Tribunal de Justicia de la Unión Europea

TJUE (Gran Sala) Caso Asociación Profesional Élite Taxi contra Uber Systems Spain, S.L.. Sentencia de 20 diciembre 2017

TJCE\2017\217

LIBRE PRESTACIÓN DE SERVICIOS: Ámbito de aplicación (art. 56 TFUE y Directiva 2006/123/CE, de servicios en el mercado interior): exclusión (Art. 58 TFUE): prestación de servicio de intermediación que permite, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, conectar a cambio de una remuneración a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean realizar desplazamientos urbanos.
TRANSPORTES: ámbito de aplicación: inclusión: prestación de servicio de intermediación que permite, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, conectar a cambio de una remuneración a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean realizar desplazamientos urbanos: ausencia de normativa UE que lo regule: cada Estado miembro es competente para regular el servicio de transporte urbano no colectivo y los servicios indisociablemente vinculados a ellos, como el servicio de intermediación controvertido, estableciendo la necesidad de una autorización administrativa previa o una licencia para su ejercicio.

ECLI:ECLI:EU:C:2017:981
Jurisdicción: Comunitario
Cuestión prejudicial /
Ponente: José Luís da Cruz Vilaça

ECLI:EU:C:2017:981

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 20 de diciembre de 2017 (*)

* Lengua de procedimiento: español.

«Procedimiento prejudicial — Artículo 56 TFUE (RCL 2009, 2300) — Artículo 58

TFUE, apartado 1 — Servicios en el ámbito de los transportes — Directiva 2006/123/CE (LCEur 2006, 3520) — Servicios en el mercado interior — Directiva 2000/31/CE (LCEur 2000, 1838) — Directiva 98/34/CE (LCEur 1998, 2316) — Servicios de la sociedad de la información — Servicio de intermediación que permite, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, conectar a cambio de una remuneración a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean realizar desplazamientos urbanos — Exigencia de una autorización»

En el asunto C-434/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona, mediante auto de 16 de julio de 2015 (PROV 2016, 157314) , recibido en el Tribunal de Justicia el 7 de agosto de 2015, en el procedimiento entre

Asociación Profesional Élite Taxi

y

Uber Systems Spain, S.L. ,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente, el Sr. A. Tizzano, Vicepresidente, la Sra. R. Silva de Lapuerta y los Sres. M. Ilešič, J.L. da Cruz Vilaça, J. Malenovský y E. Levits, Presidentes de Sala, y los Sres. E. Juhász, A. Borg Barthet, D. Šváby (Ponente), C. Lycourgos, M. Vilaras y E. Regan, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 29 de noviembre de 2016;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de la Asociación Profesional Élite Taxi, por la Sra. M. Balagué Farré y el Sr. D. Salmerón Porras, abogados, y por el Sr. J.A. López-Jurado González, procurador;

- en nombre de Uber Systems Spain, S.L., por los Sres. B. Le Bret y D. Calciu, avocats, y por los Sres. R. Allendesalazar Corcho y J.J. Montero Pascual y las Sras. C. Fernández Vicién e I. Moreno-Tapia Rivas, abogados;

- en nombre del Gobierno español, por los Sres. M.A. Sampol Pucurull y A. Rubio González, en calidad de agentes;

- en nombre del Gobierno estonio, por la Sra. N. Grünberg, en calidad de agente;

- en nombre de Irlanda, por las Sras. E. Creedon y L. Williams y por el Sr. A. Joyce, en calidad de agentes, asistidos por la Sra. A. Carroll, Barrister;

- en nombre del Gobierno helénico, por la Sra. M. Michelogiannaki, en calidad de agente;

- en nombre del Gobierno francés, por los Sres. D. Colas, G. de Bergues y R. Coesme, en calidad de agentes;

- en nombre del Gobierno neerlandés, por las Sras. H. Stergiou y M. Bulterman, en calidad de agentes;

- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;

- en nombre del Gobierno finlandés, por el Sr. S. Hartikainen, en calidad de agente;

- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. É. Gippini Fournier y F. Wilman y por las Sras. J. Hottiaux y H. Tserepa-Lacombe, en calidad de agentes;

- en nombre del Órgano de Vigilancia de la AELC, por los Sres. C. Zatschler y Ø. Bø y por la Sra. C. Perrin, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 11 de mayo de 2017;

dicta la siguiente

Sentencia

1

La petición de decisión prejudicial versa sobre la interpretación del artículo 56 TFUE (RCL 2009, 2300), del artículo 1 de la Directiva 98/34/CE (LCEur 1998, 2316) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO 1998, L 204, p. 37), en su versión modificada por la Directiva 98/48/CE (LCEur 1998, 2497) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998 (DO 1998, L 217, p. 18) (en lo sucesivo, « Directiva 98/34 (LCEur 1998, 2316) »), del artículo 3 de la Directiva 2000/31/CE (LCEur 2000, 1838) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos

jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico (LCEur 2000, 1838)) (DO 2000, L 178, p. 1), y de los artículos 2 y 9 de la Directiva 2006/123/CE (LCEur 2006, 3520) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (DO 2006, L 376, p. 36).

2

Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre la Asociación Profesional Élite Taxi (en lo sucesivo, Élite Taxi), una asociación profesional de taxistas de la ciudad de Barcelona, y Uber Systems Spain, S.L., sociedad vinculada a Uber Technologies Inc., en relación con la prestación por parte de dicha sociedad, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, de un servicio remunerado de conexión de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo y personas que desean realizar desplazamientos urbanos, sin disponer de permisos y licencias administrativas, para prestar dicho servicio.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Directiva 98/34 (LCEur 1998, 2316)

3

El artículo 1, punto 2 , de la Directiva 98/34 (LCEur 1998, 2316) dispone:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

[...]

2) “servicio”, todo servicio de la sociedad de la información, es decir, todo servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios.

A efectos de la presente definición, se entenderá por:

- “a distancia”, un servicio prestado sin que las partes estén presentes simultáneamente;

- “por vía electrónica”, un servicio enviado desde la fuente y recibido por el destinatario mediante equipos electrónicos de tratamiento (incluida la compresión digital) y de almacenamiento de datos y que se transmite, canaliza y recibe enteramente por hilos, radio, medios ópticos o cualquier otro medio electromagnético;

- “a petición individual de un destinatario de servicios”, un servicio prestado mediante transmisión de datos a petición individual.

En el anexo V figura una lista indicativa de los servicios no cubiertos por esta definición.

[...]»

4

Con arreglo a los artículos 10 y 11 de la Directiva (UE) 2015/1535 (LCEur 2015, 1360) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO 2015, L 241, p. 1), la Directiva 98/34 (LCEur 1998, 2316) se derogó el 7 de octubre de 2015; sin embargo, sigue siendo de aplicación *ratione temporis* al litigio principal.

Directiva 2000/31 (LCEur 2000, 1838)

5

El artículo 2, letra a) , de la Directiva 2000/31 (LCEur 2000, 1838) establece que, a efectos de dicha Directiva, se entenderá que los «servicios de la sociedad de la información» son servicios en el sentido del apartado 2 del artículo 1 de la Directiva 98/34 (LCEur 1998, 2316) .

6

El artículo 3, apartados 2 y 4 , de la Directiva 2000/31 (LCEur 2000, 1838) dispone:

«2. Los Estados miembros no podrán restringir la libertad de prestación de servicios de la sociedad de la información de otro Estado miembro por razones inherentes al ámbito coordinado.

[...]

4. Los Estados miembros podrán tomar medidas que constituyen excepciones al apartado 2 respecto de un determinado servicio de la sociedad de la información si se cumplen las condiciones siguientes:

a) Las medidas deberán ser:

i) necesarias por uno de los motivos siguientes:

- orden público, en particular la prevención, investigación, descubrimiento y procesamiento del delito, incluidas la protección de menores y la lucha contra la

instigación al odio por motivos de raza, sexo, religión o nacionalidad, así como las violaciones de la dignidad humana de personas individuales,

- protección de la salud pública,

- seguridad pública, incluidas la salvaguarda de la seguridad y la defensa nacionales,

- protección de los consumidores, incluidos los inversores;

ii) tomadas en contra de un servicio de la sociedad de la información que vaya en detrimento de los objetivos enunciados en el inciso i) o que presente un riesgo serio y grave de ir en detrimento de dichos objetivos;

iii) proporcionadas a dichos objetivos.

b) Antes de adoptar dichas medidas y sin perjuicio de los procesos judiciales, incluidas las actuaciones preliminares y los actos realizados en el marco de una investigación criminal, el Estado miembro deberá:

- haber pedido al Estado miembro que figura en el apartado 1 que tome medidas y este último no haberlas tomado, o no haber resultado suficientes,

- haber notificado a la Comisión y al Estado miembro mencionado en el apartado 1 su intención de adoptar dichas medidas.»

Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520)

7

Según el considerando 21 de la Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520) , «los servicios de transporte, incluido el transporte urbano, los taxis y ambulancias, así como los servicios portuarios, deben quedar excluidos del ámbito de aplicación de [esta] Directiva».

8

El artículo 2, apartado 2, letra d), de la mencionada Directiva (LCEur 2006, 3520) prevé que ésta no se aplica a los servicios en el ámbito del transporte, incluidos los servicios portuarios, que entren dentro del ámbito de aplicación del título V de la tercera parte del Tratado CE (RCL 1999, 1205 ter) , actualmente título VI de la tercera parte del Tratado FUE (RCL 2009, 2300) .

9

El capítulo III de la Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520) , titulado «Libertad de

establecimiento de los prestadores», incluye el artículo 9 de la mencionada Directiva, cuyo apartado 1 dispone lo siguiente:

«Los Estados miembros solo podrán supeditar el acceso a una actividad de servicios y su ejercicio a un régimen de autorización cuando se reúnan las siguientes condiciones:

a) el régimen de autorización no es discriminatorio para el prestador de que se trata;

b) la necesidad de un régimen de autorización está justificada por una razón imperiosa de interés general;

c) el objetivo perseguido no se puede conseguir mediante una medida menos restrictiva, en concreto porque un control *a posteriori* se produciría demasiado tarde para ser realmente eficaz.»

10

El capítulo IV de dicha Directiva (LCEur 2006, 3520) , titulado «Libre circulación de servicios», incluye su artículo 16, que fija las reglas que permiten a los prestadores de servicios facilitar servicios en un Estado miembro distinto de aquel en el que están establecidos.

Derecho español

11

En el área metropolitana de Barcelona, los servicios de taxi están regulados por la Ley 19/2003, de 4 de julio (LCAT 2003, 539) , del Taxi (DOGC n.º 3926, de 16 de julio de 2003, y BOE n.º 189, de 8 de agosto de 2003) y por el Reglamento Metropolitano del Taxi, adoptado por el Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona, de 22 de julio de 2004.

12

A tenor del artículo 4 de dicha Ley (LCAT 2003, 539) :

«1. La prestación del servicio urbano de taxi queda sometida a la previa obtención de la licencia que habilita a la persona titular para cada uno de los vehículos destinados a realizar dicha actividad.

2. Las licencias que habilitan para el servicio urbano de taxi son otorgadas por los ayuntamientos o entidades locales competentes en el ámbito territorial en que ha de llevarse a cabo la actividad.

3. La prestación del servicio interurbano de taxi queda sometida a la obtención de la correspondiente autorización, otorgada por el departamento de la Generalidad competente en materia de transportes.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

13

El 29 de octubre de 2014, Élite Taxi interpuso una demanda ante el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona en la que solicitaba que dicho juzgado declarase que las actividades de Uber Systems Spain vulneran la normativa en vigor y constituyen prácticas engañosas y actos de competencia desleal, en el sentido de la Ley 3/1991, de 10 de enero (RCL 1991, 71) , de Competencia Desleal. Élite Taxi pedía también que se condenara a Uber Systems Spain a cesar en su conducta desleal consistente en dar apoyo a otras sociedades del grupo proveyendo servicios *on demand* de solicitudes efectuados mediante aparatos móviles y por Internet. Por último, solicitaba al mencionado juzgado que prohibiera a Uber Systems Spain la reiteración futura de esta actividad.

14

El Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona declara con carácter previo que, aunque Uber Systems Spain ejerce su actividad en España, esta actividad está vinculada a una plataforma internacional, lo que justifica que la acción de esta sociedad se analice a escala de la Unión Europea. Señala a continuación que ni Uber Systems Spain ni los conductores, no profesionales, de los vehículos en cuestión disponen de las licencias y autorizaciones previstas en el Reglamento Metropolitano del Taxi de Barcelona, de 22 de julio de 2004.

15

Para comprobar si las prácticas de Uber Systems Spain y las sociedades vinculadas a ella (en lo sucesivo, conjuntamente, «Uber») pueden calificarse de desleales e incumplir la normativa española en materia de competencia, el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona considera necesario que se dilucide si Uber debe disponer de una autorización administrativa previa. A tal fin, a su juicio ha de determinarse si los servicios prestados por esta sociedad deben considerarse servicios de transporte, servicios propios de la sociedad de la información o una combinación de ambos tipos de servicios. En efecto, de la calificación empleada dependerá la posibilidad de imponer a dicha sociedad la obligación de disponer de una autorización administrativa previa. En particular, el juzgado remitente afirma que, si el servicio controvertido está incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva

2006/123 (LCEur 2006, 3520) o de la Directiva 98/34 (LCEur 1998, 2316) , las prácticas de Uber no podrán considerarse desleales.

16

A tal fin, el juzgado remitente indica que Uber contacta o conecta con conductores no profesionales, a los que proporciona una serie de herramientas informáticas —una interfaz— que les permite conectarse a su vez con personas que desean realizar trayectos urbanos y que acceden al servicio mediante la aplicación informática epónima. La actividad de Uber se ejerce con ánimo de lucro.

17

El juzgado remitente observa también que la petición de decisión prejudicial no versa en modo alguno sobre estos elementos fácticos, sino únicamente sobre la calificación jurídica del servicio controvertido.

18

Por consiguiente, el Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) En la medida en la que el artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva [2006/123] (LCEur 2006, 3520) excluye del ámbito de aplicación de dicha Directiva a las actividades de transporte: se pregunta si la actividad realizada por [Uber Systems Spain], con carácter lucrativo, de intermediación entre el titular de un vehículo y la persona que necesita realizar un desplazamiento dentro de una ciudad, gestionando los medios informáticos —interfaz y aplicación de software "teléfonos inteligentes y plataforma tecnológica" en palabras de [Uber Systems Spain]— que permitan su conexión, debe considerarse una mera actividad de transporte o ha de considerarse un servicio electrónico de intermediación, o un servicio propio de la sociedad de la información en los términos que define el artículo 1.2 de la Directiva [98/34] (LCEur 1998, 2316) .

2) Dentro de la identificación de la naturaleza jurídica de esta actividad si podría considerarse [...] parcialmente un servicio de la sociedad de la información, y, en ese caso, si se debería beneficiar el servicio electrónico de intermediación del principio de libertad de prestación de servicios en los términos que garantiza la normativa comunitaria — artículo 56 TFUE (RCL 2009, 2300) y Directivas [2006/123] y [2000/31 (LCEur 2000, 1838)]—.

3) En el caso de que se considerara que el servicio realizado por [Uber Systems

Spain] no es un servicio de transporte y, por lo tanto, se considerara dentro de los supuestos amparados por la Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520) , la cuestión que se plantea es si el contenido del artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal (RCL 1991, 71) —referido a la violación de normas que regulen la actividad [concurrencial]— no sería contrario a la Directiva 2006/123, concretamente al artículo 9 sobre libertad de establecimiento y régimen de autorización, cuando la referencia a leyes o normas jurídicas internas se realice sin tener en cuenta que el régimen de obtención de licencias, autorizaciones o permisos no puede ser en modo alguno restrictivo o desproporcionado, es decir, no puede obstaculizar de modo no razonable el principio de libre establecimiento.

4) Si se confirma que la Directiva [2000/31] es aplicable al servicio prestado por [Uber Systems Spain], la cuestión que se plantea es si las restricciones de un Estado miembro [respecto] a la libre prestación del servicio electrónico de intermediación desde otro Estado miembro, en forma de sometimiento del servicio a autorización o licencia, o en forma de orden judicial de cesación de la prestación del servicio electrónico de intermediación fundada en la aplicación de la normativa nacional de competencia desleal, constituyen válidas medidas que constituyen excepciones al apartado 2 en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3.4 de la Directiva [2000/31].»

Sobre la competencia del Tribunal de Justicia

19

Élite Taxi considera que la calificación jurídica del servicio prestado por Uber excede de la competencia del Tribunal de Justicia, ya que supone pronunciarse sobre cuestiones de hecho. En estas circunstancias, a su juicio, el Tribunal de Justicia no tiene competencia para responder a las cuestiones prejudiciales planteadas.

20

Sobre este particular, es preciso recordar que el juzgado remitente ha indicado claramente, como se desprende del apartado 17 de la presente sentencia, que sus cuestiones prejudiciales no versan sobre la constatación o el análisis de los hechos del litigio principal, sino únicamente sobre la calificación jurídica del servicio controvertido. Pues bien, la calificación, a la luz del Derecho de la Unión, de hechos cuya existencia declara probada el juzgado remitente supone una interpretación de dicho Derecho, para la cual el Tribunal de Justicia es competente en el marco del procedimiento establecido en el artículo 267 TFUE (RCL 2009, 2300) (véase, por analogía, la sentencia de 3 de diciembre de 2015 (TJCE 2015, 435) , Banif Plus Bank,

C-312/14, EU:C:2015:794, apartados 51 y 52).

21

Por consiguiente, el Tribunal de Justicia es competente para conocer de las cuestiones prejudiciales planteadas.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la admisibilidad

22

Los Gobiernos español, helénico, neerlandés, polaco y finlandés, la Comisión Europea y el Órgano de Vigilancia de la AELC ponen de manifiesto el carácter insuficientemente preciso del auto (PROV 2016, 157314) de remisión, en lo que atañe tanto a la normativa nacional aplicable como a la naturaleza de las actividades controvertidas en el litigio principal.

23

A este respecto, debe recordarse que la negativa del Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional sólo es posible cuando resulte evidente que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no guarda relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los elementos de hecho y de Derecho necesarios para responder adecuadamente a las cuestiones que se le hayan planteado (sentencia de 27 de junio de 2017 (TJCE 2017, 129) , Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, apartado 25).

24

Sobre este último aspecto, la necesidad de llegar a una interpretación del Derecho de la Unión que sea útil para el juez nacional exige que éste defina el contexto fáctico y el régimen normativo en el que se inscriben las cuestiones que plantea o que, al menos, explique los supuestos de hecho en que se basan tales cuestiones, como pone de relieve el artículo 94, letras a) y b), del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia (LCEur 2012, 1401) (véase la sentencia de 10 de mayo de 2017 (TJCE 2017, 88) , de Lobkowicz, C-690/15, EU:C:2017:355, apartado 28).

25

Además, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la información que

proporcionan las resoluciones de remisión no sólo sirve para que el Tribunal de Justicia pueda dar respuestas útiles, sino también para que los Gobiernos de los Estados miembros y las demás partes interesadas tengan la posibilidad de presentar observaciones conforme al artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (LCEur 2001, 907) . Incumbe al Tribunal de Justicia velar por la preservación de esa posibilidad, teniendo en cuenta que, en virtud de ese artículo, sólo se notifican a las partes interesadas las resoluciones de remisión, acompañadas de una traducción a la lengua oficial de cada Estado miembro, con exclusión de los autos nacionales que el tribunal remitente haya enviado en su caso al Tribunal de Justicia (sentencia de 4 de mayo de 2016 (TJCE 2016, 79) , Pillbox 38, C-477/14, EU:C:2016:324, apartado 26 y jurisprudencia citada).

26

En el presente caso, debe señalarse que el auto (PROV 2016, 157314) de remisión, ciertamente sucinto en su referencia a las disposiciones nacionales pertinentes, permite no obstante identificar las que pueden aplicarse a la prestación del servicio controvertido en el litigio principal, de las que se deduce que a tal fin es necesaria la obtención de una licencia o de una autorización administrativa.

27

Del mismo modo, la descripción por parte del juzgado remitente del servicio prestado por Uber, cuyo contenido se recuerda en el apartado 16 de la presente sentencia, presenta un grado de precisión suficiente.

28

Por último, el juzgado remitente expone de manera precisa las razones que le han llevado a preguntarse sobre la interpretación del Derecho de la Unión, con arreglo al artículo 94, letra c), del Reglamento de Procedimiento (LCEur 2012, 1401) .

29

En consecuencia, debe considerarse que el auto (PROV 2016, 157314) de remisión contiene los elementos fácticos y jurídicos que permiten al Tribunal de Justicia dar una respuesta útil al juzgado remitente y a las partes interesadas pronunciarse adecuadamente sobre las cuestiones prejudiciales planteadas al Tribunal de Justicia, en virtud de la jurisprudencia recordada en el apartado 25 de la presente sentencia.

30

Por otro lado, el Gobierno polaco expresa dudas sobre la aplicabilidad, en

particular, del artículo 56 TFUE (RCL 2009, 2300) al presente asunto, dado que la situación controvertida en el litigio principal es a su juicio meramente interna.

31

Sin embargo, del auto (PROV 2016, 157314) de remisión, en particular de los elementos recordados en el apartado 14 de la presente sentencia, así como de los restantes documentos obrantes en los autos de que dispone el Tribunal de Justicia, se desprende que el servicio controvertido en el litigio principal se presta mediante una sociedad que opera a partir del territorio de otro Estado miembro, a saber, el Reino de los Países Bajos.

32

En estas circunstancias, es preciso declarar que la petición de decisión prejudicial es admisible.

Sobre el fondo

33

Mediante sus cuestiones prejudiciales primera y segunda, que procede examinar conjuntamente, el juzgado remitente pide sustancialmente que se dilucide si el artículo 56 TFUE (RCL 2009, 2300) , en relación con el artículo 58 TFUE, apartado 1, el artículo 2, apartado 2, letra d) , de la Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520) y el artículo 1, punto 2 , de la Directiva 98/34 (LCEur 1998, 2316) , al que remite el artículo 2, letra a) , de la Directiva 2000/31 (LCEur 2000, 1838) , deben interpretarse en el sentido de que un servicio de intermediación, como el controvertido en el litigio principal, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano debe calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes», a efectos del artículo 58 TFUE, apartado 1, y, por lo tanto, está excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31, o, por el contrario, si dicho servicio está incluido en el ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31.

34

A este respecto, procede señalar que un servicio de intermediación consistente en conectar a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano constituye, en principio, un servicio distinto del servicio de transporte, que consiste en el acto físico de desplazamiento de

personas o bienes de un lugar a otro mediante un vehículo. Debe añadirse que cada uno de estos servicios, considerados aisladamente, puede estar vinculado a diferentes directivas o disposiciones del Tratado FUE (RCL 2009, 2300) relativas a la libre prestación de servicios, como considera el juzgado remitente.

35

Así, un servicio de intermediación que permite la transmisión, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, de información relativa a la reserva del servicio de transporte entre el pasajero y el conductor no profesional que utiliza su propio vehículo, que efectuará el transporte, responde en principio a los criterios para ser calificado de «servicio de la sociedad de la información», en el sentido del artículo 1, punto 2 , de la Directiva 98/34 (LCEur 1998, 2316) , al que remite el artículo 2, letra a) , de la Directiva 2000/31 (LCEur 2000, 1838) . Como establece la definición contenida en la mencionada disposición de la Directiva 98/34, este servicio de intermediación es un «servicio prestado normalmente a cambio de una remuneración, a distancia, por vía electrónica y a petición individual de un destinatario de servicios».

36

En cambio, un servicio de transporte urbano no colectivo, como un servicio de taxi, debe ser calificado de «servicio en el ámbito del transporte», en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d) , de la Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520) , a la luz del considerando 21 de ésta (véase, en este sentido, la sentencia de 1 de octubre de 2015 (PROV 2015, 234823) , Trijber y Harmsen, C-340/14 y C-341/14, EU:C:2015:641, apartado 49).

37

No obstante, es preciso poner de manifiesto que un servicio como el controvertido en el litigio principal no se limita a un servicio de intermediación consistente en conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a un conductor no profesional que utiliza su propio vehículo con una persona que desea realizar un desplazamiento urbano.

38

En efecto, en una situación como la que describe el juzgado remitente, en la que el transporte de pasajeros lo realizan conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo, el prestador de este servicio de intermediación crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas, como la aplicación controvertida en el litigio principal, y cuyo funcionamiento general organiza en favor de las personas que

deseen recurrir a esta oferta para realizar un desplazamiento urbano.

39

A este respecto, de la información de que dispone el Tribunal de Justicia resulta que el servicio de intermediación de Uber se basa en la selección de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo, a los que esta sociedad proporciona una aplicación sin la cual, por un lado, estos conductores no estarían en condiciones de prestar servicios de transporte y, por otro, las personas que desean realizar un desplazamiento urbano no podrían recurrir a los servicios de los mencionados conductores. A mayor abundamiento, Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores. Sobre este último punto, consta en particular que Uber, mediante la aplicación epónima, establece al menos el precio máximo de la carrera, que recibe este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo y que ejerce cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores, lo que en su caso puede entrañar la exclusión de éstos.

40

Por consiguiente, debe considerarse que este servicio de intermediación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación de «servicio de la sociedad de la información», en el sentido del artículo 1, punto 2 , de la Directiva 98/34 (LCEur 1998, 2316) , al que remite el artículo 2, letra a) , de la Directiva 2000/31 (LCEur 2000, 1838) , sino a la de «servicio en el ámbito de los transportes», en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d) , de la Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520) .

41

Por otro lado, esta calificación encuentra apoyo en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, según la cual el concepto de «servicio en el ámbito de los transportes» engloba no sólo los servicios de transporte como tales, sino también cualquier servicio ligado de forma inherente a un desplazamiento de personas o mercancías de un lugar a otro gracias a un medio de transporte [véanse, en este sentido, la sentencia de 15 de octubre de 2015 (PROV 2015, 240662) , Grupo Itevelesa y otros, C-168/14, EU:C:2015:685, apartados 45 y 46, y el dictamen 2/15 (TJCE 2017, 121) (Acuerdo de libre comercio con Singapur), de 16 de mayo de 2017, EU:C:2017:376, apartado 61].

42

En consecuencia, la Directiva 2000/31 (LCEur 2000, 1838) no es aplicable a un servicio de intermediación como el controvertido en el litigio principal.

43

Tal servicio, en la medida en que se califica de «servicio en el ámbito de los transportes», tampoco está sometido a la Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520) , dado que este tipo de servicios, con arreglo al artículo 2, apartado 2, letra d), de esta Directiva, se encuentra entre los que están expresamente excluidos de su ámbito de aplicación.

44

Por otro lado, dado que el servicio de intermediación controvertido en el litigio principal responde a la calificación de «servicio en el ámbito de los transportes», no está incluido en el ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE (RCL 2009, 2300) , relativo a la libre prestación de servicios en general, sino en el del artículo 58 TFUE, apartado 1, disposición específica con arreglo a la cual «la libre prestación de servicios, en materia de transportes, se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes» (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de diciembre de 2010 (TJCE 2011, 61) , Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, apartado 29 y jurisprudencia citada).

45

De este modo, la aplicación del principio de libre prestación de servicios debe realizarse, según el Tratado FUE (RCL 2009, 2300) , mediante la aplicación de la política común de transportes (sentencia de 22 de diciembre de 2010 (TJCE 2011, 61) , Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, apartado 30 y jurisprudencia citada).

46

Ahora bien, es preciso declarar que los servicios de transporte urbano no colectivo y los servicios indisociablemente vinculados a ellos, como el servicio de intermediación controvertido en el litigio principal, no han dado lugar a la adopción por parte del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea de normas comunes u otras medidas sobre la base del artículo 91 TFUE (RCL 2009, 2300) , apartado 1.

47

De ello se desprende que, en el estado actual del Derecho de la Unión, incumbe a los Estados miembros regular las condiciones de prestación de servicios de intermediación como los controvertidos en el litigio principal, siempre que se respeten las normas generales del Tratado FUE (RCL 2009, 2300) .

48

En consecuencia, procede responder a las cuestiones prejudiciales primera y segunda que el artículo 56 TFUE (RCL 2009, 2300) , en relación con el artículo 58 TFUE, apartado 1, el artículo 2, apartado 2, letra d) , de la Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520) y el artículo 1, punto 2 , de la Directiva 98/34 (LCEur 1998, 2316) , al que remite el artículo 2, letra a) , de la Directiva 2000/31 (LCEur 2000, 1838) , deben interpretarse en el sentido de que ha de considerarse que un servicio de intermediación, como el del litigio principal, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisociablemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes», a efectos del artículo 58 TFUE, apartado 1. En consecuencia, un servicio de esta índole está excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31.

49

Habida cuenta de la respuesta a las cuestiones prejudiciales primera y segunda, no ha lugar a responder a las cuestiones prejudiciales tercera y cuarta, que se plantean en caso de que se aplique la Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520) o la Directiva 2000/31 (LCEur 2000, 1838) .

Costas

50

Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

El artículo 56 TFUE (RCL 2009, 2300) , en relación con el artículo 58 TFUE, apartado 1, el artículo 2, apartado 2, letra d) , de la Directiva 2006/123/CE (LCEur 2006, 3520) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, y el artículo 1, punto 2 , de la Directiva 98/34/CE (LCEur 1998, 2316) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de

información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, en su versión modificada por la Directiva 98/48/CE (LCEur 1998, 2497) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998, al que remite el artículo 2, letra a) , de la Directiva 2000/31/CE (LCEur 2000, 1838) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico), deben interpretarse en el sentido de que ha de considerarse que un servicio de intermediación, como el del litigio principal, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisociablemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes», a efectos del artículo 58 TFUE, apartado 1. En consecuencia, un servicio de esta índole está excluido del ámbito de aplicación del artículo 56 TFUE, de la Directiva 2006/123 y de la Directiva 2000/31.

Lenaerts	Tizzano	Silva de Lapuerta
Ilešič	Da Cruz Vilaça	Malenovský
Levits	Juhász	Borg Barthet
Šváby	Lycourgos	Vilaras
	Regan	

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 20 de diciembre de 2017.

El Secretario	El Presidente
A. Calot Escobar	K. Lenaerts