficacitate în raport cu realizarea obiectivului urmărit prin Directiva 2000/31.

33. În cazul serviciilor mixte, cu alte cuvinte al serviciilor care cuprind componente electronice și neelectronice, un serviciu poate fi considerat ca fiind transmis integral prin mijloace electronice, în primul rând, atunci când prestația care nu este furnizată prin mijloace electronice este independentă din punct de vedere economic de serviciul care furnizat prin acest mijloc.

34. Această situație se regăsește în special în situația unui prestator intermediar care facilitează relațiile comerciale dintre un utilizator și un furnizor de servicii (sau un vânzător) independent. Platformele de cumpărare de bilete de avion sau de rezervare la hotel constituie un exemplu în acest sens. Într-o asemenea situație, prestația intermediarului are o adevărată valoare adăugată atât pentru utilizator, cât și pentru operatorul în cauză, însă ea rămâne autonomă din punct de vedere economic, dat fiind că operatorul își continuă activitatea în mod independent.

35. În schimb, atunci când prestatorul serviciului furnizat prin mijloace electronice este și prestatorul serviciului care nu este furnizat pe această cale sau atunci când exercită asupra condițiilor de prestare a acestui din urmă serviciu o influență decisivă, astfel încât cele două formează un tot indisolubil, trebuie, în opinia noastră, să se stabilească elementul principal al prestației preconizate, cu alte cuvinte acela care îi dă un sens economic. Calificarea drept serviciu al societății informaționale presupune că acest element principal este îndeplinit prin mijloace electronice.

36. Aceasta este, de exemplu, situația vânzării online de bunuri. În cadrul vânzării online, elementele esențiale ale tranzacției, și anume prezentarea ofertei și acceptarea acesteia de către cumpărător, încheierea contractului și, adeseori, plata, se efectuează prin mijloace electronice și intră în domeniul de aplicare al noțiunii de serviciu al societății informaționale. Acest aspect a fost constatat de către Curte în Hotărârea Ker-Optika<sup>11</sup>. Livrarea bunului cumpărat reprezintă doar executarea unei obligații contractuale, astfel încât reglementarea cu privire la această livrare nu ar trebui, în principiu, să afecteze furnizarea serviciului principal.

37. Nu considerăm însă că Directiva 2000/31 trebuie interpretată în sensul că orice activitate online legată de operațiuni comerciale, fie și doar accesorie, secundară sau pregătitoare, și care nu este independentă din punct de vedere economic constituie în sine un serviciu al societății informaționale.

38. Ne propunem să analizăm acum activitatea desfășurată de Uber în lumina considerațiilor de mai sus.

– Activitatea desfășurată de Uber

39. Rezultatul acestei analize va depinde, în mare măsură, de aspectul dacă activitatea desfășurată de Uber trebuie considerată un ansamblu constituit, pe de o parte, din prestația de punere în legătură a pasagerilor cu conducătorii auto prin intermediul platformei electronice și, pe de altă parte, din serviciul de transport propriu-zis, chiar dacă aceste două prestații trebuie considerate două servicii distincte. Vom începe cu această problemă.

<sup>11</sup> Hotărârea din 2 decembrie 2010 (C-108/09, EU:C:2010:725, punctele 22 și 28).

40. În ceea ce privește calificarea unei activități din perspectiva dispozițiilor juridice relevante, anumite ipoteze de fapt vor trebui stabilite. Dat fiind că elementele de fapt furnizate de instanța de trimitere sunt incomplete și că serviciul în discuție a fost suspendat în Europa ca urmare a aplicării unor ordine judiciare, analiza noastră se va baza pe informațiile disponibile cu privire la modurile în care funcționează Uber în alte țări<sup>12</sup>. Aceste moduri de funcționare sunt *grosso modo* asemănătoare. În orice caz, va reveni instanței de trimitere sarcina de a efectua aprecierile de fapt definitive.

41. Ce este Uber? Este o întreprindere de transport, de taxi mai exact? Sau este doar o platformă electronică care permite găsirea, rezervarea și plata unui serviciu de transport prestat de o altă persoană?

42. De regulă, Uber este considerată o întreprindere (sau o platformă) din cadrul economiei așa-numite „colaborative”. Ni se pare inutil să discutăm aici semnificația exactă a acestui termen<sup>13</sup>. Ceea ce este relevant cu privire la Uber este faptul că nu poate fi considerat în mod cert ca fiind o platformă de utilizare în comun a autovehiculelor<sup>14</sup>. Astfel, conducătorii auto în cadrul acestei platforme oferă pasagerilor un serviciu de transport către o destinație aleasă de pasageri și, pentru acest motiv, sunt remunerați în limita unei sume care depășește în mare măsură simpla rambursare a cheltuielilor efectuate. Prin urmare, este vorba despre un serviciu de transport clasic. Faptul că se consideră că aparține sau nu aparține unei „economii colaborative” nu influențează calificarea sa în raport cu dreptul în vigoare.

43. În observațiile sale scrise, Uber susține că se limitează doar la a pune în legătură oferta (de transport urban) cu cererea. Totuși, considerăm că aceasta este o percepție redusă a rolului său. În fapt, Uber face mult mai mult decât să lege oferta de cerere: ea însăși a creat această cerere. Uber reglementează de asemenea caracteristicile esențiale și organizează funcționarea acesteia.

44. Uber permite persoanelor care doresc să desfășoare activitatea de transport urban de pasageri să se conecteze la aplicația sa și să desfășoare această activitate conform condițiilor impuse de Uber și de care conducătorii auto sunt ținuti prin intermediul contractului de utilizare a aplicației. Aceste condiții sunt multiple și privesc atât accesul la activitate, cât și continuarea acesteia și chiar comportamentul conducătorilor auto în timpul efectuării prestațiilor.

12 Funcționarea Uber face obiectul unei doctrine deja abundente. A se vedea în special Noto La Diega, G., *op. cit.*, Rogers, B., The Social Cost of Uber, *The University of Chicago Law Review Dialogue*, 82/2015, p. 85-102, Gamet, L., „UberPop (+)”, *Droit social*, 2015, p. 929; Prassl, J., Risak, M., Uber, Taskrabbitt, and Co.: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdwork, *Comparative Labor Law & Policy Journal*, vol. 37 (2016), p. 619-651. Împrejurările de fapt cu privire la modul în care funcționează Uber reies de asemenea din deciziile instanțelor naționale ale statelor membre; a se vedea de exemplu Hotărârea London Employment Tribunal din 28 octombrie 2016, Aslam, Farrar and Others v. Uber (cauza 2202551/2015), decizia Audiencia Provincial de Madrid nr. 15/2017 din 23 ianuarie 2017, în cauza dintre Uber și Asociación Madrileña del Taxi, ordonanța Tribunale Ordinario di Milano din 2 iulie 2015 (cauzele 35445/2015 și 36491/2015).

13 Cu privire la noțiunea de economie colaborativă, a se vedea printre altele Hatzopoulos, V., și Roma, S., „Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU Law”, *Common Market Law Review*, nr. 54, 2017, p. 81-128, la p. 84 și urm. Comisia propune o definiție a acesteia în comunicarea sa intitulată „O agendă europeană pentru economia colaborativă” [COM(2016) 356 final, p. 3]. Totuși, aceasta este atât de cuprinzătoare încât pot apărea îndoieli cu privire la aspectul dacă este utilă pentru a distinge pe baza sa un tip de activitate suficient de diferențiat care ar justifica să i se atribuie un tratament juridic specific.

14 Utilizarea în comun a autovehiculelor implică partajarea unei rute comune, stabilită de conducătorul auto, și nu de pasager, cel mult în schimbul rambursării unei părți din costurile călătoriei pentru conducătorul auto. Întrucât contactul între conducătorii auto și pasagerii potențiali este facilitat prin intermediul aplicațiilor online, acesta este, așadar, un fel de „autostop 2.0”. În orice caz, nu este vorba despre o activitate lucrativă.

45. Astfel, pentru a putea avea acces la aplicația Uber în calitate de conducător auto, este indispensabil să se dețină un autovehicul<sup>15</sup>. Autovehiculele care pot circula pe seama Uber trebuie să îndeplinească condiții care, în opinia noastră, variază în funcție de țară și de oraș, însă este vorba, în general, despre autoturisme cu patru sau cinci uși supuse, într-un caz cel puțin, unei limite de vârstă. Autovehiculele trebuie să respecte cerințele legale în ceea ce privește controlul tehnic și dispozițiile în materie de asigurare obligatorie<sup>16</sup>.

46. Conducătorii auto trebuie, desigur, să dețină un permis de conducere (cu o anumită vechime) și să nu aibă cazier judiciar. În anumite țări, se impune de asemenea un extras cu contravențiile rutiere.

47. Deși timpul de lucru în cadrul platformei Uber nu este reglementat, astfel încât conducătorii auto pot desfășura această activitate cu titlu suplimentar, este cert că majoritatea rutelor se efectuează de către conducătorii auto pentru care această activitate constituie unica sau principala lor activitate profesională. Aceștia sunt de asemenea recompensați financiar de Uber în cazul în care efectuează un număr semnificativ de călătorii. Uber indică de asemenea conducătorilor auto locurile și perioadele în care pot conta pe un număr de curse semnificativ și/sau pe tarife avantajoase. Astfel, fără a exercita o constrângere formală asupra conducătorilor autor, Uber este capabilă să își adapteze oferta la fluctuația cererii.

48. Aplicația Uber cuprinde o funcționalitate de evaluare: pasagerii pot evalua conducătorii auto și invers. O medie a calificativelor inferioară unui anumit prag poate conduce la eliminarea din platformă, în special a conducătorilor auto. Prin urmare, Uber exercită un control, chiar dacă este indirect, asupra calității prestațiilor conducătorilor auto.

49. În sfârșit, Uber este cea care stabilește prețul serviciului prestat. Acest preț se calculează în funcție de distanță și de durata călătoriei, astfel cum au fost înregistrate prin aplicație cu ajutorul geolocalizării. Un algoritm ajustează apoi prețul la intensitatea cererii, multiplicând prețul de bază cu un factor adecvat de îndată ce cererea crește, de exemplu, ca urmare a unui eveniment sau pur și simplu a unei schimbări a condițiilor meteorologice, precum o furtună.

50. Deși reprezentanții Uber au afirmat în ședință că conducătorii auto sunt liberi în principiu să solicite o sumă mai puțin ridicată decât cea indicată prin aplicație, aceasta nu ni se pare a fi o opțiune care să poată fi într-adevăr luată în considerare de conducătorii auto. Astfel, deși o asemenea posibilitate le este acordată teoretic, Uber reține totuși, cu titlu de comision, suma care reiese din calcularea prețului călătoriei efectuate prin aplicație. Orice eventuală diminuare a prețului plătit de pasager s-ar efectua în defavoarea conducătorului auto, prin urmare, este puțin probabil ca acesta să facă uz de posibilitatea respectivă<sup>17</sup>. În consecință, ni se pare dificil de contestat că prețul călătoriei este stabilit de Uber.

51. Astfel, Uber exercită un control asupra tuturor aspectelor pertinente ale unui serviciu de transport urban: asupra prețului, în mod evident, dar și asupra condițiilor minime de securitate prin intermediul cerințelor prealabile cu privire la conducătorii auto și la autovehicule, asupra accesibilității ofertei de transport prin încurajarea conducătorilor auto să își desfășoare activitatea în momente și în locuri în care este cerere mare, asupra comportamentului conducătorilor auto prin intermediul sistemului de evaluare și, în sfârșit, asupra posibilității de eliminare din platformă. În opinia noastră, celelalte aspecte sunt secundare din punctul de vedere al unui utilizator mediu al unui serviciu de transport urban și nu influențează opțiunile sale economice. Prin urmare, Uber controlează factorii relevanți din punct de vedere economic cu privire la serviciul de transport oferit în cadrul platformei sale.

<sup>15</sup> Uber neagă faptul că ar pune autovehicule la dispoziția conducătorilor auto, însă joacă un rol de intermediar între conducătorii auto și întreprinderile de închiriere și de leasing de autovehicule prin intermediul serviciului său Ubermarketplace.

<sup>16</sup> Nu este însă clar dacă este vorba aici despre cerințele care se aplică autovehiculelor destinate transportului remunerat de pasageri sau pur și simplu despre formalitățile aplicabile autovehiculelor pentru uz personal.

<sup>17</sup> A se vedea Hotărârea London Employment Tribunal citată la nota de subsol 12, punctul 18.

52. Deși acest control nu se exercită în condiții de subordonare ierarhică de natură clasică, nu trebuie să ne lăsăm însă induși în eroare de aparențe. Un control indirect precum cel exercitat de Uber, bazat pe stimulente financiare și pe o evaluare descentralizată efectuată de pasageri, cu efect de scară<sup>18</sup>, permite o gestiune la fel de eficace sau chiar mai eficace decât cea care are la bază ordine formale date de un angajator angajaților săi și controlul direct al executării acestora.

53. Ceea ce ne conduce la constatarea că activitatea desfășurată de Uber constă într-o singură prestație de transport la bordul unui autovehicul identificat și rezervat cu ajutorul aplicației pentru smartphone și că acest serviciu este prestat, din punct de vedere economic<sup>19</sup>, de către Uber sau în numele Uber. Acest serviciu este prezentat de asemenea utilizatorilor și perceput de aceștia în acest mod. Utilizatorii respectivi, prin decizia de a utiliza serviciile prestate de Uber, caută un serviciu de transport care are anumite funcționalități și o anumită calitate. Aceste funcționalități și această calitate a transportului sunt asigurate de Uber.

54. Această constatare nu înseamnă însă că conducătorii auto ai Uber trebuie să fie considerați în mod necesar ca fiind angajații săi. Această societate poate foarte bine să efectueze prestațiile prin recurgerea la operatori independenți, care acționează în numele său în calitate de subcontractanți. Polemica cu privire la statutul conducătorilor auto în raport cu Uber, care a determinat deja pronunțarea unor hotărâri judecătorești în anumite state membre<sup>20</sup>, nu are nicio legătură cu chestiunile de drept care ne preocupă în prezenta cauză.

55. Situația este aceeași în ceea ce privește problema proprietății asupra autovehiculelor. Faptul că Uber nu este proprietarul acestora este, în opinia noastră, irelevant, întrucât un operator economic poate foarte bine să asigure prestări de servicii de transport cu ajutorul unor autovehicule care aparțin unor terți, mai ales în cazul în care, în vederea prestării acestor servicii, a recurs la terții respectivi, în pofida caracterului legăturii juridice existente între aceste două părți.

56. În schimb, constatarea pe care am tocmai am făcut-o exclude, în opinia noastră, ca Uber să fie considerată un simplu intermediar între conducătorii auto și pasageri. Conducătorii auto care prestează servicii în cadrul platformei Uber nu desfășoară o activitate proprie care ar exista independent de această platformă. Dimpotrivă, această activitate poate exista doar datorită platformei<sup>21</sup>, în lipsa căreia nu ar avea niciun sens.

57. Pentru acest motiv, este eronat, în opinia noastră, să comparăm Uber cu platforme de intermediere de tipul celor care permit rezervarea unui hotel sau cumpărarea biletelor de avion.

58. În mod evident, există similitudini, de exemplu prin mecanismele de rezervare sau de cumpărare direct de pe platformă, prin facilitățile de plată sau chiar prin sistemele de evaluare. Acestea sunt servicii oferite de platformă utilizatorilor săi.

59. Cu toate acestea, contrar situației conducătorilor auto care țin de Uber, atât hotelurile, cât și companiile aeriene sunt întreprinderi a căror funcționare este în totală independență față de orice platformă intermediară și pentru care astfel de platforme constituie doar unul dintre mijloacele de comercializare a serviciilor lor. Tot ele, iar nu platformele de rezervare, stabilesc condițiile de prestare

18 Numărul ridicat de conducători auto permite atingerea rezultatului așteptat fără a trebui să se exercite un control direct și individual asupra fiecăruia. În schimb, numărul ridicat de pasageri asigură un control eficace și relativ obiectiv al comportamentului conducătorilor auto, eliberând platforma de această atribuție.

19 Nu examinăm aici calificarea raportului juridic care leagă Uber de conducătorii săi auto, acest aspect intrând sub incidența dreptului național.

20 A se vedea printre altele Hotărârea London Employment Tribunal, citată la nota de subsol 12.

21 Sau chiar o platformă similară, întrucât modelul care stă la baza Uber a fost, de la crearea sa, copiat, fără a ajunge la aceeași notorietate.

a serviciilor lor, începând cu prețurile<sup>22</sup>. Aceste întreprinderi funcționează de asemenea conform reglementărilor proprii sectorului lor de activitate, astfel încât platformele de rezervare nu exercită un control prealabil cu privire la accesul la activitate, astfel cum procedează Uber în privința conducătorilor săi auto.

60. În sfârșit, pe o asemenea platformă de rezervare, utilizatorii au o opțiune reală între mai mulți furnizori de servicii ale căror oferte diferă cu privire la mai mulți factori importanți din punctul lor de vedere, precum standardele de zbor sau de cazare, orarele de zbor, amplasarea hotelului etc. În schimb, la Uber, acești factori sunt standardizați și stabiliți prin intermediul platformei, astfel încât, în general, pasagerul va accepta prestarea conducătorului auto care este disponibil cel mai repede.

61. Prin urmare, Uber nu este un simplu intermediar între conducătorii auto care sunt gata să ofere ocazional un serviciu de transport și pasageri care sunt în căutarea unui asemenea serviciu. Dimpotrivă, Uber este un adevărat organizator și operator de servicii de transport urban în orașele în care este prezent. Deși este adevărat, astfel cum afirmă Uber în observațiile sale în prezenta cauză, că conceptul său este inovator, această inovație ține însă de domeniul transportului urban.

62. Trebuie să arătăm de asemenea că a considera Uber ca fiind o platformă care regrupează furnizori de servicii independenți ar putea suscita întrebări din punctul de vedere al dreptului concurenței<sup>23</sup>. Nu vom dezvolta însă mai mult acest aspect, întrucât depășește cadrul prezentei cauze.

63. În cadrul sistemului de funcționare al Uber, punerea în legătură a pasagerului potențial cu un conducător auto nu are, așadar, o valoare economică proprie, întrucât, după cum am arătat mai sus, conducătorii auto care activează pentru Uber nu desfășoară, în orice caz, atunci când conduc în cadrul serviciilor prestate de Uber, o activitate economică independentă. Astfel, în cadrul acestui serviciu, pe de o parte, conducătorii auto ai Uber nu pot găsi pasageri în alt mod decât prin intermediul aplicației Uber și, pe de altă parte, această aplicație permite să se identifice doar conducătorii auto care își desfășoară activitatea în cadrul acestei platforme. Prin urmare, cele două elemente sunt indisociabile și formează un serviciu unic. Nu considerăm nici că prestația de transport propriu-zisă poate fi considerat ca fiind secundară.

64. Este adevărat că acest caracter inovator al platformei Uber se întemeiază în mare parte pe utilizarea noilor tehnologii, precum geolocalizarea și smartphone-urile, pentru organizarea transportului urban. Inovația menționată nu se limitează însă la acest aspect: ea privește de asemenea chiar organizarea transportului, în lipsa căreia Uber ar fi o simplă aplicație de rezervare de taxi. Astfel, în cadrul acestui serviciu, serviciul de transport este, fără îndoială, principala prestație care îi conferă sensul economic. Utilizatorii caută conducători auto într-un singur scop, acela de a fi transportați dintr-un punct în altul. Prin urmare, faza stabilirii unei legături are doar un caracter pregătit pentru a permite efectuarea prestației principale în cele mai bune condiții.

22 Faptul că anumite platforme încheie cu hoteluri convenții de paritate tarifară, prin care hotelurile se angajează să nu ofere în altă parte prețuri mai favorabile decât cel propus pe platforma respectivă, nu schimbă cu nimic acest aspect. Astfel, nu este vorba despre stabilirea prețului prestațiilor de către platformă, ci despre un angajament cu privire la tratamentul tarifăr al diferitor parteneri comerciali. De altfel, aceste clauze de paritate tarifară au fost repuse în discuție de autoritățile din domeniul concurenței din mai multe state membre, ceea ce a condus la instituirea Grupului de lucru european privind platformele de rezervare online, sub egida Comisiei.

23 De exemplu, utilizarea de către concurenți a aceluiași algoritm pentru calcularea prețului nu este nelegală ca atare, ci ar putea da naștere la preocupări în ceea ce privește „hub-and-spoke conspiracy” atunci când puterea platformei crește. A se vedea, cu privire la eventuale probleme ale modelului Uber din punctul de vedere al dreptului concurenței, Hatzopoulos, V., Roma, S., *op. cit.*, p. 110 și 120, precum și Ezrachi, A., Stucke, M. E., „Artificial Intelligence & Collusion: When Computers Inhibit Competition”, *CCLP Working Paper 40*, Oxford, 2015, p. 14. A se vedea de asemenea Hotărârea din 22 octombrie 2015, AC-Treuhand/Comisia (C-194/14 P, EU:C:2015:717), și Hotărârea din 21 ianuarie 2016, Eturas și alții (C-74/14, EU:C:2016:42, punctele 27 și 28 și jurisprudența citată), precum și Concluziile noastre prezentate în această cauză (C-74/14, EU:C:2015:493).

65. Prin urmare, prestarea serviciului de punere în legătură a pasagerului cu conducătorul auto nu este nici autonomă și nici principală în raport cu prestația de transport. Pentru acest motiv, prestația respectivă nu poate fi calificată drept „serviciu al societății informaționale”. O asemenea calificare nu ar permite atingerea obiectivelor de liberalizare care stau la baza Directivei 2001/31, întrucât, chiar dacă activitatea de punere în legătură ar fi liberalizată, statele membre ar fi libere să facă imposibilă continuarea sa prin reglementarea activității de transport. Singurul rezultat al unei asemenea liberalizări ar fi deci acela că statul membru în care este stabilit furnizorul de servicii ar putea beneficia de această entitate (grație investițiilor, creării de locuri de muncă, veniturilor fiscale), împiedicând în același timp furnizarea serviciului pe teritoriul său în temeiul reglementării cu privire la prestațiile care nu fac obiectul Directivei 2000/31<sup>24</sup>. O asemenea situație ar fi în contradicție cu logica liberei prestări a serviciilor societății informaționale astfel cum este organizată prin această directivă, care se întemeiază pe supravegherea legalității funcționării furnizorului de servicii de către statul membru în care se află sediul său și recunoașterea acestei supravegheri de către celelalte state membre<sup>25</sup>.

66. O asemenea situație, în care funcționarea platformei nu este interzisă în mod formal, însă, ca urmare a modelului însuși al serviciului UberPop, bazat pe conducători auto neprofesioniști, activitatea de transport nu ar putea fi desfășurată cu respectarea legii, determină un alt efect negativ. Astfel, este clar că Uber utilizează diferite mijloace pe care presa le-a făcut publice, de exemplu deconectând temporar aplicația în anumite zone, pentru a împiedica controalele efectuate de autorități cu privire la conducătorii auto. Acesta furnizează de asemenea asistență juridică și financiară conducătorilor auto sancționați pentru că au furnizat prestații de transport fără a deține autorizația necesară. Conducătorii auto înșiși utilizează diverse mijloace pentru a eluda controalele<sup>26</sup>. Astfel, această liberalizare incompletă, chiar pur aparentă, în care un element al unei activități complexe este liberalizat, în timp ce un alt element rămâne reglementat, creează o insecuritate juridică, care dă naștere unei „zone gri” și încurajează încălcarea legii.

#### *Activitatea desfășurată de Uber din perspectiva Directivei 2006/123*

67. Nu ar fi surprinzător ca activitatea desfășurată de Uber, astfel cum a fost definită la punctele anterioare, cu alte cuvinte ca o prestație unică care cuprinde atât identificarea conducătorului auto disponibil și rezervarea cursei, cât și serviciul de transport *stricto sensu*, să poată fi considerată un serviciu în domeniul transportului în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123.

68. Deși doar modul de redactare a acestei dispoziții, care exclude din domeniul de aplicare al Directivei 2006/123 „serviciile din domeniul transportului”, nu este suficient pentru a efectua o asemenea constatare, considerentul (21) al acestei directive nu lasă nicio îndoială, precizând că serviciile respective înglobează „transportul urban [și] taxiurile”. Prin urmare, nu este necesar să se intre într-o controversă cu privire la chestiunea dacă prestațiile efectuate de Uber constituie o formă de serviciu de taxi: toate modalitățile de transport urban sunt menționate și Uber este, cu siguranță, una dintre ele.

69. Activitatea desfășurată de Uber va trebui să fie de asemenea clasificată ca intrând sub incidența excepției de la libera prestare a serviciilor, prevăzută la articolul 58 alineatul (1) TFUE, și să fie supusă reglementării conținute la articolul 90 și următoarele TFUE. Articolul 91 alineatul (1) litera (b) TFUE menționează în mod expres „condițiile de admitere a transportatorilor nerezidenți pentru a efectua

<sup>24</sup> Semnalăm că, conform informațiilor disponibile, serviciul UberPop a fost interzis în Țările de Jos, statul membru în care se află sediul societății Uber BV, prin hotărârea College van Beroep voor het bedrijfsleven din 8 decembrie 2014 (AWB 14/726, ECLI:NL:CBB:2014:450). A se vedea Hatzopoulos, V., și Roma, S., *op. cit.*, p. 91.

<sup>25</sup> A se vedea articolul 3 alineatele (1) și (2) din Directiva 2000/31.

<sup>26</sup> În special programul informatic Greyball, care permite evitarea controalelor efectuate de autorități. A se vedea „Uber Uses Tech to Deceive Authorities Worldwide”, *The New York Times* din 4 martie 2017.

transporturi naționale într-un stat membru” ca o materie care trebuie să fie reglementată în cadrul politicii comune din domeniul transporturilor. Or, admitând, astfel cum susținem, că Uber efectuează prestații de transport urban, în acest caz, aceasta trebuie considerată dacă nu un transportator în sens propriu, cel puțin un organizator de servicii de transport.

70. Astfel, fără a fi necesar să se analizeze Hotărârea Grupo Itevelesa și alții<sup>27</sup>, menționată de instanța de trimitere în decizia sa de trimitere, trebuie să se concluzioneze că activitatea desfășurată de Uber constituie un serviciu în domeniul transportului în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123. Prin urmare, aceasta este exclusă din domeniul de aplicare al directivei menționate. Pe de altă parte, această activitate intră sub incidența excepției de la libera prestare a serviciilor, prevăzută la articolul 58 alineatul (1) TFUE, și este reglementată de dispozițiile articolului 90 și următoarele TFUE.

*Concluzie cu privire la prima și la a doua întrebare preliminară*

71. Pentru a rezuma considerațiile de mai sus, considerăm că, în cazul serviciilor mixte, compuse dintr-un element furnizat prin mijloace electronice și din alt element care nu este furnizat prin aceste mijloace, primul element trebuie să fie sau independent din punct de vedere economic, sau principal în raport cu cel de al doilea pentru a putea fi calificat drept „serviciu al societății informaționale”. Activitatea desfășurată de Uber trebuie analizată ca fiind un ansamblu care înglobează atât serviciul de punere în legătură a pasagerilor cu conducătorii auto prin intermediul aplicației pentru smartphone-uri, cât și prestația de transport ca atare, care constituie, din punct de vedere economic, elementul principal. Această activitate nu poate, așadar, să fie împărțită în două, pentru a clasa o parte din acest serviciu printre serviciile societății informaționale. În consecință, un asemenea serviciu trebuie să fie calificat drept „serviciu în domeniul transportului”.

72. Prin urmare, propunem să se răspundă la prima și la a doua întrebare preliminară după cum urmează:

- 1) Articolul 2 litera (a) din Directiva 2000/31 coroborat cu articolul 1 punctul 2 din Directiva 98/34 trebuie interpretat în sensul că un serviciu care constă în a pune în legătură, cu ajutorul unui program informatic pentru telefoane mobile, pasagerii potențiali cu conducătorii auto care oferă prestații de transport individual urban la cerere, într-o situație în care furnizorul serviciului respectiv exercită un control asupra modalităților esențiale ale prestațiilor de transport efectuate în acest cadru, în special asupra prețului prestațiilor amintite, nu constituie un serviciu al societății informaționale în sensul dispozițiilor menționate.
- 2) Articolul 58 alineatul (1) TFUE și articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123 trebuie interpretate în sensul că serviciul descris la punctul anterior constituie un serviciu de transport în sensul acestor dispoziții.

73. Bineînțeles, va reveni instanței de trimitere sarcina de a aprecia, în lumina propriilor sale constatări de fapt, dacă activitatea în discuție în procedura principală îndeplinește criteriul de control enunțat mai sus. Cu toate acestea, semnalăm că mai multe instanțe din diferite state membre s-au pronunțat deja în acest sens<sup>28</sup>. Aceasta ar putea servi drept sursă de inspirație pentru instanța de trimitere, în spiritul unei justiții în rețea.

<sup>27</sup> Hotărârea din 15 octombrie 2015 (C-168/14, EU:C:2015:685).

<sup>28</sup> A se vedea în special deciziile naționale citate la nota de subsol 12 din prezentele concluzii.

### *Observații finale*

74. Date fiind răspunsurile pe care le propunem la prima și la a doua întrebare, a treia și a patra întrebare preliminară rămân fără obiect. În observațiile noastre finale, dorim însă să analizăm efectele juridice ale eventualei calificări a prestațiilor efectuate de Uber drept serviciu autonom, limitat la a pune în legătură pasagerii cu conducătorii auto, care nu ar include, așadar, prestația de transport propriu-zisă. Un asemenea serviciu ar trebui să fie, fără îndoială, calificat drept „serviciu al societății informaționale”. Cu toate acestea, nu ar fi necesar, în opinia noastră, să se analizeze problema dacă acest serviciu intră în domeniul transporturilor.

#### *Serviciul de punere în legătură ca serviciu al societății informaționale*

75. Reamintim că, potrivit articolului 1 punctul 2 din Directiva 98/34, un serviciu al societății informaționale înseamnă orice serviciu prestat în scopul obținerii unei remunerații, la distanță, prin mijloace electronice și la solicitarea individuală a beneficiarului serviciului. Un serviciu care constă în a pune în legătură, prin intermediul unei aplicații pentru smartphone-uri, pasagerii potențiali cu conducătorii auto ar îndeplini cu siguranță aceste criterii.

76. În ceea ce privește caracterul remunerat al prestației, în sistemul Uber, o parte din prețul călătoriei plătit de pasager revine operatorului platformei. Prin urmare, prestația de punere în legătură este remunerată de pasager, odată ce prestația de transport a fost efectuată.

77. Și acest serviciu, analizat separat de prestația de transport, ar fi prestat la distanță, cele două părți, cu alte cuvinte Uber și beneficiarul serviciului, nefiind prezente simultan. Prestația de punere în legătură se efectuează cu ajutorul unei aplicații pentru smartphone-uri care operează prin intermediul rețelei de internet, ceea ce intră, fără îndoială, în domeniul de aplicare al noțiunii de prestare prin mijloace electronice. De altfel, aceasta este singura modalitate de rezervare a unei călătorii în cadrul platformei Uber. În sfârșit, serviciul este prestat nu în mod continuu, ci la cererea beneficiarului.

78. Serviciul prestat de Uber, astfel cum a fost definit la punctul 74 din prezentele concluzii, ar intra, așadar, sub incidența dispozițiilor Directivei 2000/31.

79. Dat fiind că aplicația Uber este administrată și furnizată, atât conducătorilor auto, cât și pasagerilor, pe teritoriul Uniunii de către societatea Uber BV, stabilită în Țările de Jos, în alte state membre, inclusiv în Spania, această furnizare se efectuează în cadrul liberei prestări a serviciilor, reglementată în special prin articolul 3 alineatele (2) și (4) din Directiva 2000/31.

80. În temeiul acestor dispoziții, statele membre nu pot restrânge în principiu libera prestare a serviciilor care provin din alte state membre, pentru motive care țin de domeniul coordonat, prin introducerea unor cerințe, indiferent dacă acestea sunt concepute în mod specific pentru serviciile societății informaționale sau au un caracter general. Domeniul coordonat include în special, potrivit articolului 2 litera (h) punctul (i) prima liniuță din Directiva 2000/31, cerințe care privesc „accesul la activitate[...], cum ar fi cerințele în materie de [...] autorizare [...]”. Dimpotrivă, în temeiul aceluiași articol litera (h) punctul (ii) a treia liniuță, domeniul coordonat nu include „cerințe aplicabile serviciilor care nu sunt furnizate prin mijloace electronice”.

81. Rezultă de aici că cerința cu privire la deținerea unei autorizații pentru furnizarea de servicii de intermediere la încheierea contractelor de transport urban la cerere, în cazul în care aceasta ar fi încă în vigoare<sup>29</sup> și în măsura în care s-ar aplica în privința serviciului de punere în legătură furnizat prin platforma Uber, ar ține de domeniul coordonat și, pentru acest motiv, ar fi inclusă în interdicția

<sup>29</sup> A se vedea observațiile noastre cu privire la acest aspect la punctul 9 din prezentele concluzii.



prevăzută la articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2000/31. În schimb, toate cerințele care revin conducătorilor auto, atât în ceea ce privește accesul la activitatea de transport, cât și desfășurarea acestei activități, sunt excluse din domeniul coordonat și, în consecință, de la această interdicție, întrucât serviciul de transport, prin chiar natura sa, nu este furnizat prin mijloace electronice.

82. În temeiul articolului 3 alineatul (4) din Directiva 2000/31, statele membre pot adopta măsuri derogatorii de la libera prestare a serviciilor societății informaționale în cazul în care aceste măsuri sunt necesare din motive de ordine publică, de sănătate publică, de securitate publică sau de protecție a consumatorilor.

83. Deși a patra întrebare preliminară privește tocmai justificarea măsurilor naționale în discuție, instanța de trimitere nu prezintă în cererea sa motivele care ar putea justifica supunerea activității de intermediere în domeniul transportului unei cerințe de autorizare. În observațiile sale, guvernul spaniol invocă motive precum gestionarea circulației și siguranța rutieră. S-ar părea totuși că în această situație este vorba mai curând despre motive de natură să justifice cerințele impuse conducătorilor auto care efectuează prestații de transport.

84. În ceea ce privește, în mod direct, prestațiile de intermediere, singurul motiv invocat de guvernul spaniol care s-ar putea aplica în privința Uber este cel referitor la transparența în stabilirea prețurilor, care ține de protecția consumatorilor. Reamintim că, în sistemul Uber, nu conducătorul auto, ci platforma este cea care stabilește prețul călătoriei. Considerăm însă că această transparență ar putea fi asigurată prin mijloace mai puțin stricte decât cerința unei autorizații pentru activitatea de intermediere, cum ar fi o obligație de informare a pasagerului. O asemenea cerință nu ar îndeplini, așadar, criteriul proporționalității, prevăzut în mod explicit la articolul 3 alineatul (4) litera (a) punctul (iii) din Directiva 2000/31.

85. Complexitatea cauzei principale se întemeiază însă pe faptul că această procedură are drept obiect sancționarea Uber pentru pretensele acte de concurență neloială săvârșite față de membrii reclamantei<sup>30</sup>. Aceste acte ar rezulta nu numai din faptul că Uber ar desfășura activitatea de intermediere în încheierea contractelor de transport fără a deține autorizația necesară, ci și din faptul că conducătorii auto care efectuează prestațiile de transport în cadrul platformei Uber nu ar îndeplini condițiile impuse de legislația spaniolă pentru acest tip de prestații. Or, condițiile respective nu sunt reglementate nici de Directiva 2000/31, nici de Directiva 2006/123, întrucât țin fără nicio îndoială de domeniul transporturilor.

86. Dispozițiile Directivei 2000/31 se opun, așadar, ca Uber să fie sancționată ca urmare a concurenței neloiale care rezultă din activitatea conducătorilor auto care efectuează prestațiile de transport în cadrul acestei platforme? După cum am arătat mai sus<sup>31</sup>, Uber nu este, în opinia noastră, un simplu intermediar între pasageri și conducătorii auto. Acesta organizează și administrează un sistem complet de transport urban la cerere. Din acest motiv, este responsabil nu numai de prestația de punere în legătură pasagerii cu conducătorii auto, ci și de activitatea acestora din urmă. De asemenea, aceasta ar fi situația chiar dacă prestația de punere în legătură ar trebui considerată ca fiind independentă în raport cu prestația de transport propriu-zisă, întrucât aceste două prestații ar fi efectuate în final de Uber sau în numele său.

87. Interpretarea potrivit căreia, pentru a asigura eficacitatea Directivei 2000/31, activitatea desfășurată de Uber în ansamblu ar trebui să beneficieze de liberalizarea prevăzută de această directivă trebuie, în opinia noastră, să fie exclusă. Astfel, această interpretare ar fi contrară dispozițiilor exprese ale Directivei 2000/31, potrivit cărora doar cerințele cu privire la serviciile furnizate prin mijloace

30 Reamintim că litigiul principal nu privește funcționarea aplicației Uber ca atare, ci furnizarea serviciului UberPop în orașul Barcelona.

31 A se vedea în special punctele 43-53 din prezentele concluzii.

electronice sunt vizate de interdicția prevăzută la articolul 3 alineatul (2) din această directivă<sup>32</sup>. Conform unei asemenea interpretări, orice activitate economică ar putea intra teoretic sub incidența Directivei 2000/31, întrucât fiecare operator este în prezent în măsură să ofere prestații prin mijloace electronice, precum informarea cu privire la produse sau servicii, rezervarea, preluarea comenzii sau plata.

88. Directiva 2000/31 nu se opune, așadar, ca cerințe cu privire la activitatea de transport propriu-zisă să fie stabilite în dreptul național, nici ca Uber să fie sancționată ca urmare a nerespectării acestor cerințe, inclusiv printr-un ordin de încetare a serviciului. Or, activitatea desfășurată de Uber, cel puțin în ceea ce privește serviciul UberPop, în discuție în litigiul principal, este organizată astfel încât Uber nu poate, în aceste condiții, să se conformeze cerințelor respective. Astfel, aceasta se bazează pe conducători auto neprofioniști care, întrucât nu dețin o licență de transport urban, prin definiție, nu îndeplinesc cerințele respective. Faptul de a considera activitatea de punere în legătură ca fiind un serviciu al societății informaționale nu ar schimba cu nimic această constatare, întrucât prestațiile conducătorilor auto nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2000/31. Aceasta demonstrează caracterul artificial al unei distincții între un serviciu care este furnizat prin mijloace electronice și un serviciu care nu este furnizat astfel, în cazul în care aceste două prestații sunt atât de strâns legate între ele și sunt furnizate de același prestator.

89. Nu considerăm însă că nevoia de a asigura eficacitatea reglementării cu privire la prestarea serviciilor de transport *stricto sensu* poate justifica stabilirea, cu titlu preventiv, a cerinței unei autorizări pentru serviciile de intermediere în general. Combaterea oricărei activități ilicite în acest domeniu nu poate fi decât represivă.

90. Pentru a încheia această parte, considerăm că, în cazul în care serviciul de punere în legătură a pasagerilor potențiali cu conducătorii auto ar trebui considerat ca fiind independent de prestația de transport propriu-zisă și, prin urmare, ca fiind un serviciu al societății informaționale, atunci articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2000/31 s-ar opune cerinței unei autorizări pentru furnizarea unui asemenea serviciu, cu excepția situației în care această cerință este justificată de unul dintre motivele enumerate la articolul 3 alineatul (4) din această directivă și este proporțională cu obiectivul urmărit, ceea ce ni se pare puțin probabil. Aceasta nu ar avea însă un efect juridic real, în măsura în care serviciul de punere în legătură amintit nu are niciun sens economic în lipsa prestațiilor de transport, care, în schimb, pot fi supuse de legiuitorul național unor cerințe numeroase.

#### *Cu privire la aplicabilitatea Directivei 2006/123*

91. În ceea ce privește aplicabilitatea Directivei 2006/123, nu este, în opinia noastră, necesar să se analizeze chestiunea dacă un serviciu care constă în a pune în legătură, prin intermediul unei aplicații pentru smartphone-uri, pasageri potențiali cu conducători auto care oferă servicii de transport urban la cerere intră în domeniul de aplicare al noțiunii de serviciu în domeniul transportului în sensul articolului 2 alineatul (2) litera (d) din această directivă.

92. Astfel, articolul 3 alineatul (1) din Directiva 2006/123 stabilește supremația dispozițiilor altor acte ale dreptului Uniunii care reglementează accesul și desfășurarea unei activități de prestare de servicii în sectoare specifice în cazul unui conflict al dispozițiilor menționate cu această directivă. Chiar dacă Directiva 2000/31 nu figurează printre actele enumerate de această dispoziție, formularea „[a]cestea includ” indică, în opinia noastră, în mod clar că este vorba despre o enumerare neexhaustivă, care s-ar

<sup>32</sup> A se vedea articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2000/31 coroborat cu articolul 2 litera (h) punctul (ii) a treia liniuță din directiva menționată. Această dispoziție este confirmată în cuprinsul considerentului (18) al aceleiași directive.

limita la acte a căror includere nu este evidentă ca atare. Or, Directiva 2000/31 are într-o asemenea măsură caracterul de *lex specialis* în raport cu Directiva 2006/123 încât, chiar și în lipsa articolului 3 alineatul (1) din Directiva 2006/123, aceasta ar trebui să beneficieze de supremație în conformitate cu principiul *lex posterior generali non derogat legi priori speciali*.

93. Prin urmare, în cazul în care activitatea de punere în legătură ar trebui considerată ca intrând sub incidența Directivei 2000/31, aceasta ar fi exclusă din domeniul de aplicare al Directivei 2006/123.

## Concluzie

94. Având în vedere ansamblul considerațiilor de mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona (Tribunalul Comercial nr. 3 din Barcelona, Spania) după cum urmează:

- „1) 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) coroborat cu 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, trebuie interpretat în sensul că un serviciu care constă în a pune în legătură, cu ajutorul unui program informatic pentru telefoane mobile, pasagerii potențiali cu conducătorii auto care oferă prestații de transport individual urban la cerere, într-o situație în care furnizorul serviciului respectiv exercită un control asupra modalităților esențiale ale prestațiilor de transport efectuate în acest cadru, în special asupra prețului prestațiilor amintite, nu constituie un serviciu al societății informaționale în sensul dispozițiilor menționate.
- 2) Articolul 58 alineatul (1) TFUE și articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne trebuie interpretate în sensul că serviciul descris la punctul anterior constituie un serviciu de transport în sensul acestor dispoziții.”