

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ  
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA  
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÉ UNIE  
DEN EUROPÆISKE UNIONS DOMSTOL  
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN UNION  
EUROOPA LIIDU KOHUS  
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ  
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN UNION  
COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE  
CÚIRT BHREITHIÚNAIS AN AONTAIS EORPAIGH  
SUD EUROPSKE UNIE  
CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA



EIROPAS SAVIENĪBAS TIESA  
EUROPOS SĄJUNGOS TEISINGUMO TEISMAS  
AZ EURÓPAI UNIÓ BÍRÓSÁGA  
IL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA TAL-UNJONI EWROPEA  
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE UNIE  
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA  
CURTEA DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE  
SÚDNY DVOR EURÓPSKEJ ÚNIE  
SODIŠČE EVROPSKE UNIJE  
EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUIN  
EUROPEISKA UNIONENS DOMSTOL

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL  
M. MACIEJ SZPUNAR  
présentées le 4 juillet 2017 <sup>1</sup>

**Affaire C-320/16**

**Uber France SAS**

[demande de décision préjudicielle formée par le tribunal de grande instance de  
Lille (France)]

« Renvoi préjudiciel – Règle technique – Notion – Obligation de notification –  
Sanction – Inopposabilité aux particuliers – Système de mise en relation de clients  
avec des conducteurs non professionnels – Application UberPop – Directive  
2006/123/CE – Champ d'application – Exclusion en tant que service dans le  
domaine des transports »

<sup>1</sup> Langue originale : le français.

## Introduction

1. La présente affaire est la seconde dans laquelle la Cour se penchera sur les questions juridiques liées au fonctionnement de la plateforme de transport local Uber<sup>2</sup>. Au cœur de la première affaire, dans laquelle j'ai présenté mes conclusions le 11 mai 2017<sup>3</sup>, se trouvait la question de savoir si un service tel que celui fourni par Uber doit être qualifié de service de la société de l'information au sens des dispositions pertinentes du droit de l'Union. Cette question se retrouve également dans la présente affaire. Celle-ci concerne cependant un problème différent, celui de savoir si certaines dispositions du droit national applicables aux services tels que celui proposé par Uber auraient dû être notifiées en tant que règles relatives aux services au sens des dispositions du droit de l'Union sur la notification technique. Or, comme je l'exposerai ci-dessous, cette question est partiellement indépendante de la qualification de l'activité d'Uber.

2. Je consacrerai donc les présentes conclusions principalement au problème de la notification, en renvoyant à mes conclusions ci-dessus mentionnées en ce qui concerne la qualification de l'activité d'Uber en tant que service de la société de l'information.

## Cadre juridique

### *Le droit de l'Union*

3. L'article 1<sup>er</sup>, points 2, 5 et 11, de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information<sup>4</sup>, telle que modifiée par la directive 98/48/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juillet 1998<sup>5</sup> (ci-après la « directive 98/34 modifiée »), dispose<sup>6</sup> :

« Au sens de la présente directive, on entend par :

<sup>2</sup> Une troisième demande de décision préjudicielle concernant cette problématique a été rejetée comme irrecevable par ordonnance du 27 octobre 2016, [Uber Belgium](#) (C-526/15, non publiée, EU:C:2016:830).

<sup>3</sup> Voir les conclusions que j'ai présentées dans l'affaire [Asociación Profesional Elite Taxi](#) (C-434/15, EU:C:2017:364).

<sup>4</sup> JO 1998, L 204, p. 37.

<sup>5</sup> JO 1998, L 217, p. 18.

<sup>6</sup> Conformément à l'article 11 de 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 (JO 2015, L 241, p. 1), la directive 98/34 a été abrogée le 7 octobre 2015. Elle reste cependant d'application, *ratione temporis*, aux faits au principal.

[...]

- 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.

Une liste indicative des services non visés par cette définition figure à l’annexe V.

[...]

- 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 :

- 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 régler 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.

[...]

- 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 services.

[...] »

4. En vertu de l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 98/34 modifiée :

« 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 droit français*

5. Les articles L. 3120-1 et suivants du code des transports réglementent les services de transport routier de personnes effectués à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places.

6. L'article L. 3124-13 du même code dispose :

« Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 [euros] 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 I<sup>er</sup> 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.

Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. Les peines prévues aux 2° à 7° dudit article ne peuvent être prononcées que pour une durée maximale de cinq ans. »

## Les faits, la procédure et les questions préjudicielles

7. Uber France est une société de droit français, filiale de la société de droit néerlandais Uber BV, elle-même filiale de la société Uber Technologies Inc., ayant son siège à San Francisco (États-Unis d'Amérique). Uber BV est l'opérateur d'une plateforme électronique permettant, à l'aide d'un smartphone muni de l'application Uber, de commander un service de transport urbain dans les villes desservies. Les services de transport proposés par la plateforme Uber se déclinent en différentes catégories en fonction de la qualité des chauffeurs et du type de véhicule. Dans le cadre du service nommé UberPop, ce sont des chauffeurs particuliers non professionnels qui assurent le transport des passagers au moyen de leurs propres véhicules <sup>7</sup>.

8. La société Uber France est poursuivie devant le tribunal correctionnel (tribunal de grande instance, huitième chambre) de Lille (France), saisi par citation directe avec constitution de partie civile de M. Nabil Bensalem, pour différents faits, dont l'organisation, depuis le 10 juin 2014, 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 dans les conditions énoncées à l'article L. 3124-13 du code des transports.

9. Dans le cadre de cette procédure, Uber France a fait valoir que l'article L. 3124-13 du code des transports ne lui serait pas opposable, car il constitue une règle technique (règle relative aux services) qui n'a pas été notifiée, en violation de l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 98/34 modifiée. Il est d'ailleurs constant que cette disposition n'a pas été notifiée. Le point discutable est sa qualification de « règle technique ».

10. Dans ces conditions, le tribunal de grande instance de Lille a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) L'article L. 3124-13 du code des transports, issu de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> 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 modifiée], 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 <sup>8</sup>], laquelle exclut en son article 2, sous d), les transports ?

2) 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

<sup>7</sup> Pour une description plus détaillée de la plateforme Uber, voir points 12 à 15 des conclusions que j'ai présentées dans l'affaire *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).

<sup>8</sup> Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, relative aux services dans le marché intérieur (JO 2006, L 376, p. 36).

98/34] entraîne-t-elle l'inopposabilité de l'article L. 3124-13 du code des transports aux justiciables ? »

11. La demande de décision préjudicielle est parvenue à la Cour le 6 juin 2016. Des observations écrites ont été déposées par Uber France, les gouvernements estonien, français, néerlandais, polonais et finlandais, ainsi que par la Commission. Les parties au principal, les gouvernements estonien, français et néerlandais, l'Autorité de surveillance de l'Association européenne de libre-échange (AELE) ainsi que la Commission étaient représentés lors de l'audience qui s'est tenue le 24 avril 2017.

## Analyse

### *Remarques liminaires*

12. En formulant les questions préjudicielles, la juridiction de renvoi est visiblement partie de la prémisse selon laquelle la qualification d'un service comme relevant du domaine des transports au sens de la directive 2006/123 exclut sa qualification comme service de la société de l'information, ce qui rend inapplicable l'obligation de notification des dispositions le concernant au titre de la directive 98/34 modifiée. Il n'est cependant pas certain qu'une telle conséquence automatique existe, la directive 98/34 modifiée ne comportant pas d'exclusion pour les transports analogue à celle prévue à l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123<sup>9</sup>. À mon avis, il suffit, sans aborder la qualification de l'activité d'Uber au regard de la directive 2006/123, d'analyser la question de savoir si la disposition en cause du droit français constitue une règle technique – et plus précisément une règle relative aux services, car c'est la seule catégorie de règles techniques qui entre en jeu – qui aurait dû être notifiée conformément à l'article 8 de la directive 98/34 modifiée.

13. Par sa première question préjudicielle, la juridiction de renvoi cherche donc à savoir, en substance, si l'article 1<sup>er</sup>, point 5, de la directive 98/34 modifiée, lu en combinaison avec l'article 1<sup>er</sup>, point 2, de cette directive, doit être interprété en ce sens qu'une disposition du droit national qui interdit et pénalise le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités de transport de passagers en violation des règles applicables à ces activités de transport constitue une règle relative aux services au sens de cette disposition, soumise à l'obligation de notification au titre de l'article 8 de ladite directive. La seconde question préjudicielle concerne les conséquences éventuelles pour la procédure au principal du défaut de notification d'une telle disposition si elle devait être considérée comme constituant une règle technique.

<sup>9</sup> Tout en sachant qu'un service *dans le domaine des transports* n'est pas nécessairement un service *de transport* au sens strict (voir arrêt du 15 octobre 2015, *Grupo Itevelesa e.a.*, C-168/14, EU:C:2015:68).

14. Ces questions soulèvent bien entendu le problème de savoir si un service tel que le service UberPop proposé par Uber peut être qualifié de service de la société de l'information. J'ai consacré à cette problématique mes conclusions dans l'affaire [Asociación Profesional Elite Taxi](#)<sup>10</sup>, que je me limiterai ici à résumer, en les complétant sur deux points. Cependant, je pense que la question de savoir si les dispositions en cause du droit français constituent des règles techniques pourrait être résolue indépendamment de la qualification du service UberPop. Je l'expliquerai dans la deuxième partie de mon analyse. Enfin, le problème des conséquences éventuelles du défaut de notification constituera le sujet de la troisième partie.

### *Sur la qualification du service d'Uber*

15. Dans mes conclusions dans l'affaire [Asociación Profesional Elite Taxi](#), j'ai constaté que le service UberPop fourni par Uber était un service unique complexe, composé d'une prestation de mise en relation des passagers avec les chauffeurs à l'aide d'un logiciel pour smartphones et d'une prestation de transport. J'ai de plus relevé que, en présence d'un tel service mixte, sa composante fournie par voie électronique ne peut être considérée comme un service de la société de l'information, pour les besoins de l'application de la définition de tels services contenue à l'article 1<sup>er</sup>, point 2, de la directive 98/34 modifiée, qu'à condition qu'elle soit indépendante économiquement de la composante qui n'est pas fournie par cette voie ou bien qu'elle constitue la prestation principale du service mixte. En effet, l'application de la réglementation de l'Union concernant les services de la société de l'information (c'est-à-dire aussi bien de la directive 98/34 modifiée que de la directive 2000/31<sup>11</sup>) à des prestations qui ne sont ni indépendantes ni principales par rapport à celles qui ne relèvent pas de cette réglementation serait contraire à la lettre des dispositions en question, manquerait à leur objectif et engendrerait une insécurité juridique, dans la mesure où ces autres prestations peuvent être réglementées de manière différente en droit national, ce qui est le cas spécialement dans un domaine spécifique comme le transport<sup>12</sup>.

16. Selon les informations disponibles sur le mode de fonctionnement d'Uber, sous réserve des constatations de fait finales des juridictions nationales, dans le cadre du service UberPop, la prestation de mise en relation, effectuée par voie électronique, n'est pas indépendante de la prestation de transport, car elle y est indissociablement liée et les deux prestations sont en fait fournies par la société Uber. Celle-ci, incontestablement prestataire de la mise en relation, exerce en effet

<sup>10</sup> C-434/15, EU:C:2017:364.

<sup>11</sup> Directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil, du 8 juin 2000, relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (« directive sur le commerce électronique ») (JO 2000, L 178, p. 1).

<sup>12</sup> Voir points 29 à 38 des conclusions que j'ai présentées dans l'affaire [Asociación Profesional Elite Taxi](#) (C-434/15, EU:C:2017:364).

un contrôle prépondérant également sur la prestation de transport proprement dite. Ensuite, j'ai également considéré que la prestation de mise en relation était secondaire par rapport à la prestation de transport qui constitue la véritable raison d'être économique du service UberPop dans son ensemble<sup>13</sup>. J'en ai conclu qu'un tel service ne doit pas être considéré comme un service de la société de l'information au sens de la définition de tels services contenue à l'article 1<sup>er</sup>, point 2, de la directive 98/34 modifiée<sup>14</sup>.

17. Je maintiens cette opinion dans le cadre de la présente affaire et je renvoie à mes conclusions dans l'affaire [Asociación Profesional Elite Taxi](#) pour de plus amples détails. Je me limiterai à compléter sur deux points les considérations figurant dans ces conclusions.

18. Premièrement, la situation d'Uber doit être à mon avis distinguée de celle du litige ayant donné lieu à l'arrêt [Vanderborght](#), dans laquelle la Cour a rendu son arrêt quelques jours avant la présentation de mes conclusions dans l'affaire [Asociación Profesional Elite Taxi](#). Dans cet arrêt, la Cour a jugé que la publicité pour une pratique dentaire faite à l'aide d'un site Internet créé par le praticien en cause relève de la notion de « service de la société de l'information »<sup>15</sup>.

19. Or, s'il existe, dans cette situation, un service destiné aux utilisateurs (autres que ledit praticien lui-même), c'est un service à vocation d'information. Il est destiné, en tout cas principalement, non pas aux personnes qui font déjà partie de la clientèle du praticien concerné, mais au public en général, dans l'espoir de faire venir de nouveaux clients. Une telle information peut aussi bien aboutir que ne pas aboutir (c'est d'ailleurs probablement ce qu'il se passe dans la plupart des cas) à la fourniture subséquente de prestations dentaires. Si cette publicité est sans aucun doute étroitement liée à la pratique dentaire en tant que telle, elle n'a en revanche aucun lien avec des soins dentaires concrets procurés à des patients particuliers.

20. Il en va tout autrement dans le cas du service de mise en relation dans le cadre de la plateforme Uber, qui s'adresse à des personnes qui sont déjà clientes d'Uber et qui a pour objectif la réalisation d'une prestation concrète de transport. Cette mise en relation est d'ailleurs le passage obligé pour pouvoir profiter de la prestation de transport dans le cadre du système d'Uber.

21. Au vu de ces différences, je ne pense pas que les enseignements tirés de l'arrêt [Vanderborght](#) peuvent être directement appliqués pour les besoins de

<sup>13</sup> Voir points 39 à 64 des conclusions que j'ai présentées dans l'affaire [Asociación Profesional Elite Taxi](#) (C-434/15, EU:C:2017:364).

<sup>14</sup> Voir points 65 et 66 des conclusions que j'ai présentées dans l'affaire [Asociación Profesional Elite Taxi](#) (C-434/15, EU:C:2017:364).

<sup>15</sup> Arrêt du 4 mai 2017, [Vanderborght](#) (C-339/15, EU:C:2017:335, point 39).



l'analyse de la question de la qualification des services tels qu'UberPop comme services de la société de l'information.

22. Deuxièmement, je voudrais souligner que la situation dans le cadre du service presté par Uber est nettement différente de celle de la relation d'un franchiseur avec ses franchisés dans le cadre d'un contrat de franchise. Il est vrai que le franchiseur peut également exercer un contrôle étroit sur l'activité des franchisés, au point que les clients percevront les franchisés plutôt comme des succursales du franchiseur que comme des entreprises indépendantes. Cependant, le rôle du franchiseur se limite à fournir des services (licences de marques, savoir-faire, fourniture d'équipements, conseil, etc.) aux franchisés. Il n'a aucune relation avec les utilisateurs des services finaux, les prestataires de ces services finaux étant uniquement les franchisés. Les services du franchiseur sont donc indépendants des services finaux, même si, dans ce cadre, le franchiseur définit les conditions de la fourniture de ces derniers. Uber, en revanche, est directement impliquée dans la fourniture aux utilisateurs du service final, de sorte qu'elle doit être considérée comme le prestataire de ce service, contrairement à un franchiseur.

### *Sur la qualification de la disposition nationale en cause comme règle technique*

23. Même si la Cour devait juger que le service UberPop est un service de la société de l'information, cela ne préjuge en rien la qualification de la disposition du droit français en cause comme règle technique. En effet, toute disposition qui concerne de quelque manière que ce soit les services de la société de l'information n'entre pas automatiquement dans la catégorie des règles techniques.

24. La directive 98/34 modifiée distingue en effet, parmi les différentes catégories de règles techniques, celles relatives aux services, étant précisé que seuls les services de la société de l'information sont concernés. Selon la définition figurant à l'article 1<sup>er</sup>, point 5, de cette directive, une règle relative aux services est une exigence de nature générale relative à l'accès aux activités de services et à leur exercice. Pour pouvoir être qualifiée de règle technique, il faut encore qu'une telle exigence ait pour finalité et pour objet spécifiques de réglementer de manière explicite et ciblée ces services. Sont en revanche exclues les règles qui ne concernent ces services que d'une manière implicite ou incidente.

25. L'article L. 3124-13 du code des transports interdit d'organiser des systèmes de mise en relation des clients avec des personnes qui exercent l'activité de transport en violation des règles applicables à ces activités de transport. Cette interdiction est assortie de sanctions pénales.

26. Je peux très bien admettre que, comme le soutient notamment Uber France dans ses observations, cette interdiction vise principalement les systèmes de mise en relation par voie électronique. En effet, actuellement, de tels systèmes ne sont techniquement et économiquement viables que s'ils fonctionnent à l'aide des technologies informatiques, et par conséquent par voie électronique au sens de la directive 98/34 modifiée. Si des systèmes de mise en relation par voie de

télécommunication existent toujours, leur organisation nécessite des moyens techniques importants (centres d'appel, terminaux dans les véhicules), ce qui rend peu probable la possibilité d'organiser un tel système avec la participation des personnes exerçant l'activité de transport en dehors du cadre légal.

27. Je ne suis donc pas persuadé par les arguments du gouvernement français, selon lesquels la disposition en cause ne vise pas spécifiquement les services de la société de l'information, car cette disposition peut concerner d'autres catégories d'intermédiaires dans le domaine des transports.

28. Cela étant, force est de constater que cette disposition ne vise pas à interdire ou à réglementer d'une autre manière l'activité de mise en relation des clients avec des prestataires des services de transport en général. La finalité de cette disposition est uniquement d'interdire et de réprimer l'activité d'intermédiaire dans l'exercice *illégal* de l'activité de transport. L'activité d'intermédiaire dans les services de transport légaux reste complètement en dehors du champ d'application de cette disposition.

29. Je partage donc le point de vue du gouvernement polonais exprimé dans ses observations écrites, selon lequel cette disposition ne concerne les services de la société de l'information que de manière incidente. En effet, la finalité de cette disposition est non pas de réglementer spécifiquement ces services, mais d'assurer l'effectivité de la réglementation concernant les services de transport, services qui ne sont pas couverts par la directive 98/34 modifiée.

30. D'ailleurs, la disposition de l'article L. 3124-13 du code des transports, dans la mesure où elle interdit l'organisation d'un système de mise en relation des clients avec les personnes exerçant les services de transport en violation des règles applicables, doit être appréciée dans son contexte. En effet, si une activité est illégale, toute complicité dans l'exercice de cette activité peut également être considérée en droit national comme illégale. Il en est ainsi surtout quand cette complicité revêt le caractère d'organisation d'un système et quand elle est accomplie dans un but lucratif<sup>16</sup>. L'apport normatif de l'article L. 3124-13 du code des transports réside donc, en réalité, principalement dans l'établissement de sanctions pénales pour la participation à une activité dont l'illégalité découle déjà de la législation nationale.

31. Si toute disposition nationale interdisant ou sanctionnant l'intermédiation dans des activités illégales devait être considérée comme une règle technique du seul fait que cette intermédiation se ferait, le plus probablement, par voie électronique, un grand nombre de règles internes des États membres, écrites et non écrites, devrait être notifié à ce titre. Cela conduirait à une expansion indue de

<sup>16</sup> Je rappelle que seules les prestations contre rémunération peuvent être considérées comme services de la société de l'information au sens de la directive 98/34 modifiée.

l'obligation de notification <sup>17</sup>, sans réellement contribuer à la réalisation des objectifs de cette procédure, qui vise à prévenir l'adoption par les États membres de mesures incompatibles avec le marché intérieur et de permettre une meilleure exploitation des avantages inhérents au marché intérieur par les opérateurs économiques <sup>18</sup>. Au lieu de cela, une telle obligation de notification excessive, sanctionnée par l'inapplicabilité des règles non notifiées <sup>19</sup>, permettrait de contourner la loi et engendrerait une insécurité juridique, y compris dans les relations entre particuliers.

32. Si l'article L. 3124-13 du code des transports peut être perçu, ainsi que le soutient Uber France dans ses observations, comme étant dirigé spécifiquement contre le fonctionnement de la plateforme Uber, c'est en raison du fait qu'Uber, en développant son service UberPop, a délibérément choisi un modèle économique inconciliable avec la réglementation nationale de l'activité de transport des passagers <sup>20</sup>. En effet, ce modèle est fondé sur des prestations de chauffeurs non professionnels qui, par définition, ne disposent pas des autorisations nécessaires en droit français pour exercer l'activité de transport. Cela ne fait pas pour autant de ladite disposition une règle régissant les activités d'intermédiaire dans le domaine des transports en général.

33. Pour ces raisons, je pense que l'article L. 3124-13 du code des transports ne concerne les services de mise en relation des clients avec des personnes effectuant les prestations de transport que de manière incidente, dans la mesure où cette mise en relation concerne l'exercice illégal desdites prestations. La disposition en cause doit donc être exclue du champ d'application de la directive 98/34 modifiée, conformément à l'article 1<sup>er</sup>, point 5, cinquième alinéa, second tiret, de cette directive.

34. Cette exclusion est due non pas au fait que la disposition en cause relève du domaine pénal, mais au fait que cette disposition n'interdit et ne réprime pas une activité ayant le caractère d'un service de la société de l'information de manière générale, mais uniquement dans la mesure où cette activité constitue un acte de complicité dans l'exercice d'une autre activité, celle-ci étant illégale et se trouvant par ailleurs en dehors du champ d'application de la directive 98/34 modifiée.

<sup>17</sup> Une expansion de l'obligation de notification (« notification creep ») d'ailleurs déjà évoquée au point 62 des conclusions que l'avocat général Bobek a présentées dans l'affaire *M. et S.* (C-303/15, EU:C:2016:531).

<sup>18</sup> Voir arrêt du 4 février 2016, *Ince* (C-336/14, EU:C:2016:72, point 82).

<sup>19</sup> Voir ci-dessous.

<sup>20</sup> Il convient de noter, à cet égard, qu'Uber ne saurait se prévaloir du droit de l'Union afin de remettre en cause la réglementation concernant les prestations de transport proprement dites, car, dans ce domaine, conformément aux articles 58 et 90 TFUE, une action positive du législateur de l'Union est nécessaire.

***Sur les conséquences éventuelles du défaut de notification de la disposition nationale en cause***

35. Par sa seconde question préjudicielle, la juridiction de renvoi demande, en substance, quelles conséquences elle doit tirer, dans la procédure au principal, du défaut de notification de l'article L. 3124-13 du code des transports.

36. Bien entendu, si la Cour suit ma proposition de réponse à la première question préjudicielle, en jugeant que la disposition en cause ne constitue pas une règle technique au sens de la directive 98/34 modifiée et ne relève donc pas de l'obligation de notification, cette seconde question préjudicielle ne sera plus pertinente. Je l'analyserai cependant, par souci d'exhaustivité, car la réponse qui s'impose permet d'avoir une vision complète du sujet.

37. La jurisprudence de la Cour concernant les conséquences du défaut de notification de règles techniques est bien établie. En principe, un tel défaut 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 particuliers<sup>21</sup>. Tout en qualifiant le défaut de notification de vice de procédure, la Cour lui applique donc la même sanction que celle prévue en cas d'incompatibilité matérielle d'une norme interne avec une norme du droit de l'Union<sup>22</sup>.

38. Ainsi, chaque particulier voulant échapper à l'application d'une règle peut se prévaloir du fait qu'elle n'a pas été notifiée, sans qu'il soit nécessaire de déterminer si cette règle est matériellement contraire aux libertés du marché intérieur. Cette inopposabilité est susceptible de bénéficier même aux opérateurs dont l'activité, tout en relevant de la règle en question, ne constitue pas un service de la société de l'information, en particulier du fait que leur rôle ne se limite pas à des prestations fournies par voie électronique<sup>23</sup>. Je pense notamment au cas qui nous intéresse dans la présente affaire, celui d'Uber. Comme je l'ai développé dans mes conclusions dans l'affaire [Asociación Profesional Elite Taxi](#), son activité ne relève pas de la notion de service de la société de l'information<sup>24</sup>, bien qu'il puisse être poursuivi au titre de l'article L. 3124-13 du code des transports. Néanmoins, cette conséquence est propre au caractère de vice de procédure du défaut de notification, qui invalide, à l'égard de chaque justiciable, la règle non notifiée.

<sup>21</sup> Voir, notamment, arrêts du 30 avril 1996, [CIA Security International](#) (C-194/94, EU:C:1996:172, point 54), et, en dernier lieu, du 4 février 2016, [Ince](#) (C-336/14, EU:C:2016:72, point 67).

<sup>22</sup> Voir arrêt du 30 avril 1996, [CIA Security International](#) (C-194/94, EU:C:1996:172, point 42).

<sup>23</sup> Voir, en particulier, points 29 à 38 des présentes conclusions.

<sup>24</sup> Voir points 15 et 16 des présentes conclusions.

39. Il conviendrait donc de répondre à la seconde question préjudicielle que, si l'article L. 3124-13 devait être considéré comme constituant une règle relative aux services au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 5, de la directive 98/34 modifiée, il serait inopposable aux particuliers, dans la mesure où il n'a pas été notifié conformément à l'article 8 de cette directive.

40. Finalement, en ce qui concerne l'obligation de notification en vertu de l'article 15, paragraphe 7, de la directive 2006/123, soulevée par la Commission lors de l'audience, je rappelle que, selon moi <sup>25</sup>, si l'activité d'Uber n'est pas considérée comme un service de la société de l'information du fait de son caractère complexe, elle relève sans aucun doute du domaine des transports, ce qui l'exclut du champ d'application de cette directive.

### **Conclusion**

41. Au vu de l'ensemble des considérations qui précèdent, je propose de répondre comme suit aux questions préjudicielles posées par le tribunal de grande instance de Lille (France) :

L'article 1<sup>er</sup>, point 5, de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, telle que modifiée par la directive 98/48/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juillet 1998, lu en combinaison avec le point 2 de cet article, doit être interprété en ce sens qu'une disposition du droit national qui interdit et pénalise le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités de transport de passagers en violation des règles applicables à ces activités de transport ne constitue pas une règle relative aux services soumise à l'obligation de notification au titre de l'article 8 de cette directive.

<sup>25</sup> Voir points 67 à 70 des conclusions que j'ai présentées dans l'affaire [Asociación Profesional Elite Taxi](#) (C-434/15, EU:C:2017:364).