



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, 16 septembre 2016
sj.a(2016)5909766 HTL.hg

Documents de procédure juridictionnelle

A MONSIEUR LE PRESIDENT ET AUX MEMBRES DE LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE

OBSERVATIONS ECRITES

déposées, conformément à l'article 23, deuxième alinéa, du protocole sur le statut de la Cour de justice de l'Union européenne, par

la COMMISSION EUROPÉENNE, représentée par M^{me} Hélène Tserepa-Lacombe, conseiller juridique, Mme Joanna Hottiaux, M. Folkert Wilman et M. Gonzalo Braga Da Cruz, Membres de son Service Juridique, en qualité d'agents, ayant élu domicile bâtiment BECH, 5 rue A. Weicker, 2721 Luxembourg, et consentant à la signification de tous les actes de procédure via e-Curia,

dans l'affaire C-320/16 Uber France

(Jurisdiction de renvoi: Tribunal de Grande Instance de Lille, France)

ayant pour objet présentée par le Tribunal de Grande Instance de Lille (8^e Chambre Correctionnelle) en vertu de l'article 267 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne en vue d'obtenir dans l'affaire pendante devant cette juridiction d'une décision préjudicielle sur l'interprétation de la directive 98/34CE du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques ainsi que de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur.

LA COMMISSION EUROPÉENNE A L'HONNEUR DE PRÉSENTER LES OBSERVATIONS CI-APRÈS DANS L'AFFAIRE SUSMENTIONNÉE.

1. FAITS ET PROCEDURE AU PRINCIPAL

1. Dans le cadre d'une procédure publique et civile devant le Tribunal de grande Instance de Lille (8^e chambre correctionnelle), les réquisitions du ministère public à l'encontre de la société SAS UBER France étaient les suivantes:
 - Complicité d'exercice illégal de la profession de taxi;
 - Pratique commerciale trompeuse par personne morale;
 - Organisation illégale d'un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent au transfert routier des personnes à titre onéreux avec des véhicules de moins de 8 places.
2. Monsieur BENSALÉM Nabil (chauffeur de taxi) s'est constitué partie civile.
3. Le Tribunal statuant publiquement, en date du 17 mars 2016 en premier ressort et contradictoirement à l'égard de la SAS UBER France et Monsieur BENSALÉM a jugé, en substance, ce qui suit:
4. Sur l'action civile, le Tribunal a condamné la société SAS UBER à payer à ce dernier [REDACTED] euros en réparation du préjudice subi et [REDACTED] euros au titre des sommes exposées par lui et non comprises dans les dépens en vertu de l'article 475 du code de procédure pénale.
5. Sur l'action publique, la prévenue SAS UBER a été relaxée pour les faits de "complicité d'exercice illégal de la profession de taxi", vu les articles 121-6 et 121-7 du code pénal; la prévenue a par ailleurs été reconnue coupable de "pratique commerciale trompeuse par personne morale" et a été condamnée au paiement d'une amende de [REDACTED] euros.
6. Le Tribunal a de plus sursis à statuer sur le point concernant l'organisation illégale d'un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent au transport routier de personnes à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places" pour des faits commis entre le 1^{er} octobre et le 8 décembre 2014 à Lille.

7. Sur ce point, lors de la procédure au principal, M. Bensalem avait fait grief à la Société SAS UBER, d'avoir, par le biais de l'application électronique "Uber Pop", permis la mise en relation de conducteurs de véhicules, non titulaires de l'autorisation spéciale de taxi, avec des candidats de transports, et ce, en méconnaissance des dispositions de l'article L.3124-13 du code des transports.
8. La société UBER soutient en outre que les dispositions de l'article L.3124-13 constituent des "règles techniques" qui concernent directement "un service de la société de l'information" au sens de la Directive 98/34CE du Parlement de du Conseil du 22 juin 1998 et ne lui sont pas opposables. La raison en est que les dispositions en cause auraient dû être communiquées à la Commission, conformément à l'article 8 de ladite directive, au même titre que la loi qui les contenait¹ et ceci avant que ladite loi ne soit définitivement adoptée. Cette procédure n'ayant pas été mise en œuvre, l'article L.3124-13 issu de la loi considérée ne lui serait donc pas opposable.
9. Avant toute décision au fond sur ce point, le Tribunal de Grande Instance de Lille a posé les questions préjudicielles suivantes:

Les questions préjudicielles

« L'article L.3124-13 du code des transports, issu de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, est-il constitutif d'une règle technique nouvelle, non implicite, relative à un ou plusieurs services de la société de l'information au sens de la directive 98/34/CE du 22 juin 1998, qui rendait obligatoire une notification préalable de ce texte à la Commission européenne en application de l'article 8 de cette directive; ou ressort-il de la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services, laquelle exclut en son article 2 d) les transports? »

En cas de réponse positive à la première branche de la question, la méconnaissance de l'obligation de notification prévue à l'article 8 de la directive entraîne-t-elle l'inopposabilité de l'article L. 3124-13 du code des transports aux justiciables? »

¹ Lo n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, cf. infra, cadre juridique.

2. CADRE JURIDIQUE

2.1. Le droit de l'Union

Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans les domaines des normes et réglementations techniques².

10. Article premier, point 2:

2) *«service»: tout service de la société de l'information, c'est-à-dire tout service presté normalement contre rémunération, à distance par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services.*

Aux fins de la présente définition, on entend par:

— *les termes «à distance»: un service fourni sans que les parties soient simultanément présentes,*

— *«par voie électronique»: un service envoyé à l'origine et reçu à destination au moyen d'équipements électroniques de traitement (y compris la compression numérique) et de stockage de données, et qui est entièrement transmis, acheminé et reçu par fils, par radio, par moyens optiques ou par d'autres moyens électromagnétiques,*

— *«à la demande individuelle d'un destinataire de services»: un service fourni par transmission de données sur demande individuelle*

(..)

11. Article premier, point 5:

5) *«règle relative aux services»: une exigence de nature générale relative à l'accès aux activités de services visées au point 2 et à leur exercice, notamment les dispositions relatives au prestataire de services, aux services et au destinataire de services, à l'exclusion des règles qui ne visent pas spécifiquement les services définis au même point.*

(..)

Aux fins de la présente définition:

² JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Cette directive a été modifiée par la directive 98/48/CE Journal officiel n° L 217 du 05/08/1998 p. 0018 – 0026. Cette directive est aujourd'hui remplacée par la Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, OJ L 241, 17.9.2015, p. 1, qui ne trouvait pas application avant la date d'adoption de la Loi N° 2014-1104 de 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

- *une règle est considérée comme visant spécifiquement les services de la société de l'information lorsque, au regard de sa motivation et du texte de son dispositif, elle a pour finalité et pour objet spécifiques, dans sa totalité ou dans certaines dispositions ponctuelles, de réglementer de manière explicite et ciblée ces services,*
- *une règle n'est pas considérée comme visant spécifiquement les services de la société de l'information si elle ne concerne ces services que d'une manière implicite ou incidente.*

12. Article premier point 11:

«règle technique»: une spécification technique ou autre exigence ou une règle relative aux services, y compris les dispositions administratives qui s'y appliquent, dont l'observation est obligatoire de jure ou de facto, pour la commercialisation, la prestation de services, l'établissement d'un opérateur de services ou l'utilisation dans un État membre ou dans une partie importante de cet État, de même que, sous réserve de celles visées à l'article 10, les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres interdisant la fabrication, l'importation, la commercialisation ou l'utilisation d'un produit ou interdisant de fournir ou d'utiliser un service ou de s'établir comme prestataire de service.

..)

13. Article 8 de la directive:

1. Sous réserve de l'article 10, les États membres communiquent immédiatement à la Commission tout projet de règle technique, sauf s'il s'agit d'une simple transposition intégrale d'une norme internationale ou européenne, auquel cas une simple information quant à la norme concernée suffit. Ils adressent également à la Commission une notification concernant les raisons pour lesquelles l'établissement d'une telle règle technique est nécessaire, à moins que ces raisons ne ressortent déjà du projet.

Le cas échéant, et à moins qu'il n'ait été transmis en liaison avec une communication antérieure, les États membres communiquent en même temps le texte des dispositions législatives et réglementaires de base principalement et directement concernées, si la connaissance de ce texte est nécessaire pour l'appréciation de la portée du projet de règle technique.

Les États membres procèdent à une nouvelle communication dans les conditions énoncées ci-dessus s'ils apportent au projet de règle technique, d'une manière significative, des changements qui auront pour effet de modifier le champ d'application, d'en raccourcir le calendrier d'application initialement prévu, d'ajouter des spécifications ou des exigences ou de rendre celles-ci plus strictes.

(..)

La Commission porte aussitôt le projet de règle technique et tous les documents qui lui ont été communiqués à la connaissance des autres États membres. Elle peut aussi soumettre le projet pour avis au comité visé à l'article 5 et, le cas échéant, au comité

(..)

Directive 2006/123/CE du Parlement de du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services du marché intérieur³

14. Article 2 paragraphe 2 point d):

2. La présente directive ne s'applique pas aux activités suivantes:

(..)

d) les services dans le domaine des transports, y compris les services portuaires, qui entrent dans le champ d'application du titre V du Traité;

(..)»

15. Article 3 paragraphe 1:

«1. Si les dispositions de la présente directive sont en conflit avec une disposition d'un autre acte communautaire régissant des aspects spécifiques de l'accès à une activité de services ou à son exercice dans des secteurs spécifiques ou pour des professions spécifiques, la disposition de l'autre acte communautaire prévaut et s'applique à ces secteurs ou professions spécifiques.

(..)»

16. Article 15 paragraphe 7:

"7. Les États membres notifient à la Commission toute nouvelle disposition législative, réglementaire ou administrative qui prévoit des exigences visées au paragraphe 6 ainsi que les raisons qui se rapportent à ces exigences. La Commission communique lesdites dispositions aux autres États membres. La notification n'empêche pas les États membres d'adopter les dispositions en question.

³ Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, JO n° L 376, 27.12.2006, p. 36–68. 6 Voir également le considérant 21 («Les services de transport, y compris les transports urbains, les taxis et les ambulances, ainsi que les services portuaires, devraient être exclus du champ d'application de la présente directive»).

Dans un délai de trois mois à compter de la réception de la notification, la Commission examine la compatibilité de ces nouvelles dispositions avec le droit communautaire et, le cas échéant, adopte une décision pour demander à l'État membre concerné de s'abstenir de les adopter, ou de les supprimer.

La notification d'un projet de loi nationale conformément à la directive 98/34/CE vaut respect de l'obligation de notification prévue par la présente directive."

2.2. Le droit national

Article L. 3120-1 du code des transports (inséré par l'article 10 de la loi n°2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur⁴):

"Le présent titre est applicable aux prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre Ier de la présente partie et du transport privé routier de personnes mentionnées au titre III."

Article L 3124-13 du code des transports français (inséré par l'article 12 de la loi n°2014-1104 susindiquée):

"Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120-1 sans être ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre Ier du présent livre, ni des taxis, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre."

(..)"

3. SUR LA QUESTION PREJUDICIELLE

3.1. Sur l'application de la directive 98/34/CE (transparence) et de la directive 2006/123 (services)

17. Par sa question, et dans le but d'obtenir une réponse sur l'applicabilité de la procédure de notification de la directive 98/34/CE, la juridiction de renvoi cherche à

⁴ JORF n°0228 du 2 octobre 2014 p.15938

ELI: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2014/10/1/INTX1414821L/jo/texte>
Alias: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2014/10/1/2014-1104/jo/texte>

déterminer si les dispositions de l'article L. 3124-13 du code des transports doivent être regardées comme instituant une règle dans le domaine du transport et donc être exclues de l'obligation de notification de l'article 15 paragraphe 7 de la directive 2006/123/CE ou alternativement comme régissant un service de la société de l'information auquel cas s'appliquerait l'obligation de notification de la directive 98/34/CE .

18. Par ailleurs, la formulation de la première question préjudicielle semble laisser entendre que la juridiction de renvoi considère que si les services visés à l'article L3124-13 entrent dans le champ d'application de la directive 2006/123/CE cela signifierait que la procédure de notification de la directive 98/34/CE ne serait pas applicable.
19. Cette hypothèse ne devrait pas être retenue. L'obligation de notification de la directive 98/34/CE n'est pas exclue par l'application de la directive 2006/123/CE ni, en particulier, par l'obligation de notification de son article 15, paragraphe 7. Tout au contraire, cet article prévoit que la notification d'un projet de loi nationale conformément à la directive 98/34/CE vaut respect de l'obligation de notification prévue par la directive 2006/123/CE reconnaissant ainsi implicitement l'autonomie de la procédure de notification de la directive 98/ 34/CE.

a) Sur l'application de la directive transparence

20. Conformément à l'article 8 paragraphe 1 de la directive, les États membres ont l'obligation de communiquer immédiatement à la Commission tout projet de "règle technique". Par ailleurs, la définition de la règle «règle technique» selon le point 11 de l'article premier de la directive inclut dans cette définition les règles relatives aux services.
21. À cet égard, les seules conditions entraînant l'obligation de notifier les règles relatives aux services conformément à la directive 98/34/CE sont contenues dans l'article 1 point 5 de cette dernière.
22. En effet, conformément à l'article premier point 5 de la directive 98/34/CE, constitue une règle relative aux services, une exigence générale relative à l'accès aux activités de service de la société de l'information.

23. En outre, ce même paragraphe 5 dispose qu' "une règle est considérée comme visant spécifiquement les services de la société de l'information lorsque, au regard de sa motivation et du texte de son dispositif, elle a pour finalité et pour objet spécifiques, dans sa totalité ou dans certaines dispositions ponctuelles, de réglementer de manière explicite et ciblée ces services" et "qu'une règle n'est pas considérée comme visant spécifiquement les services de la société de l'information si elle ne concerne ces services que d'une manière implicite ou incidente".
24. L'article 1, paragraphe 2 point a) de la directive définit, par ailleurs, le service de la société de l'information comme "tout service presté normalement contre rémunération, à distance, par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services".
25. Ainsi, la première question qui se pose au regard de la réponse à la première question préjudicielle est donc de savoir si les activités d'UBER, telles que décrites dans l'ordonnance de renvoi, correspondent à la définition de "services de la société de l'information" conformément à la définition ci-dessus.
26. Selon la Commission, la réponse à cette question est affirmative: les services visés entrent dans le champ d'application de l'article 1, paragraphe 2 point a) de la directive 98/34/CE et doivent être considérés ainsi comme des services de la société de l'information. Plusieurs séries de considérations nous conduisent à cette conclusion:
27. Tout d'abord, les services en cause sont prestés normalement contre rémunération: la juridiction de renvoi affirme que la Société SAS UBER dans le cadre du service "Uber Pop" fournit des services dans un but lucratif. Elle fixe les tarifs, encaisse le prix de la course avant rétrocession du conducteur et après déduction de sa propre rémunération et édite les factures (voir jugement de renvoi, page 5, cinquième paragraphe). En tout état de cause, il ressort de la jurisprudence de la Cour et de la directive sur le commerce électronique que la définition des services de la société de l'information s'étend à des services *qui ne sont pas rémunérés par ceux qui les reçoivent, tels que les services qui fournissent des informations en ligne ou des communications commerciales,* dans la mesure où ils représentent une activité économique (voir l'arrêt C-291/13 *Sotiris Papasavvas*, paragraphe 28).

28. Ensuite, les services en cause sont prestés à distance et par voie électronique: UBER, en tant que prestataire de services intermédiaire, n'est pas présent en même temps que les clients à l'endroit même où ils utilisent ces services. De plus, le service d'intermédiaire UBER est envoyé et reçu entièrement au moyen d'équipements électroniques de traitement et de stockage de données (serveurs, smartphones, ordinateurs personnels).
29. Enfin, les services en question sont transmis à la demande individuelle d'un destinataire des services: les utilisateurs d'UBER doivent envoyer une demande depuis leur terminal pour obtenir les informations souhaitées sur la géolocalisation, l'identité, les caractéristiques du véhicule et du conducteur, le coût estimé du prix du trajet etc.
30. La juridiction de renvoi cherche à déterminer si les dispositions de l'article L.3124-13 du code des transports devraient être regardées alternativement comme instituant une règle dans le domaine des transports, ce qui, selon elle, signifierait que la procédure de notification de la directive 98/34 CE ne serait pas applicable.
31. Il est à signaler que contrairement à la Directive 123/2006/CE la directive 98/34/CE n'exclue pas les services dans le domaine de transport de son champ d'application. Il s'ensuit donc que les services d'intermédiaire électronique d'UBER sont régis par la directive 98/34CE indépendamment du fait de savoir ce service permet également la prestation consécutive d'un service connexe, celui de transport urbain qui ne peut pas être qualifié de service de la société de l'information.
32. Si l'on suit la logique de l'arrêt Ker-Optika⁵, il importe de distinguer entre deux services liés l'un à l'autre et fournis de manière consécutive, mais dont la nature est différente. Dans cet arrêt la Cour avait distingué, d'une part, l'activité de vente de lentilles de contact et, d'autre part, la livraison desdites lentilles au client final. Selon la Cour, les deux services ne doivent pas être soumis aux mêmes règles en ce qui concerne leur qualification en tant que service de la société de l'information. La Cour a jugé que le service de vente en ligne de lentilles de contact sur internet constitue un service de la société de l'information, alors que les règles nationales relatives à la livraison de lentilles de contact doivent être appréciées à la lumière des règles relatives à la circulation des marchandises.

⁵ C-108/09 Ker-Optika; ECLI:EU:C:2010:725.

33. De manière similaire, l'activité d'intermédiaire entre le propriétaire d'un véhicule et la personne qui a besoin d'effectuer un déplacement qui met à la disposition de ces deux personnes une application informatique qui permet d'accéder en temps réel à des informations sur la géolocalisation et qui permet à ces deux personnes d'entre en contact est analysée comme un "service de la société de l'information". L'arrêt Ker-Optika précité indique qu'une activité qui constitue un service de la société de l'information ne cesse pas de l'être, lorsqu'elle est liée même très étroitement à une autre activité consécutive.
34. La deuxième question qui se pose au regard de la réponse à la première question préjudicielle est de savoir si la règle nationale est qualifiée comme une exigence générale relative à l'accès aux activités de service de la société de l'information.
35. Selon l'avis de la Commission la réponse est affirmative pour les raisons suivantes:
36. L'article L 3124-13 du code des transports (tel que crée par l'article 12 de la loi n°2104-1104) prévoit l'interdiction, dont la violation est soumise à sanction, d'organiser un système de mise en relation de clients avec des prestataires de services de transport non-autorisées au sens de la loi. Aux termes de cet article:
- "Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120-1 sans être ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre Ier du présent livre, ni des taxis, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre."*
37. Il est évident que cette règle est de nature générale car elle est appliquée sur tout le territoire national et pour tous les faits qui s'y produisent. Par ailleurs, l'interdiction contenue dans cet article vise un service de mise en relation de clients avec des prestataires de services de transport non autorisées au sens de la loi. Cette interdiction a aussi pour effet d'empêcher les utilisateurs de recevoir les données en temps réel de la disponibilité des véhicules autres que les taxis et de les empêcher de choisir ou de réserver en ligne ces mêmes véhicules. Ces mesures empêchent aussi la prestation d'un service offert par voie électronique (information en ligne, offre et réservation) fourni à distance et à la demande individuelle d'un destinataire.
38. Il est également important de souligner qu'il ressort des travaux préparatoires au de la loi n° 2014-1104 précitée que l'interdiction de héler un véhicule, à moins qu'il ne

s'agisse de taxis licenciés, constitue un nouveau *"dispositif anti-maraude renforcé et ambitieux"* qui vise *"l'ensemble des transporteurs (...), y compris quand ces derniers procèdent par voie de communications électroniques. (...)"*.

39. Par ailleurs, l'objectif de cette loi été expliqué à la Commission par les messages transmis lors de la notification, en conformité à la directive 98/34/CE, de deux actes d'exécution de la loi n° 2014-1104, sous références 2015/444/F et 2015/447/F:

"Les dispositions du texte notifié prévoient les normes techniques permettant la mise en œuvre du registre de disponibilité des taxis national (recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et à la géolocalisation des taxis) et l'interdiction de la maraude électronique prévu par la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur" (Notification 2015/444/F).

"La mise en œuvre du registre de disponibilité des taxis vise à moderniser la profession de chauffeur de taxi et valoriser le monopole de la maraude, étendu à la maraude électronique, afin d'améliorer la rencontre de l'offre et de la demande de taxi" (Notification 2015/447/F).

40. La troisième question qui se pose au regard de la réponse à la première question préjudicielle est de savoir si la règle en question a pour finalité et pour objet spécifique de réglementer de manière explicite et ciblée ces services. La réponse est affirmative pour les raisons suivantes:
41. L'interdiction établie à l'article L. 3124-13 du code des transports vise des composantes spécifiques de la maraude électronique, c'est-à-dire la possibilité pour les chauffeurs en quête de clients de circuler sur la voie publique, sans réservation préalable, et d'indiquer par voie électronique leur position afin de permettre aux clients de les "héler" en ligne.
42. La Commission a interrogé les autorités françaises au sujet de l'absence de notification de la Loi n° 2014-1104 dans le cadre de l'EU-Pilot n° 7564/15/MOVE. Bien que l'article L. 3124-13 ne mentionne pas expressément que les services qu'ils interdisent sont fournis par voie électronique, les autorités françaises ont clairement précisé dans le cadre du dialogue EU-Pilot n° 7564/15/MOVE que la loi n° 2014-1104 vise à instaurer le principe de l'interdiction de la "maraude électronique"⁶. Il ressort de l'objectif de l'article L 3124-13 tel que présenté dans l'exposé de motifs de la Loi n° 2014-1104 et lors des notifications 2015/444/F et 2015/447/F que cet

⁶ La "maraude" consiste à circuler et stationner sur la voie publique en attente de clientèle.

article vise spécifiquement des services de la société de l'information et ne s'y réfère point de façon implicite ou incidente. Comme indiqué précédemment, l'exposé de motifs mentionne explicitement les services fournis par UBER via l'application électronique Uber POP.

43. Il s'en suit que les mesures françaises constituent un règle d'application générale relative à l'accès aux activités de service de la société de l'information, prennent en considération les procédures techniques typiques de mise à disposition d'informations sur la géolocalisation des véhicules et d'intermédiation des services de transport et doivent donc être considérées comme "*visant spécifiquement les services de la société de l'information*" au sens de l'article 1, paragraphe 5, de la directive 98/34/CE.

b) Sur la question de l'application de la directive services

44. Comme il a été expliqué ci-dessus, la question de savoir si les services visés à l'article L3124-13 du code des transports relèvent du champ d'application de la directive 2006/123/CE n'est pas pertinente pour répondre à la question sur l'obligation de notification au titre de la directive transparence. Cela étant et dans le but d'être complet, il convient de se référer succinctement à la question de l'applicabilité de la directive services, afin de lever toute interrogation concernant cet aspect.
45. Il y a lieu d'abord de rappeler qu'au sens de l'article 2, point d) de la directive services, les services dans le domaine des transports, y compris les services portuaires, qui relèvent du titre V du Traité sont exclus du champ d'application de ladite directive.
46. Les services mentionnés à l'article L. 3124-13, tant qu'ils ne sont pas considérés comme des services de transport -ce qui devrait faire l'objet d'une évaluation au cas par cas- relèvent en principe du champ d'application de la directive services.
47. Toutefois la directive services a un caractère général. Son article 3 paragraphe 1 prévoit une règle de *lex specialis*: En cas de conflit entre ses dispositions et une disposition d'un autre acte du droit de l'Union régissant des aspects spécifiques de l'accès à une activité de services ou à son exercice dans des secteurs spécifiques ou pour des professions spécifiques, la disposition de l'autre acte du droit de l'Union

prévaut sur la directive services et s'applique à ses secteurs spécifiques ou professions spécifiques.

48. Ce serait le cas en l'occurrence. S'agissant des services mentionnés à l'article L. 3124-13, les activités UBER, pour autant qu'elles soient qualifiées de services de la société de l'information, sont soumises aux dispositions de la directive sur le commerce électronique 2000/31/CE⁷ qui s'applique en tant que *lex specialis* et en tout état de cause aux dispositions de la directive 98/34/CE. La directive services ne s'appliquerait que de façon résiduelle aux services d'«intermédiation», par des moyens numériques ou par tout autre moyen autre qu'électronique (par exemple par téléphone, fax, etc.), ce qui n'est pas le cas des services visés en l'occurrence.

3.2. Sur les conséquences de la méconnaissance de l'obligation de notification prévue à la directive 98/33/CE

49. Par la seconde question préjudicielle, la juridiction de renvoi s'enquiert sur les conséquences de l'omission de notification de la mesure préalablement à son adoption.
50. Dans l'affaire *CIA Security*⁸, la Cour a estimé qu'il incombe aux juges nationaux de refuser d'appliquer une règle technique nationale qui n'a pas été notifiée conformément à la directive 98/34/CE:

Les articles 8 et 9 de la Directive 98/34CE doivent être interprétés en ce sens que les particuliers peuvent s'en prévaloir devant le juge national qui doit s'abstenir d'appliquer une réglementation technique nationale qui n'a pas été notifiée conformément à la directive 98/34CE.

51. La logique inhérente à cette jurisprudence a été expliquée par la Cour de justice elle-même, comme suit: la directive 98/34/CE vise, par un contrôle préventif, à protéger la libre circulation des marchandises, qui est un des fondements de la Communauté, et que ce contrôle est efficace dans la mesure où tous les projets de règles techniques qui en relevant doivent être notifiés et où l'adoption et la mise en vigueur de ces règles - sauf celles pour lesquelles l'urgence des mesures justifie une exception - doivent être suspendues pendant les périodes déterminées par la directive⁹. La Cour

⁷ Directive 2000/31/CE du Parlement et du Conseil du 8 juin 2000 relative aux certains aspects juridiques des services de la société de l'information, JO L 178 du 7.7.2000, p. 1-16.

⁸ Cas C-194/94, p. 40 et 48; ECLI:EU:C:1996:172.

⁹ *Lidl Italia*, C-303/04, p. 22; ECLI:EU:2005:528; C-231/11 *Fortuna*, p. 26; ECLI:EU:C:2012:495.

de Justice considère par ailleurs que la méconnaissance de l'obligation de notification prévue à l'article 8, paragraphe 1 de la directive 98/34/CE constitue un vice de procédure dans l'adoption des règles techniques concernées et entraîne l'inapplicabilité de ces règles techniques, de telle sorte qu'elles ne peuvent être opposées aux particuliers¹⁰.

4. CONCLUSION

52. Au vu de ce qui précède, nous proposons de répondre aux questions préjudicielles comme suit:

1. L'article 8 paragraphe 1 de la directive 98/34/CE doit être interprété dans le sens qu'il oblige un Etat membre de notifier une règle technique telle que l'article L. 3124-13 du code des transports.
2. La méconnaissance de l'obligation de notification prévue à l'article 8 paragraphe 1 de la directive 98/34/CE entraîne l'inapplicabilité des règles techniques non-notifiées, de telle sorte qu'elles ne peuvent être opposées aux particuliers. Les particuliers peuvent s'en prévaloir devant le juge national, auquel il incombe de refuser d'appliquer une règle technique nationale qui n'a pas été notifiée conformément à la directive 98/34/CE.

Goncalo Braga da Cruz

Joanna Hottiaux

Hélène Tserepa-Lacombe

Folkert Wilman

Agents de la Commission

¹⁰ (voir, *inter alia*, les arrêts Ince, C-336/14, paragraphe 67, ECLI:EU:2015:72 et Ivansson and Others, C-307/13, paragraphe 48; ECLI:EU:2015:72).