



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

15 martie 2017**

„Trimitere preliminară — Articolul 96 TFUE — Aplicabilitate — Reglementare națională prin care se interzice serviciilor de taximetrie punerea la dispoziție de locuri individuale — Reglementare națională prin care se interzice serviciilor de taximetrie prestabilirea destinației — Reglementare națională prin care se interzice serviciilor de taximetrie racolarea clienților”

În cauza C-253/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de cour d'appel de Bruxelles (Curtea de Apel din Bruxelles, Belgia), prin decizia din 21 aprilie 2016, primită de Curte la 3 mai 2016, în procedura

FlibTravel International SA,

Léonard Travel International SA

împotriva

AAL Renting SA,

Haroune Tax SPRL,

Saratax SCS,

Ryad SCRI,

Taxis Bachir & Cie SCS,

Abdelhamid El Barjraji,

Abdelouahab Ben Bachir,

Sotax SCRI,

Mostapha El Hammouchi,

Boughaz SPRL,

Sahbaz SPRL,

Jamal El Jelali,

* Limba de procedură: franceza.

Mohamed Chakir Ben Kadour,
Taxis Chalkis SCRL,
Mohammed Gheris,
Les délices de Fes SPRL,
Abderrahmane Belyazid,
E.A.R. SCS,
Sotrans SPRL,
B.M.A. SCS,
Taxis Amri et Cie SCS,
Aramak SCS,
Rachid El Amrani,
Mourad Bakkour,
Mohamed Agharbiou,
Omar Amri,
Jmili Zouhair,
Mustapha Ben Abderrahman,
Mohamed Zahyani,
Miltotax SPRL,
Lextra SA,
Ismael El Amrani,
Farid Benazzouz,
Imad Zoufri,
Abdel-Ilah Bokhamy,
Ismail Al Bouhali,
Bahri Messaoud & Cie SCS,
Mostafa Bouzid,
BKN Star SPRL,

M.V.S. SPRL,
A.B.M.B. SCS,
Imatrans SPRL,
Reda Bouyaknouden,
Ayoub Tahri,
Moulay Adil El Khatir,
Redouan El Abboudi,
Mohamed El Abboudi,
Bilal El Abboudi,
Sofian El Abboudi,
Karim Bensbih,
Hadel Bensbih,
Mimoun Mallouk,
Abdellah El Ghaffouli,
Said El Aazzoui,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul L. Bay Larsen, președinte de cameră, și domnii M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan și D. Šváby (raportor), judecători,

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru FlibTravel International SA și Léonard Travel International SA, de P. Frühling, avocat;
- pentru AAL Renting SA și Haroune Tax SPRL, de V. Defraiteur, avocat;
- pentru Saratax SCS, Ryad SCRI, Taxis Bachir & Cie SCS, Abdelhamid El Barjraji, Abdelouahab Ben Bachir, Sotax SCRI, Mostapha El Hammouchi, Boughaz SPRL, Sahbaz SPRL, Jamal El Jelali, Mohamed Chakir Ben Kadour, Taxis Chalkis SCRL, Mohammed Gheris, Les délices de Fes SPRL, Abderrahmane Belyazid, E.A.R. SCS, Sotrans SPRL, B.M.A. SCS, Taxis Amri et Cie SCS, Aramak SCS, Rachid El Amrani, Mourad Bakkour, Mohamed Agharbiou, Omar Amri, Jmili Zouhair, Mustapha Ben Abderrahman, Mohamed Zahyani, Miltotax SPRL, Lextra SA, Ismael El Amrani, Farid Benazzouz, Imad Zoufri, Abdel-Ilah Bokhamy, Ismail Al Bouhali, Bahri Messaoud & Cie

SCS, Mostafa Bouzid, BKN Star SPRL, M.V.S. SPRL, A.B.M.B. SCS, Imatrans SPRL, Reda Bouyaknouden, Ayoub Tahri, Moulay Adil El Khatir, Redouan El Abboudi, Mohamed El Abboudi, Bilal El Abboudi, Sofian El Abboudi, Karim Bensbih, Hadel Bensbih, Mimoun Mallouk, Abdellah El Ghaffouli și Said El Aazzoui, de D. Ribant și de I. Ferrant, avocats;

— pentru Comisia Europeană, de W. Mölls și de J. Hottiaux, în calitate de agenți,
după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 21 decembrie 2016,
pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 96 alineatul (1) TFUE.
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unei acțiuni în încetare introduse de FlibTravel International SA (denumită în continuare „FlibTravel”) și de Léonard Travel International SA (denumită în continuare „Léonard Travel”), societăți care operează linii regulate de transport de persoane cu autocarul, împotriva unor persoane fizice și juridice care desfășoară activitatea de conducători auto de taxi și, respectiv, de operatori de servicii de taximetrie, pentru fapte de concurență neloială pe care cele dintâi susțin că le-ar fi suferit din partea celor din urmă.

Cadrul juridic belgian

- 3 Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (Ordonanța Regiunii Bruxelles-Capitală din 27 aprilie 1995 privind serviciile de taximetrie și serviciile de închiriere de vehicule cu conducător auto) (*Moniteur belge*, 1 iunie 1995, p. 15510), astfel cum a fost modificată prin ordonnance du 20 juillet 2006 (Ordonanța din 20 iulie 2006) (*Moniteur belge*, 29 septembrie 2006) (denumită în continuare „Ordonanța din 27 aprilie 1995”), prevede la articolul 2 alineatele (1) și (2):

„1) Servicii de taximetrie: servicii prin care se asigură transportul remunerat al persoanelor cu autovehicule cu conducător auto și care îndeplinesc condițiile de mai jos:

- a) vehiculul, de tip autoturism, autoturism mixt sau microbuz, în sensul arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (Decretul regal din 15 martie 1968 de adoptare a Regulamentului general privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească autovehiculele și remorcile acestora, componentele lor, precum și accesoriile de siguranță), este apt, în funcție de tipul de construcție și de echiparea sa, să transporte maximum nouă persoane – inclusiv conducătorul auto – și este destinat să servească acestui scop;
- b) vehiculul este pus la dispoziția publicului, fie într-un punct de staționare determinat situat pe drumul public în sensul règlement général sur la police de la circulation routière (Regulamentul general privind poliția rutieră), fie în orice alt loc care nu este deschis circulației publice;
- c) punerea la dispoziție privește vehiculul, iar nu fiecare dintre locuri, atunci când vehiculul este utilizat ca taxi, sau fiecare dintre locurile din vehicul, iar nu vehiculul ca atare, atunci când vehiculul este utilizat ca taxi colectiv cu autorizație din partea guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală;

d) destinația este stabilită de client.

2) Servicii de închiriere de vehicule cu conducător auto: toate serviciile de transport remunerat de persoane cu autovehicule, care nu sunt servicii de taximetrie și care sunt asigurate prin intermediul unor vehicule tip autoturism, autoturism mixt sau microbuz, cu excepția vehiculelor amenajate ca ambulanță.”

4 Potrivit articolului 3 primul paragraf din această ordonanță:

„Este interzisă, fără autorizație din partea guvernului [Regiunii Bruxelles-Capitală], operarea unui serviciu de taximetrie prin intermediul unuia sau mai multor vehicule cu plecare de pe un drum public sau din orice alt loc care nu este deschis circulației publice, care se află pe teritoriul Regiunii Bruxelles-Capitală.”

5 Articolul 16 din ordonanța menționată are următorul cuprins:

„Este interzisă, fără autorizație din partea guvernului [Regiunii Bruxelles-Capitală], operarea pe teritoriul Regiunii Bruxelles-Capitală a unui serviciu de închiriere de vehicule cu conducător auto prin intermediul unuia sau mai multor vehicule.

Numai operatorii titulari ai unei autorizații eliberate de guvern[ul Regiunii Bruxelles-Capitală] pot efectua prestări de servicii al căror punct de plecare pentru utilizator se află pe teritoriul Regiunii Bruxelles-Capitală.

[...]”

6 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (Decretul guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală din 29 martie 2007 privind serviciile de taximetrie și serviciile de închiriere de vehicule cu conducător auto) (*Moniteur belge*, 3 mai 2007, p. 23526), astfel cum a fost modificat prin arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mars 2014 (Decretul guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală din 27 martie 2014) (*Moniteur belge*, 17 aprilie 2014), prevede la articolul 31 punctul 7 că este interzis conducătorilor auto „să racoleze clienți direct sau prin intermediul altei persoane”.

Litigiul principal și întrebările preliminare

7 În cadrul unei convenții de subconcesiune încheiate cu Brussels South Charleroi Airport, FlibTravel și Léonard Travel operează o linie regulată de autocare care asigură legătura în special dintre gara Bruxelles-Midi, situată în Bruxelles (Belgia), și aeroportul Charleroi (Belgia).

8 La 21 mai 2014, FlibTravel și Léonard Travel i-au chemat în judecată pe pârâții din litigiul principal în fața președintelui tribunal de commerce francophone de Bruxelles (Tribunalul Comercial Francofon din Bruxelles, Belgia), solicitând încetarea practicilor cu privire la care acestea pretind că reprezintă acte contrare practicilor comerciale loiale, în măsura în care sunt exercitate cu încălcarea articolului 2 alineatul 1 literele c) și d) din Ordonanța din 27 aprilie 1995.

9 În susținerea acțiunii lor în încetare, acestea arată că, în gara Bruxelles-Midi, pârâții din litigiul principal sau persoane care lucrează în numele lor racolează pasagerii care se îndreaptă spre aeroportul Charleroi, în scopul de a-i regrupa în „taxiuri de tip camionetă”, pentru ca apoi, atunci când aceste taxiuri sunt ocupate integral, să le conducă spre destinația menționată. În consecință, ele reproșează acestor pârâți, printre altele, că grupează pasagerii care au aceeași destinație, că practică o tarifare a serviciului prestat pe pasager, iar nu pe autoturism, precum și că acționează prin racolare.

- 10 Prin hotărârea din 11 februarie 2015, președintele acestei instanțe a respins în tot cererile formulate de FlibTravel și de Léonard Travel, apreciind că faptele invocate nu fuseseră probate.
- 11 La 13 iulie 2015, reclamantele din litigiul principal au declarat apel împotriva acestei hotărâri la cour d'appel de Bruxelles (Curtea de Apel din Bruxelles, Belgia).
- 12 Această instanță apreciază că, în temeiul articolului 2 alineatul 1 literele c) și d) din Ordonanța din 27 aprilie 1995, operatorii de servicii de taximetrie nu pot nici să pună la dispoziția pasagerilor lor locuri individuale în locul întregului vehicul, nici să le prestabilească destinația. De asemenea, aceasta consideră că practicile în litigiu constituie racolaj, în sensul articolului 31 punctul 7 din Decretul guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală din 29 martie 2007 privind serviciile de taximetrie și serviciile de închiriere de vehicule cu conducător auto, astfel cum a fost modificat prin Decretul guvernului Regiunii Bruxelles-Capitală din 27 martie 2014. În opinia sa, aceste practici constituie încălcări ale acestor dispoziții și acte contrare practicilor comerciale loiale. Practicile menționate ar fi, din această cauză, interzise și ar putea face obiectul unui ordin de încetare la cererea unei persoane interesate.
- 13 Cu toate acestea, instanța de trimitere are îndoieli în ceea ce privește conformitatea dispozițiilor menționate cu articolul 96 alineatul (1) TFUE, având în vedere în special omisiunea de a notifica Comisiei Europene Ordonanța din 27 aprilie 1995.
- 14 Mai exact, aceasta ridică problema dacă aplicabilitatea articolului 96 alineatul (1) TFUE în speța cu care a fost sesizată, în măsura în care această dispoziție se referă la „transporturile efectuate în cadrul Uniunii”, presupune ca transportul în cauză să aibă o dimensiune transnațională. Ea arată că, având în vedere dimensiunea internațională a gării și a aeroportului în cauză, prestările de servicii de transport în discuție în litigiul aflat în fața sa nu profită exclusiv resortisanților naționali. Instanța de trimitere ridică de asemenea problema interpretării termenilor „tarife și condiții” care figurează în respectiva dispoziție, precum și problema dacă protecția industriilor speciale permisă de aceasta se aplică unei industrii a transporturilor cum este cea care oferă servicii de taximetrie.
- 15 În aceste condiții și după ce a adresat părților întrebări cu privire la conformitatea dispozițiilor Ordonanței din 27 aprilie 1995 cu articolul 96 alineatul (1) TFUE, cour d'appel de Bruxelles (Curtea de Apel din Bruxelles) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 96 alineatul (1) TFUE trebuie interpretat în sensul că se poate aplica tarifelor și condițiilor impuse de un stat membru operatorilor de servicii de taximetrie atunci când:
- a) cursele taxiurilor în cauză trec numai în mod excepțional frontierele naționale,
 - b) o parte semnificativă a clientelei taxiurilor în cauză este constituită din cetățeni sau din rezidenți ai Uniunii Europene care nu sunt cetățeni sau rezidenți ai statului membru în discuție și
 - c) în împrejurările concrete ale cauzei, de multe ori cursele de taxi în litigiu nu sunt, din punctul de vedere al pasagerului, decât o etapă a unei călătorii mai lungi al cărei punct de sosire sau de plecare se află într-o altă țară a Uniunii decât statul membru în discuție?
- 2) Articolul 96 alineatul (1) TFUE trebuie interpretat în sensul că se poate aplica altor condiții de operare decât condițiile tarifare și condițiile de obținere a autorizației de exercitare a activității de transport în cauză, cum este, în speță, interzicerea punerii la dispoziție de către operatorii de transport în regim de taxi mai degrabă a unor locuri individuale decât a întregului vehicul și interzicerea stabilirii de către acești operatori a destinației unei curse propuse clienților, care conduce la împiedicarea acestor operatori de a grupa clienți cu aceeași destinație?

- 3) Articolul 96 alineatul (1) TFUE trebuie interpretat în sensul că interzice, exceptând cazul în care există o autorizare din partea Comisiei, măsuri de tipul celor avute în vedere în cea de a doua întrebare:
- a) care au ca scop general, printre alte obiective, protecția operatorilor de transport în regim de taxi împotriva concurenței întreprinderilor de închiriere de vehicule cu conducător auto și
 - b) care au drept efect specific, în împrejurările concrete ale cauzei, protecția operatorilor de autocare împotriva concurenței operatorilor de transport în regim de taxi?
- 4) Articolul 96 alineatul (1) TFUE trebuie interpretat în sensul că interzice, exceptând cazul în care există autorizare din partea Comisiei, o măsură care le interzice operatorilor de transport în regim de taxi să racoleze clienți, atunci când această măsură are ca efect, în împrejurările concrete ale cauzei, reducerea capacității lor de a atrage clienții unui serviciu de autocare concurrent?”

Cu privire la întrebările preliminare

- 16 Prin intermediul celei de a doua întrebări formulate, care trebuie analizată în primul rând, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 96 alineatul (1) TFUE trebuie interpretat în sensul că se aplică unei reglementări naționale cum este cea în discuție în litigiul principal, care guvernează condițiile în care trebuie furnizate serviciile de taximetrie.
- 17 Această dispoziție prevede că este interzisă aplicarea impusă de un stat membru, pentru transporturile efectuate în interiorul Uniunii, a unor tarife și condiții care includ orice element de sprijin sau de protecție în beneficiul uneia sau mai multor întreprinderi sau industrii anume, exceptând cazul în care există autorizare din partea Comisiei.
- 18 Potrivit unei jurisprudențe constante, pentru interpretarea unei dispoziții de drept al Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de formularea acesteia, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție (Hotărârea din 16 noiembrie 2016, Hemming și alții, C-316/15, EU:C:2016:879, punctul 27, precum și jurisprudența citată).
- 19 În această privință, din modul de redactare a articolului 96 alineatul (1) TFUE rezultă că obiectul său este de a governa reglementările naționale aplicabile transporturilor efectuate în interiorul Uniunii în ceea ce privește tarifele și condițiile care includ orice element de sprijin sau de protecție în interesul uneia sau mai multor „întreprinderi” sau industrii anume.
- 20 Obiectul acestei dispoziții este de a evita adoptarea de către statele membre a unor măsuri de sprijin sau de protecție de care să beneficieze indirect clienții operatorului în cauză care le aplică respectivele tarife și condiții, iar nu a unor măsuri de sprijin sau de protecție de care să beneficieze direct alți operatori care se află în raporturi concurențiale cu operatorul în cauză.
- 21 Această interpretare este confirmată de articolul 96 alineatul (2) TFUE, în temeiul căruia, pentru a autoriza o măsură interzisă în principiu de articolul 96 alineatul (1) TFUE, Comisia trebuie să țină seama în special de cerințele unei politici economice regionale corespunzătoare, de necesitățile regiunilor subdezvoltate, precum și de problemele regiunilor grav afectate de conjuncturile politice.
- 22 Prin urmare, articolul 96 alineatul (1) TFUE trebuie interpretat în sensul că nu se aplică unei reglementări cum este cea în discuție în litigiul principal.
- 23 Interpretarea contrară, susținută de pârâții din litigiul principal, ar fi de altfel de natură să aducă atingere efectului util al articolului 58 TFUE, care presupune, în conformitate cu articolul 91 TFUE, ca aplicarea principiilor liberei prestări a serviciilor de transport să fie realizată prin punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor (a se vedea Hotărârea din 22 decembrie 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punctul 30), în măsura în care articolul 96

alineatul (1) TFUE ar avea atunci ca efect interzicerea directă a unei părți importante din măsurile care ar putea fi calificate drept restricții privind libera prestare a serviciilor de transport, fără ca o astfel de regulă să fi fost adoptată de legiuitorul Uniunii.

- 24 Având în vedere cele de mai sus, este necesar să se răspundă la a doua întrebare că articolul 96 alineatul (1) TFUE trebuie interpretat în sensul că nu se aplică restricțiilor, cum sunt cele în discuție în litigiul principal, impuse operatorilor de servicii de taximetrie.
- 25 Având în vedere răspunsul dat la a doua întrebare, nu este necesar să se răspundă la celelalte întrebări formulate.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 26 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

Articolul 96 alineatul (1) TFUE trebuie interpretat în sensul că nu se aplică restricțiilor, cum sunt cele în discuție în litigiul principal, impuse operatorilor de servicii de taximetrie.

Semnături