

Dnia 23 czerwca 2015 r. do Rady Konstytucyjnej wpłynęło, z Sądu Kasacyjnego (izba handlowa, wyrok nr 699 z tego samego dnia), na warunkach przewidzianych przepisami artykułu 61-1 Konstytucji, zapytanie o zgodność z Konstytucją, zadane w sprawie firm UBER France SAS i UBER BV przez SELARL Lexavoué Paris Versailles, kancelarię adwokacką należącą do Izby Adwokackiej w Paryżu i przez Mecenasa Hugues'a Calvet, adwokata należącego do Izby Adwokackiej w Paryżu, w sprawie praw i swobód gwarantowanych przez Konstytucję, jeśli chodzi o przepisy pierwszego ustępu artykułu L. 3124-13 kodeksu ds. transportu. Zapytanie to zostało zarejestrowane w kancelarii głównej Rady Konstytucyjnej pod numerem 2015-484 QPC.

RADA KONSTYTUCYJNA,

Na podstawie Konstytucji;

Na podstawie rozporządzenia nr 58-1067 z 7 listopada 1958 r. z późniejszymi zmianami w sprawie ustawy organicznej o Radzie Konstytucyjnej;

Na podstawie kodeksu ds. transportu;

Na podstawie ustawy nr 2014-1104 z 1 października 2014 r. o usługach taksówkarskich i samochodach do przewozu osób z kierowcą;

Na podstawie rozporządzenia z 4 lutego 2010 r. o procedurze stosowanej przez Radę Konstytucyjną w zakresie zapytań o zgodność z Konstytucją;

Na podstawie uwag przedstawionych przez spółki występujące z wnioskiem za pośrednictwem Pani Mecenasa Emmanuelle Trichet, adwokat zasiadającej w Radzie Stanu i wchodzącej w skład Sądu Kasacyjnego oraz przez Mecenasa Calvet; uwagi te zostały zarejestrowane dnia 15 lipca 2015 r.;

Na podstawie uwag przedstawionych przez Premiera Rady Ministrów i zarejestrowanych dnia 16 lipca 2015 r.;

Na podstawie uwag przedstawionych w imieniu Krajowej Unii Taksówkarzy, strony broniącej swojego interesu, przez kancelarię SCP Thouin-Palat należącą do Rady Stanu i wchodzącą w skład Sądu Kasacyjnego i kancelarię SCP Lévy Soussen, należącą do Izby Adwokackiej w Paryżu; uwagi zostały zarejestrowane dnia 16 lipca 2015 r.;

Na podstawie uwag przedstawionych w imieniu firm Voxtur, Greentomatocars i Transdev Shuttle France, strony broniącej swojego interesu, przez kancelarię AARPI de Guillenchmidt et associés, należącą do Izby Adwokackiej w Paryżu; uwagi zostały zarejestrowane dnia 16 lipca 2015 r.;

Na podstawie dodatkowych uwag przedstawionych w imieniu Krajowej Unii Taksówkarzy przez kancelarię SCP Piwnica et Molinié, należącą do Rady Stanu i wchodzącą w skład Sądu Kasacyjnego, zarejestrowanych dnia 16 i 30 lipca 2015 r.;

Na podstawie dokumentów przedłożonych i dołączonych do akt sprawy;

Na posiedzeniu jawnym w dniu 15 września 2015 r. zostali wysłuchani: Mecenas Calvet występujący w imieniu firm występujących z wnioskiem, Mecenas Maxime de Guillenchmidt, adwokat należący do Izby Adwokackiej w Paryżu i Pani Mecenas Françoise Thouin-Palat, adwokat należący do Rady Stanu i wchodzący w skład Sądu Kasacyjnego w imieniu strony broniącej swoich interesów, Mecenas Emmanuel Piwnica, adwokat należący do Rady Stanu i wchodzący w skład Sądu Kasacyjnego, w imieniu strony interweniującej oraz Mecenas Xavier Pottier, wyznaczony przez Premiera Rady Ministrów;

Został również wysłuchany sędzia sprawozdawca;

1. Biorąc pod uwagę, że zgodnie z treścią pierwszego ustępu artykułu L. 3124-13 kodeksu ds. transportu, w wersji wynikającej z ww. ustawy z dnia 1 października 2014 r.: „za organizowanie systemu kontaktowania klientów z osobami, które zajmują się działalnością, o której mowa w artykule L.3120-1, a które nie są ani firmami transportowymi mającymi prawo wykonywać okazjonalne usługi wymienione w rozdziale II działu I niniejszej księgi, ani kierowcami taksówek, dwukołowych lub trzykołowych pojazdów mechanicznych lub samochodów do przewozu osób z kierowcą, w rozumieniu przepisów tego działu grozi kara dwóch lat więzienia i grzywny w wysokości 300 000 €”;

2. Biorąc pod uwagę, że, według firm występujących z wnioskiem, przepisy te naruszają zasadę ustawowej określoności czynów zabronionych i kar, zasadę konieczności i proporcjonalności kar oraz zasadę domniemania niewinności; że zarzucają one również tym przepisom naruszenie swobody działalności gospodarczej jak również zasady równości wobec obciążeń publicznych;

O ZARZUTACH NARUSZENIA WYMAGAŃ ARTYKUŁÓW 8 I 9 DEKLARACJI Z 1789 ROKU:

- Jeśli chodzi o zasadę ustawowej określoności czynów zabronionych i kar:

3. Biorąc pod uwagę, że, według firm występujących z wnioskiem, zaskarżone przepisy naruszają zasadę ustawowej określoności czynów zabronionych i kar; firmy te utrzymują, że stosując sankcje karne wobec osób, które organizują system pomagający w nawiązaniu kontaktu między osobami prywatnymi w celu wykonania usługi przewozowej „w celach zarobkowych”, bez podania sposobów, przeznaczenia i formy opłaty za dostarczoną usługę, przepisy te skutkują zakazem wprowadzania wszelkich innowacyjnych form okazjonalnego przewozu świadczonego między osobami prywatnymi. Utrzymują one w szczególności, że te przepisy uznają za nielegalną organizację jakichkolwiek systemów rezerwacyjnych, które proponują usługi przewozu osób, w tym również takie, w ramach których kierowcy proszą o zwykły zwrot poniesionych przez nich kosztów paliwa i amortyzacji pojazdu;

4. Biorąc pod uwagę, że artykuł 8 Deklaracji Praw Człowieka i Obywatela z 1789 stanowi: „Ustawa może ustanawiać tylko takie kary, które są oczywiście i ściśle niezbędne, nikt nie może być karany inaczej jak tylko na podstawie ustawy uchwalonej i ogłoszonej przed popełnieniem przestępstwa i legalnie stosowanej”; że zgodnie z brzmieniem artykułu 34 Konstytucji: „Ustawa reguluje sprawy dotyczące ... określenia zbrodni i występków, jak również orzekanych za nie kar”; że ustawodawca uwzględnił przepisy artykułu 34 Konstytucji, jak również zasadę ustawowej określoności czynów zabronionych i kar wynikającą z przepisów artykułu 8 Deklaracji z 1789 roku i zobowiązał się do określenia zakresu stosowania prawa karnego oraz zdefiniowania przestępstw i czynów zabronionych w sposób wystarczająco jasny i precyzyjny, by można było wykluczyć swobodną ocenę sędziowską;

5. Biorąc pod uwagę, z jednej strony, że dział II księgi I trzeciej części kodeksu ds. transportu dotyczy ram prawnych działalności polegającej na prywatnym przewozie osób w celach zarobkowych; że zgodnie z przepisami artykułu L. 3120-1, przepisy tego działu obowiązują usługi drogowego przewozu osób wykonywane w celach zarobkowych z użyciem pojazdów posiadających mniej niż dziesięć miejsc, z wyłączeniem zbiorowego transportu publicznego i prywatnego przewozu osób; że w myśl przepisów tego działu taka działalność jest dozwolona tylko w przypadku taksówek, samochodów do przewozu osób z kierowcą, dwukołowych lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i firm zajmujących się transportem drogowym, które mogą okazjonalnie świadczyć usługi wymienione w rozdziale II działu I niniejszej księgi kodeksu ds. transportu; że przepisy pierwszego ustępu artykułu L. 3124-13 tego samego kodeksu penalizują organizowanie systemu nawiązywania kontaktu klientów z osobami, które wykonują działalność wymienioną w artykule L. 3120-1 nie posiadając na to odpowiednich zezwoleń;

6. Biorąc pod uwagę, z drugiej strony, że współużytkowanie jest zdefiniowane w artykule L. 3132-1 znajdującym się w dziale III księgi I trzeciej części kodeksu ds. transportu o prywatnym drogowym przewozie osób; że zgodnie z tym artykułem: „Współużytkowanie samochodu jest określane jako wspólne używanie pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym przez kierowcę i jednego lub kilku pasażerów, wykonywane w celach niezarobkowych, z wyłączeniem podziału kosztów, w ramach przejazdu, który kierowca wykonuje w swoim interesie. Nawiązanie kontaktu przez te osoby może być, w tym celu, dokonywane odpłatnie i nie wchodzi w zakres zawodów określonych przepisami artykułu L. 1411-1”; że w konsekwencji współużytkowanie samochodu nie należy do działalności wymienionych w artykule L. 3120-1 tego kodeksu;

7. Biorąc pod uwagę, że zaskarżone przepisy nie mają na celu zakazu ani nie skutkują zakazem wprowadzania systemów pomagających nawiązać kontakt między osobami chcącymi skorzystać z możliwości współużytkowania samochodu, jakie zostało zdefiniowane w artykule L.3132-1; że ustawodawca jasno i dokładnie zdefiniował zaskarżoną sankcję karną; że w związku z tym należy oddalić zarzut naruszenia zasady ustawowej określoności czynów zabronionych i kar;

- Jeśli chodzi o zasady konieczności i proporcjonalności kar:

8. Biorąc pod uwagę fakt, że, według firm występujących z wnioskiem, pozwalając na penalizację współużytkowania samochodu, zaskarżone przepisy naruszają zasadę konieczności kar; że poziom przewidzianych sankcji narusza zasadę proporcjonalności kar;

9. Biorąc pod uwagę, że artykuł 61-1 Konstytucji nie przyznaje Radzie Konstytucyjnej ogólnego prawa do oceny i podejmowania decyzji takiego samego charakteru jakie przysługuje Parlamentowi, ale daje mu tylko kompetencje do orzekania o zgodności przepisów legislacyjnych poddanych analizie z prawami i wolnościami zapewnionymi przez Konstytucję; że jeśli konieczność nałożenia kar za popełnione przestępstwa wynika z zakresu uznania przysługującego ustawodawcy, Rada Konstytucyjna jest zobowiązana do upewnienia się co do braku wyraźnej dysproporcji między przestępstwem a karą przewidzianą za nie;

10. Biorąc pod uwagę, że ustanawiając sankcje przewidziane zaskarżonymi przepisami, ustawodawca zamierzał zapewnić poszanowanie przepisów dotyczących publicznego przewozu osób w celach zarobkowych; że nie penalizuje on organizowania systemów umożliwiających kontaktowanie się osób, które mają zamiar współużytkować samochód w sposób określony przepisami artykułu L.3132-1;

11. Biorąc pod uwagę, że ustanawiając, za fakt kontaktowania klientów z kierowcami niebędącymi kierowcami zawodowymi, karę dwuletniego więzienia i grzywny w wysokości 300.000 euro, ustawodawca nie wprowadził kary, która byłaby jawnie nieproporcjonalna;

12. Biorąc pod uwagę fakt, że z powyższych stwierdzeń wynika, że zarzuty naruszenia zasad konieczności i proporcjonalności kar powinny być oddalone;

- Jeśli chodzi o zasadę domniemania niewinności:

13. Biorąc pod uwagę fakt, że, według firm występujących z wnioskiem, zaskarżone przepisy, ze względu na brak jasności i dokładności, pozwalają domniemywać „że sam fakt połączenia podaży z popytem pociąga za sobą « czyn niedozwolony polegający na współużytkowaniu samochodu »”; że wynikałoby z tego naruszenie zasady domniemania niewinności;

14. Biorąc pod uwagę, że, zgodnie z artykułem 9 Deklaracji z 1789 r. każdy człowiek jest uznawany za niewinnego, póki nie zostanie uznany winnym; że wynika z tego, że zasadniczo ustawodawca nie może wprowadzić domniemania winy w zakresie egzekwowania prawa;

15. Biorąc pod uwagę, że zaskarżone przepisy nie mają na celu domniemania winy ani nie skutkują domniemaniem winy; że zarzut naruszenia zasady domniemania winy powinien zostać oddalony;

- O INNYCH ZARZUTACH:

- Jeśli chodzi o swobodę działalności gospodarczej:

16. Biorąc pod uwagę fakt, że, według firm występujących z wnioskiem, usługa pośrednictwa podlegająca przedmiotowej sankcji pozwalała zrealizować zapotrzebowanie na przewóz i nie ma to wpływu na działalność zawodowych kierowców zajmujących się przewozem osób; że zakazując wykonywania takiej usługi, zaskarżone przepisy naruszają zasadę swobody działalności gospodarczej;

17. Biorąc pod uwagę, że z przepisów artykułu L. 3120-1 kodeksu ds. transportu wynika, że działalność polegająca na drogowym przewozie osób wykonywana w celach zarobkowych z użyciem pojazdów posiadających mniej niż dziesięć miejsc może być wykonywana tylko na warunkach przewidzianych przepisami działu II księgi I trzeciej części tego kodeksu; że prowadzenie tej działalności jest więc zabronione w przypadku osób, które nie są ani firmą zajmującą się drogowym przewozem osób i wykonującą okazjonalne usługi wymienione w rozdziale II działu I tej księgi, ani kierowcami taksówki, dwukołowego lub trzykołowego pojazdu mechanicznego czy też pojazdu do przewozu osób z kierowcą; że ustawodawca miał zamiar penalizować, dzięki zaskarżonym przepisom, poczynania, które mogłyby ułatwić wykonywanie zakazanej działalności; że w związku z tym zarzut naruszenia swobody działalności gospodarczej, który nie jest skierowany przeciwko przepisom regulującym działalność publicznego przewozu osób w celach zarobkowych jest bezskuteczny;

- Jeśli chodzi o zasadę równości wobec obciążeń publicznych:

18. Biorąc pod uwagę, że, według firm występujących z wnioskiem, narzucając organizatorom systemów służących do nawiązywania kontaktów przez osoby chcące współużytkować samochód konieczność posiadania kosztownych i skomplikowanych urządzeń do wykrywania oszustw, zaskarżone przepisy obciążają tych organizatorów nadmiernymi kosztami, naruszając w ten sposób zasadę równości wobec obciążeń publicznych;

19. Biorąc pod uwagę, że jest bezskuteczny zarzut naruszenia zasady równości wobec obciążeń publicznych przez przepisy wprowadzające sankcję o charakterze karnym, zgodnie z przepisami artykułu 8 Deklaracji z 1789 roku;

20. Biorąc pod uwagę, że zaskarżone przepisy, które w żaden sposób nie naruszają żadnego prawa czy wolności, które są gwarantowane przez Konstytucję, powinny zostać uznane za zgodne z Konstytucją,

WYDAJE NASTĘPUJĄCĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1. – Przepisy pierwszego ustępu artykułu L. 3124-13 kodeksu ds. transport są zgodne z Konstytucją.

Artykuł 2.- Niniejsza decyzja będzie opublikowana w Dzienniku Urzędowym Republiki Francuskiej i podana do wiadomości na warunkach przewidzianych przepisami artykułu 23-11 zarządzenia z 7 listopada 1958 r., o którym mowa wyżej.

Orzeczenie wydane na posiedzeniu Rady Konstytucyjnej w dniu 22 września 2015 r. w składzie: Pan Jean-Louis DEBRÉ, Prezes, Panie Claire BAZY MALAURIE i Nicole BELLOUBET, Panowie Guy CANIVET, Michel CHARASSE, Renaud DENOIX de SAINT MARC i Lionel JOSPIN oraz Pani Nicole MAESTRACCI.

Dziennik Urzędowy Republiki Francuskiej nr 0222 z dnia 25 września 2015 r., strona 17083, pozycja nr 78
ECLI:FR:CC:2015:2015.484.QPC