



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene

COMUNICAT DE PRESĂ nr. 50/17

Luxemburg, 11 mai 2017

Concluziile avocatului general în cauza C-434/15
Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, SL

Potrivit avocatului general Szpunar, platforma electronică Uber, deși constituie un concept inovator, ține totodată de domeniul transportului, astfel încât Uber poate fi obligată să dețină licențele și permisele obligatorii potrivit dreptului național

Uber nu beneficiază astfel de principiul liberei prestări a serviciilor pe care dreptul Uniunii îl garantează serviciilor societății informaționale

Uber este o platformă electronică ce dă posibilitatea, cu ajutorul unui smartphone prevăzut cu aplicația corespunzătoare, de a comanda un serviciu de transport urban în orașele deservite. Aplicația recunoaște localizarea utilizatorului și identifică conducătorii auto disponibili care se află 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: conducătorii auto pot fi evaluați de pasageri și invers. Calificative medii situate sub un anumit prag pot conduce la înlăturarea din cadrul platformei. În serviciul denumit UberPop, transportul de pasageri este asigurat de conducători auto particulari neprofesioniști cu ajutorul propriilor autovehicule.

În anul 2014, Asociación Profesional Elite Taxi (denumită în continuare „Elite Taxi”), o organizație profesională care regrupează conducătorii de taxi din orașul spaniol Barcelona, a introdus o acțiune la Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (Tribunalul Comercial nr. 3 din Barcelona, Spania) solicitând în special sancționarea Uber Systems Spain SL (denumită în continuare „Uber Spain”), societate care face parte dintr-un grup care gestionează platforma menționată, pentru concurență neloială față de șoferii de la Elite Taxi. În special, Elite Taxi consideră că Uber Spain nu are dreptul să furnizeze serviciul UberPop în orașul Barcelona. Astfel, nici Uber Spain, nici proprietarii și nici conducătorii auto în cauză nu dețin licențele și permisele prevăzute de Regulamentul privind serviciile de taxi adoptat de orașul Barcelona.

Considerând că soluționarea litigiului necesită interpretarea mai multor dispoziții ale dreptului Uniunii, Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona a decis să adreseze Curții mai multe întrebări cu privire la calificarea activității desfășurate de Uber din perspectiva dreptului Uniunii, precum și la consecințele care trebuie deduse din această calificare.

În concluziile sale de astăzi, avocatul general Maciej Szpunar subliniază mai întâi că trebuie să se stabilească, în esență, dacă prestațiile oferite de platforma Uber beneficiază de principiul liberei prestări a serviciilor ca „servicii ale societății informaționale”¹ sau dacă acestea țin de domeniul

¹ 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 (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) – înlocuită prin 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 2000/31/CE 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).

transporturilor² reglementat de dreptul statelor membre. În primul caz, licențele și permisele prevăzute de Regulamentul orașului Barcelona în ceea ce privește modul în care funcționează Uber ar putea fi incompatibile cu principiul liberei prestări a serviciilor, în timp ce, în al doilea caz, statele membre ar putea fi, în principiu, libere să reglementeze activitatea acestei societăți.

Avocatul general apreciază că, deși revine instanței naționale atribuția să stabilească și să evalueze situația de fapt, serviciul în cauză este un **serviciu mixt**, o parte a acestui serviciu fiind realizată prin mijloace electronice, iar cealaltă, conform definiției, nefiind realizată astfel.

Or, un serviciu mixt poate intra sub incidența conceptului „serviciu al societății informaționale” atunci când 1) prestația care nu este furnizată prin mijloace electronice este independentă din punct de vedere economic de serviciul care este furnizat prin acest mijloc (această situație se regăsește în special în cazul platformelor de cumpărare de bilete de avion sau de rezervare la hotel) sau 2) prestatorul asigură furnizarea integrală a serviciului (altfel spus, atât partea serviciului furnizată prin mijloace electronice, cât și pe cea furnizată prin mijloace neelectronice) sau exercită o influență decisivă asupra condițiilor în care este efectuată prestația acestuia din urmă, astfel încât cele două servicii formează un tot indisolubil, cu condiția ca elementul principal (sau chiar ansamblul elementelor esențiale ale tranzacției) să fie realizat prin mijloace electronice (de exemplu, în cazul vânzării de bunuri online).

Potrivit avocatului general, niciuna dintre aceste două condiții nu este îndeplinită de serviciul oferit de Uber. În această privință, avocatul general observă că acei conducători auto care activează în cadrul platformei Uber nu desfășoară o activitate proprie care ar putea exista independent de această platformă. Dimpotrivă, această activitate nu poate exista decât prin intermediul platformei, în lipsa căreia nu ar avea niciun sens. Avocatul general remarcă de asemenea că Uber controlează factorii importanți din punct de vedere economic ai serviciului de transport urban oferit în cadrul acestei platforme. Astfel, Uber i) impune conducătorilor auto condiții prealabile pentru accesul la activitate și pentru continuarea acesteia; ii) recompensează financiar conducătorii auto care efectuează un număr semnificativ de călătorii și le indică locurile și perioadele în care își pot asigura un număr de curse semnificativ și/sau tarife avantajoase (ceea ce permite astfel societății Uber să își adapteze oferta la fluctuația cererii fără a exercita o constrângere formală asupra conducătorilor auto); iii) exercită un control, chiar dacă este indirect, asupra calității muncii conducătorilor auto, care poate conduce chiar la eliminarea conducătorilor auto din platformă, și iv) determină, în fond, prețul serviciului.

Toate aceste caracteristici exclud faptul ca Uber să poată să fie considerată un simplu intermediar între conducătorii auto și pasageri. În plus, în cadrul serviciului mixt oferit de platforma Uber, serviciul de transport (așadar serviciul care nu este furnizat prin mijloace electronice) este, fără îndoială, principala prestație care îi conferă sensul economic.

Avocatul general conchide că prestația de punere în legătură a pasagerului cu conducătorul auto, furnizată prin mijloace electronice, nu este nici autonomă (a se vedea punctul 1 de mai sus), nici principală (a se vedea punctul 2 de mai sus) în raport cu prestația de transport. **Pentru acest motiv, serviciul oferit de Uber nu poate fi calificat drept „serviciu al societății informaționale”**. Este vorba mai curând despre organizarea și administrarea unui sistem complet de transport urban la cerere.

Pe de altă parte, Uber nu oferă un serviciu de utilizare în comun a autovehiculelor, având în vedere că destinația este aleasă de pasageri, iar conducătorii auto sunt remunerați în limita unei sume care depășește în mare măsură simpla rambursare a cheltuielilor efectuate.

Ținând seama de faptul că prestația de transport constituie, din punct de vedere economic, elementul principal, în condițiile în care serviciul de punere în legătură al pasagerilor cu conducătorii auto prin intermediul aplicației pentru smartphone-uri este un element secundar,

² Directiva 2006/123/CE 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). Această directivă, în raport cu care directivele menționate la nota de subsol precedentă reprezintă specificări, exclude din domeniul său de aplicare serviciile din domeniul transportului, inclusiv transportul urban și serviciile de taxi.

avocatul general propune Curții să răspundă că **serviciul oferit de platforma Uber trebuie să fie calificat drept „serviciu în domeniul transportului”**.

Din această interpretare decurge că activitatea desfășurată de Uber **nu este guvernată de principiul liberei prestări a serviciilor în** cadru „serviciilor societății informaționale” și că este supusă, așadar, condițiilor de admitere a transportatorilor nerezidenți pentru a efectua transporturi naționale în statele membre³ (în speță, deținerea licențelor și a permiselor prevăzute de Regulamentul orașului Barcelona).

MENȚIUNE: Concluziile avocatului general nu sunt obligatorii pentru Curtea de Justiție. Misiunea avocaților generali este de a propune Curții, în deplină independență, o soluție juridică în cauza care le este atribuită. Judecătorii Curții urmează să delibereze în această cauză. Hotărârea va fi pronunțată la o dată ulterioară.

MENȚIUNE: Trimiterea preliminară permite instanțelor din statele membre ca, în cadrul unui litigiu cu care sunt sesizate, să adreseze Curții întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii sau la validitatea unui act al Uniunii. Curtea nu soluționează litigiul național. Este de competența instanței naționale să soluționeze cauza conform deciziei Curții. Această decizie este obligatorie, în egală măsură, pentru celelalte instanțe naționale care sunt sesizate cu o problemă similară.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

[Textul integral](#) al concluziilor se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 3708

Imagini de la prezentarea concluziilor sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106

³ Articolul 91 TFUE.