



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
MACIEJ SZPUNAR
prezentate la 4 iulie 2017¹

Cauza C-320/16

Uber France SAS

[cerere de decizie preliminară formulată de tribunal de grande instance de Lille (Franța)]

„Trimitere preliminară – Reglementare tehnică – Noțiune – Obligație de notificare – Sancțiune – Inopozabilitate față de particulari – Sistem de asigurare a legăturii între clienți și conducători auto neprofesioniști – Aplicația UberPop – Directiva 2006/123/CE – Domeniu de aplicare – Excludere ca serviciu în domeniul transportului”

Introducere

1. Prezenta cauză este a doua cauză în care Curtea va examina chestiunile juridice legate de funcționarea platformei de transport local Uber². Întrebarea principală din prima cauză, în cadrul căreia care am prezentat concluziile la 11 mai 2017³, era dacă un serviciu precum cel oferit de Uber trebuie calificat drept serviciu al societății informaționale în sensul dispozițiilor relevante din dreptul Uniunii. Această întrebare se ridică și în prezenta cauză. Totuși, această cauză privește o problemă diferită, și anume dacă anumite dispoziții din dreptul național aplicabile serviciilor precum cel propus de Uber ar fi trebuit notificate ca norme privind serviciile în sensul dispozițiilor din dreptul Uniunii privind notificarea tehnică. Or, după cum vom arăta în continuare, această chestiune este parțial independentă de calificarea activității desfășurate de Uber.

2. Prin urmare, vom dedica prezentele concluzii în principal problemei notificării, făcând trimitere la concluziile noastre menționate anterior în ceea ce privește calificarea activității desfășurate de Uber drept serviciu al societății informaționale.

¹ Limba originală: franceza.

² O a treia cerere de decizie preliminară cu privire la această problematică a fost respinsă ca inadmisibilă prin Ordonanța din 27 octombrie 2016, Uber Belgium (C-526/15, nepublicată, EU:C:2016:830).

³ A se vedea Concluziile pe care le-am prezentat în cauza Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3. Articolul 1 punctele 2, 5 și 11 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 informaționale⁴, astfel cum a fost modificată prin Directiva 98/48/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iulie 1998⁵ (denumită în continuare „Directiva 98/34 modificată”), prevede⁶:

„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.

[...]

5. «norme pentru servicii» – cerințe de natură generală referitoare la inițierea și desfășurarea activităților de prestări de servicii în sensul alineatului (2), în special prevederi referitoare la prestatorul de servicii, la servicii și la beneficiarul serviciilor, exclusiv normele care nu se referă în mod special la serviciile definite la alineatul respectiv.

[...]

În sensul acestei definiții:

- o normă este considerată ca fiind destinată în mod special serviciilor societății informaționale dacă, având în vedere expunerea de motive și partea dispozitivă, aceasta are ca scop și obiect specific, în totalitate sau în unele din dispozițiile sale, reglementarea acestor servicii într-o manieră explicită și direcționată;

⁴ JO 1998, L 204, p. 37, Ediție specială, 13/vol. 23, p. 207.

⁵ JO 1998, L 217, p. 18, Ediție specială, 13/vol. 23, p. 282.

⁶ 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.

- o normă nu este considerată ca fiind destinată în mod special serviciilor societății informaționale în cazul în care aduce atingere numai într-o manieră implicită sau în mod accidental unor asemenea [servicii].

[...]

11. «reglementare tehnică» – specificațiile tehnice sau alte cerințe sau norme cu privire la servicii, inclusiv dispozițiile administrative relevante, a căror respectare este obligatorie, *de iure* sau *de facto*, în cazul comercializării, prestării unui serviciu, stabilirii unui prestator de servicii sau utilizării într-un stat membru sau într-o parte semnificativă a acestuia, precum și actele cu putere de lege sau actele administrative ale statelor membre, cu excepția celor menționate la articolul 10, care interzic fabricarea, importul, comercializarea sau utilizarea unui produs sau care interzic prestarea sau utilizarea unui serviciu sau stabilirea în calitate de prestator de servicii.

[...]”

4. Potrivit articolului 8 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 98/34 modificată:

„În conformitate cu articolul 10, Comisiei îi este comunicat, de îndată, de către statele membre, orice proiect de reglementare tehnică, cu excepția situației în care acesta transpune integral textul unui standard internațional sau european, caz în care este suficientă informația referitoare la standardul în cauză; de asemenea, acestea înaintează Comisiei o expunere a motivelor care fac necesară elaborarea unei astfel de reglementări, în cazul în care acest lucru nu a fost clarificat suficient în proiectul de reglementare tehnică.”

Dreptul francez

5. Articolele L. 3120-1 și următoarele din code des transports (Codul transporturilor) reglementează serviciile de transport rutier de persoane efectuat cu titlu oneros cu vehicule de mai puțin de zece locuri.

6. Articolul L. 3124-13 din acest cod prevede:

„Se pedepsește cu doi ani de închisoare și cu o amendă de 300 000 [de euro] organizarea unui sistem de asigurare a legăturii între clienți și persoane care efectuează activitățile menționate la articolul L. 3120-1, fără a fi întreprinderi de transport rutier care pot efectua serviciile ocazionale menționate în capitolul II din titlul 1 din prezenta carte sau taxiuri, vehicule cu motor cu două sau trei roți sau vehicule de transport cu conducător auto în sensul prezentului titlu.

Persoanelor juridice ținute responsabile din punct de vedere penal pentru infracțiunea prevăzută la acest articol li se aplică, pe lângă amenda prevăzută în conformitate cu modalitățile stabilite la articolul 131-38 din Codul penal, sancțiunile prevăzute la articolul 131-39 punctele 2°-9° din codul respectiv. Interdicția menționată la punctul 2° al aceluiași articol 131-39 privește activitatea în exercitarea căreia a fost săvârșită infracțiunea sau activitatea cu ocazia exercitării căreia a fost săvârșită infracțiunea. Sancțiunile prevăzute la punctele 2°-7° ale respectivului articol se aplică pentru o perioadă maximă de cinci ani.”

Situația de fapt, procedura și întrebările preliminare

7. Uber France este o societate de drept francez, filială a societății de drept neerlandez Uber BV, care, la rândul ei, este o filială a societății Uber Technologies Inc., cu sediul în San Francisco (Statele Unite ale Americii). Uber BV este operatorul unei platforme electronice care dă posibilitatea, cu ajutorul unui smartphone pe care este instalată aplicația Uber, de a comanda un serviciu de transport urban în orașele deservite. Serviciile de transport propuse de platforma Uber se împart în diferite categorii în funcție de calitatea conducătorilor auto și de tipul de vehicul. În cadrul serviciului numit UberPop, transportul de pasageri este asigurat de conducători auto particulari neprofesioniști cu ajutorul propriilor autovehicule⁷.

8. Societatea Uber France este urmărită penal în fața tribunal correctionnel (tribunal de grande instance, huitième chambre) de Lille [Tribunalul Corecțional (Tribunalul de Mare Instanță, Camera a opta) din Lille, Franța], sesizat prin citare directă, prin constituirea ca parte civilă a domnului Nabil Bensalem, pentru diferite fapte, printre care organizarea, începând cu 10 iunie 2014, a unui sistem de asigurare a legăturii între clienți și persoane care efectuează servicii de transport rutier de persoane cu titlu oneros cu vehicule cu mai puțin de zece locuri în condițiile prevăzute la articolul L. 3124-13 din Codul transporturilor.

9. În cadrul acestei proceduri, Uber France a susținut că articolul L. 3124-13 din Codul transporturilor nu i-ar fi opozabil, întrucât acesta constituie o reglementare tehnică (normă cu privire la servicii) care nu a fost notificată, cu încălcarea articolului 8 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 98/34 modificată. De altfel, este cert că această dispoziție nu a fost notificată. Aspectul discutabil este calificarea acesteia drept „reglementare tehnică”.

10. În aceste condiții, tribunal de grande instance de Lille (Tribunalul de Mare Instanță din Lille, Franța) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul L. 3124-13 din Codul transporturilor, rezultat din Legea nr. 2014-1104 din 1 octombrie 2014 privind taxiurile și autovehiculele de transport cu șofer, constituie o reglementare tehnică nouă, neimplicită, referitoare la unul sau la mai multe servicii ale societății informaționale în sensul [Directivei 98/34 modificate], care făcea obligatorie o notificare prealabilă a acestui text către Comisia Europeană în temeiul articolului 8 din această directivă, sau intră sub incidența [Directivei 2006/123⁸], care exclude transporturile la articolul 2 alineatul (2) litera (d)?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima parte a întrebării, nerespectarea obligației de notificare prevăzute la articolul 8 din [Directiva 98/34] determină inopozabilitatea articolului L. 3124-13 din Codul transporturilor față de justițiabili?”

11. Cererea de decizie preliminară a fost primită de Curte la 6 iunie 2016. Au depus observații scrise Uber France, guvernele estonian, francez, neerlandez, polonez și finlandez, precum și Comisia. Părțile în litigiul principal, guvernele estonian, francez și neerlandez, Autoritatea de supraveghere a Asociației Europene a Liberului Schimb (AELS), precum și Comisia au fost reprezentate în cadrul ședinței care a avut loc la 24 aprilie 2017.

⁷ Pentru o descriere mai detaliată a platformei Uber, a se vedea punctele 12-15 din Concluziile pe care le-am prezentat în cauza Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

⁸ Directiva 2006/123/CE a 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).

Analiză

Observații introductive

12. Atunci când a formulat întrebarea preliminară, instanța de trimitere a pornit, în mod evident, de la premisa că prin calificarea unui serviciu ca făcând parte din domeniul transporturilor în sensul Directivei 2006/123 se exclude calificarea acestuia drept serviciu al societății informaționale, fapt care face inaplicabilă obligația de notificare a dispozițiilor referitoare la acesta în temeiul Directivei 98/34 modificată. Cu toate acestea, nu este cert că există o astfel de consecință automată, întrucât Directiva 98/34 modificată nu prevede o excludere în cazul transporturilor similară cu cea prevăzută la articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Directiva 2006/123⁹. În opinia noastră, este suficient să se analizeze dacă dispoziția în cauză din dreptul francez constituie o reglementare tehnică – și, mai exact, o normă cu privire la servicii, întrucât aceasta este singura categorie de reglementări tehnice care intră în discuție – care ar fi trebuit notificată în conformitate cu articolul 8 din Directiva 98/34 modificată, fără a aborda calificarea activității desfășurate de Uber în sensul Directivei 2006/123.

13. Prin urmare, prin intermediul primei sale întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 1 punctul 5 din Directiva 98/34 modificată coroborat cu articolul 1 punctul 2 din aceasta trebuie interpretat în sensul că o dispoziție de drept național care interzice și sancționează organizarea unui sistem de asigurare a legăturii între clienți și persoane care efectuează servicii de transport de pasageri, cu încălcarea normelor aplicabile acestor activități de transport, constituie o normă cu privire la servicii, în sensul acestei dispoziții, care este supusă obligației de notificare în temeiul articolului 8 din directiva menționată. A doua întrebare preliminară se referă la posibilele consecințe asupra procedurii principale ale unei nerespectări a obligației de notificare a unei astfel de dispoziții în cazul în care aceasta ar trebui considerată o reglementare tehnică.

14. Aceste întrebări ridică, desigur, problema dacă un serviciu precum serviciul UberPop propus de Uber poate fi calificat drept serviciu al societății informaționale. Am dedicat acestei problematice Concluziile noastre prezentate în cauza Asociación Profesional Elite Taxi¹⁰, pe care aici ne vom limita să le rezumăm, completându-le cu privire la două aspecte. Cu toate acestea, considerăm că problema dacă dispozițiile în cauză din dreptul francez constituie reglementări tehnice poate fi soluționată indiferent de calificarea serviciului UberPop. Vom explica acest lucru în partea a doua a analizei noastre. În sfârșit, problema posibilelor consecințe ale nerespectării obligației de notificare va constitui subiectul celei de a treia părți.

Cu privire la calificarea serviciului furnizat de Uber

15. În Concluziile noastre prezentate în cauza Asociación Profesional Elite Taxi, am constatat că serviciul UberPop furnizat de Uber este un serviciu unic complex, constituit dintr-o prestație de punere în legătură a pasagerilor cu conducătorii auto prin intermediul unui software pentru smartphone-uri și dintr-o prestație de transport. Am arătat în plus că, în prezența unui astfel de serviciu mixt, componenta sa furnizată prin mijloace electronice poate fi considerată drept un serviciu al societății informaționale, în scopul aplicării definiției unor astfel de servicii prevăzute la articolul 1 punctul 2 din Directiva 98/34 modificată, numai în cazul în care este independentă din punct de vedere economic de componenta care nu este furnizată prin astfel de mijloace sau în cazul în care aceasta constituie prestația principală din cadrul serviciului mixt. Astfel, aplicarea reglementării Uniunii privind serviciile societății informaționale (și anume, atât a Directivei 98/34 modificate, cât și

⁹ Ținând seama de faptul că un serviciu în domeniul transporturilor nu este în mod necesar un serviciu de transport în sens strict (a se vedea Hotărârea din 15 octombrie 2015, Grupo Itevelesa și alții, C-168/14, EU:C:2015:685).

¹⁰ C-434/15, EU:C:2017:364.

a Directivei 2000/31¹¹⁾ în cazul prestațiilor care nu sunt independente și nici principale în raport cu cele care nu intră sub incidența acestei reglementări ar fi în contradicție cu litera dispozițiilor în cauză, ar încălca obiectivul acestora și ar genera incertitudine juridică, în măsura în care aceste alte prestații pot fi reglementate în mod diferit în dreptul național, astfel cum este în special cazul într-un domeniu specific precum transportul¹²⁾.

16. Potrivit informațiilor disponibile privind modul în care funcționează Uber, sub rezerva constatărilor de fapt finale ale instanțelor naționale, în cadrul serviciului UberPop, prestația de punere în legătură, efectuată prin mijloace electronice, nu este independentă de prestația de transport, întrucât este indisolubil legată de aceasta, iar ambele prestații sunt, în fapt, furnizate de societatea Uber. Aceasta, care este în realitate în mod incontestabil furnizorul prestației de punere în legătură, exercită un control preponderent și asupra prestației de transport propriu-zise. De asemenea, am apreciat în continuare că prestația de punere în legătură este secundară în raport cu prestația de transport, care constituie adevăratul motiv economic al serviciului UberPop în ansamblul său¹³⁾. De aici am tras concluzia că un astfel de serviciu nu trebuie să fie considerat drept serviciu al societății informaționale în sensul definiției acestor servicii prevăzute la articolul 1 punctul 2 din Directiva 98/34 modificată¹⁴⁾.

17. În prezenta cauză, ne menținem această opinie și facem trimitere la Concluziile noastre prezentate în cauza Asociación Profesional Elite Taxi pentru mai multe detalii. Ne vom limita să completăm considerațiile prezentate în acele concluzii în ceea ce privește două aspecte.

18. În primul rând, în opinia noastră, ar trebui să se facă distincția între situația în care se află Uber și cea din litigiul care a condus la pronunțarea Hotărârii Vanderborght, în care Curtea a adoptat hotărârea cu câteva zile înainte de prezentarea Concluziilor noastre în cauza Asociación Profesional Elite Taxi. În acea hotărâre, Curtea a statuat că publicitatea pentru serviciile de practică dentară, făcută prin intermediul unui site internet creat de medicul în cauză, se încadrează în noțiunea „serviciu al societății informaționale”¹⁵⁾.

19. Or, deși există în această situație un serviciu destinat utilizatorilor (alții decât practicantul însuși), acesta este un serviciu cu rol de informare. În orice caz, serviciul respectiv nu este destinat, în principal, persoanelor care fac parte deja din clientela medicului în cauză, ci publicului larg, în speranța de a atrage noi clienți. O astfel de informare poate, în egală măsură, să conducă sau să nu conducă (astfel cum probabil se întâmplă, de altfel, în cele mai multe cazuri) la furnizarea ulterioară a prestațiilor stomatologice. Deși această publicitate este, fără îndoială, strâns legată de practica dentară ca atare, aceasta nu are, în schimb, nicio legătură cu tratamentele stomatologice concrete oferite pacienților.

20. Situația este cu totul diferită în cazul serviciului de asigurare a legăturii oferit în cadrul platformei Uber, întrucât acesta se adresează unor persoane care sunt deja clienți Uber și are ca scop realizarea unei prestații concrete de transport. Această punere în legătură este, de altfel, o condiție obligatorie pentru a putea beneficia de prestația de transport în cadrul sistemului Uber.

21. Având în vedere aceste diferențe, considerăm că concluziile desprinse din Hotărârea Vanderborght nu pot fi aplicate în mod direct în scopul analizei problemei referitoare la calificarea unor servicii precum UberPop drept servicii ale societății informaționale.

11 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) (JO 2000, L 178, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 29, p. 257).

12 A se vedea punctele 29-38 din Concluziile pe care le-am prezentat în cauza Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

13 A se vedea punctele 39-64 din Concluziile pe care le-am prezentat în cauza Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

14 A se vedea punctele 65 și 66 din Concluziile pe care le-am prezentat în cauza Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

15 Hotărârea din 4 mai 2017, Vanderborght (C-339/15, EU:C:2017:335, punctul 39).

22. În al doilea rând, dorim să subliniem că situația din cadrul serviciului furnizat de Uber diferă net de cea a relației dintre francizor și francizați din cadrul unui contract de franciză. Este adevărat că francizorul poate exercita de asemenea un control strict asupra activităților desfășurate de francizați, astfel încât clienții să perceapă francizații mai degrabă drept sucursale ale francizorului decât drept societăți independente. Cu toate acestea, rolul francizorului este limitat la a furniza servicii francizaților (licențe pentru mărci, know-how, furnizare de echipamente, consultanță etc.). Acesta nu are nicio legătură cu utilizatorii serviciilor finale, furnizorii acestor servicii finale fiind exclusiv francizații. Serviciile francizorului sunt, prin urmare, independente de serviciile finale, chiar dacă, în acest context, francizorul definește condițiile pentru furnizarea acestora. Uber, dimpotrivă, este direct implicată în furnizarea către utilizatori a serviciului final, astfel încât aceasta trebuie considerată drept furnizorul acestui serviciu, spre deosebire de un francizor.

Cu privire la calificarea dispoziției naționale în cauză drept reglementare tehnică

23. Chiar dacă Curtea ar statua că serviciul UberPop este un serviciu al societății informaționale, acest lucru nu aduce cu nimic atingere calificării dispoziției de drept francez în cauză drept reglementare tehnică. Astfel, nu orice dispoziție care privește, indiferent în ce mod, serviciile societății informaționale intră automat în categoria reglementărilor tehnice.

24. Astfel, Directiva 98/34 modificată distinge, printre diferitele categorii de reglementări tehnice, normele pentru servicii, precizându-se faptul că numai serviciile societății informaționale sunt vizate. Potrivit definiției care figurează la articolul 1 punctul 5 din această directivă, o normă pentru servicii este o cerință de natură generală referitoare la inițierea și desfășurarea activităților de prestări de servicii. Pentru a putea califica drept reglementare tehnică o astfel de cerință, este necesar ca aceasta să aibă ca scop și obiect specific reglementarea acestor servicii într-o manieră explicită și direcționată. În schimb, sunt excluse normele care aduc atingere acestor servicii numai într-o manieră implicită sau în mod accidental.

25. Articolul L. 3124-13 din Codul transporturilor interzice organizarea unui sistem de asigurare a legăturii între clienți și persoane care efectuează activitățile de transport cu încălcarea normelor aplicabile acestor activități de transport. Această interdicție este însoțită de sancțiuni penale.

26. Putem admite că, astfel cum susține în special Uber France în observațiile sale, această interdicție vizează, în principal, sistemele de asigurare a legăturii prin mijloace electronice. Astfel, în prezent, asemenea sisteme sunt viabile din punct de vedere tehnic și economic numai în cazul în care funcționează prin intermediul tehnologiilor informatice și, prin urmare, prin mijloace electronice, în sensul Directivei 98/34 modificate. Deși încă mai există sisteme de asigurare a legăturii prin mijloace de telecomunicații, organizarea acestora necesită mijloace tehnice semnificative (centrale pentru apeluri, terminale în autovehicule), fapt care face puțin probabilă posibilitatea de a organiza un astfel de sistem cu participarea persoanelor care exercită activitatea de transport în afara cadrului legal.

27. Prin urmare, nu suntem convinși de argumentele guvernului francez potrivit cărora dispoziția în cauză nu vizează în mod specific serviciile societății informaționale, întrucât această dispoziție poate afecta alte categorii de intermediari în domeniul transporturilor.

28. Acestea fiind spuse, este necesar să se constate că această dispoziție nu vizează interzicerea sau reglementarea într-o manieră diferită a activității de asigurare a legăturii între clienți cu furnizorii de servicii de transport în general. Finalitatea acestei dispoziții este numai interzicerea și sancționarea activității de intermediere în cadrul exercitării *ilegale* a activității de transport. Activitatea de intermediere în serviciile de transport legale rămâne complet în afara domeniului de aplicare al acestei dispoziții.

29. Suntem de acord, prin urmare, cu punctul de vedere exprimat de guvernul polonez în observațiile sale scrise potrivit căruia această dispoziție se referă la serviciile societății informaționale numai incidental. Astfel, finalitatea acestei dispoziții nu este de a reglementa în mod specific aceste servicii, ci de a asigura eficacitatea reglementării privind serviciile de transport, servicii care nu sunt acoperite de Directiva 98/34 modificată.

30. Pe de altă parte, întrucât dispoziția prevăzută la articolul L. 3124-13 din Codul transporturilor interzice organizarea unui sistem de asigurare a legăturii între clienți și persoanele care efectuează servicii de transport cu încălcarea normelor aplicabile, aceasta trebuie apreciată în contextul său. Astfel, în cazul în care o activitate este ilegală, orice complicitate la exercitarea acestei activități poate de asemenea fi considerată în dreptul național ca fiind ilegală. Aceasta este situația în special atunci când această complicitate este de natura organizării unui sistem și atunci când are loc în scop lucrativ¹⁶. Prin urmare, din punct de vedere normativ, contribuția articolului L. 3124-13 din Codul transporturilor constă, de fapt, în principal, în stabilirea sancțiunilor penale pentru participarea la o activitate a cărei nelegalitate reiese deja din dreptul intern.

31. Dacă orice dispoziție națională care interzice sau sancționează intermedierea în cadrul activităților ilegale ar trebui să fie considerată o reglementare tehnică pentru simplul fapt că această intermediere s-ar face, cel mai probabil, prin mijloace electronice, un număr semnificativ de norme interne ale statelor membre, scrise sau nescrise, ar trebui să fie notificate în acest temei. Acest lucru ar conduce la o extindere nejustificată a cerinței privind notificarea¹⁷, fără a contribui efectiv la atingerea obiectivelor acestei proceduri, care vizează să împiedice adoptarea de către statele membre a unor măsuri incompatibile cu piața internă și să permită agenților economici să beneficieze cât mai mult cu putință de avantajele inerente pieței interne¹⁸. În schimb, o astfel de cerință excesivă privind notificarea, sancționată cu inaplicabilitatea normelor care nu au fost notificate¹⁹, ar permite eludarea legii și ar crea insecuritate juridică, inclusiv în relațiile dintre particulari.

32. Deși articolul L. 3124-13 din Codul transporturilor poate fi perceput, după cum susține Uber France în observațiile sale, ca fiind îndreptat în mod specific împotriva funcționării platformei Uber, acest lucru se datorează faptului că Uber, dezvoltându-și serviciul UberPop, a ales în mod deliberat un model economic incompatibil cu reglementarea națională privind activitatea de transport de pasageri²⁰. Astfel, acest model se bazează pe prestații ale unor conducători auto neprofesioniști, care, prin definiție, nu dețin autorizațiile necesare în dreptul francez pentru a exercita activitatea de transport. Acest lucru nu înseamnă că dispoziția respectivă constituie o normă care reglementează activitățile de intermediere în domeniul transporturilor în general.

33. Din aceste motive, considerăm că articolul L. 3124-13 din Codul transporturilor vizează serviciile de asigurare a legăturii între clienți și persoane care efectuează activitățile de transport numai incidental, în măsura în care această punere în legătură privește exercitarea ilegală a prestațiilor menționate. Prin urmare, dispoziția în cauză trebuie să fie exclusă din domeniul de aplicare al Directivei 98/34 modificate în conformitate cu articolul 1 punctul 5 al cincilea paragraf a doua liniuță din această directivă.

16 Reamintim că numai activitățile prestate în scopul obținerii unei remunerații pot fi considerate drept servicii ale societății informaționale în sensul Directivei 98/34 modificate.

17 O extindere a cerinței de notificare („notification creep”), menționată deja de altfel la punctul 62 din Concluziile prezentate de avocatul general Bobek în cauza M. și S. (C-303/15, EU:C:2016:531).

18 A se vedea Hotărârea din 4 februarie 2016, Ince (C-336/14, EU:C:2016:72, punctul 82).

19 A se vedea mai jos.

20 În această privință, trebuie remarcat că Uber nu se poate prevala de dreptul Uniunii pentru a pune în discuție reglementarea privind prestațiile de transport propriu-zise, întrucât în acest domeniu, în conformitate cu articolul 58 TFUE și cu articolul 90 TFUE, este necesară o acțiune pozitivă a legiuitorului Uniunii.

34. Această excludere nu se datorează faptului că dispoziția în cauză intră în sfera dreptului penal, ci faptului că această dispoziție nu interzice și nu pedepsește o activitate având caracterul unui serviciu al societății informaționale într-o manieră generală, ci numai în măsura în care această activitate constituie un act de complicitate la exercitarea unei alte activități, care este ilegală și care nu intră, de altfel, în domeniul de aplicare al Directivei 98/34 modificate.

Consecințele posibile ale nerespectării obligației de notificare a dispoziției naționale în cauză

35. Prin a doua întrebare preliminară, instanța de trimitere dorește să știe în esență care sunt consecințele pe care trebuie să le deducă în acțiunea principală ca urmare a nerespectării obligației de notificare a articolului L. 3124-13 din Codul transporturilor.

36. Desigur, în cazul în care Curtea dă curs propunerii noastre de răspuns pentru prima întrebare preliminară, considerând că dispoziția în cauză nu constituie o reglementare tehnică în sensul Directivei 98/34 modificată și, prin urmare, nu face obiectul obligației de notificare, această a doua întrebare preliminară nu mai este pertinentă. O vom analiza totuși din motive de exhaustivitate, întrucât răspunsul care se impune oferă o perspectivă completă a subiectului.

37. Jurisprudența Curții cu privire la consecințele nerespectării obligației de notificare a reglementărilor tehnice este consacrată. În principiu, o astfel de nerespectare constituie un viciu de procedură în adoptarea reglementărilor tehnice respective și are drept consecință inaplicabilitatea acestor reglementări tehnice, în sensul că nu pot fi invocate împotriva particularilor²¹. Calificând nerespectarea obligației de notificare drept viciu de procedură, Curtea aplică, prin urmare, aceeași sancțiune prevăzută în cazul incompatibilității materiale a unei norme interne cu o normă a dreptului Uniunii²².

38. Astfel, fiecare particular care dorește să se sustragă aplicării unei reglementări se poate prevala de faptul că aceasta nu a fost notificată, fără a fi necesar să se analizeze dacă această reglementare este contrară, din punct de vedere material, libertăților pieței interne. Această inopozabilitate poate favoriza inclusiv operatorii a căror activitate, care intră sub incidența reglementării în cauză, nu constituie un serviciu al societății informaționale, în special ca urmare a faptului că rolul lor nu se limitează la prestații furnizate prin mijloace electronice²³. Avem în vedere în special situația care ne interesează în prezenta cauză, și anume situația Uber. Astfel cum am arătat în Concluziile noastre prezentate în cauza Asociación Profesional Elite Taxi, activitatea acesteia nu se încadrează în noțiunea de serviciu al societății informaționale²⁴, deși ea poate fi urmărită penal în conformitate cu articolul L. 3124-13 din Codul transporturilor. Totuși, această consecință decurge din calificarea nerespectării obligației de notificare drept viciu de procedură, care invalidează, în cazul fiecărui justițiabil, reglementarea care nu a fost notificată.

39. Prin urmare, este necesar să se răspundă la a doua întrebare preliminară în sensul că, în cazul în care ar trebui să se considere că articolul L. 3124-13 constituie o normă privind serviciile în sensul articolului 1 punctul 5 din Directiva 98/34 modificată, acesta ar fi inopozabil particularilor în măsura în care nu a fost notificat în conformitate cu articolul 8 din această directivă.

21 A se vedea în special Hotărârea din 30 aprilie 1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172, punctul 54), și, în ultimul rând, Hotărârea din 4 februarie 2016, Ince (C-336/14, EU:C:2016:72, punctul 67).

22 A se vedea Hotărârea din 30 aprilie 1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172, punctul 42).

23 A se vedea în special punctele 29-38 din prezentele concluzii.

24 A se vedea punctele 15 și 16 din prezentele concluzii.

40. În sfârșit, în ceea ce privește obligația de notificare în temeiul articolului 15 alineatul (7) din Directiva 2006/123, invocată de Comisie în cadrul ședinței, amintim că, în opinia noastră²⁵, deși activitatea Uber nu este considerată un serviciu al societății informaționale, ca urmare a caracterului său complex, aceasta constituie, fără îndoială, un serviciu în domeniul transporturilor, fapt care o exclude din domeniul de aplicare al acestei directive.

Concluzie

41. Având în vedere toate considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de tribunal de grande instance de Lille (Tribunalul de Mare Instanță din Lille, Franța) după cum urmează:

„Articolul 1 punctul 5 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, coroborat cu punctul 2 al acestui articol trebuie interpretat în sensul că o dispoziție de drept național care interzice și sancționează organizarea unui sistem de asigurare a legăturii între clienți și persoane care efectuează servicii de transport de pasageri cu încălcarea normelor aplicabile acestor activități de transport nu constituie o normă cu privire la servicii care face obiectul obligației de notificare în temeiul articolului 8 din această directivă.”

²⁵ A se vedea punctele 67-70 din Concluziile pe care le-am prezentat în cauza Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).