



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, 8.5.2025  
C(2025) 3030 final

Son Excellence  
M. Antonio Tajani  
Ministère des affaires étrangères et de la  
coopération internationale  
Piazzale della Farnesina, 1  
00135 Rome, Italie

**Objet:        Notification 2025/85/IT**

**Projet de décret du président du Conseil des ministres fixant les «règles régissant l'activité des plateformes technologiques d'intermédiation entre l'offre et la demande de services publics non réguliers de transport routier conformément à l'article 10 bis, paragraphe 8, du décret-loi n° 135 du 14 décembre 2018, converti, avec modifications, en loi n° 12 du 11 février 2019»**

**Émission d'un avis circonstancié, conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive (UE) 2015/1535 du 9 septembre 2015**

**Émission d'observations conformément à l'article 5, paragraphe 2, de la directive (UE) 2015/1535 du 9 septembre 2015**

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure de notification prévue par la directive (UE) 2015/1535 <sup>(1)</sup>, les autorités italiennes ont notifié à la Commission, le 12 février 2025, le projet de décret du président du Conseil des ministres fixant les *«règles régissant l'activité des plateformes technologiques d'intermédiation entre l'offre et la demande de services publics non réguliers de transport routier conformément à l'article 10 bis, paragraphe 8, du décret-loi n° 135 du 14 décembre 2018, converti, avec modifications, en loi n° 12 du 11 février 2019»* (ci-après dénommé «le projet notifié»).

Selon le message de notification, le projet notifié vise à réglementer l'activité des plateformes technologiques d'intermédiation entre l'offre et la demande de services publics non réguliers de transport routier (taxis et véhicules de transport avec chauffeur - VTC) et l'utilisation connexe des nouvelles technologies. En particulier, selon le projet

---

<sup>1</sup>) 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 L 241 du 17.9.2015, p. 1.

notifié, cette activité d'intermédiation par l'intermédiaire de plateformes technologiques doit être menée dans le respect des principes de neutralité, de typicité, de territorialité et d'égalité d'accès à la plateforme par les utilisateurs, les chauffeurs et les transporteurs. En outre, le projet notifié prévoit l'enregistrement des plateformes dans un registre public et identifie des exigences et obligations uniformes pour les opérateurs, dans le but premier de garantir que l'utilisation des plateformes est effectuée conformément aux contraintes réglementaires relatives aux conditions de fourniture de services de taxi et de VTC: le caractère obligatoire ou non obligatoire du service; le caractère différencié ou indifférencié des utilisateurs; le champ d'application territorial de référence; le régime différent de détermination du prix du service de transport.

Le projet notifié confie en outre au ministère des infrastructures et des transports et au ministère des entreprises et du Made in Italy la supervision et l'application du projet notifié.

Dans le cadre du projet notifié, les services de la Commission ont adressé aux autorités italiennes une demande d'informations complémentaires le 3 mars 2025 afin d'obtenir des éclaircissements sur les mesures du projet notifié. Les réponses fournies par les autorités italiennes le 26 mars 2025 sont prises en considération dans l'évaluation suivante, dans la mesure où elles ont permis de clarifier l'objectif du projet.

L'examen des dispositions pertinentes notifiées a conduit la Commission à formuler les observations suivantes.

## 1. Introduction

Dans leurs réponses à la demande d'informations complémentaires envoyée par les services de la Commission, les autorités italiennes considèrent que, conformément à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la «CJUE») dans l'affaire C-434/15 <sup>(2)</sup>, les services fournis par les plateformes technologiques concernées par le projet notifié fournissent des activités de transport et ne peuvent être inclus dans le champ d'application de la fourniture de services de la société de l'information.

---

<sup>2</sup>() Affaire C-434/15, *Asociación Profesional Élite Taxi/Uber Systems Spain SL*, ECLI:EU:C:2017:981. Dans son arrêt, la CJUE a fondé son raisonnement sur les caractéristiques spécifiques du service en cause, qui peuvent ne pas être applicables à tous les prestataires de services relevant du champ d'application du projet notifié. Le service en cause dans cet arrêt était le modèle commercial d'UberPop, dans lequel Uber a mis en relation des chauffeurs non professionnels fournissant des services de transport de passagers à la demande avec des voitures non autorisées avec des passagers. Voir en particulier:

«38 dans une situation telle que celle visée par la juridiction de renvoi, lorsque des passagers sont transportés par des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule, le prestataire de ce service d'intermédiation offre simultanément des services de transport urbain, qu'il rend accessibles, notamment, au moyen d'outils logiciels tels que l'application en cause dans le litige au principal et dont il organise l'exploitation générale au profit des personnes qui souhaitent accepter cette offre afin de réaliser un déplacement en ville.

39 À cet égard, il ressort des éléments dont dispose la Cour que le service d'intermédiation fourni par Uber repose sur la sélection de chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule, auxquels la société fournit une application sans laquelle i) ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et ii) les personnes qui souhaitent effectuer un déplacement en ville n'utiliseraient pas les services fournis par ces chauffeurs. En outre, Uber exerce une influence déterminante sur les conditions dans lesquelles ce service est fourni par ces chauffeurs. Sur ce dernier point, il apparaît notamment qu'Uber détermine au moins le tarif maximal au moyen de l'application éponyme, que la société reçoit ce montant du client avant de payer une partie de celui-ci au chauffeur non professionnel du véhicule et qu'elle exerce un certain contrôle sur la qualité des véhicules, les chauffeurs et leur comportement, ce qui peut, le cas échéant, entraîner leur exclusion.»

Toutefois, la Commission souligne que, malgré les réponses fournies par les autorités italiennes, ces dernières ont effectivement notifié le projet dans le cadre de la procédure prévue par la directive (UE) 2015/1535, car il relevait du champ d'application des mesures techniques applicables aux services de la société de l'information <sup>(3)</sup>. La Commission souligne que la nature de ces services et l'applicabilité de certaines dispositions législatives de l'Union dépendent des modalités spécifiques du service en question et doivent être évaluées au cas par cas <sup>(4)</sup>. En principe, la plateforme technologique fournissant des activités d'intermédiation pourrait agir en tant que tiers proposant des services de réservation en ligne disjoints de la fourniture de services de transport en tant que tels. Par exemple, l'activité des plateformes d'intermédiation pourrait se limiter à répertorier les services de taxi et les services de VTC mis à la disposition des consommateurs, sans participer au service de transport en tant que tel. Il convient de noter que plusieurs parties prenantes ont présenté leurs observations sur le projet notifié <sup>(5)</sup>.

Par conséquent, et dans la mesure où le projet notifié fixe des exigences pour les services de la société de l'information comme décrit ci-dessous, ces dispositions ont été évaluées au regard de la directive 2000/31/CE <sup>(6)</sup> (ci-après «la directive sur le commerce électronique»). Les dispositions imposant des obligations aux plateformes en ligne devraient également être vérifiées au regard du règlement (UE) 2022/2065 (le règlement sur les services numériques, ci-après «le DSA») <sup>(7)</sup>. Toutefois, la Commission estime, sur la base des informations actuellement disponibles, qu'elle n'est pas en mesure d'évaluer cette question avec un degré de certitude suffisant.

En outre, le projet notifié, dans la mesure où il régit les contrats entre entreprises et consommateurs de services de taxi et de voitures de transport avec chauffeur conclus sur des plateformes intermédiaires, a été évalué au regard de la directive 2011/83/UE (ci-après la «directive relative aux droits des consommateurs» ou la «DDC»).<sup>8</sup>

---

<sup>3</sup>) La Cour s'est penchée sur la question de savoir s'il existait ou non une obligation de notifier certaines mesures dans son arrêt du 10 avril 2018, *Procédure pénale contre Uber France*, affaire C-320/16, EU:C:2018 :221.

<sup>4</sup>) Contrairement aux deux arrêts susmentionnés concernant UberPop, dans l'affaire *Star Taxi App*, la Cour a décidé que le service d'intermédiation en ligne fourni par *Star Taxi App* consiste en une «majoration» d'un service préexistant, qui n'est pas essentiel à la fourniture du service sous-jacent (transport par taxi) et ne peut être considéré comme faisant partie intégrante du service de transport sous-jacent (par taxi): dans cette affaire, la connexion des chauffeurs de taxi professionnels avec leurs clients était un service de la société de l'information (arrêt de la Cour du 3 décembre 2020, *Star Taxi App SRL/Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul București prin Primar General et Consiliul General al Municipiului București*, affaire C-62/19, EU:C:2020 :980).

<sup>5</sup>) Les contributions sont accessibles au public via le lien suivant: [Détail de la notification | TRIS - Commission européenne](#).

<sup>6</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 L 178 du 17.7.2000, p. 1-16.

<sup>7</sup>) Règlement (UE) 2022/2065 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 relatif à un marché unique des services numériques et modifiant la directive 2000/31/CE (règlement sur les services numériques), JO L 277 du 27.10.2022, p. 1-102.

<sup>8</sup>) Directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil.

## 2. Avis circonstancié

### 2.1. Évaluation à la lumière de la directive 2000/31/UE

#### a) Applicabilité de la directive 2000/31/CE

Premièrement, en ce qui concerne le champ d'application personnel du projet notifié, tel que décrit dans le message de notification et dans la note explicative qui l'accompagne, le projet notifié prévoit des obligations relatives à l'activité des plateformes technologiques d'intermédiation entre l'offre et la demande de services publics non réguliers de transport routier (taxi et VTC) et à l'utilisation connexe des nouvelles technologies. Le message de notification et la note explicative expliquent en outre que le projet notifié vise à garantir que l'activité des plateformes technologiques est exercée sous l'égide de la législation en vigueur, garantissant ainsi que l'utilisation des plateformes est effectuée dans le respect des contraintes réglementaires qui pèsent sur les conditions d'exécution des services de taxi et de VTC (ou, en Italie, «NCC») et établissant, en particulier, l'obligation pour les plateformes de s'inscrire dans un registre public en vue d'identifier les exigences et les obligations des entités gestionnaires.

Conformément à l'article 1er, paragraphe 2, points b) et q), du projet notifié, les «plateformes technologiques» sont définies comme *«les infrastructures qui fournissent les services et les outils technologiques, y compris par l'internet, pour l'exercice de l'activité d'intermédiation»*, tandis que «entité gestionnaire» est définie comme *«l'entreprise qui exerce des activités d'intermédiation pour faciliter la mise en adéquation de l'offre et de la demande de services publics non réguliers de transport routier par l'intermédiaire d'une plateforme technologique»*.

Par conséquent, dans la mesure où certaines dispositions du projet notifié concernent des activités d'intermédiation, elles s'appliqueraient aux prestataires de services de la société de l'information au sens de l'article 1er, paragraphe 1, point b), de la directive (UE) 2015/1535 et donc également au sens des articles 1er et 2 de la directive 2000/31/CE <sup>(4)</sup>, dans la mesure où elles remplissent les conditions qui y sont énoncées.

Deuxièmement, en ce qui concerne le champ d'application matériel du projet notifié: les dispositions du projet notifié fixent des exigences applicables, entre autres, aux prestataires de services de la société de l'information qui interviennent entre l'offre et la demande de services publics non réguliers de transport routier.

En particulier, en vertu des articles 4 à 8 du projet notifié, les plateformes technologiques pouvant être considérées comme des prestataires de services de la société de l'information seraient tenues de:

- vérifier l'existence des licences de VTC ou de taxi concerné et fournir aux utilisateurs les données d'identification du VTC ou du taxi concerné, et ces informations devraient rester à la disposition des utilisateurs pendant 72 heures après le trajet;
- s'inscrire auprès du ministère des transports;
- afficher le prix du trajet à l'utilisateur uniquement après que l'utilisateur a opté pour le service de taxi ou de VTC, tandis que le prix du trajet ne peut être affiché au chauffeur de taxi qu'une fois que le taxi se trouve sur le lieu de prise en charge;

- afficher à l'utilisateur, tant pour les chauffeurs de VTC que pour les chauffeurs de taxi, le prix ou le prix estimé du service et l'heure estimée d'arrivée du chauffeur uniquement après que l'utilisateur a été affecté au transporteur concerné;
- veiller à ce que l'utilisateur puisse interagir au moyen d'outils de communication téléphonique ou d'autres outils technologiques avec le chauffeur;
- exploiter, pour le compte du transporteur individuel, un service d'assistance avec un retour d'information en temps utile concernant les services de transport;
- publier sur la plateforme technologique les conditions de service, y compris celles relatives à l'exercice des droits de protection des consommateurs;
- tenir des registres pendant un an de chaque contrat conclu avec les utilisateurs pour des services de taxi ou de voitures de transport avec chauffeur;

Enfin, le non-respect des dispositions susmentionnées du projet notifié entraînerait l'annulation de la section spécifique du registre (article 7, paragraphe 4) et, par conséquent, l'impossibilité de continuer à proposer des services intermédiaires en ligne en Italie.

La supervision et l'exécution des obligations énumérées ci-dessus sont confiées au ministère italien des infrastructures et des transports et au ministère des entreprises et du Made in Italy.

Conformément à l'article 2, points h) et i), de la directive 2000/31/CE, le domaine coordonné concerne les exigences auxquelles le prestataire de services doit se conformer en ce qui concerne *inter alia* l'exercice de l'activité d'un service de la société de l'information, telles que les exigences portant sur le comportement du prestataire de services. Par conséquent, les dispositions du projet notifié relèvent du domaine coordonné de la directive 2000/31/CE et ont été analysées à la lumière de cette directive.

*b) Article 3, paragraphes 1, 2 et 4, de la directive 2000/31/CE*

La Commission note que les dispositions du projet notifié s'appliquent aux prestataires de services de la société de l'information qui proposent leurs services à des clients en Italie, quel que soit l'État membre d'établissement de ces prestataires. En particulier, l'article 8 prévoit que l'entreprise exerçant des activités d'intermédiation visant à faciliter la mise en adéquation de la demande et de l'offre de services publics non réguliers de transport routier par l'intermédiaire d'une plateforme technologique est établie conformément à la législation d'un État membre. En conséquence, les dispositions du projet notifié s'appliquent aux prestataires de services de la société de l'information établis dans d'autres États membres lorsqu'ils proposent leurs services en Italie.

À cet égard, la Commission rappelle que l'article 3, paragraphes 1 et 2, de la directive 2000/31/CE établit le «principe du contrôle par l'État d'origine», selon lequel les services de la société de l'information ne peuvent être réglementés qu'à la source de leur activité. Les prestataires de ces services sont donc, en règle générale, soumis au droit de l'État membre dans lequel ils sont établis.

L'article 3, paragraphe 4, de la directive 2000/31/CE définit les circonstances et les procédures dans lesquelles un État membre de destination, c'est-à-dire l'État membre dans lequel les services de la société de l'information sont fournis par un prestataire établi dans un autre État membre, peut déroger, le cas échéant, au principe du contrôle par l'État d'origine, pour les raisons énumérées de manière exhaustive à l'article 3, paragraphe 4, point a), de la directive et dans le respect des exigences de fond et de procédure énoncées à son article 3, paragraphe 4, points a) et b). La Commission attire

l'attention des autorités italiennes sur la jurisprudence récente de la Cour de justice, qui rappelle les limites de l'invocation de l'article 3, paragraphe 4, de la directive 2000/31/CE à cette fin. Selon cette jurisprudence, les mesures d'application générale et abstraite qui ne se limitent pas à un service donné de la société de l'information, telles que les dispositions du projet notifié, ne peuvent pas bénéficier de l'exemption prévue à l'article 3, paragraphe 4, de la directive 2000/31/CE.<sup>(9)</sup> Par conséquent, de l'avis de la Commission, le projet notifié constitue une telle mesure de nature générale et abstraite qui s'appliquera indistinctement aux prestataires nationaux et étrangers de services de la société de l'information en Italie. En tout état de cause, sur la base des informations dont elle dispose, la Commission n'est pas en mesure de vérifier si et comment les autorités italiennes entendent garantir que les exigences de fond et de procédure énoncées à l'article 3, paragraphe 4, de la directive 2000/31/CE sont ou pourraient être remplies.

Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission émet un avis circonstancié conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive (UE) 2015/1535.

La Commission rappelle aux autorités italiennes que, conformément à cet article, l'émission d'un avis circonstancié implique que l'État membre auteur du projet de règlement technique concerné est tenu de reporter son adoption de quatre mois à compter de la date de sa notification. Ce délai prend donc fin le 13 juin 2025.

En outre, la Commission attire l'attention des autorités italiennes sur le fait que, en vertu de cette disposition, l'État membre destinataire d'un avis circonstancié est tenu d'informer la Commission de l'action qu'il entend entreprendre à l'égard d'un tel avis.

Si les autorités italiennes ne respectent pas les obligations prévues par la directive (UE) 2015/1535 ou si le texte du projet notifié à l'examen est adopté sans tenir compte des objections soulevées ou contraires au droit de l'Union, la Commission se réserve le droit d'engager une procédure contre l'Italie conformément à l'article 258 du TFUE.

### **3. Commentaires**

#### **3.1. Évaluation à la lumière de la directive 2000/31/UE**

Le projet notifié impose aux prestataires de services intermédiaires en ligne, dans la mesure où ils seraient qualifiés d'entités gestionnaires en vertu du projet notifié, l'obligation de s'enregistrer auprès du centre de traitement des données du ministère des infrastructures et des transports (article 7 du projet notifié). Cet enregistrement est effectué avant de commencer à offrir le service sur le territoire italien ou dans un délai de

---

<sup>9)</sup> Arrêt du 9 novembre 2023 dans l'affaire C-376/22, ECLI:EU:C:2023:835, points 59 et 60. «59. Une telle interprétation a, au contraire, pour conséquence que les États membres ne sont, par principe, pas autorisés à adopter de telles mesures, de telle sorte que la vérification que ces mesures sont nécessaires pour satisfaire à des raisons impérieuses d'intérêt général n'est même pas requise. 60. Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 3, paragraphe 4, de la directive 2000/31 doit être interprété en ce sens que des mesures générales et abstraites visant une catégorie de services donnés de la société de l'information décrite en des termes généraux et s'appliquant indistinctement à tout prestataire de cette catégorie de services ne relèvent pas de la notion de « mesures prises à l'encontre d'un service donné de la société de l'information », au sens de cette disposition.» Voir également l'arrêt du 30 mai 2024 dans les affaires jointes *Airbnb Ireland UC et Amazon Services Europe Srl/Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni*, C-662/22 et C-667/22, EU:C:2024:432, point 70.

90 jours pour les prestataires de services opérant déjà à la date d'entrée en vigueur du projet notifié et est effectué conformément à une décision à adopter par le directeur général compétent du ministère des infrastructures et des transports dans un délai de 30 jours à compter de la publication du projet notifié.

La Commission note que l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/31/CE établit une interdiction générale empêchant les États membres de subordonner l'accès à l'activité d'un prestataire de services de la société de l'information et son exercice à une autorisation ou à toute autre exigence d'effet équivalent. Par conséquent, la Commission tient à rappeler que l'obligation d'enregistrement applicable aux prestataires de services de la société de l'information en vertu de l'article 7 du projet notifié ne devrait pas être conçue ou mise en œuvre d'une manière qui puisse constituer un régime d'autorisation ou d'autres exigences d'effet équivalent au sens de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/31/CE.

### **3.2. Évaluation à la lumière du règlement (UE) 2022/2065**

Dans leur demande d'informations complémentaires du 3 mars 2025, les services de la Commission ont adressé des questions aux autorités italiennes sur l'interaction entre le projet notifié et le DSA. Toutefois, les autorités italiennes n'ont pas répondu de manière exhaustive à toutes les questions et la Commission estime qu'un certain degré d'incertitude subsiste quant à la portée précise des services couverts par le projet notifié.

Par conséquent, la Commission n'est pas en mesure de déterminer si le projet notifié ou sa mise en œuvre interférerait avec l'effet d'harmonisation complète du DSA. Dans ce contexte, la Commission tient à noter que, dans la mesure où le projet notifié poursuivrait les mêmes objectifs que le DSA, et dans la mesure où il introduirait des exigences applicables aux plateformes en ligne, y compris celles qui constitueraient des prestataires de plateformes en ligne permettant aux consommateurs de conclure des contrats à distance avec des professionnels, conformément au chapitre 3, article 4, du DSA, ces services seraient couverts par l'effet d'harmonisation complète du DSA. La Commission rappelle qu'en tant que règlement, le DSA ne permet pas d'imposer d'autres exigences nationales, sauf disposition contraire expresse. <sup>(10)</sup> En effet, conformément à l'article 288 du TFUE, les règlements sont directement applicables dans l'ensemble de l'Union. Contrairement aux directives, les mesures nationales d'exécution ne sont donc pas autorisées en ce qui concerne les règlements, sauf si le règlement lui-même laisse aux États membres le soin d'adopter les mesures législatives, réglementaires, administratives et financières nécessaires pour assurer l'application effective des dispositions dudit règlement. <sup>(11)</sup> En outre, toute législation nationale de ce type devrait en tout état de cause rester compatible avec le cadre horizontal défini par le DSA, y compris ses articles 6 et 8.

Étant donné que, sur la base des informations mises à disposition dans le cadre de la présente notification, la Commission n'est pas en mesure de procéder à une évaluation définitive de la compatibilité du projet notifié avec le DSA, les observations ci-dessus sont sans préjudice de toute action éventuelle que la Commission pourrait entreprendre à l'avenir.

---

<sup>10</sup>( ) Affaire 40/69, Bollmann, EU:C:1970:12, point 4; affaire 74/69, Krohn, EU:C:1970:58, points 4 et 6; et affaires jointes C-539/10 P & C-550/10 P, Stichting Al-Aqsa, EU:C:2012:711, point 87 (sur le risque de définitions divergentes en vertu du droit de l'Union et du droit national).

<sup>11</sup> ( ) Affaire C-606/10, ANAFE, EU:C:2012:348, para 72.

### 3.3. Évaluation à la lumière de la directive 2011/83/UE

Le projet notifié régit les services de taxi et de voitures de transport avec chauffeur. Les contrats entre entreprises et consommateurs portant sur de tels services, y compris lorsqu'ils sont conclus sur des plateformes intermédiaires, sont des contrats de services de transport de voyageurs au sens de la directive 2011/83/UE (ci-après la «DDC»).

Bien que les contrats de services de transport de passagers soient en principe exclus du champ d'application de la DDC, certains articles de la DDC s'appliquent à eux conformément à l'article 3, paragraphe 3, point k), de la DDC.

En particulier, conformément à l'article 8, paragraphe 2, de la DDC, si un contrat à distance portant sur des services de transport de voyageurs devant être conclu par voie électronique impose au consommateur une obligation de paiement, le professionnel devrait fournir au consommateur les informations précontractuelles qui y sont précisées. Ces informations doivent être fournies de manière claire et bien visible directement avant que le consommateur ne passe sa commande.

Ces informations comprennent: i) les principales caractéristiques des services (article 6, paragraphe 1, point a), de la DDC); ii) le prix total des services, taxes comprises ou lorsque la nature des services est telle que le prix ne peut raisonnablement être calculé à l'avance, la manière dont le prix doit être calculé, ainsi que, le cas échéant, tous les frais supplémentaires de transport, de livraison ou postaux et tous les autres coûts ou, lorsque ces frais ne peuvent raisonnablement être calculés à l'avance, le fait que ces frais supplémentaires peuvent être dus (article 6, paragraphe 1, point e), de la DDC); iii) la durée du contrat, le cas échéant (article 6, paragraphe 1, point o), de la DDC); et iv) le cas échéant, la durée minimale des obligations du consommateur en vertu du contrat (article 6, paragraphe 1, point p), de la DDC).

En vertu de l'article 6, paragraphe 1, point a), de la DDC, le professionnel doit fournir au consommateur des informations sur les principales caractéristiques d'un produit ou d'un service dont le consommateur moyen a besoin pour prendre une décision commerciale en connaissance de cause conformément à l'article 7 de la directive sur les pratiques commerciales déloyales <sup>(12)</sup> (ci-après la «DPCD»).

Comme indiqué également dans la directive DPCD <sup>(13)</sup>, ces caractéristiques peuvent englober, dans le cas des services de transport, la durée de déplacement estimée.

Le décret italien notifié précise à son article 4, paragraphe 5, et à son article 5, paragraphe 3, que le temps estimé nécessaire pour que le taxi ou la voiture de transport avec chauffeur arrive au point de ramassage ne peut être affiché à l'utilisateur qu'après que l'utilisateur a été affecté au transporteur concerné (c'est-à-dire, respectivement, au prestataire de taxi ou au prestataire de la voiture de transport avec chauffeur). De même, l'article 6, paragraphe 2, du décret dispose que, si la plateforme fournit des services d'intermédiation tant pour les voitures de transport avec chauffeur que pour les services de taxi, l'heure estimée d'arrivée de la voiture de transport avec chauffeur ou du taxi ne peut être communiquée qu'après que le consommateur a exprimé son choix pour le type de service spécifique. Par conséquent, les utilisateurs ne verraient pas les voitures de

<sup>12</sup>() Directive 2005/29/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur et modifiant la directive 84/450/CEE du Conseil, les directives 97/7/CE, 98/27/CE et 2002/65/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil

<sup>13</sup>() Communication de la Commission — Orientations concernant l'interprétation et l'application de la directive 2005/29/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur, C/2021/9320, JO C 526 du 29.12.2021

transport avec chauffeur disponibles ou les taxis à proximité. En conséquence, ils ne choisiraient pas leur prestataire de services de transport en fonction de l'heure d'arrivée prévue des autres prestataires de services et du temps de trajet total prévu.

Outre ce qui précède, l'article 6, paragraphe 2, du décret précise que le prix estimé du service ne peut être communiqué qu'après que le consommateur a exprimé son choix pour le type de service spécifique (à savoir un taxi ou une voiture de transport avec chauffeur). Il ne semble donc pas possible pour le consommateur de choisir le type de service en fonction du prix.

Il ne ressort pas clairement du décret italien si le contrat est réputé conclu et si l'obligation de paiement du consommateur naît, au moment où le consommateur confirme son choix pour «un certain type de service» (selon la terminologie du décret), ou, plutôt après le choix du type de service, il y a une étape ultérieure lorsque le consommateur exprime sa volonté de passer commande avec l'obligation de payer le prestataire de services concerné.

La Commission invite donc les autorités italiennes à veiller à ce que la version finale adoptée du projet notifié oblige dûment les prestataires de services de transport de passagers respectifs à informer les consommateurs des principales caractéristiques du service, y compris l'heure d'arrivée prévue, conformément à l'article 6, paragraphe 1, point a), de la DDC, et le prix total du service conformément à l'article 6, paragraphe 1, point e), de la DDC, immédiatement avant que les contrats avec obligation de paiement ne soient conclus par voie électronique, comme l'exige l'article 8, paragraphe 2, de la DDC.

La Commission invite les autorités italiennes à tenir compte des observations susmentionnées.

La Commission rappelle par ailleurs aux autorités italiennes qu'une fois le texte définitif adopté, elles doivent le communiquer à la Commission conformément à l'article 5, paragraphe 3, de la directive (UE) 2015/1535.

Veillez croire, Monsieur, à l'assurance de ma haute considération,

Pour la Commission

Stéphane Séjourné  
Vice-président exécutif