



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA MACEJA ŠPUNARA [MACIEJ SZPUNAR]
SECINĀJUMI,
sniegti 2017. gada 11. maijā¹

Lieta C-434/15

Asociación Profesional Elite Taxi
pret
Uber Systems Spain SL

(*Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona* (Barselonas Komerctiesa Nr. 3, Spānija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Pakalpojumi iekšējā tirgū – Pasažieru pārvadājumi –
Informācijas tehnoloģiju rīku un viedtālrunu lietojumprogrammas izmantošana –
Negodīga konkurence – Prasība saņemt atļauju

Ievads

1. Lai gan jauno tehnoloģiju attīstība bieži vien rada diskusijas, *Uber* tomēr atklājas kā īpašs gadījums. Tās darbības veids raisa kritiku un jautājumus, bet arī cerības un jaunas gaidas. Minot tikai juridiskas dabas jautājumus, *Uber* darbības veids ir raisījis jautājumus tostarp par konkurences tiesībām, patērētāju tiesību aizsardzību un darba tiesībām. Saimnieciskajā un sociālajā jomā pat ir radies jēdziens “uberizācija” (*uberisation*). Tātad saistībā ar šo lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesa saskaras ar lielā mērā politizētu un mediju fokusētu problemātiku.

2. Tomēr šīs lietas priekšmets ir daudz šaurāks. Mums lūgtās interpretācijas mērķis ir tikai atrast *Uber* vietu Savienības tiesību sistēmā, lai varētu noteikt, vai un kādā pakāpē šīs tiesības attiecas uz tās darbību. Tātad galvenokārt jautājums ir par to, vai uz *Uber* darbības nosacījumu iespējamo regulējumu attiecas Savienības tiesību prasības – vispirms pakalpojumu sniegšanas brīvība – vai arī uz to attiecas Eiropas Savienības un dalībvalstu dalītā kompetence vietējā transporta jomā, kura vēl nav tikusi īstenota Savienības līmenī.

¹ Oriģinālvaloda – franču.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3. Direktīvas 98/34/EK² 1. panta 2. punktā ir noteikts:

“Šajā direktīvā piemēro šādus terminus: [..]

- 2) “pakalpojums” – jebkāds Informācijas sabiedrības pakalpojums, tas ir, jebkāds pakalpojums, ko parasti sniedz par atlīdzību no attāluma, ar elektroniskiem līdzekļiem un pēc pakalpojumu saņēmēja individuāla pieprasījuma.

Šajā definīcijā:

- “no attāluma” nozīmē, ka pakalpojumus sniedz bez vienlaicīgas pušu klātbūtnes,
- “ar elektroniskiem līdzekļiem” nozīmē, ka pakalpojumus nosūta un galamērķī saņem ar elektroniskas apstrādes (ieskaitot digitālu kompresiju) un informācijas uzglabāšanas aparātūras palīdzību un ka tos pilnībā pārraida, nosūta un saņem pa vadiem, pa radio ar optiskiem vai citiem elektromagnētiskiem līdzekļiem,
- “pēc pakalpojumu saņēmēja individuāla pieprasījuma” nozīmē, ka pakalpojumus sniedz, pārraidot informāciju pēc individuāla pieprasījuma.

Norādošs to pakalpojumu saraksts, uz kuriem neattiecas šī definīcija, ietverts V pielikumā.

[..]”

4. Direktīvas 2000/31/EK³ 2. panta a) un h) punktā ir noteikts:

“Šajā direktīvā terminiem ir šādas nozīmes:

- a) “informācijas sabiedrības pakalpojumi”: pakalpojumi tādā nozīmē, kā noteikts [Direktīvas 98/34] 1. panta 2. punktā;

[..]

- h) “koordinēta joma”: prasības, kas noteiktas dalībvalstu juridiskajās sistēmās un kas piemērojamas informācijas sabiedrības pakalpojumu sniedzējiem vai informācijas sabiedrības pakalpojumiem, neatkarīgi no tā, vai tās ir vispārējas vai arī tās ir īpaši izveidotas šiem pakalpojumiem vai pakalpojumu sniedzējiem.

2 Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīva, kas nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu, un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu sfērā (OV 1998, L 204, 37. lpp.), redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 20. jūlija Direktīvu 98/48/EK (OV 1998, L 217, 18. lpp.) (turpmāk tekstā – “Direktīva 98/34”). Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 9. septembra Direktīvas (ES) 2015/1535, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko noteikumu un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā (OV 2015, L 241, 1. lpp.), 11. pantu Direktīva 98/34 tika atcelta 2015. gada 7. oktobrī, tomēr tā turpina būt *ratione temporis* piemērojama pamatlietas faktiskajiem apstākļiem. Turklāt Direktīvas 2015/1535 1. panta 1. punkta b) apakšpunkts ir formulēts būtībā identiski.

3 Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 8. jūnija Direktīva par dažiem informācijas sabiedrības pakalpojumu tiesiskiem aspektiem, jo īpaši elektronisko tirdzniecību, iekšējā tirgū (Direktīva par elektronisko tirdzniecību) (OV 2000, L 178, 1. lpp.).

- i) Koordinētā joma attiecas uz prasībām, kuras pakalpojuma sniedzējam jāievēro attiecībā uz:
- informācijas sabiedrības pakalpojuma darbības sākšanu, prasībām, kas saistītas ar kvalifikāciju, atļauju saņemšanu vai paziņošanu,
 - informācijas sabiedrības pakalpojuma darbības veikšanu, piemēram, prasībām, kas saistītas ar pakalpojuma sniedzēja uzvedību, prasībām attiecībā uz pakalpojumu kvalitāti vai saturu, tostarp tās, kas piemērojamas reklamēšanai un kontraktiem, vai prasībām, kas saistītas ar pakalpojuma sniedzēja saistībām;

- ii) Koordinētā joma neattiecas uz tādām prasībām kā:

[..]

- prasībām, kas piemērojamas pakalpojumiem, kurus nepiedāvā ar elektroniskiem līdzekļiem.”

5. Direktīvas 2000/31 3. panta 1., 2. un 4. punktā ir paredzēts:

“1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka informācijas sabiedrības pakalpojumi, ko piedāvā pakalpojumu sniedzējs, kurš reģistrēts tās teritorijā, atbilst valsts noteikumiem, kas piemērojami attiecīgajā dalībvalstī un ko ietver koordinētā joma.

2. Dalībvalstis koordinētajā jomā noteiktu iemeslu dēļ nedrīkst ierobežot brīvību piedāvāt informācijas sabiedrības pakalpojumus no citas dalībvalsts.

[..]

4. Dalībvalstis var pieņemt pasākumus, lai atkāptos no 2. punkta attiecībā uz noteiktu informācijas sabiedrības pakalpojumu, ja tiek ievēroti šādi noteikumi:

- a) pasākumi ir:

- i) nepieciešami viena no šādiem iemesliem dēļ:

- sabiedriskā kārtība, jo īpaši kriminālpārkapumu novēršana, izmeklēšana, atklāšana un kriminālvajāšana, ieskaitot nepilngadīgo aizsardzību un cīņu pret kūdišanu uz naidu rases, dzimuma, ticības vai tautības dēļ un personu cieņas un goda aizskaršanu attiecībā uz individuālām personām,
- sabiedrības veselības aizsardzība,
- sabiedrības drošība, ietverot valsts drošības un aizsardzības nodrošināšanu,
- patērētāju aizsardzība, ietverot ieguldītāju aizsardzību;

- ii) pieņemti pret noteiktiem informācijas sabiedrības pakalpojumiem, kas ierobežo i) punktā minētos mērķus vai kas rada nopietnas aizdomas, ka tie varētu ierobežot šos mērķus;

- iii) samērīgi ar šiem mērķiem;

b) pirms attiecīgo pasākumu pieņemšanas, neskarot tiesas procesus, tostarp iepriekšējo izmeklēšanu un darbības, kas veiktas saskaņā ar kriminālizmeklēšanu, dalībvalsts ir:

- prasījusi 1. punktā minētajai dalībvalstij pieņemt pasākumus, taču tā šādus pasākumus nav pieņēmusi vai tie bijuši nepiemēroti,
- paziņojusi Komisijai un 1. punktā minētajai dalībvalstij par savu nodomu pieņemt šādus pasākumus.

[..]”

6. Saskaņā ar Direktīvas 2006/123/EK⁴ 2. panta 2. punkta d) apakšpunktu:

“Šo direktīvu nepiemēro šādām darbībām:

[..]

d) pakalpojumiem pārvadājumu jomā, tostarp ostu pakalpojumiem, kas ir Līguma V sadaļas piemērošanas jomā;

[..].”

7. Šīs direktīvas 3. panta 1. punkta pirmajā teikumā ir noteikts:

“Ja šīs direktīvas noteikumi ir pretrunā ar kādiem noteikumiem citā Kopienas tiesību aktā, ar kuru regulē īpašus aspektus piekļuvei kādai pakalpojumu darbībai vai tās veikšanai konkrētās nozarēs vai konkrētās profesijās, šā cita Kopienas tiesību akta noteikumi prevalē, un tos piemēro attiecīgajās nozarēs vai profesijās. [..]”

Spānijas tiesības

8. Zināms sajukums pastāv attiecībā uz to, kā iesniedzējtiesa, pamatlietas dalībnieki un Spānijas valdība ir aprakstījuši piemērojamās valsts tiesību normas. Tālāk es aprakstīšu to galvenās iezīmes, kas izriet gan no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu, gan no dažādiem rakstveida apsvērumiem, kuri iesniegti šajā tiesvedībā.

9. Pirmām kārtām attiecībā uz transporta regulējumu valsts līmenī, piemērojot 1987. gada 30. jūlija *Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres* (Likums Nr. 16/1987 par sauszemes transporta organizēšanu) 99. panta 1. punktu, lai varētu īstenot gan šī veida pārvadājumus, gan starpniecības darbību, slēdzot līgumus, ir prasīta pasažieru pārvadājumu sabiedriskā transporta atļauja. Tomēr atbildētāja pamatlietā norāda, ka ar 2013. gada 4. jūlija *Ley 9/2013 por la que se modifica la Ley 16/1987 y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea* (2003. gada 7. jūlija Likums Nr. 9/2013, ar kuru groza Likumu Nr. 16/1987 un Likumu Nr. 21/2003 par aviācijas drošību) esot atcelts pienākums iegūt īpašu licenci pasažieru transporta starpniecības pakalpojumu sniegšanai. Tomēr neesot skaidrs, vai šī reforma ir stājusies spēkā visos Spānijas reģionos.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīva par pakalpojumiem iekšējā tirgū (OV 2006, L 376, 36. lpp.).

10. Valsts tiesību akti attiecībā uz taksometru pakalpojumiem reģionālā un vietējā mērogā ir papildināti ar Katalonijas autonomā apgabala, kā arī Lielbarselonas pieņemtajiem dažādajiem regulējumiem, tostarp ar *Reglamento Metropolitano del Taxi* (Lielbarselonas taksometru noteikumi), kurus 2004. gada 22. jūlijā pieņēmusi *Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona* (Lielbarselonas Transporta pārvaldes Administratīvā padome) un atbilstoši kuriem tādu platformu kā pamatlīnētā aplūkotā darbības īstenošanai ir jāiegūst nepieciešamās licences un administratīvās atļaujas.

11. Visbeidzot 1991. gada 10. janvāra *Ley 3/1991 de Competencia Desleal* (Likums Nr. 3/1991 par negodīgu konkurenci) negodīga konkurence ir definēta šādi: 4. pantā – kā profesionāla rīcība, kas nav saderīga ar noteikumiem par labtību, 5. pantā – kā maldinoša prakse un 15. pantā – kā ar konkurences darbību saistītu noteikumu pārkāpumi, ar kuriem ir tikusi piešķirta konkurences priekšrocība tirgū.

Pamatlietas fakti, tiesvedība pamatlietā un prejudiciālie jautājumi

Uber *lietojumprogramma*

12. *Uber* ir tādas elektroniskās platformas nosaukums⁵, ko izstrādājusi *Uber Technologies Inc.* – sabiedrība, kuras juridiskā adrese ir Sanfrancisko (ASV). Eiropas Savienībā *Uber* platformu pārvalda saskaņā ar Nīderlandes tiesībām dibināta sabiedrība *Uber BV* – sabiedrības *Uber Technologies* meitasuzņēmums.

13. Šī platforma ar viedtālruni, kas aprīkots ar *Uber* lietojumprogrammu, palīdzību ļauj pasūtīt pilsētas transporta pakalpojumus pilsētās, kuras tā apkalpo. Lietojumprogramma atpazīst lietotāja atrašanās vietu un atrod tuvumā esošos pieejamos autovadītājus. Ja autovadītājs uzņemas braucienu, lietojumprogramma par to informē lietotāju, parādot autovadītāja profilu, kā arī brauciena uz lietotāja norādīto galamērķi cenas aplēsi. Kad brauciens ir īstenots, samaksa par to tiek automātiski atskaitīta no lietotāja bankas kartes, kas lietotājam ir obligāti jānorāda, piesakoties lietojumprogrammai. Lietojumprogrammai piemīt arī vērtējuma funkcija, – gan pasažieri var novērtēt autovadītājus, gan autovadītāji – pasažierus. Vidējā vērtējuma, kas ir zemāks par noteiktu sliekšni, sekas var būt izslēgšana no platformas.

14. Platformas *Uber* piedāvātie transporta pakalpojumi tiek iedalīti dažādās kategorijās atkarībā no autovadītāja statusa un transportlīdzekļa veida. Saskaņā ar atbildētājas pamatlietā sniegto informāciju pamatlīnētā attiecas uz pakalpojumu ar nosaukumu *UberPop*, kura ietvaros autovadītāji – privātpersonas, kas nav profesionāli, – pasažieru pārvadājumus nodrošina ar saviem transportlīdzekļiem.

15. Tarifus, balstoties uz brauciena attālumu un ilgumu, nosaka platformas operators. Tie var atšķirties atkarībā no pieprasījuma lieluma attiecīgajā brīdī, tā ka brauciena cena augstas satiksmes noslodzes laikā var vairākkārtīgi pārsniegt pamata tarifu. Brauciena cenu aprēķina lietojumprogramma un automātiski iekasē platformas operators, kurš daļu no tās ietur kā komisijas maksu, kas parasti svārstās no 20 līdz 25 %, un atlikumu pārskaita autovadītājam.

⁵ Lai gan es šajā gadījumā, lai apzīmētu sistēmu, kas tiek izmantota sasaistes izveidei starp autovadītājiem un pasažieriem un transporta pakalpojumu rezervācijai, izmantoju jēdzienu "platforma", no šī jēdziena nav jāizdara nekādi secinājumi attiecībā uz šīs platformas raksturu. It īpaši šis jēdziens nenozīmē, ka runa ir par vienkāršu starpnieku, jo *Uber* tāda nav, kā es to izklāstīšu turpinājumā.

Pamatlieta

16. *Asociación Profesional Elite Taxi* (turpmāk tekstā – “*Elite Taxi*”) ir profesionāla asociācija, kurā ir apvienoti Barselonas pilsētas (Spānija) taksometru vadītāji. 2014. gada 29. oktobrī *Elite Taxi* cēla prasību *Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona* (Barselonas Komerctiesa Nr. 3, Spānija), kurā it īpaši lūdza uzlikt sodu *Uber Systems Spain SL* (turpmāk tekstā – “*Uber Spain*”) – saskaņā ar Spānijas tiesībām dibinātu sabiedrību –, nopriest, ka tās darbības, ar kurām tiekot pārkāpts spēkā esošais tiesiskais regulējums un kas esot izrādījušās maldinošas, ir negodīgas konkurences darbības, uzlikt tai pienākumu izbeigt savu negodīgo rīcību, kas ietver citu grupas sabiedrību atbalstīšanu, sniegtot rezervēšanas pakalpojumus pēc pieprasījuma ar mobilo tālrunu un tīmekļa starpniecību, ar nosacījumu, ka tie ir tieši vai netieši saistīti ar digitālās platformas *Uber* lietošanu Spānijā, kā arī aizliegt tai turpināt īstenot šo darbību. Proti, atbilstoši iesniedzējtiesas konstatējumiem nedz *Uber Spain*, nedz īpašnieku, nedz attiecīgo transportlīdzekļu vadītāju rīcībā neesot Lielbarselonas taksometru noteikumos paredzēto licenču un atļauju.

17. *Uber Spain* apstrīd, ka būtu jebkādā veidā pārkāpusi noteikumus transporta jomā. Proti, tās ieskatā *Uber* lietojumprogrammu Savienības teritorijā, tostarp Spānijā, ekspluatē saskaņā ar Nīderlandes tiesībām dibinātā sabiedrība *Uber BV* un tāvad prasītājam ar iebildumiem esot jāvērsas pie tās. *Uber Spain* vienīgi nodrošinot reklāmas pakalpojumus *Uber BV* vārdā. *Uber Spain* atkārtotja šos apgalvojumus savos apsvērumos šajā lietā.

18. Attiecībā uz lietas faktisko apstākli iesniedzējtiesai ir jāatrisina jautājums par to, kurai no abām iepriekš minētajām sabiedrībām ir jābūt iespējama rīkojuma adresātei. Tomēr, manuprāt, var tikt pieņemts, ka *Uber* lietojumprogrammu Savienībā ekspluatē *Uber BV*⁶. Tieši uz šo premisu, kurai ir sekas Savienības tiesību mērogā, es balstīšu savu analīzi. Šajos secinājumos es izmantošu terminu “*Uber*”, lai apzīmētu elektronisko rezervēšanas platformu, kā arī tās operatoru.

19. Tāpat arī attiecībā uz pamatlīetas priekšmetu es vēlos precizēt, ka šajā gadījumā nav runa par lietojumprogrammas *Uber* bloķēšanu vai tās padarīšanu jebkādā citā veidā par nelietojamu viedtālrunos. Neviens rīkojums, nedz kāds cits pasākums šādā nozīmē nav ticis lūgts. Pamatlietā runa ir vienīgi par *Uber* iespēju ar šīs lietojumprogrammas palīdzību sniegt *UberPop* pakalpojumu Barselonas pilsētā.

Prejudiciālie jautājumi un tiesvedība Tiesā

20. Uzskatīdama, ka tai iesniegtās lietas risinājumam ir nepieciešama vairāku Savienības tiesību normu interpretācija, *Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona* (Barselonas Komerctiesa Nr. 3) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Ciktāl [Direktīvas 2006/123] 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā no šīs direktīvas piemērošanas jomas ir izslēgti pakalpojumi pārvadājumu jomā, – vai atbildētājas peļņas nolūkā veiktā darbība, kas ietver starpniecību starp transportlīdzekļa īpašnieku un personu, kurai ir jāpārvietojas pilsētā, pārvaldot informācijas tehnoloģijas – saskarni un programmatūras aplikāciju “viedtālruniem un tehnoloģiskajai platformai”, runājot atbildētājas vārdiem –, kas ļauj to savienošanu, ir jāuzskata tikai par darbību transporta jomā vai arī tā ir jāuzskata par elektronisko starpniecības pakalpojumu, vai par informācijas sabiedrības pakalpojumu [Direktīvas 98/34] 1. panta 2. punkta izpratnē?

⁶ Papildus atbildētājas pamatlietā sniegtajai informācijai skat. Noto La Diega, G. “Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations”, *European Journal of Consumer Law*, Nr. 2015/2, 383. – 413. lpp., it īpaši 407. lpp.

- 2) Nosakot šīs darbības juridisko raksturu, – vai tā daļēji varētu tikt uzskatīta par informācijas sabiedrības pakalpojumu, un šādā gadījumā – vai uz elektronisko starpniecības pakalpojumu attiecas pakalpojumu sniegšanas brīvības princips, kā tas ir noteikts Savienības tiesību aktos, precīzāk – LESD 56. pantā un Direktīvās [2006/123] un [2000/31]?
- 3) Gadījumā, ja Tiesa uzskatītu, ka [Uber Spain] sniegtais pakalpojums nav transporta pakalpojums un tādēļ ir ietverts gadījumos, uz kuriem attiecas Direktīva 2006/123, – vai [Likuma par negodīgu konkurenci] 15. panta regulējums par konkurences darbības regulējošo tiesību normu pārkāpumu nebūtu pretrunā Direktīvai 2006/123, konkrēti – tās 9. pantam par brīvību veikt uzņēmējdarbību un atļauju sistēmu, ja atsauce uz dalībvalsts likumiem vai tiesību normām tiek veikta, neņemot vērā, ka licenču un atļauju iegūšanas sistēma nedrīkst būt kādā ziņā ierobežojoša vai nesamērīga, tas ir, ar to nevar nepamatoti tikt ierobežots brīvības veikt uzņēmējdarbību princips?
- 4) Ja tiek apstiprināts, ka Direktīva [2000/31] ir piemērojama [Uber Spain] sniegtajam pakalpojumam, – vai ierobežojumi, ko dalībvalsts nosaka elektroniskās starpniecības pakalpojuma sniegšanai no citas dalībvalsts, paredzot pakalpojuma licencēšanas vai atļaujas saņemšanas pienākumu vai tiesas rīkojumu, kurā paredzēts izbeigt elektroniskās starpniecības pakalpojuma sniegšanu, pamatojoties uz dalībvalsts tiesību aktiem par negodīgu konkurenci, ir piemēroti pasākumi, kas ir uzskatāmi par izņēmumiem no Direktīvas [2000/31] 3. panta 2. punkta saskaņā ar tās 3. panta 4. punktā noteikto?”

21. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesā tika saņemts 2015. gada 7. augustā. Rakstveida apsvērumus iesniedza pamatlietas puses, Spānijas, Somijas, Francijas un Grieķijas valdības, Īrija, Nīderlandes un Polijas valdības, kā arī Eiropas Komisija un Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) Uzraudzības iestāde. Tās pašas ieinteresētās personas, izņemot Grieķijas valdību, kā arī Igaunijas valdība bija pārstāvētas tiesas sēdē, kas notika 2016. gada 29. novembrī.

Analīze

22. Iesniedzējtiesa uzdod četrus prejudiciālus jautājumus, no kuriem pirmie divi attiecas uz *Uber* darbības kvalifikāciju Direktīvas 2000/31 un Direktīvas 2006/123, kā arī LESD aspektā, savukārt pārējie divi attiecas uz sekām, kādām attiecīgajā gadījumā ir jāizriet no šādas kvalifikācijas.

Par Uber darbības kvalifikāciju

23. Savos pirmajos divos prejudiciālajos jautājumos iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai uz *Uber* darbību attiecas Direktīva 2006/123 un Direktīva 2000/31, kā arī LESD noteikumi par pakalpojumu sniegšanas brīvību.

24. Lai atbildētu uz šiem jautājumiem, pirmkārt, šī darbība ir jāanalizē Direktīvas 2000/31 organizētās sistēmas un “informācijas sabiedrības pakalpojuma” definīcijas, kas ir formulēta Direktīvas 98/34 1. panta 2. punktā un uz kuru ir atsauce Direktīvas 2000/31 2. panta a) punktā, gaismā.

25. Otrkārt, ir jānosaka, vai šī darbība ir pakalpojums transporta jomā vai transporta nozarē LESD 58. panta 1. punkta un Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta izpratnē. Proti, pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta jomā tiek īstenota kopējās transporta politikas ietvaros⁷, un šie pakalpojumi līdz ar to ir izslēgti no Direktīvas 2006/123 piemērošanas jomas saskaņā ar iepriekš minēto tiesību normu.

⁷ Skat. LESD 90. pantu, lasot to kopā ar LESD 58. panta 1. punktu.

Uber darbība Direktīvas 2000/31 aspektā

26. Lai novērtētu, vai *Uber* darbība iekļaujas Direktīvas 2000/31 piemērošanas jomā, ir jāatsaucas uz informācijas sabiedrības pakalpojumu definīciju, kas ir formulēta šīs direktīvas 2. panta a) punktā. Šajā definīcijā ir atsauce uz Direktīvas 98/34 1. panta 2. punktu.

27. Saskaņā ar šo pēdējo minēto tiesību normu informācijas sabiedrības pakalpojums ir pakalpojums, ko sniedz par atlīdzību no attāluma, ar elektroniskiem līdzekļiem un pēc saņēmēja individuāla pieprasījuma. Kritēriji, ka pakalpojums tiek sniegts par atlīdzību un pēc individuāla pieprasījuma, nešķiet radām grūtības. Turpretī citādi ir attiecībā uz tā sniegšanu no attāluma ar elektroniskiem līdzekļiem.

28. Kā es to īsumā izklāstīju daļā, kas veltīta pamatlietas faktiskajiem apstākļiem, *Uber* būtībā ļauj ar viedtālruna lietojumprogrammas palīdzību atrast autovadītāju un izveidot sasaisti ar iespējamo pasažieri, lai īstenotu transporta pilsētā pakalpojuma sniegšanu pēc pieprasījuma. Tātad mēs saskaramies ar jauktu pakalpojumu, jo viena daļa šī pakalpojuma tiek īstenota ar elektroniskiem līdzekļiem, bet otra – pēc definīcijas – netiek. Ir jānosaka, vai uz šādu pakalpojumu attiecas Direktīva 2000/31.

– Jaukti pakalpojumi Direktīvā 2000/31

29. Direktīvas 2000/31 mērķis ir nodrošināt brīvas informācijas sabiedrības pakalpojumu sniegšanas efektivitāti. Šie pakalpojumi ir definēti šīs direktīvas 2. panta a) punktā, atsaucoties uz Direktīvas 98/34 1. panta 2. punktu. Saskaņā ar šo pēdējo minēto tiesību normu šāds pakalpojums tostarp ir tāds, ko "*pilnībā* pārraida, nosūta un saņem pa vadiem, pa radio ar optiskiem vai citiem elektromagnētiskiem līdzekļiem"⁸.

30. Dažos pakalpojumos, protams, ir ietverti elementi, kas netiek pārraidīti ar elektroniskiem līdzekļiem, jo tie nevar tikt dematerializēti. Materiālu preču tirdzniecība tiešaistē ir tam spilgts piemērs, jo tā saskaņā ar Direktīvas 2000/31 preambulas 18. apsvērumu obligāti ietilpst informācijas sabiedrības pakalpojumos. Direktīvā 2000/31 turklāt ir precizēts, ka koordinētajā jomā, proti, tiesību normu kopumā, kas tiek piemērots informācijas sabiedrības pakalpojumiem un uz kuru pamata dalībvalstis principā nevar ierobežot pakalpojumu sniedzēju, kuri reģistrēti citās dalībvalstīs, darbību, nav ietvertas prasības, kas piemērojamas pakalpojumiem, kas netiek sniegti ar elektroniskiem līdzekļiem⁹. Dalībvalstis tātad citu Savienības tiesību normu iespējami noteiktajās robežās var brīvi ierobežot pakalpojumu sniegšanas brīvību ar noteikumiem, kas attiecas uz pakalpojumiem, kas netiek sniegti ar šiem līdzekļiem¹⁰.

31. Tomēr, lai tiktu sasniegts Direktīvas 2000/31 mērķis, proti, informācijas sabiedrības pakalpojumu liberalizācija, – liberalizācijai, kura attiecas tikai uz elektronisko daļu, faktiski ir jābūt ietekmei uz darbības īstenošanas iespējamību. Tas ir iemesls, kādēļ likumdevējs koncentrējās uz pakalpojumiem, kas principā tiek pilnībā pārraidīti ar elektroniskiem līdzekļiem, un iespējamie pakalpojumi, kas sniegti ar citiem līdzekļiem, ir tikai šādu pakalpojumu papildelementi. Proti, nebūtu lietderīgi liberalizēt tikai sekundāru salikta pakalpojuma daļu, ja šis pakalpojums nevarētu tikt brīvi īstenots tāda regulējuma dēļ, kas neiekļaujas Direktīvas 2000/31 tiesību normu piemērošanas jomā. Tāda šķietama liberalizācija ne tikai nesasniegtu tās mērķi, bet tai būtu arī kaitīgas sekas, jo tā izraisītu tiesisko nenoteiktību un kļūtu par cēloni uzticības Savienības tiesību aktiem zaudēšanai.

⁸ Direktīvas 98/34 1. panta 2. punkta otrās daļas otrais ievilkums. Mans izcēlums.

⁹ Direktīvas 2000/31 2. panta h) punkts un 3. panta 2. punkts.

¹⁰ Šajā ziņā skat. spriedumu, 2010. gada 2. decembris, *Ker-Optika* (C-108/09, EU:C:2010:725, 29. un 30. punkts).

32. Šī iemesla dēļ informācijas sabiedrības pakalpojumu jēdziena interpretācija, ar kuru šajā jēdzienā tiktu iekļautas darbības tiešsaistē, kurām nav autonomas ekonomiskas vērtības, Direktīvā 2000/31 izvirzītā mērķa īstenošanai būtu neefektīva.

33. Jauktu pakalpojumu gadījumā, proti, tādu pakalpojumu gadījumā, kuros ietilpst gan elektroniskā, gan neelektroniskā sadaļa, pakalpojums var tikt uzskatīts par tādu, kas ir pilnībā pārraidīts ar elektroniskiem līdzekļiem, vispirms tad, ja pakalpojums, kas nav sniegts ar elektroniskiem līdzekļiem, nav ekonomiski atkarīgs no pakalpojuma, kas ir sniegts ar šiem līdzekļiem.

34. Šāds gadījums it īpaši rodas tāda pakalpojuma sniegšanas starpnieka situācijā, kurš atvieglo komercattiecības starp lietotāju un neatkarīgu pakalpojumu sniedzēju (vai pārdevēju). Tādi piemēri ir aviobiļešu pirkšanas vai viesnīcu rezervēšanas platformas. Šādā gadījumā pakalpojuma sniegšanas starpniecībai ir patiesa pievienotā vērtība gan lietotājam, gan attiecīgajam uzņēmējam, bet tā paliek ekonomiski neatkarīga, jo uzņēmējs veic savu darbību neatkarīgi.

35. Turpretī, ja pakalpojuma, kas sniegts ar elektroniskiem līdzekļiem, sniedzējs ir arī pakalpojuma, kas nav sniegts ar šiem līdzekļiem, sniedzējs vai ja tam ir izšķiroša nozīme attiecībā uz šī pēdējā minētā pakalpojuma sniegšanas apstākļiem, tā ka abi veido vienu neatdalāmu kopumu, manuprāt, ir jānosaka plānotā pakalpojuma galvenais elements, proti, tas, ar kuru šim pakalpojumam tiek piešķirta ekonomiskā nozīme. Informācijas sabiedrības pakalpojuma kvalifikācija nozīmē, ka šim galvenajam elementam ir jātiek īstenotam ar elektroniskiem līdzekļiem.

36. Tāds, piemēram, ir preču pārdošanas tiešsaistē gadījums. Pārdošanā tiešsaistē galvenie darījuma elementi, proti, piedāvājuma sniegšana un tā pieņemšana no pircēja puses, līguma slēgšana un – visbiežāk – maksājums, tiek īstenoti ar elektroniskiem līdzekļiem un iekļaujas informācijas sabiedrības pakalpojuma jēdzienā. Tiesa to konstatēja savā spriedumā *Ker-Optika*¹¹. Nopirktās preces piegāde ir tikai līguma pienākuma izpilde, tā ka ar šo piegādi saistītajam regulējumam būtībā nebūtu jāietekmē pamatpakalpojuma sniegšana.

37. Tomēr es nedomāju, ka Direktīva 2000/31 būtu jāinterpretē tādējādi, ka jebkura darbība tiešsaistē saistībā ar komercdarījumiem – vai tā būtu tikai papildu, sekundāra vai sagatavošanas darbība –, kas nav ekonomiski neatkarīga, pati par sevi ir informācijas sabiedrības pakalpojums.

38. Tagad es ierosinu analizēt *Uber* darbību iepriekš izklāstīto apsvērumu gaismā.

– *Uber* darbība

39. Šīs analīzes iznākums lielā mērā būs atkarīgs no tā, vai *Uber* darbība ir jāuzlūko kā kopums, kas sastāv no pasažieru sasaistes ar autovadītājiem izveides, izmantojot elektronisku platformu, pakalpojuma, no vienas puses, un no transporta pakalpojuma burtiskā nozīmē, no otras puses, vai arī šie divi pakalpojumi ir jāuzlūko kā divi nošķirti pakalpojumi. Es sāksu ar šo problemātiku.

¹¹ Spriedums, 2010. gada 2. decembris (C-108/09, EU:C:2010:725, 22. un 28. punkts).

40. Lai darbību kvalificētu no atbilstošo tiesību normu viedokļa, ir jāveic daži faktiski pieņēmumi. Ņemot vērā, ka iesniedzējtiesas sniegtie faktu elementi nav pilnīgi un Spānijā attiecīgais pakalpojums, piemērojot tiesas rīkojumus, ir ticis apturēts, mans vērtējums tiks balstīts uz pieejamo informāciju par *Uber* darbības formām citās valstīs¹². Šīs darbības formas *grosso modo* ir līdzīgas. Katrā ziņā galīgie faktu vērtējumi būs jāveic iesniedzējtiesai.

41. Kas ir *Uber*? Vai tas ir transporta, izsakoties atklātāk – taksometru uzņēmums? Vai arī tā ir tikai elektroniska platforma, kas ļauj atrast, rezervēt un apmaksāt transporta pakalpojumu, ko sniedz citi?

42. *Uber* ir pieņemts klasificēt kā tā dēvētās “sadarbīgās” ekonomikas uzņēmumu (jeb platformu). Man šķiet nelietderīgi šajā kontekstā apspriest šī jēdziena precīzo nozīmi¹³. Saistībā ar *Uber* ir svarīgi tas, ka tā noteikti nevar tikt uzskatīta par transportlīdzekļu koplietošanas platformu¹⁴. Proti, šajā platformā autovadītāji piedāvā pasažieriem transporta pakalpojumus uz pasažiera izvēlētu galamērķi, un viņiem tiek par to atlīdzināts apmērā, kas ievērojami pārsniedz vienkārši radušos izdevumu atlīdzību. Tātad runa ir par klasisku transporta pakalpojumu. Tam, vai tas tiek vai netiek uzskatīts par piederīgu “sadarbīgajai ekonomikai”, nav nozīmes, kvalificējot to no spēkā esošo tiesību viedokļa.

43. Savos rakstveida apsvērumos *Uber* apgalvo, ka tā vienīgi saistot piedāvājumu (pilsētas transports) ar pieprasījumu. Tomēr es uzskatu, ka šis ir tās lomu mazinošs skatījums. Proti, *Uber* dara daudz vairāk, nekā tikai saista piedāvājumu ar pieprasījumu: tā pati ir radījusi šo piedāvājumu. Tāpat arī tā reglamentē šī piedāvājuma būtiskās raksturiezīmes un organizē tā darbību.

44. *Uber* ļauj personām, kas vēlas uzsākt pilsētas pasažieru transporta darbību, pieslēgties tās lietojumprogrammai un īstenot šo darbību saskaņā ar nosacījumiem, ko izvirzījusi *Uber* un kas autovadītājiem ir saistoši lietojumprogrammas lietošanas līguma dēļ. Šo nosacījumu ir daudz, un tie attiecas gan uz pieeju šai darbībai, gan uz tās veikšanu un pat uz autovadītāju uzvedību pakalpojumu sniegšanas laikā.

45. Tādējādi, lai persona varētu piekļūt *Uber* lietojumprogrammai kā autovadītājs, ir nepieciešams, lai tās rīcībā būtu transportlīdzeklis¹⁵. Transportlīdzekļiem, ar kuriem tiek atļauts veikt braucienus *Uber* vārdā, ir jāatbilst nosacījumiem, kas, šķiet, atšķiras dažādās valstīs un pilsētās, bet vispārīgi runa ir par pasažieru transportlīdzekļiem ar četrām vai piecām durvīm, uz kuriem attiecas vismaz vecuma ierobežojums. Transportlīdzekļiem ir jāatbilst tehniskās apskates un obligātās apdrošināšanas normu prasībām¹⁶.

46. Autovadītājiem, protams, ir jābūt autovadītāja apliecībai (ar noteiktu stāžu) un ir jābūt bez jebkādas iepriekšējas sodāmības. Dažās valstīs ir prasīts arī izraksts no ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu uzskaites.

12 *Uber* darbība jau ir apjomīgas doktrīnas priekšmets. It īpaši skat. Noto La Diega, G., *op. cit.*; Rogers, B. “The Social Cost of Uber”, *The University of Chicago Law Review Dialogue*, 82/2015, 85. – 102. lpp.; Gamet, L. “UberPop (+)”, *Droit social*, 2015, 929. lpp.; Prassl, J., Risak, M. “Uber, Taskrabbit, and Co.: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdswork”, *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 37. sēj. (2016), 619. – 651. lpp. Faktiskie apstākļi saistībā ar *Uber* darbības formu izriet arī no dalībvalstu tiesu nolēmumiem; it īpaši skat. *London Employment Tribunal* [Londonas Darba strīdu tiesas] 2016. gada 28. oktobra spriedumu *Aslam, Farrar* u.c. pret *Uber* (lieta 2202551/2015); *Audiencia Provincial de Madrid* [Madrīdes provinces tiesas] 2017. gada 23. janvāra nolēmumu Nr. 15/2017 lietā starp *Uber* un *Asociación Madrileña del Taxi*, un *Tribunale Ordinario di Milano* [Milānas tiesas] 2015. gada 2. jūlija rīkojumu (lietas 35445/2015 un 36491/2015).

13 Par sadarbīgās ekonomikas jēdzienu it īpaši skat. Hatzopoulos, V. un Roma, S. “Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU Law”, *Common Market Law Review*, Nr. 54, 2017, 81. – 128. lpp., 84. un nākamās lpp. Savā paziņojumā ar nosaukumu “Eiropas sadarbīgās ekonomikas programma” (COM(2016) 356 final, 3. lpp.) Komisija piedāvā tās definīciju. Tomēr tā ir tik plaša, ka var šaubīties par tās lietderību, lai uz tās pamata nošķirtu pietiekami atšķirīgu darbības veidu, ar ko varētu pamatot, ka tai tiek veltīts īpašs tiesiskais regulējums.

14 Transportlīdzekļa koplietošanas būtība ir brukt kopā pa noteiktu maršrutu, ko ir noteicis autovadītājs, nevis pasažieris, apmaiņā pret to, ka autovadītājam tiek atlīdzināta vismaz daļa brauciena izmaksu. Tā kā sasaistes starp autovadītājiem un iespējamajiem pasažieriem izveide tiek atvieglota ar lietojumprogrammas tiešsaistē palīdzību, tas tātad ir sava veida “autostop 2.0”. Katrā ziņā runa nav par peļņas darbību.

15 *Uber* noliedz, ka tā nodod autovadītāju rīcībā transportlīdzekļus, taču ar savu pakalpojumu *Ubermarketplace* tā pilda starpnieka lomu starp autovadītājiem un transportlīdzekļu nomas un lizinga uzņēmumiem.

16 Tomēr nav skaidrs, vai runa ir par prasībām, kas ir piemērojamas transportlīdzekļiem, kuri ir paredzēti pasažieru pārvadājumiem par atlīdzību, vai vienkārši par formalitātēm, kas ir piemērojamas transportlīdzekļiem privātai lietošanai.

47. Lai gan darba laiks *Uber* platformas kontekstā nav reglamentēts, tā ka autovadītāji var īstenot šo darbību kā papilddarbu, ir jākonstatē, ka lielāko daļu braucienu īsteno autovadītāji, kuriem šī darbība ir vienīgā vai galvenā profesionālā darbība. Tāpat arī *Uber* viņiem sniedz finansiālu atlīdzību, ja viņi īsteno lielu braucienu skaitu. *Uber* arī norāda autovadītājiem vietas un laiku, kad viņi var rēķināties ar lielu braucienu skaitu un/vai izdevīgākiem tarifiem. Tādējādi, formāli neierobežojot autovadītājus, *Uber* var pielāgot savu piedāvājumu pieprasījuma svārstībām.

48. Lietojumprogrammā *Uber* ir ietverta vērtējuma funkcija, – pasažieri var novērtēt autovadītājus un otrādi. Vidējā vērtējuma, kas ir zemāks par noteiktu sliekšni, sekas var būt – it īpaši autovadītāju – izslēgšana no platformas. Tātad *Uber*, lai arī netieši, īsteno autovadītāju pakalpojumu kvalitātes kontroli.

49. Visbeidzot, tieši *Uber* nosaka sniegtā pakalpojuma cenu. Šī cena tiek aprēķināta atkarībā no brauciena attāluma un ilguma, kas ar ģeolokācijas palīdzību ir reģistrēti lietojumprogrammā. Tālāk algoritms pielāgo cenu pieprasījuma noslodzei, reizinot pamata cenu ar atbilstīgu koeficientu, tiklīdz pieprasījums palielinās, piemēram, kāda notikuma vai vienkārši tādu laikapstākļu izmaiņu kā negaisa dēļ.

50. Kaut gan *Uber* pārstāvji tiesas sēdē apstiprināja, ka autovadītāji principā drīkst prasīt zemāku summu par to, kas ir norādīta lietojumprogrammā, man nešķiet, ka šādu izvēli autovadītāji patiešām apsvērtu. Proti, kaut gan tāda iespēja teorētiski tiem ir dota, *Uber* kā komisijas maksu iekasē summu, kas izriet no lietojumprogrammā aprēķinātās brauciena cenas. Jebkāds iespējams cenas, ko maksā pasažieris, samazinājums notiktu uz autovadītāja rēķina, tātad ir maz ticams, ka viņš varētu izmantot šo iespēju¹⁷. Tādējādi man šķiet, ka ir grūti apstrīdēt to, ka brauciena cenu nosaka *Uber*.

51. Tādējādi *Uber* īsteno kontroli saistībā ar visiem pilsētas transporta pakalpojumam atbilstīgajiem aspektiem, – protams, ar cenu, bet arī ar minimālajiem drošības nosacījumiem, izvirzot iepriekšējas prasības attiecībā uz autovadītājiem un transportlīdzekļiem, ar transporta piedāvājuma pieejamību, mudinot autovadītājus īstenot pakalpojumu liela pieprasījuma laikā un vietās, ar autovadītāju uzvedību, izmantojot vērtēšanas sistēmu, un, visbeidzot, ar iespējamību izslēgt no platformas. Pārējie aspekti, manuprāt, ir sekundāri no pilsētas transporta pakalpojumu vidusmēra lietotāja skatpunkta un neietekmē tā ekonomisko izvēli. Tātad *Uber* kontrolē savā platformā piedāvātajam transporta pakalpojumam atbilstīgos ekonomiskos faktorus.

52. Lai gan šī kontrole netiek īstenota saskaņā ar klasiska veida hierarhisku subordināciju, tomēr nedrīkst ļauties maldīgai ārienei. Tāda netieša kontrole, kādu īsteno *Uber* un kas ir balstīta uz finansiāliem stimuliem un vērtējumu, ko decentralizēti veic pasažieri un kura rezultātā notiek klasifikācija kategorijās¹⁸, ļauj veikt tikpat efektīvu – ja ne vēl efektīvāku – pārvaldību par to, kas ir balstīta uz formāliem darba devēja rīkojumiem tā darbiniekiem un to izpildes tiešu kontroli.

53. Tas man liek konstatēt, ka *Uber* darbība sastāv no viena transporta pakalpojuma transportlīdzekļi, kas ir ticis piemeklēts un pasūtīts ar viedtālruna lietojumprogrammas palīdzību, un ka šo pakalpojumu no ekonomikas skatpunkta¹⁹ sniedz *Uber* vai tas tiek sniegts tās vārdā. Arī lietotājiem šis pakalpojums tiek pasniegts šādi, un tie arī to šādi izprot. Šie lietotāji, izvēloties saņemt *Uber* pakalpojumus, meklē transporta pakalpojumu, kuram piemīt noteiktas funkcijas un noteikta kvalitāte. Šis transporta funkcijas un kvalitāti nodrošina *Uber*.

17 Skat. 12. zemsvītras piezīmē minēto *London Employment Tribunal* spriedumu, 18. punkts.

18 Lielais autovadītāju skaits ļauj sasniegt cerēto rezultātu bez vajadzības tieši un individuāli pārbaudīt katru no tiem. Savukārt lielais pasažieru skaits nodrošina efektīvu un diezgan objektīvu autovadītāju uzvedības kontroli, atbrīvojot platformu no šī uzdevuma.

19 Šajā gadījumā es neaplūkoju tiesisko attiecību, kādas saista *Uber* ar tās autovadītājiem, kvalifikāciju, jo uz šo aspektu attiecas valsts tiesības.

54. Tomēr šis konstatējums nenozīmē, ka *Uber* autovadītāji ir obligāti jāuzskata par tās darbiniekiem. Šī sabiedrība tikpat labi var īstenot savus pakalpojumus, izmantojot individuālus komersantus, kuri darbojas tās vārdā kā apakšuzņēmēji. Polemika saistībā ar autovadītāju statusu attiecībā pret *Uber*, kuras rezultātā dažās dalībvalstīs jau ir pieņemti tiesas nolēmumi²⁰, nekādi nav saistīti ar tiesību jautājumiem, kas mums ir jārisina šajā lietā.

55. Tāpat ir arī attiecībā uz transportlīdzekļu īpašumtiesībām. Tam, ka *Uber* nav to īpašniece, manuprāt, nav nozīmes, jo uzņēmējs tikpat labi var nodrošināt transporta pakalpojumu sniegšanu ar trešām personām piederošiem transportlīdzekļiem, it īpaši, ja šo pakalpojumu sniegšanas nolūkā tas izmanto šīs trešās personas, neatkarīgi no juridiskās saiknes, kas saista abas šīs puses, rakstura.

56. Turpretī tikko veiktais konstatējums, manuprāt, izslēdz, ka *Uber* būtu uzskatāma par vienkāršu starpnieku starp autovadītājiem un pasažieriem. Autovadītāji, kas veic braucienus *Uber* platformas ietvaros, neveic savu individuālo darbību, kas pastāvētu neatkarīgi no šīs platformas. Gluži pretēji, šī darbība var pastāvēt, vienīgi pateicoties platformai²¹, bez kuras tai nebūtu nekādas jēgas.

57. Šī iemesla dēļ, manuprāt, ir kļūdaini salīdzināt *Uber* ar tāda veida starpniecības platformām, kas ļauj rezervēt viesnīcu vai iegādāties aviobiļetes.

58. Līdzība, protams, pastāv, piemēram, rezervēšanas vai pirkšanas tieši platformā mehānismu dēļ, maksājuma ērtības dēļ vai arī vērtējuma sistēmu dēļ. Tie ir pakalpojumi, kas platformā tiek piedāvāti tās lietotājiem.

59. Tomēr, pretēji *Uber* autovadītāju situācijai, gan viesnīcas, gan lidsabiedrības ir uzņēmumi, kuru darbība ir absolūti neatkarīga no jebkādas starpnieku platformas, kas ir tikai viens no līdzekļiem citu starpā to pakalpojumu tirgošanai. Tāpat arī tieši šīs sabiedrības, nevis rezervācijas platformas, nosaka savu pakalpojumu sniegšanas nosacījumus, sākot ar cenām²². Šīs sabiedrības arī darbojas saskaņā ar to darbības nozares tiesiskajiem regulējumiem, tā ka rezervācijas platformām nav iepriekšējas kontroles pār piekļuvi darbībai, kādu īsteno *Uber* attiecībā uz saviem autovadītājiem.

60. Visbeidzot, lietotājiem šādā rezervācijas platformā ir patiesa izvēle starp vairākiem pakalpojumu sniedzējiem, kuru piedāvājums no to skatpunkta atšķiras vairākos būtiskos aspektos, tādiem kā lidojuma un izmitināšanas standarti, lidojumu laiki, viesnīcas atrašanās vieta utt. Turpretī *Uber* gadījumā platforma šos aspektus ir standartizējusi un noteikusi tā, ka parasti pasažieris pieņem visīsākajā laikā pieejamā autovadītāja pakalpojumus.

61. Tātad *Uber* nav vienkārša starpniecība starp autovadītājiem, kas ir gatavi piedāvāt gadījuma rakstura transporta pakalpojumus, un pasažieriem, kas meklē šādu pakalpojumu. Gluži pretēji, *Uber* ir patiesa pilsētas transporta organizētāja un operatore pilsētās, kurās tā darbojas. Lai gan ir taisnība, ka tās koncepcija – kā savos apsvērumos šajā lietā apgalvo *Uber* – ir inovatīva, šī inovācija tomēr iekļaujas pilsētas transporta nozarē.

20 It īpaši skat. 12. zemsvītras piezīmē minēto *London Employment Tribunal* spriedumu.

21 Vai arī līdzīgai platformai, jo modelis, kas ir *Uber* pamatā, kopš tā izveides ir atkārtoti izmantots, negūstot tādu pašu atpazīstamību.

22 Tas, ka dažas platformas noslēdz ar viesnīcām vienošanās par tarifu paritāti, kurās viesnīcas apņemas nepiedāvāt citur labvēlīgākas cenas par tām, kas ir piedāvātas attiecīgajā platformā, to nekādi nemaina. Protī, runa ir nevis par to, ka platforma nosaka pakalpojuma cenas, bet par saistību uzņemšanas attiecībā uz tarifu režīmu dažādiem komercdarbības partneriem. Turklāt šos tarifu paritātes noteikumus ir apstrīdējušas konkurences uzraudzības iestādes vairākās dalībvalstīs, un tādēļ Komisijas paspārnē tika izveidota Eiropas tiešsaistes rezervēšanas platformu darba grupa.

62. Tāpat arī jānorāda, ka *Uber* uzskatīšana par platformu, kurā tiek apvienoti neatkarīgi pakalpojumu sniedzēji, varētu izraisīt jautājumus no konkurences tiesību skatpunkta²³. Tomēr šo aspektu es nerisināšu plašāk, jo tas pārsniegtu šīs lietas robežas.

63. *Uber* darbības sistēmā sasaistes starp iespējamo pasažieri un autovadītāju izveidei tātad nav savas ekonomiskas vērtības, jo, kā es to izklāstīju iepriekš, autovadītāji, kas darbojas *Uber* labā, – katrā gadījumā, kamēr viņi vada transportlīdzekli *Uber* pakalpojuma ietvaros, – neveic neatkarīgu saimniecisko darbību. Proti, šī pakalpojuma ietvaros, no vienas puses, *Uber* autovadītāji nevar atrast pasažierus citādi kā vien ar *Uber* lietojumprogrammas palīdzību un, no otras puses, šī lietojumprogramma ļauj atrast tikai autovadītājus, kas darbojas šīs platformas ietvaros. Tātad viens nav atdalāms no otra un abi veido vienu pakalpojumu. Tāpat arī es nedomāju, ka transporta pakalpojuma sniegšana burtiskā nozīmē varētu tikt uzskatīta par sekundāru.

64. Taisnība, ka *Uber* platformas inovatīvais raksturs pilsētas transporta organizēšanā lielā mērā ir balstīts uz tādu jauno tehnoloģiju izmantošanu kā ģeolokācija un viedtālruni. Bet šī inovācija ar to nebeidzas, – tā skar arī transporta organizēšanu pašu par sevi, bez kuras *Uber* būtu vienkārša taksometru rezervēšanas lietojumprogramma. Tādējādi šī pakalpojuma ietvaros galvenais pakalpojums, nenoliedzami, ir transporta pakalpojumu sniegšana, kas pakalpojumam piešķir tā ekonomisko nozīmi. Lietotāji meklē autovadītājus tikai ar vienu mērķi – lai tiktu aizvesti no vienas vietas un citu. Tātad sasaistes izveides posmam piemīt tikai sagatavojošs raksturs, lai ļautu galveno pakalpojumu īstenot vislabākajos apstākļos.

65. Sasaistes starp pasažieri un autovadītāju izveides pakalpojums tātad nav nedz autonomš, nedz galvenais attiecībā pret transporta pakalpojumu sniegšanu. Tādēļ tas nevar tikt kvalificēts kā “informācijas sabiedrības pakalpojums”. Šāda kvalifikācija neļautu sasniegt liberalizācijas mērķus, kas ir Direktīvas 2001/31 pamatā, jo, lai arī sasaistes izveides darbība ir liberalizēta, dalībvalstis, reglamentējot transporta darbību, varētu padarīt neiespējamu tās īstenošanu. Šādas liberalizācijas vienīgais iznākums tātad būtu, ka dalībvalsts, kurā pakalpojuma sniedzējs ir reģistrēts, varētu gūt labumu no šīs reģistrācijas (pateicoties ieguldījumiem, darba vietu radīšanai un nodokļu ieņēmumiem), tomēr aizliedzot pakalpojuma sniegšanu tās teritorijā saskaņā ar regulējumu, kas ir saistīts ar tādu pakalpojumu sniegšanu, uz kuriem neattiecas Direktīva 2000/31²⁴. Šāda situācija būtu pretrunā jebkādai informācijas sabiedrības pakalpojumu sniegšanas brīvības loģikai, kāda tā ir noteikta šajā direktīvā, kas ir balstīta uz to, ka pakalpojumu sniedzēja reģistrācijas vietas dalībvalsts uzrauga tā darbības tiesiskumu un citas dalībvalstis atzīst šo uzraudzību²⁵.

66. Tāda situācija, kurā platformas darbība formāli nav aizliegta, bet paša *UberPop* pakalpojuma modeļa dēļ, kas ir balstīts uz neprofesionāliem autovadītājiem, transporta darbība nevarētu tikt īstenota atbilstoši likumam, izraisa vēl citas nevēlamas sekas. Proti, ir izrādīties, ka *Uber* izmanto dažādus līdzekļus, par kuriem ir izskanējušas ziņas plašsaziņas līdzekļos, piemēram, uz laiku atslēdzot lietojumprogrammu dažās teritoriālajās vienībās, lai izvairītos no iestāžu veiktas autovadītāju pārbaudes. Tāpat arī tā sniedz juridisku un finansiālu palīdzību autovadītājiem, kas ir sodīti par to, ka

23 Piemēram, tas, ka konkurenti izmanto to pašu algoritmu cenu aprēķināšanai, pats par sevi nav prettiesiski, bet varētu raisīt bažas attiecībā uz *hub-and-spoke conspiracy*, ja platformas ietekme augtu. Par iespējamām *Uber* modeļa problēmām no konkurences tiesību skatpunkta skat. Hatzopoulos, V., Roma, S., *op. cit.*, 110. un 120. lpp., kā arī Ezrachi, A., Stucke, M. E., “Artificial Intelligence & Collusion: When Computers Inhibit Competition”, *CCLP Working Paper 40*, Oksforda, 2015, 14. lpp. Skat. arī spriedumus, 2015. gada 22. oktobris, *AC-Treuhand/Komisija* (C-194/14 P, EU:C:2015:717), un 2016. gada 21. janvāris, *Eturas u.c.* (C-74/14, EU:C:2016:42, 27. un 28. punkts un tajos minētā judikatūra), kā arī manus secinājumus šajā lietā (C-74/14, EU:C:2015:493).

24 Daru zināmu, ka saskaņā ar pieejamo informāciju ar *College van Beroep voor het bedrijfsleven* [Tirdzniecības un rūpniecības apelācijas tiesas] 2014. gada 8. decembra spriedumu (AWB 14/726, ECLI:NL:CBB:2014:450) *UberPop* ir aizliegts Nīderlandē – dalībvalstī, kurā ir reģistrēta sabiedrība *Uber BV*. Skat. Hatzopoulos, V. un Roma, S., *op. cit.*, 91. lpp.

25 Skat. Direktīvas 2000/31 3. panta 1. un 2. punktu.

ir snieguši transporta pakalpojumus bez vajadzīgās atļaujas. Arī paši autovadītāji izmanto dažādus līdzekļus, lai izvairītos no pārbaudēm²⁶. Tādējādi šī nepilnīgā, pat vienkārši šķietamā liberalizācija, kurā ir liberalizēts viens saliktas darbības elements, kamēr otrs turpina būt reglamentēts, rada tiesisko nenoteiktību, kas liek veidoties ēnu zonai un mudina pārkāpt likumu.

Uber darbība no Direktīvas 2006/123 skatpunkta

67. Nebūtu pārsteidzoši, ja *Uber* darbība, kāda tā ir aprakstīta iepriekšējos punktos, proti, kā viena pakalpojuma sniegšana, kurā ietverta gan pieejamā autovadītāja meklēšana un brauciena rezervēšana, gan transporta piedāvājums *stricto sensu*, varētu tikt uzskatīta par pakalpojumu transporta nozarē Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta izpratnē.

68. Lai gan šīs tiesību normas formulējums vien, ar kuru no Direktīvas 2006/123 piemērošanas jomas ir izslēgti “pakalpojumi pārvadājumu jomā”, nešķiet pietiekams, lai veiktu tādu konstatējumu, šīs direktīvas preambulas 21. apsvērumā nav atstāta vieta ne mazākajām šaubām, norādot, ka minētajos pakalpojumos ir ietverts “pilsētu transports [un] taksometri”. Tātad nav jāapspriež jautājums, vai *Uber* pakalpojumu sniegšana ir taksometru pakalpojumu veids – tajā ir minēti visi pilsētas transporta veidi, un *Uber*, nenoliedzami, ir viens no tiem.

69. *Uber* darbība ir jāklasificē arī kā tāda, uz kuru attiecas LESD 58. panta 1. punktā paredzētais pakalpojumu sniegšanas brīvības izņēmums un uz kuru ir jāattiecinā LESD 90. un nākamajos pantos ietvertie noteikumi. LESD 91. panta 1. punkta b) apakšpunktā “nosacījumi, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus”, ir skaidri minēti kā jautājums, kas ir jāreglamentē kopējās transporta politikas ietvaros. Taču, ja tiek atzīts, ka *Uber* sniedz pilsētas transporta pakalpojumus, kā es apgalvoju, tad tā ir jāuzskata ja ne par pārvadātāju tiešā nozīmē, tad vismaz par transporta pakalpojumu organizētāju.

70. Tādējādi un pat bez nepieciešamības analizēt spriedumu *Grupo Itevelesa* u.c.²⁷, ko iesniedzējtiesa minējusi savā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, ir jāsecina, ka *Uber* darbība ir pakalpojums transporta nozarē Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta izpratnē. Līdz ar to tā ir izslēgta no šīs direktīvas piemērošanas jomas. Turklāt uz šo darbību attiecas LESD 58. panta 1. punktā paredzētais pakalpojumu sniegšanas brīvības izņēmums un tā ir reglamentēta LESD 90. un nākamajos pantos noteikumos.

Secinājumi par pirmo un otro prejudiciālo jautājumu

71. Izdarot iepriekš izklāstīto apsvērumu kopsavilkumu, es uzskatu, ka jauktu pakalpojumu gadījumā, kas sastāv no viena elementa, kas tiek sniegts ar elektroniskiem līdzekļiem, un otra elementa, kas netiek sniegts ar šiem līdzekļiem, pirmajam elementam, lai tas varētu tikt kvalificēts kā “informācijas sabiedrības pakalpojums”, ir jābūt vai nu ekonomiski neatkarīgam, vai galvenajam attiecībā pret otro. *Uber* darbība ir jāanalizē kā kopums, kurā ir ietverts gan pasažieru sasaistes ar autovadītājiem izveides, izmantojot viedtālrunu lietojumprogrammu, pakalpojums, gan pati transporta pakalpojuma sniegšana, kas no ekonomikas viedokļa veido galveno elementu. Tātad šī darbība nevar tikt sadalīta divās daļās, lai vienu šī pakalpojuma daļu klasificētu kā informācijas sabiedrības pakalpojumu. Tādējādi šāds pakalpojums ir jāklasificē kā “pakalpojums pārvadājumu jomā”.

²⁶ It īpaši programmatūru *Greyball*, kas ļauj izvairīties no iestāžu veiktajām pārbaudēm. Skat. “Uber Uses Tech to Deceive Authorities Worldwide”, *The New York Times*, 2017. gada 4. marts.

²⁷ Spriedums, 2015. gada 15. oktobris (C-168/14, EU:C:2015:685).

72. Tādēļ es ierosinu atbildēt uz pirmo un otro prejudiciālo jautājumu šādi:

- Direktīvas 2000/31 2. panta a) punkts, lasot to kopā ar Direktīvas 98/34 1. panta 2. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka pakalpojums, kas sastāv no sasaistes starp iespējamajiem pasažieriem un autovadītājiem, kuri piedāvā sniegt individuālus pilsētas transporta pakalpojumus pēc pieprasījuma, izveides, izmantojot programmatūru mobilajiem tālruņiem, situācijā, kurā minētā pakalpojuma sniedzējs īsteno kontroli pār būtiskiem šajos ietvaros sniegto transporta pakalpojumu noteikumiem, it īpaši pār minēto pakalpojumu cenu, nav informācijas sabiedrības pakalpojums minēto tiesību normu izpratnē;
- LESD 58. panta 1. punkts un Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka iepriekšējā punktā aprakstītais pakalpojums ir transporta pakalpojums šo tiesību normu izpratnē.

73. Iesniedzējtiesai, protams, ņemot vērā pašas veiktos faktu konstatējumus, būs jāizvērtē, vai attiecīgā darbība pamatlietā atbilst iepriekš minētajam kontroles kritērijam. Tomēr es vēršu uzmanību uz to, ka vairākās dažādu dalībvalstu tiesās jau ir nospriests šādi²⁸. Vienota tiesiskuma garā iesniedzējtiesa no tā var smelties iedvesmu.

Gala piezīmes

74. Ņemot vērā atbildes, kuras es ierosinu sniegt uz pirmo un otro prejudiciālo jautājumu, trešais un ceturtais jautājums zaudē nozīmi. Savās gala piezīmēs es tomēr vēlos analizēt tiesiskās sekas, kādas būtu, ja *Uber* īstenotie pakalpojumi tiktu kvalificēti kā autonomi pakalpojumi, kas nesniedzas tālāk par sasaistes starp pasažieriem un autovadītājiem izveidi un kurā tālāk neietilptu transporta pakalpojuma sniegšana burtiskā nozīmē. Tāds pakalpojums, bez šaubām, būtu jā kvalificē kā “informācijas sabiedrības pakalpojums”. Tomēr, manuprāt, nebūtu jārisina jautājums, vai šis pakalpojums iekļaujas transporta nozarē.

Sasaistes izveides pakalpojums kā informācijas sabiedrības pakalpojums

75. Atgādinājumam – saskaņā ar Direktīvas 98/34 1. panta 2. punktu informācijas sabiedrības pakalpojums ir pakalpojums, kas tiek sniegts par atlīdzību no attāluma, ar elektroniskiem līdzekļiem un pēc saņēmēja individuāla pieprasījuma. Pakalpojums, kas sastāv no sasaistes izveides, izmantojot viedtālrunu lietojumprogrammu, starp iespējamajiem pasažieriem un autovadītājiem, noteikti atbilstu šiem kritērijiem.

76. Attiecībā uz to, ka pakalpojums tiek sniegts pret atlīdzību, *Uber* sistēmā daļu no pasažiera samaksātās cenas par braucienu iekasē platformas operators. Tātad sasaistes izveides pakalpojumu apmaksā pasažieris, tiklīdz transporta pakalpojums ir īstenots.

77. Šis pakalpojums, ja tas tiek analizēts nošķirti no transporta pakalpojuma, arī tiktu sniegts no attāluma, abām pusēm – tātad *Uber* un pakalpojuma saņēmējam – neatrodoties vienlaicīgi klātienē. Sasaistes izveides pakalpojums tiek īstenots, izmantojot viedtālrunu lietojumprogrammu, kas darbojas ar tīmekļvietnes palīdzību, un tas neapstrīdami iekļaujas pakalpojuma sniegšanas ar elektroniskiem līdzekļiem jēdzienā. Turklāt tas ir vienīgais brauciena rezervēšanas *Uber* platformā veids. Visbeidzot pakalpojums tiek sniegts nevis nepārtraukti, bet gan pēc pakalpojuma saņēmēja pieprasījuma.

78. Tātad uz *Uber* pakalpojumu, kā tas ir aprakstīts šo secinājumu 74. punktā, attiektos Direktīvas 2000/31 tiesību normas.

²⁸ It īpaši skat. valstu nolēmumus, kas minēti šo secinājumu 12. zemsvītras piezīmē.

79. Ņemot vērā, ka *Uber* lietojumprogrammu gan autovadītājiem, gan pasažieriem Savienības teritorijā pārvalda un sniedz sabiedrība *Uber BV*, kas reģistrēta Nīderlandē, citās dalībvalstīs, tostarp Spānijā, šī sniegšana tiek īstenota pakalpojumu sniegšanas brīvības, kas ir reglamentēta it īpaši Direktīvas 2000/31 3. panta 2. un 4. punktā, kontekstā.

80. Saskaņā ar šīm tiesību normām dalībvalstīs tādu pakalpojumu sniegšanas brīvība, kuru izcelsme ir citās dalībvalstīs, principā nevar tikt ierobežota tādu iemeslu dēļ, uz kuriem attiecas koordinētā joma, ieviešot prasības – neatkarīgi no tā, vai tās ir tikušas izstrādātas īpaši informācijas sabiedrības pakalpojumiem un vai tām piemīt vispārējs raksturs. Saskaņā ar Direktīvas 2000/31 2. panta h) punkta i) apakšpunkta pirmo ievilkumu koordinētā joma attiecas uz prasībām, kas saistītas ar “darbības sākšanu, [tādām], kas saistītas ar [...] atļauju saņemšanu”. Savukārt saskaņā ar šī paša panta h) punkta ii) apakšpunkta trešo ievilkumu koordinētā joma neattiecas uz “prasībām, kas piemērojamas pakalpojumiem, kurus nepiedāvā ar elektroniskiem līdzekļiem”.

81. No tā izriet, ka prasība saistībā ar to, ka, slēdzot līgumus par pilsētas transportu pēc pieprasījuma, ir jābūt iegūtai atļaujai starpnieka pakalpojumu sniegšanai, ja tā vēl arvien ir spēkā²⁹ un ciktāl tā ir piemērojama *Uber* platformas sniegtajam sasaistes izveides pakalpojumam, iekļautos koordinētajā jomā un tādēļ uz to attiektos Direktīvas 2000/31 3. panta 2. punktā noteiktais aizliegums. Turpretim uz visām prasībām, kas ir izvirzītas autovadītājiem gan attiecībā uz pieeju darbībai transporta nozarē, gan uz šīs darbības īstenošanu, koordinētā joma un līdz ar to šis aizliegums neattiecas, jo transporta pakalpojums jau pēc savas dabas netiek sniegts ar elektroniskiem līdzekļiem.

82. Saskaņā ar Direktīvas 2000/31 3. panta 4. punktu dalībvalstīs var paredzēt pasākumus, kuri ir atkāpe no informācijas sabiedrības pakalpojumu sniegšanas brīvības, ja šie pasākumi ir nepieciešami sabiedriskās kārtības, sabiedrības veselības aizsardzības, sabiedrības drošības un patērētāju tiesību aizsardzības iemeslu dēļ.

83. Kaut gan ceturtais prejudiciālais jautājums attiecas tieši uz aplūkoto valsts pasākumu pamatojumu, iesniedzējtiesa savā lūgumā nav norādījusi iemeslus, ar kuriem varētu tikt pamatots, ka starpnieka darbībai transporta nozarē ir izvirzīta prasība saņemt atļauju. Savos apsvērumos Spānijas valdība norāda tādus iemeslus kā satiksmes organizācija un ceļu satiksmes drošība. Tomēr šķiet, ka šajā gadījumā runa drīzāk ir par iemesliem, ar kuriem varētu tikt pamatotas autovadītājiem, kas īsteno transporta pakalpojumus, izvirzītās prasības.

84. Attiecībā tieši uz starpnieka pakalpojumu sniegšanu vienīgais iemesls, ko izvirzījusi Spānijas valdība un kas varētu tikt attiecināts uz *Uber*, ir tas, kurš skar cenu noteikšanas pārskatāmību, kas iekļaujas patērētāju tiesību aizsardzības tvērumā. Atgādinu, ka *Uber* sistēmā tieši platforma, nevis autovadītājs nosaka brauciena cenu. Man tomēr šķiet, ka šī pārskatāmība varētu tikt nodrošināta ar mazāk ierobežojošiem pasākumiem nekā prasība saņemt atļauju starpnieka darbībai, piemēram, ar pasažiera informēšanas pienākumu. Tātad ar šādu prasību netiktu izpildīts samērīguma kritērijs, kas nepārprotami paredzēts Direktīvas 2000/31 3. panta 4. punkta a) apakšpunkta iii) punktā.

85. Pamatlietas sarežģītības pamatā tomēr ir tas, ka tās mērķis ir sodīt *Uber* sakarā ar apgalvotajām negodīgas konkurences darbībām attiecībā uz prasītājas biedriem³⁰. Šīs darbības izrietot ne tikai no tā, ka *Uber* veic starpnieka darbību transporta līgumu slēgšanā bez vajadzīgās atļaujas, bet arī no tā, ka autovadītāji, kas sniedz transporta pakalpojumus *Uber* platformas ietvaros, neatbilst Spānijas tiesību aktos šim pakalpojumu veidam izvirzītajiem nosacījumiem. Taču uz šiem nosacījumiem neattiecas nedz Direktīva 2000/31, nedz Direktīva 2006/123, jo nav nekādu šaubu, ka tie iekļaujas transporta nozarē.

29 Skat. manas piezīmes par šo tēmu šo secinājumu 9. punktā.

30 Atgādinu, ka pamatlieta attiecas nevis uz *Uber* lietojumprogrammas pašas par sevi darbību, bet uz *UberPop* pakalpojuma sniegšanu Barselonas pilsētā.

86. Tātad, vai Direktīvas 2000/31 tiesību normām ir pretrunā tas, ka *Uber* tiktu sodīta sakarā ar negodīgu konkurenci, kas izriet no to autovadītāju darbības, kuri veic transporta pakalpojumus šīs platformas ietvaros? Kā es to izklāstīju iepriekš³¹, *Uber*, manuprāt, nav vienkārša starpniece starp pasažieriem un autovadītājiem. Tā organizē un pārvalda pilnīgu pilsētas transporta pēc pieprasījuma sistēmu. Tādēļ tā ir atbildīga ne tikai par sasaistes starp pasažieriem un autovadītājiem izveides pakalpojuma sniegšanu, bet arī par šo pēdējo minēto darbību. Tāpat būtu arī tad, ja sasaistes izveides pakalpojums būtu jāuzskata par neatkarīgu attiecībā uz pašu transporta pakalpojuma sniegšanu, jo abus šos pakalpojumus galu galā sniegtu *Uber* vai tie tiktu sniegti tās vārdā.

87. Interpretācija, saskaņā ar kuru, lai tiktu nodrošināta Direktīvas 2000/31 efektivitāte, *Uber* darbībai kopumā būtu jāgūst labums no šajā direktīvā paredzētās liberalizācijas, manuprāt, ir jāizslēdz. Proti, šī interpretācija būtu pretrunā nepārprotamām Direktīvas 2000/31 tiesību normām, saskaņā ar kurām vienīgi uz prasībām saistībā ar pakalpojumiem, kas tiek sniegti ar elektroniskiem līdzekļiem, attiecas šīs direktīvas 3. panta 2. punktā ietvertais aizliegums³². Saskaņā ar šādu interpretāciju Direktīva 2000/31 teorētiski varētu attiekties uz jebkādu saimniecisku darbību, jo mūsdienās jebkurš uzņēmējs spēj ar elektroniskiem līdzekļiem piedāvāt tādus pakalpojumus kā informācijas par precēm vai pakalpojumiem sniegšana, rezervācija, tikšanās norunāšana vai maksājums.

88. Tātad Direktīvai 2000/31 nav pretrunā tas, ka ar pašu transporta darbību saistītās prasības būtu noteiktas valsts tiesībās, nedz tas, ka *Uber* tiktu sodīta sakarā ar šo prasību neievērošanu, tostarp ar rīkojumu par pakalpojuma izbeigšanu. Taču *Uber* darbība – vismaz attiecībā uz *UberPop* pakalpojumu, par kuru ir runa pamatlietā, – ir organizēta tā, ka *Uber* tāda, kāda tā ir, nevar būt saderīga ar šīm prasībām. Proti, tā ir balstīta uz neprofesionāliem autovadītājiem, kuri, tā kā to rīcībā nav pilsētas transporta atļaujas, pēc definīcijas neatbilst šīm prasībām. Tas, ka sasaistes izveides darbība tiktu uzskatīta par informācijas sabiedrības pakalpojumu, šo konstatējumu nekādi nemainītu, jo autovadītāju pakalpojumi neiekļaujas Direktīvas 2000/31 piemērošanas jomā. Tas rāda šī pakalpojuma, kas ir sniegts ar elektroniskiem līdzekļiem, nošķiruma no pakalpojuma, kas tāds nav, mākslīgo raksturu gadījumos, kad šie abi pakalpojumi ir tik cieši savstarpēji saistīti un tos sniedz viens un tas pats pakalpojumu sniedzējs.

89. Turpretī es nedomāju, ka ar vajadzību nodrošināt regulējuma attiecībā uz transporta pakalpojumu sniegšanu *stricto sensu* efektivitāti vispār varētu tikt pamatota preventīva prasības saņemšanas atļauju starpnieka pakalpojumu sniegšanai iedibināšana. Cīņa pret jebkādu prettiesisku darbību šajā nozarē var būt tikai represīva.

90. Noslēgumā es uzskatu, ka, ja sasaistes starp iespējamajiem pasažieriem un autovadītājiem izveides pakalpojums būtu jāuzskata par neatkarīgu no paša transporta pakalpojuma sniegšanas un tātad – par informācijas sabiedrības pakalpojumu, tad Direktīvas 2000/31 3. panta 2. punktam būtu pretrunā prasība saņemt atļauju šāda pakalpojuma sniegšanai, ja vien šāda prasība netiktu pamatota ar kādu no šīs direktīvas 3. panta 4. punktā uzskaitītajiem iemesliem un nebūtu samērīga ar izvirzīto mērķi, kas man šķiet maz ticams. Turklāt tam nebūtu faktiski tiesisko seku, ciktāl šim sasaistes izveides pakalpojumam nav nekādas ekonomiskas nozīmes, ja netiek sniegti transporta pakalpojumi, uz kuriem turpretī valsts likumdevējs var attiecināt daudzas prasības.

³¹ It īpaši skat. šo secinājumu 43.–53. punktu.

³² Skat. Direktīvas 2000/31 3. panta 2. punktu, lasot to kopā ar šīs direktīvas 2. panta h) punkta ii) apakšpunkta trešo ievilkumu. Šī tiesību norma ir apstiprināta šīs direktīvas preambulas 18. apsvērumā.

Par Direktīvas 2006/123 piemērojamību

91. Attiecībā uz Direktīvas 2006/123 piemērojamību, manuprāt, nav jāanalizē jautājums, vai pakalpojums, kura ietvaros, izmantojot viedtālrunu lietojumprogrammu, tiek izveidota sasaiste starp iespējamajiem pasažieriem un autovadītājiem, kas piedāvā pilsētas transporta pēc pieprasījuma pakalpojumus, iekļaujas pakalpojuma transporta nozarē jēdzienā šīs direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta izpratnē.

92. Proti, Direktīvas 2006/123 3. panta 1. punktā ir noteikts, ka citi Savienības tiesību akti, ar kuriem ir reglamentēta piekļuve darbībai un tās īstenošana konkrētās nozarēs, ir pārāki minēto noteikumu kolīziju ar šo direktīvu gadījumos. Lai arī Direktīva 2000/31 nav iekļauta šajā tiesību normā uzskaitītajos tiesību aktos, formulējums “ietver šādus aktus”, manuprāt, skaidri norāda, ka runa nav par izsmelšu uzskaitījumu, kas attiektos tikai uz tiesību aktiem, kuru iekļaušana nav *per se* acīmredzama. Direktīvai 2000/31 šajā jautājumā tik lielā mērā ir *lex specialis* raksturs attiecībā uz Direktīvu 2006/123, ka, pat ja Direktīvā 2006/123 nebūtu 3. panta 1. punkta, tai pienāktos pārākums atbilstoši principam *lex posterior generali non derogat legi priori speciali*.

93. Tādējādi, ja sasaistes izveides darbība būtu jāuzskata par tādu, uz kuru attiecas Direktīva 2000/31, tad tā būtu ārpus Direktīvas 2006/123 piemērošanas jomas.

Secinājumi

94. Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, es ierosinu Tiesai uz *Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona* (Barselonas Komerctiesa Nr. 3, Spānija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 8. jūnija Direktīvas 2000/31/EK par dažiem informācijas sabiedrības pakalpojumu tiesiskiem aspektiem, jo īpaši elektronisko tirdzniecību, iekšējā tirgū (Direktīva par elektronisko tirdzniecību) 2. panta a) punkts, lasot to kopā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīvas 98/34/EK, kas nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu, un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu sfērā, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 20. jūlija Direktīvu 98/48/EK, 1. panta 2. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka pakalpojums, kas sastāv no sasaistes starp iespējamajiem pasažieriem un autovadītājiem, kuri piedāvā sniegt individuālus pilsētas transporta pakalpojumus pēc pieprasījuma, izveides, izmantojot programmatūru mobilajiem tālruniem, situācijā, kurā minētā pakalpojuma sniedzējs īsteno kontroli pār būtiskiem šajos ietvaros sniegto transporta pakalpojumu noteikumiem, it īpaši pār minēto pakalpojumu cenu, nav informācijas sabiedrības pakalpojums minēto tiesību normu izpratnē;
- 2) LESD 58. panta 1. punkts un Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīvas 2006/123/EK par pakalpojumiem iekšējā tirgū 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka iepriekšējā punktā aprakstītais pakalpojums ir transporta pakalpojums šo tiesību normu izpratnē.