



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
MACIEJE SZPUNARA
přednesené dne 11. května 2017¹

Věc C-434/15

**Asociación Profesional Elite Taxi
proti
Uber Systems Spain SL**

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona (obchodní soud v Barceloně č. 3, Španělsko)]

„Řízení o předběžné otázce – Služby na vnitřním trhu – Přeprava osob – Používání IT nástrojů a aplikace pro chytré telefony – Nekalá soutěž – Požadavek povolení“

Úvod

1. I když rozvoj nových technologií obecně vyvolává otázky, Uber je nicméně zvláštním případem. Způsob jeho fungování vyvolává kritiky a otazníky, ale rovněž naděje a nová očekávání. Pokud se budeme držet jen právních aspektů, způsob fungování společnosti Uber vyvolal otázky týkající se zejména práva hospodářské soutěže, ochrany spotřebitele a pracovního práva. V hospodářské a sociální oblasti se objevil nový výraz „uberizace“. Prostřednictvím projednávané žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce tak bude Soudní dvůr rozhodovat o vysoce zpolitizované a medializované problematice.

2. Předmět projednávané věci je však značně omezenější. Požadovaný výklad by měl pouze umožnit zařadit společnost Uber v kontextu unijního práva, tak aby bylo možné určit, zda její fungování spadá, a v jaké míře, pod toto právo. Jedná se tedy především o to, zda případná právní úprava podmínek fungování společnosti Uber podléhá požadavkům unijního práva, zejména na volný pohyb služeb, nebo zda spadá do sdílené pravomoci Evropské unie a členských států v oblasti místní dopravy, která ještě nebyla na unijní úrovni provedena.

¹ – Původní jazyk: francouzština.

Právní rámec

Unijní právo

3. Ustanovení čl. 1 bodu 2 směrnice 98/34/ES² stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí: [...]

2) ‚službou‘ jakákoli služba informační společnosti, tj. každá služba poskytovaná zpravidla za úplatu, na dálku, elektronicky a na individuální žádost příjemce služeb.

Pro účely této definice se rozumí:

- ‚službou poskytovanou na dálku‘ služba poskytovaná bez současné přítomnosti stran,
- ‚službou poskytovanou elektronicky‘ služba odeslaná z výchozího místa a přijatá v místě jejího určení prostřednictvím elektronického zařízení pro zpracování a uchovávání dat (včetně digitální komprese) a jako celek odeslaná, přenesená nebo přijatá drátově, rádiově, opticky nebo jinými elektromagnetickými prostředky,
- ‚službou na individuální žádost příjemce služeb‘ služba poskytovaná přenosem dat na individuální žádost.

Příklady služeb, které nejsou zahrnuty do této definice, jsou uvedeny v příloze V.

[...]“

4. Článek 2 písm. a) a h) směrnice 2000/31/ES³ stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

a) ‚službami informační společnosti‘ služby ve smyslu čl. 1 [bodu] 2 směrnice 98/34[...];

[...]

h) ‚koordinovanou oblastí‘ požadavky stanovené právními řády členských států pro poskytovatele služeb informační společnosti nebo pro služby informační společnosti, bez ohledu na to, zda mají obecnou povahu, či zda byly pro ně zvláště určeny.

i) koordinovaná oblast souvisí s požadavky, které má poskytovatel služeb plnit a které se týkají:

- přístupu k činnosti služby informační společnosti, např. požadavky na kvalifikaci, povolení nebo oznámení,

2 – Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. 1998, L 204, s. 37; Zvl. vyd. 13/20, s. 337), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/48/ES ze dne 20. července 1998 (Úř. věst. 1998, L 217, s. 18; Zvl. vyd. 13/21, s. 8) (dále jen „směrnice 98/34“). Podle článku 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. 2015, L 241, s. 1) byla směrnice 98/34 zrušena k 7. říjnu 2015, na skutkový stav v původním řízení se však *ratione temporis* uplatní. Ostatně čl. 1 odst. 1 písm. b) směrnice 2015/1535 má znění v podstatě totožné.

3 – Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. června 2000 o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu (směrnice o elektronickém obchodu) (Úř. věst. 2000, L 178, s. 1; Zvl. vyd. 13/25, s. 399).

- výkonu činnosti služby informační společnosti, např. požadavky na chování poskytovatele služby, kvalitu nebo obsah služby včetně požadavků na reklamu a smlouvy nebo na odpovědnost poskytovatele služby;

ii) koordinovaná oblast nezahrnuje požadavky jako:

[...]

- požadavky na služby, které nejsou poskytovány elektronickou cestou.“

5. Článek 3 odst. 1, 2 a 4 směrnice 2000/31 stanoví:

„1. Každý členský stát dbá, aby služby informační společnosti poskytované poskytovatelem usazeným na jeho území dodržovaly platné vnitrostátní předpisy z příslušné koordinované oblasti.

2. Členské státy nemohou z důvodů spadajících do koordinované oblasti omezovat volný pohyb služeb informační společnosti z jiného členského státu.

[...]

4. Členské státy mohou pro určitou službu informační společnosti přijmout opatření odchylovající se od odstavce 2, jsou-li splněny níže uvedené podmínky:

a) opatření jsou:

i) nezbytná z jednoho z níže uvedených důvodů:

- veřejný pořádek, zejména předcházení [prevence], vyšetřování, odhalování a stíhání v trestní oblasti, zejména [především] ochrana mladistvých a boj proti podněcování k nenávisti z důvodu rasy, pohlaví, víry nebo národnosti a proti útokům na lidskou důstojnost,
- ochrana veřejného zdraví,
- veřejná bezpečnost včetně ochrany vnitrostátní bezpečnosti a obrany,
- ochrana spotřebitelů včetně investorů;

ii) přijata vůči určité službě informační společnosti, která poškozuje cíle uvedené v bodě i) nebo která představuje závažné a podstatné ohrožení těchto cílů;

iii) úměrná těmto cílům;

b) členský stát předběžně a aniž je dotčeno soudní řízení včetně předběžného řízení a kroků uskutečněných v rámci trestního vyšetřování:

- požádá členský stát uvedený v odstavci 1 o přijetí opatření a tento stát je nepřijme nebo jsou jeho opatření nedostatečná,
- oznámí Komisi a členskému státu uvedenému v odstavci 1 svůj záměr přijmout tato opatření.

[...]“

6. Článek 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123/ES⁴ stanoví:

„Tato směrnice se nevztahuje na tyto činnosti:

[...]

d) služby v oblasti dopravy, včetně přístavních služeb, spadající do oblasti působnosti hlavy V Smlouvy;

[...]“

7. Článek 3 odst. 1 první věta uvedené směrnice stanoví:

„V případě rozporu ustanovení této směrnice s ustanoveními jiných předpisů Společenství, které upravují zvláštní aspekty přístupu k činnosti poskytování služeb nebo jejího výkonu v konkrétních odvětvích nebo pro konkrétní profese, mají tato ustanovení jiných předpisů Společenství přednost a použijí se na dotýčná konkrétní odvětví nebo profese. [...]“

Španělské právo

8. Pokud jde o popis použitelného vnitrostátního právního rámce předkládajícím soudem, účastníky původního řízení a španělskou vládou, existují určité nejasnosti. Níže popíšu jeho základní rysy, tak jak vyplývají z předkládacího rozhodnutí a z jednotlivých písemných vyjádření předložených v rámci probíhajícího řízení.

9. Zaprvé, co se týče právní úpravy dopravy na vnitrostátní úrovni, podle čl. 99 odst. 1 Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (zákon č. 16/1987 o organizaci pozemní dopravy) ze dne 30. července 1987 je pro veřejnou přepravu osob i pro zprostředkovávání jí se týkajících smluv potřebné povolení. Nicméně, žalovaná v původním řízení uvádí, že Ley 9/2013 por la que se modifica la Ley 16/1987 y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (zákon č. 9/2013 pozměňující zákon č. 16/1987 a zákon č. 21/2003 ze dne 7. července 2003 o letecké bezpečnosti) ze dne 4. července 2013 odstranil povinnost zvláštní licence pro poskytování služeb zprostředkovatele přepravy osob. Není nicméně jisté, že tato reforma vstoupila v platnost ve všech španělských regionech.

10. Na regionální a místní úrovni jsou vnitrostátní právní předpisy doplněny, pokud jde o taxislužby, různými právními úpravami přijatými autonomní oblastí Katalánsko a barcelonskou aglomerací, mj. Reglamento Metropolitano del Taxi (nařízení o taxislužbách v barcelonské aglomeraci), přijaté Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (rada řídící organizaci spravující dopravu v barcelonské aglomeraci) dne 22. července 2004, které takovým platformám, jako je platforma dotčená v původním řízení, ukládá získat nezbytná správní povolení a licence pro výkon své činnosti.

11. A konečně, Ley 3/1991 de Competencia Desleal (zákon 3/1991 o nekalé soutěži) ze dne 10. ledna 1991 jako nekalou soutěž definuje v článku 4 profesní jednání, které je v rozporu s pravidly dobré víry, v článku 5 pak klamavá jednání a v článku 15 porušení pravidel týkajících se činnosti podléhající hospodářské soutěži, které poskytlo konkurenční výhodu na daném trhu.

⁴ – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu (Úř. věst. 2006, L 376, s. 36).

Skutkové okolnosti, původní řízení a předběžné otázky

Aplikace Uber

12. Uber je název elektronické platformy⁵ vyvinuté společností Uber Technologies Inc. se sídlem v San Francisku (Spojené státy). V Evropské unii je platforma Uber spravována společností Uber BV, dceřinou společností společnosti Uber Technologies založenou dle nizozemského práva.

13. Tato platforma umožňuje pomocí chytrého telefonu s aplikací Uber si objednat přepravní službu ve městech, v nichž je dostupná. Aplikace rozpozná polohu uživatele a nalezne řidiče, kteří jsou v blízkosti dostupní. Pokud řidič s přepravou souhlasí, aplikace o tom uživatele informuje a ukáže mu profil řidiče, jakož i odhad ceny přepravy do cíle uvedeného uživatelem. Po skončení přepravy se odpovídající částka okamžitě strhne z bankovní karty, kterou je uživatel při registraci do aplikace povinen uvést. Aplikace obsahuje rovněž možnosti hodnocení: řidiči i cestující se mohou vzájemně hodnotit. Průměrná známka pod určitou hranici může mít za následek vyloučení z platformy.

14. Přepravní služby nabízené platformou Uber se dělí do různých kategorií v závislosti na osobě řidiče a typu vozidla. Podle informací poskytnutých žalovanou v původním řízení se spor v původním řízení týká služby zvané UberPop, v jejímž rámci zajišťují přepravu cestujících neprofesionální řidiči prostřednictvím vlastních vozidel.

15. Ceny stanovuje provozovatel platformy na základě vzdálenosti a trvání přepravy. Mění se podle poptávky v daný okamžik, takže cena přepravy může v okamžiku velkého zájmu několikanásobně překročit základní tarif. Cena přepravy je spočítána aplikací a automaticky stržena na účet jejího provozovatele, který si ponechá pouze její část (obvykle 20 až 25 %) jako provizi a zbytek vyplatí řidiči.

Spor v původním řízení

16. Asociación Profesional Elite Taxi (dále jen „Elite Taxi“) je profesní organizací sdružující řidiče taxislužeb ve městě Barceloně (Španělsko). Dne 29. října 2014 Elite Taxi podala žalobu k Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (obchodní soud v Barceloně č. 3, Španělsko), jejímž prostřednictvím žádala, aby byla společnost Uber Systems Spain SL (dále jen „Uber Spain“), založená dle španělského práva, shledána vinnou porušením právních předpisů, aby bylo rozhodnuto, že její činnosti, které porušují platnou právní úpravu a jeví se jako klamavé, představují nekalosoutěžní jednání, aby jí bylo uloženo ukončit nekalé jednání spočívající v poskytování součinnosti dalším společnostem skupiny nabízením rezervacních služeb vyžádaných prostřednictvím mobilních přístrojů a internetu, pokud přímo či nepřímo souvisejí s využíváním digitální platformy Uber ve Španělsku a tato činnost jí byla napříště zakázána. Podle zjištění předkládajícího soudu totiž Uber Spain ani majitelé a řidiči dotyčných vozidel nemají licence a povolení stanovené nařízením o taxislužbách v barcelonské aglomeraci.

17. Uber Spain zpochybňuje, že by se dopustila jakéhokoliv porušení právní úpravy v oblasti dopravy. Podle ní by totiž měly být výtky žalobkyně adresovány společnosti Uber BV, založené podle nizozemského práva, která provozuje aplikaci Uber na unijním území včetně Španělska. Uber Spain zajišťuje pouze propagaci na účet společnosti Uber BV. Uber Spain tato tvrzení zopakovala ve svém vyjádření předloženém v projednávané věci.

5 – Používám-li zde pro označení systému pro navazování kontaktů mezi řidiči a cestujícími a pro rezervaci přepravních služeb výraz „platforma“, nelze z toho vyvozovat jakékoli závěry týkající se její povahy. Tento výraz zejména neznamená, že by se jednalo o pouhého zprostředkovatele, jelikož tím Uber, jak vysvětlím níže, není.

18. Jelikož jde o skutkovou okolnost, musí o tom, které z výše uvedených společností má být určen případný příkaz, rozhodnout předkládající soud. Považuji nicméně za prokázané, že aplikace Uber je v Unii provozována společností Uber BV⁶. Moje analýza tak bude založena na tomto předpokladu, který není z pohledu unijního práva bez důsledků. V tomto stanovisku budu výraz „Uber“ používat pro označení elektronické rezervační platformy i jejího provozovatele.

19. Pokud jde o předmět sporu v původním řízení, rád bych ještě upřesnil, že se v něm nejedná o zablokování aplikace Uber na chytrých telefonech nebo zajištění její nepoužitelnosti. Žádný soudní příkaz ani jiné opatření v tomto smyslu nebyly navrhovány. Ve věci v původním řízení se jedná pouze o to, zda má mít Uber možnost prostřednictvím této aplikace poskytovat v Barceloně službu UberPop.

Předběžné otázky a řízení před Soudním dvorem

20. Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona (obchodní soud v Barceloně č. 3), který měl za to, že pro řešení jím projednávaného sporu je nezbytný výklad několika ustanovení unijního práva, se rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Vzhledem k tomu, že podle čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice [...] 2006/123[...] jsou z působnosti této směrnice vyloučeny služby v oblasti dopravy, mají se činnosti, které vykonává žalovaný subjekt za úplatu a jež spočívají ve zprostředkování kontaktu mezi majitelem vozidla a osobou, která se potřebuje přemístit na území města, v jejichž rámci uvedený subjekt spravuje prostředky výpočetních technologií – rozhraní a softwarové aplikace, které žalovaná nazývá ‚chytré telefony a technologické platformy‘ – umožňující tento vzájemný kontakt, považovat za činnost v oblasti dopravy, za elektronickou zprostředkovací službu, nebo za službu informační společnosti ve smyslu čl. 1 bodu 2 směrnice [98/34]?
- 2) Lze mít při posuzování právní povahy této činnosti za to, že se zčásti jedná o službu informační společnosti, a musí se v takovémto případě na službu elektronického zprostředkování uplatnit zásada volného pohybu služeb zaručeného unijním právem, konkrétně článkem 56 SFEU a směrnicemi 2006/123[...] a 2000/31[...]
- 3) Pokud by měl mít Soudní dvůr za to, že služba poskytovaná společností [Uber Spain] není službou v oblasti dopravy, a tedy spadá mezi případy, na něž se vztahuje směrnice 2006/123, je obsah článku 15 zákona o nekalé hospodářské soutěži – který se týká porušení právních předpisů upravujících hospodářskou soutěž – v rozporu s uvedenou směrnicí, konkrétně s jejím článkem 9, týkajícím se svobody usazování a povolovacích režimů, jelikož v rámci odkazu na vnitrostátní zákony a právní předpisy není zohledněna skutečnost, že režim získávání licencí či povolení nesmí být žádným způsobem omezující či nepřiměřený, tzn. že nesmí nepřiměřeně bránit svobodě usazování?
- 4) Pokud se potvrdí, že na službu, kterou poskytuje společnost [Uber Spain], je použitelná směrnice 2000/31[...], představuje způsob, jakým členský stát omezuje volné poskytování služby elektronického zprostředkovávání z jiného členského státu tím, že vyžaduje získání povolení či licence nebo hrozí vydáním soudního příkazu k ukončení poskytování služby elektronického zprostředkovávání na základě použití vnitrostátních právních předpisů upravujících nekalou hospodářskou soutěž, legitimní opatření odpovídající výjimkám z čl. 3 odst. 2 směrnice 2000/31[...] stanoveným v čl. 3 odst. 4 uvedené směrnice?“

⁶ – Mimo informace poskytnuté žalovanou v původním řízení viz rovněž Noto La Diega, G., „Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations“, *European Journal of Consumer Law*, č. 2015/2, s. 383 až 413, zejména s. 407.

21. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce byla Soudnímu dvoru doručena dne 7. srpna 2015. Písemná vyjádření byla předložena účastníky původního řízení, španělskou, finskou, francouzskou a řeckou vládou, Irskem, nizozemskou a polskou vládou, jakož i Evropskou komisí a Kontrolním úřadem Evropského sdružení volného obchodu (ESVO). Titíž zúčastnění, s výjimkou řecké vlády, byli spolu s estonskou vládou zastoupení na jednání, které se konalo dne 29. listopadu 2016.

Analýza

22. Předkládající soud pokládá čtyři předběžné otázky, z nichž první dvě se týkají kvalifikace činnosti společnosti Uber z pohledu směrnic 2000/31 a 2006/123, jakož i Smlouvy o FEU, kdežto zbylé dvě se týkají důsledků, které je případně z této kvalifikace třeba vyvodit.

Ke kvalifikaci činnosti společnosti Uber

23. Podstatou prvních dvou předběžných otázek předkládajícího soudu je, zda činnost společnosti Uber spadá pod směrnice 2006/123 a 2000/31, jakož i ustanovení Smlouvy o FEU týkající se volného pohybu služeb.

24. Pro odpověď na tyto otázky bude třeba analyzovat tuto činnost nejprve ve světle systému směrnice 2000/31 a definice pojmu „služba informační společnosti“ uvedené v čl. 1 bodu 2 směrnice 98/34, na niž odkazuje čl. 2 písm. a) směrnice 2000/31.

25. Zadruhé bude třeba určit, zda tato činnost představuje službu v oblasti dopravy ve smyslu čl. 58 odst. 1 SFEU a čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123. Volný pohyb služeb v oblasti dopravy je totiž realizován v rámci společné dopravní politiky⁷, a tyto služby jsou tak na základě výše uvedeného ustanovení vyloučeny z působnosti směrnice 2006/123.

Činnost společnosti Uber z pohledu směrnice 2000/31

26. Pro posouzení, zda činnost společnosti Uber spadá do působnosti směrnice 2000/31, je třeba vycházet z definice služeb informační společnosti uvedené v čl. 2 písm. a) dané směrnice. Tato definice odkazuje na čl. 1 bod 2 směrnice 98/34.

27. Podle posledně uvedeného ustanovení je službou informační společnosti služba poskytovaná za úplatu, na dálku, elektronicky a na individuální žádost příjemce. Kritéria úplaty a individuální žádosti zřejmě nečiní potíže. Jinak tomu ale je, co se týče poskytování na dálku elektronickým způsobem.

28. Jak jsem krátce nastínil v části věnované skutkovým okolnostem věci v původním řízení, Uber v podstatě umožňuje prostřednictvím aplikace pro chytré telefony nalézt řidiče a spárovat ho s potenciálním cestujícím za účelem poskytnutí vyžádané služby městské dopravy. Jedná se tedy o smíšenou službu, jelikož jedna její část je realizována elektronicky, kdežto druhá již z podstaty věci nikoliv. Je třeba určit, zda taková služba spadá pod směrnici 2000/31.

– Smíšené služby ve směrnici 2000/31

⁷ – Viz článek 90 SFEU ve spojení s čl. 58 odst. 1 SFEU.

29. Cílem směrnice 2000/31 je zajistit efektivní volný pohyb služeb informační společnosti. Tyto služby jsou definovány v čl. 2 písm. a) uvedené směrnice odkazem na čl. 1 bod 2 směrnice 98/34. Podle posledně uvedeného ustanovení je taková služba mimo jiné „*jako celek* odeslaná, přenesená nebo přijatá drátově, rádiově, opticky nebo jinými elektromagnetickými prostředky“⁸.

30. Některé služby samozřejmě obsahují prvky, které nejsou předávány elektronicky, jelikož je nelze dematerializovat. On-line prodej zboží je toho dobrým příkladem, jelikož podle bodu 18 odůvodnění směrnice 2000/31 nutně spadá mezi služby informační společnosti. Směrnice 2000/31 ostatně upřesňuje, že koordinovaná oblast, tedy soubor právních pravidel, jež se použijí na služby informační společnosti a na jejichž základě nemohou členské státy v zásadě omezovat činnost poskytovatelů usazených v jiném členském státě, nepokrývá požadavky na služby, které nejsou poskytovány elektronicky⁹. Členské státy tedy mohou v mezích případně vytyčených jinými ustanoveními unijního práva omezit svobodu poskytovatelů pravidly týkajícími se služeb neposkytovaných tímto způsobem¹⁰.

31. Aby však směrnice 2000/31 mohla dosáhnout svého cíle liberalizace služeb informační společnosti, musí mít liberalizace omezená pouze na elektronickou složku skutečný vliv na možnost vykonávat činnost. Z tohoto důvodu se normotvůrce soustředil na služby, které jsou v zásadě jako celek přenášeny elektronicky, kdy případná plnění poskytovaná jiným způsobem jsou pouze doplňkovým prvkem takových služeb. Nemělo by totiž smysl omezit se na liberalizaci podružné části komplexní služby, pokud by tyto služby nemohla být volně poskytována z důvodu právní úpravy, na níž by se nevztahovala ustanovení směrnice 2000/31. Taková zdánlivá liberalizace by nejen nedosáhla svého cíle, ale měla by dokonce neblahé důsledky, neboť by vyvolávala právní nejistotu a způsobila by ztrátu důvěry v unijní právní předpisy.

32. Z tohoto důvodu by výklad pojmu „služby informační společnosti“, který by do jeho působnosti zařazoval on-line činnosti bez samostatné ekonomické hodnoty, byl neúčinný z pohledu dosažení cíle sledovaného směrnicí 2000/31.

33. V případě smíšených služeb, tedy služeb tvořených elektronickou a neelektronickou složkou, může být služba považována za přenášenou elektronicky jako celek především tehdy, jestliže plnění, které není poskytováno elektronicky, je ekonomicky nezávislé na službě poskytované uvedeným způsobem.

34. K tomu dochází zejména v případě zprostředkovatelů, kteří pomáhají navazovat obchodní vztahy mezi uživateli a nezávislými poskytovateli služeb (nebo prodejci). Příkladem budiž portály specializované na prodej letenek nebo hotelové rezervace. V takovém případě je plnění zprostředkovatele skutečnou přidanou hodnotou pro uživatele i pro dotčeného podnikatele, ale zůstává ekonomicky autonomní, neboť podnikatel vykonává svou činnost nezávisle.

35. Naopak, je-li poskytovatel elektronicky poskytované služby rovněž poskytovatelem služby neposkytované tímto způsobem nebo má-li na podmínky poskytování posledně uvedené služby rozhodující vliv, takže obě tvoří nerozdílný celek, je třeba dle mého názoru určit hlavní prvek zamýšleného plnění, to znamená ten, který má svůj ekonomický smysl. Kvalifikace služby informační společnosti vyžaduje, aby byl elektronicky poskytován tento hlavní prvek.

36. Tak tomu je například v případě on-line prodeje zboží. Při on-line prodeji jsou základní prvky transakce, tedy představení nabídky, její akceptace kupujícím, uzavření smlouvy a většinou i platba, realizovány elektronicky a spadají pod pojem „služba informační společnosti“. To bylo Soudním dvorem konstatováno v rozsudku Ker-Optika¹¹. Dodání zakoupeného zboží je jen splněním smluvní povinnosti, takže právní úprava tohoto dodání by v zásadě neměla ovlivnit poskytnutí hlavní služby.

8 – Článek 1 bod 2 druhý pododstavec druhá odrážka směrnice 98/34. Zdůrazněno autorem tohoto stanoviska.

9 – Článek 2 písm. h) a čl. 3 odst. 2 směrnice 2000/31.

10 – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 2. prosince 2010, Ker-Optika (C-108/09, EU:C:2010:725, body 29 a 30).

11 – Rozsudek ze dne 2. prosince 2010 (C-108/09, EU:C:2010:725, body 22 a 28).

37. Nemyslím si však, že by měla být směrnice 2000/31 vykládána v tom smyslu, že jakákoliv on-line činnost související s obchodními operacemi představuje sama o sobě službu informační společnosti bez ohledu na to, že je jen doplňková, podružná nebo má přípravnou povahu a není ekonomicky nezávislá.

38. Nyní provedu analýzu činnosti společnosti Uber ve světle výše uvedených úvah.

– *Činnost společnosti Uber*

39. Výsledek této analýzy bude z velké míry záviset na tom, zda je třeba činnost společnosti Uber považovat za celek tvořený na straně jedné plněním spočívajícím ve zprostředkovávání kontaktů mezi cestujícími a řidiči prostřednictvím elektronické platformy a na straně druhé plněním spočívajícím v samotné přepravě, nebo zda je tato dvě plnění třeba považovat za dvě samostatné služby. Začnu tímto aspektem.

40. Pokud jde o kvalifikaci dané činnosti z pohledu relevantních právních ustanovení, bude třeba vycházet z určitých skutkových předpokladů. Jelikož skutkové poznatky uváděné předkládajícím soudem jsou neúplné a poskytování dotčené služby bylo ve Španělsku přerušeno na základě soudních příkazů, bude má analýza vycházet z informací dostupných ohledně způsobu fungování společnosti Uber v jiných zemích¹². Tento způsob je v podstatě obdobný. Provedení konečných skutkových posouzení bude každopádně příslušet předkládajícímu soudu.

41. Co je to Uber? Je to přepravní společnost, lépe řečeno taxislužba? Nebo je pouze elektronickou platformou umožňující nalézt, rezervovat si a zaplatit přepravní službu poskytovanou třetí osobou?

42. Obecně je Uber zařazována jako podnik (nebo platforma) tzv. „sdílené ekonomiky“. Nejeví se mi zde užitečné diskutovat o přesném významu tohoto pojmu¹³. Relevantní ohledně společnosti Uber je, že zcela jistě nemůže být považována za platformu spolujízdy¹⁴. Řidiči totiž v rámci této platformy nabízejí cestujícím přepravu do jimi zvoleného cíle, a tudíž jsou odměňováni částkami vysoce převyšujícími pouhou náhradu vynaložených nákladů. Jedná se tedy o klasickou přepravní službu. To, zda patří do „sdílené ekonomiky“, nemá žádný dopad na její kvalifikaci z pohledu platného práva.

43. Ve svém písemném vyjádření Uber tvrdí, že se omezuje pouze na propojení nabídky (přepravy po městě) s poptávkou. Domnívám se však, že jde o omezený pohled na roli této společnosti. Uber totiž dělá mnohem více než jen propojování nabídky s poptávkou: sama tuto poptávku vytváří. Upravuje rovněž její základní vlastnosti a organizuje její fungování.

44. Uber umožňuje osobám, které si přejí podnikat v oblasti městské dopravy osob, připojit se k její aplikaci a vykonávat tuto činnost na základě podmínek stanovených společností Uber, které je zavazují prostřednictvím smlouvy o využívání aplikace. Těchto podmínek je mnoho a týkají se přístupu k činnosti i jejího provozování, a dokonce i chování řidičů při poskytování služeb.

12 – Fungování společnosti Uber je předmětem rozsáhlé části právní teorie. Viz zejména Noto La Diega, G., op.cit., Rogers, B., The Social Cost of Uber, *The University of Chicago Law Review Dialogue*, 82/2015, s. 85 až 102, Gamet, L., „UberPop (+)“, *Droit social*, 2015, s. 929; Prassl, J., Risak, M., Uber, „Taskrabbit, and Co.: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdwork“, *Comparative Labor Law & Policy Journal*, svazek 37 (2016), s. 619 až 651. Skutkové okolnosti týkající se fungování společnosti Uber vyplývají rovněž z rozhodnutí vnitrostátních soudů členských států. Viz zejména rozsudek London Employment Tribunal ze dne 28. října 2016, Aslam, Farrar and Others v. Uber (věc 2202551/2015); rozhodnutí Audiencia Provincial de Madrid č. 15/2017 ze dne 23. ledna 2017 ve věci, v níž proti sobě stály Uber a Asociación Madrileña del Taxi, a usnesení Tribunale Ordinario di Milano ze dne 2. července 2015 (věci 35445/2015 a 36491/2015).

13 – K pojmu „sdílená ekonomika“ viz zejména Hatzopoulos, V., a Roma, S., „Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU Law“, *Common Market Law Review*, č. 54, 2017, s. 81 až 128, s. 84 a násl. Komise nabízí její definici ve svém sdělení nazvaném „Evropský program pro ekonomiku sdílení“ [COM(2016) 356 final, s. 3]. Ta je nicméně natolik široká, že lze pochybovat o její užitečnosti pro odlišení dostatečně diferenciované činnosti, která by odůvodňovala, aby jí bylo vyhrazeno zvláštní právní zacházení.

14 – Spolujízda spočívá ve sdílení společné cesty určené řidičem, a nikoliv spolujezdcem, které vede nanejvýš k pokrytí části nákladů na cestu vynaložených řidičem. Navázání kontaktu mezi řidiči a případnými spolujezdy je usnadněno on-line aplikacemi, a jedná se tedy v podstatě o „autostop 2.0“. Každopádně nejde o výdělečnou činnost.

45. Pro přístup k aplikaci Uber v postavení řidiče je tak nezbytné mít k dispozici automobil¹⁵. Vozidla, která mohou jezdit pro společnost Uber, musí splňovat podmínky, které se podle všeho mezi jednotlivými zeměmi a městy liší, ale obecně se jedná o osobní čtyř nebo pětidveřové automobily podléhající přinejmenším podmínce věku. Vozidla musí mít platné technické osvědčení a splňovat požadavky na povinné ručení¹⁶.

46. Řidiči musí samozřejmě vlastnit řidičský průkaz (po určitou stanovenou dobu) a mít čistý trestní rejstřík. V některých zemích je vyžadován rovněž výpis z evidenční karty řidiče.

47. I když není pracovní doba v rámci platformy Uber nijak upravena, takže řidiči mohou tuto činnost provozovat doplňkově, zdá se, že většina přepravy je uskutečněna řidiči, pro něž tato činnost tvoří jedinou nebo hlavní výdělečnou činnost. Uber jim rovněž vyplácí finanční odměnu, pokud uskuteční velký počet přeprav. Uber řidiče rovněž informuje o místech a časech, ve spojení s nimiž mohou počítat s velkou poptávkou nebo výhodnými cenami. Uber tedy může přizpůsobit svou nabídku proměnlivosti poptávky, aniž řidiče formálně omezuje.

48. Aplikace Uber obsahuje funkci hodnocení: cestující mohou hodnotit řidiče, a naopak. Průměrná známka pod určitou hranicí může mít za následek vyloučení z platformy, což platí zejména pro řidiče. Uber tedy kontroluje, i když nepřímo, kvalitu služeb řidičů.

49. A konečně, cenu poskytované služby určuje rovněž Uber. Tato cena je stanovena na základě vzdálenosti a trvání přepravy, tak jak byly zaznamenány aplikací prostřednictvím geolokalizace. Algoritmus následně upraví cenu v závislosti na intenzitě poptávky, když základní cenu vynásobí odpovídajícím koeficientem, vzroste-li nabídka například v důsledku konání určité akce nebo pouhé změny meteorologických podmínek, např. příchodu bouřky.

50. I když zástupci společnosti Uber na jednání tvrdili, že řidiči mohou v zásadě požadovat cenu nižší než určenou aplikací, nezdá se mi, že by pro řidiče šlo o skutečně reálnou možnost. I když teoreticky takovou možnost mají, Uber si jako provizi odečte částku vyplývající z ceny přepravy stanovené aplikací. Jakékoliv případné snížení ceny zaplacené cestujícím by bylo celé na úkor řidiče, je tedy málo pravděpodobné, že by této možnosti využil¹⁷. V důsledku toho se mi zdá jen obtížně zpochybnitelným, že cenu přepravy určuje Uber.

51. Uber tak kontroluje veškeré relevantní aspekty služby městské dopravy: samozřejmě cenu, ale rovněž minimální podmínky bezpečnosti prostřednictvím vstupních požadavků na řidiče a vozidla, dostupnost nabídky přepravy motivováním řidičů, aby byli přítomni ve správný čas na místech s vysokou poptávkou, chování řidičů prostřednictvím systému hodnocení a, konečně, možnost vyloučení z platformy. Ostatní aspekty jsou dle mého názoru z pohledu průměrného uživatele služby městské dopravy podružné a neovlivňují jeho ekonomické volby. Uber tedy kontroluje veškeré ekonomicky relevantní faktory přepravní služby nabízené v rámci své platformy.

52. I když není tato kontrola vykonávána prostřednictvím klasického vztahu podřízenosti, nelze se nechat oklamat zdáním. Taková nepřímá kontrola, jakou vykonává Uber a která je založena na finančních pobídkách a decentralizovaném hodnocení cestujícími v určitém značném rozsahu¹⁸, umožňuje řízení stejně účinné, ne-li účinnější než řízení založené na formálních pokynech dávaných zaměstnavatelem zaměstnancům a přímé kontrole jejich plnění.

15 – Uber popírá, že by řidičům poskytovala k dispozici vozidla, ale prostřednictvím své služby Ubermarketplace hraje roli zprostředkovatele mezi řidiči na straně jedné a půjčovnými a leasingovými společnostmi na straně druhé.

16 – Není však jasné, zda se jedná o požadavky platné pro vozidla určená k výdělečné přepravě osob, nebo jen o formality platné pro soukromá vozidla.

17 – Viz rozsudek London Employment Tribunal uvedený v poznámce pod čarou 12, bod 18.

18 – Vysoký počet řidičů umožňuje dosáhnout požadovaného výsledku bez nutnosti přímé a individuální kontroly každého z nich. Naproti tomu vysoký počet cestujících zaručuje účinnou a relativně objektivní kontrolu chování řidičů, čímž je platforma zbavena tohoto úkolu.

53. To mě vede k tomu, že činnost společnosti Uber spočívá v jediném plnění tvořeném přepravou vozidlem nalezeným a objednaným pomocí aplikace pro chytré telefony a tato služba je z ekonomického hlediska¹⁹ poskytována společností Uber nebo jejím jménem. Tato služba je tímto způsobem rovněž prezentována a vnímána uživateli. Když se uživatelé rozhodnou využít služby společnosti Uber, chtějí, aby jim byla poskytnuta přepravní služba, jež má určité vlastnosti a určitou kvalitu. Tyto vlastnosti a kvalita přepravy jsou zajištěny společností Uber.

54. Toto konstatování však neznamená, že by řidiči společnosti Uber museli být nutně považováni za její zaměstnance. Tato společnost může velmi dobře své služby zajišťovat prostřednictvím OSVČ jednajících jejím jménem jako subdodavatelé. Polemika týkající se postavení řidičů vůči společnosti Uber, které již v některých členských státech vedla k vydání soudních rozhodnutí²⁰, nijak nesouvisí s právními otázkami, kterými se zabýváme v projednávané věci.

55. Stejně tak je tomu, pokud jde o otázku vlastnictví vozidel. Skutečnost, že Uber není jejich majitelem, je podle mého irelevantní, jelikož podnikatel může zcela jistě zajišťovat dopravní služby pomocí vozidel patřících třetím osobám, zejména pokud pro poskytování těchto služeb využívá tyto třetí osoby bez ohledu na povahu právního vztahu mezi oběma stranami.

56. Výše uvedené konstatování naopak podle mého názoru vylučuje, aby byla Uber považována za pouhého prostředníka mezi řidiči a cestujícími. Řidiči jezdící pro platformu Uber nevykonávají vlastní činnost, která by mohla existovat nezávisle na této platformě. Naopak, tato činnost může existovat pouze díky platformě²¹, bez níž by neměla žádný smysl.

57. Z tohoto důvodu není podle mého názoru správné srovnávat Uber se zprostředkovatelskými portály umožňujícími si rezervovat hotel nebo koupit letenku.

58. Existují samozřejmě určité podobnosti plynoucí například z mechanismů rezervace nebo koupě přímo v rámci platformy, možností financování nebo systémů hodnocení. Jedná se o služby nabízené platformou jejím uživatelům.

59. Nicméně na rozdíl od situace řidičů společnosti Uber jsou hotely i letecké společnosti podniky, jejichž fungování je zcela nezávislé na jakémkoliv zprostředkovatelském portálu, který pro ně představuje pouze jednu z možností prodeje služeb. Podmínky poskytování služeb, počínaje cenou, také určují ony, a nikoliv rezervační portály²². Tyto společnosti fungují rovněž na základě právní úpravy platné pro jejich odvětví činnosti, takže rezervační portály nevykonávají kontrolu přístupu k činnosti, jak činí Uber v případě svých řidičů.

60. A konečně, uživatelé si mohou na takovém rezervačním portálu skutečně vybrat mezi několika poskytovateli, jejichž nabídky se liší v několika pro ně podstatných ohledech, jako kvalitativní standard letu nebo ubytování, časy letů, umístění hotelu apod. Naopak, u Uberu jsou tyto aspekty standardizované a určované platformou, tak aby obecně cestující co nejrychleji akceptoval službu řidiče.

19 – Nezabývám se zde kvalifikací právního vztahu mezi společností Uber a jejími řidiči, neboť tento aspekt spadá do vnitrostátního práva.

20 – Viz zejména rozsudek London Employment Tribunal uvedený v poznámce pod čarou 12.

21 – Nebo obdobné platformě, jelikož model, na němž je Uber založena, je od svého založení předmětem kopírování, aniž jsou ale tyto kopie stejně známé.

22 – Skutečnost, že některé portály uzavírají s hotely dohody o stejných cenách, jejichž prostřednictvím se hotely zavazují, že nebudou jinde nabízet ceny výhodnější, než nabízí dotčený portál, na tom nic nemění. Nejedná se totiž o stanovení ceny služeb portálem, ale o závazek ohledně cenového zacházení s jednotlivými obchodními partnery. Mimoto byla tato ustanovení o stejných cenách zpochybněna orgány hospodářské soutěže v několika členských státech, což vedlo k vytvoření Evropské pracovní skupiny zabývající se rezervačními on-line portály pod záštitou Komise.

61. Uber tedy není pouhým prostředníkem mezi řidiči, kteří chtějí příležitostně nabízet přepravní služby, a osobami hledajícími takové služby. Přesně naopak, Uber je opravdovým organizátorem a provozovatelem služeb městské dopravy ve městech, v nichž je přítomna. Je sice pravda, že se jedná, jak tvrdí Uber ve svém vyjádření v projednávané věci, o novátorský koncept, avšak toto novátorství spadá do oblasti městské dopravy.

62. Musím rovněž uvést, že pokud by byla Uber považována za platformu sdružující nezávislé poskytovatele služeb, mohlo by to vyvolávat otázky týkající se práva hospodářské soutěže²³. Tento aspekt nicméně nebudu dále rozvádět, jelikož přesahuje rámec projednávané věci.

63. V systému fungování společnosti Uber tedy zprostředkování kontaktu potenciálního cestujícího s řidičem nemá vlastní ekonomickou hodnotu, jelikož jak jsem uvedl výše, řidiči vykonávající činnost pro Uber nevykonávají, každopádně alespoň pokud jezdí v rámci služeb společnosti Uber, samostatnou hospodářskou činnost. V rámci této služby totiž řidiči společnosti Uber nemohou vyhledávat cestující jinak než prostřednictvím aplikace Uber a tato aplikace dále umožňuje nalézt pouze řidiče působící v rámci této platformy. Jedno tedy nelze oddělit od druhého, neboť oba aspekty tvoří jedinou službu. Nedomnívám se rovněž, že by vlastní přepravní služba mohla být považována za podružnou.

64. Je pravda, že novátorská povaha platformy Uber spočívá z velké části na používání nových technologií, jako jsou geolokalizace a chytré telefony, pro organizování městské dopravy. Ale tato inovace se neomezuje jen na to: dotýká se rovněž organizace samotné přepravy, bez níž by Uber byla pouhou aplikací pro rezervaci taxislužby. V rámci této služby je tak bezpochyby hlavním plněním, které jí poskytuje ekonomický smysl, přeprava. Uživatelé vyhledávají řidiče pouze s cílem být přepraveni z jednoho bodu do druhého. Fáze zprostředkování kontaktu tak má pouze přípravnou povahu, která má umožnit uskutečnění hlavního plnění za co nejlepších podmínek.

65. Služba zprostředkování kontaktu potenciálního cestujícího s řidičem tedy v porovnání s přepravní službou není samostatná ani hlavní. Proto nemůže být považována za „službu informační společnosti“. Taková kvalifikace by neumožnila dosáhnout cíle liberalizace, na nichž je směrnice 2001/31 založena, jelikož i kdyby byla činnost týkající se zprostředkování kontaktu liberalizovaná, mohly by ji členské státy znemožnit prostřednictvím právní úpravy přepravní činnosti. Jediným výsledkem takové liberalizace by tedy bylo, že by členský stát, v němž je poskytovatel usazen, mohl těžit z tohoto usazení (díky investicím, tvorbě pracovních míst a daňovým příjmům) a současně bránit poskytování služeb na svém území na základě právní úpravy týkající se služeb, na něž se nevztahuje směrnice 2000/31²⁴. Taková situace by popírala veškerou logiku volného pohybu služeb informační společnosti, tak jak plyne z uvedené směrnice, která je založena na kontrole zákonnosti fungování poskytovatele členským státem, v němž je tento usazen, a uznání této kontroly ostatními členskými státy²⁵.

66. Taková situace, v níž není fungování platformy formálně zakázáno, ale z důvodu samotné podstaty služby UberPop, založené na neprofesionálních řidičích, by nemohla být zákonně vykonávána přepravní činnost, vyvolává jiný nežádoucí účinek. Je totiž prokázáno, že Uber využívá různé prostředky, o nichž referoval i tisk, například dočasné odpojení aplikace v některých oblastech, k tomu, aby zabránila kontrolám svých řidičů ze strany orgánů. Poskytuje rovněž právní a finanční pomoc řidičům

23 – Například používání téhož algoritmu pro stanovení ceny jednotlivými soutěžiteli není samo o sobě protiprávní, ale mohlo by vzbuzovat obavy, pokud jde o *hub-and-spoke conspiracy*, pakliže vliv platformy bude růst. Ohledně případných problémů modelu Uber z pohledu práva hospodářské soutěže viz Hatzopoulos, V., Roma, S., *op. cit.*, s. 110 a 120, jakož i Ezrachi, A., Stucke, M. E., „Artificial Intelligence & Collusion: When Computers Inhibit Competition“, *CCLP Working Paper 40*, Oxford 2015, s. 14. Viz rovněž rozsudky ze dne 22. října 2015, AC-Treuhand v. Komise (C-194/14 P, EU:C:2015:717), a ze dne 21. ledna 2016, Eturas a další (C-74/14, EU:C:2016:42, body 27 a 28 a citovaná judikatura), jakož i mé stanovisko v uvedené věci (C-74/14, EU:C:2015:493).

24 – Rád bych poznamenal, že podle dostupných informací byla služba UberPop v Nizozemsku, tedy členském státě usazení společnosti Uber BV, zakázána rozsudkem College van Beroep voor het bedrijfsleven ze dne 8. prosince 2014 (AWB 14/726, ECLI:NL:CBB:2014:450). Viz Hatzopoulos, V., a Roma, S., *op. cit.*, s. 91.

25 – Viz čl. 3 odst. 1 a 2 směrnice 2000/31.

potrestaným za to, že poskytovali přepravní služby bez požadovaného povolení. Sami řidiči využívají různých prostředků k tomu, aby se vyhnuli kontrolám²⁶. Tato neúplná, či dokonce pouze zdánlivá liberalizace, v níž je liberalizován pouze jeden prvek komplexní činnosti, zatímco jiný je i nadále regulován, vytváří právní nejistotu, která dává vzniknout šedé zóně a svádí k porušování zákona.

Činnost společnosti Uber z pohledu směrnice 2006/123

67. Nebylo by překvapivé, pokud by činnost společnosti Uber, tak jak je vymezena v předchozích bodech, to znamená jako jediné plnění zahrnující vyhledání volného řidiče a rezervaci přepravy, jakož i přepravní službu *stricto sensu*, mohla být považována za službu v oblasti dopravy ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123.

68. I když se pouhé znění uvedeného ustanovení, které z působnosti směrnice 2006/123 vylučuje „služby v oblasti dopravy“, nezdá být k tomuto konstatování dostatečné, bod 21 odůvodnění uvedené směrnice nás již neponechá na pochybách, jelikož uvádí, že uvedené služby zahrnují „městskou dopravu [a] taxislužbu“. Není tudíž nutné pouštět se do debat, zda služby společnosti Uber představují formu taxislužby: jsou zde zahrnuty veškeré způsoby městské dopravy a Uber je bezpochyby jednou z nich.

69. Činnost společnosti Uber také musí být zařazena mezi výjimky z volného pohybu služeb stanoveného v čl. 58 odst. 1 SFEU a podléhat právní úpravě obsažené v článku 90 a násl. SFEU. Článek 91 odst. 1 písm. b) SFEU výslovně uvádí „podmínky, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu“, jako jednu z oblastí, které mají být upraveny v rámci společné dopravní politiky. Bude-li přitom připuštěno, že, jak tvrdím, Uber poskytuje služby městské dopravy, musí být považována pokud ne za dopravce v úzkém slova smyslu, tak alespoň za organizátora dopravních služeb.

70. Aniž je nutné rozebírat rozsudek Grupo Itevelesa a další²⁷, uvedený předkládajícím soudem v jeho předkládacím rozhodnutí, je třeba dojít k závěru, že činnost společnosti Uber představuje službu v oblasti dopravy ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123. Proto je vyloučena z působnosti uvedené směrnice. Kromě toho tato činnost spadá pod výjimku z volného pohybu služeb zakotveného v čl. 58 odst. 1 SFEU a řídí se ustanoveními článku 90 a násl. SFEU.

Závěry k první a druhé předběžné otázce

71. Shrnu předchozí úvahy: domnívám se, že v případě smíšených služeb tvořených prvkem poskytnutým elektronickou cestou a jiným, který touto cestou poskytnut není, musí být k tomu, aby taková služba mohla být považována za „službu informační společnosti“, prvně uvedený prvek ve vztahu k druhému ekonomicky nezávislý nebo hlavní. Činnost společnosti Uber je třeba analyzovat jako celek zahrnující službu zprostředkovávání kontaktů mezi potenciálními cestujícími a řidiči prostřednictvím aplikace pro chytré telefony i službu samotné přepravy, která je z ekonomického hlediska hlavním prvkem. Tuto činnost tedy nelze rozdělit na dvě, tak aby mohla být jedna část služeb zařazena mezi služby informační společnosti. V důsledku toho musí být taková služba považována za „službu v oblasti dopravy“.

26 – Zejména program Greyball, který umožňuje vyhnout se kontrolám orgánů. Viz „Uber Uses Tech to Deceive Authorities Worldwide“, *The New York Times* ze dne 4. března 2017.

27 – Rozsudek ze dne 15. října 2015 (C-168/14, EU:C:2015:685).

72. Navrhuji tedy odpovědět na první a druhou předběžnou otázku následovně:

- Článek 2 písm. a) směrnice 2000/31 ve spojení s čl. 1 bodem 2 směrnice 98/34 musí být vykládán v tom smyslu, že služba spočívající ve zprostředkovávání kontaktů mezi potenciálními cestujícími a řidiči nabízejícími vyžádané služby individuální městské dopravy prostřednictvím aplikace pro chytré telefony v situaci, kdy má poskytovatel uvedené služby kontrolu nad základními podmínkami přepravních služeb poskytovaných v tomto rámci, nepředstavuje službu informační společnosti ve smyslu uvedených ustanovení.
- Článek 58 odst. 1 SFEU a čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123 musí být vykládány v tom smyslu, že služba popsaná v přechozím bodě představuje službu v oblasti dopravy ve smyslu uvedených ustanovení.

73. Předkládajícímu soudu samozřejmě přísluší, aby ve světle svých vlastních skutkových zjištění posoudil, zda činnost dotčená v původním řízení splňuje výše uvedené kritérium kontroly. Upozorňuji však, že několik soudů v různých členských státech již rozhodlo v tomto smyslu²⁸. To by mohlo být inspirací i předkládajícímu soudu v duchu ideje sítě soudů.

Závěrečné poznámky

74. Vzhledem k odpovědím, které navrhuji ohledně první a druhé otázky, jsou třetí a čtvrtá předběžné otázky bezpředmětné. V závěrečných poznámkách bych však rád analyzoval právní účinky případné kvalifikace služeb společnosti Uber jako samostatné služby omezující se na zprostředkování kontaktu mezi potenciálními cestujícími a řidiči, která tedy nepokrývá samotnou přepravní službu. Taková služba by musela být bezpochyby považována za „službu informační společnosti“. Dle mého názoru by však nebylo nutné zabývat se tím, zda tato služba spadá do oblasti dopravy.

Služba zprostředkování kontaktu jako služba informační společnosti

75. Pro připomenutí, podle čl. 1 bodu 2 směrnice 98/34 je službou informační společnosti služba poskytovaná za úplatu, na dálku, elektronicky a na individuální žádost příjemce. Služba spočívající ve zprostředkovávání kontaktů mezi potenciálními cestujícími a řidiči prostřednictvím aplikace pro chytré telefony by tato kritéria jistě splňovala.

76. Co se týče úplatné povahy služby v systému Uber, část ceny přepravy zaplacené cestujícím je odváděna provozovateli platformy. Odměna za službu zprostředkování kontaktu je tedy cestujícím uhrazena ihned po uskutečnění přepravní služby.

77. Prvně uvedená služba, oddělíme-li ji od přepravní služby, je rovněž poskytována na dálku, jelikož obě strany, tzn. Uber a uživatel služby, nejsou současně přítomny na jednom místě. Poskytnutí služby zprostředkování kontaktu probíhá pomocí internetové aplikace pro chytré telefony, což bezpochyby představuje elektronické poskytování. Jedná se ostatně o jediný způsob rezervace přepravy v rámci platformy Uber. A konečně služba není poskytována kontinuálně, ale na žádost příjemce.

78. Služba společnosti Uber, tak jak je vymezena v bodě 74 tohoto stanoviska, by tedy spadala pod ustanovení směrnice 2000/31.

28 – Viz zejména vnitrostátní rozhodnutí uvedená v poznámce pod čarou 12 tohoto stanoviska.

79. Vzhledem k tomu, že aplikace Uber je na území Unie spravována a řidičům i cestujícím poskytována společností Uber BV se sídlem v Nizozemsku, je v ostatních členských státech, včetně Španělska, tato služba poskytována v rámci volného pohybu služeb, upraveného mj. ustanovením čl. 3 odst. 2 a 4 směrnice 2000/31.

80. Podle těchto ustanovení nemohou členské státy z důvodů spadajících do koordinované oblasti v zásadě omezit volný pohyb služeb z jiných členských států tím, že by stanovily určité požadavky, nezávisle na tom, zda by se týkaly specificky služeb informační společnosti, nebo byly obecného rázu. Koordinovaná oblast pokrývá podle čl. 2 písm. h) bodu i) první odrážky směrnice 2000/31 požadavky týkající se „přístupu k činnosti [...], např. požadavky na [...] povolení [...]“. Naopak, podle téhož čl. písm. h) bodu ii) třetí odrážky koordinovaná oblast nepokrývá „požadavky na služby, které nejsou poskytovány elektronickou cestou“.

81. Z toho plyne, že požadavek povolení pro poskytování zprostředkovatelských služeb při uzavírání smluv o městské dopravě na vyžádání by za předpokladu, že stále platí²⁹, a v rozsahu, v němž by se uplatnil na službu zprostředkovávání kontaktu poskytovanou platformou Uber, spadal do koordinované oblasti, a týkal by se ho tak zákaz stanovený v čl. 3 odst. 2 směrnice 2000/31. Naopak veškeré požadavky na řidiče týkající se přístupu k činnosti přepravy i k výkonu této činnosti nespádají do koordinované oblasti, a tudíž ani pod tento zákaz, jelikož přepravní služba není již ze své podstaty poskytována elektronickou cestou.

82. Členské státy mohou podle čl. 3 odst. 4 směrnice 2000/31 přijmout opatření odchylující se od zásady volného pohybu služeb informační společnosti, jsou-li tato opatření nezbytná z důvodů veřejného pořádku, veřejného zdraví, veřejné bezpečnosti nebo ochrany spotřebitele.

83. I když se čtvrtá předběžná otázka týká právě odůvodnění dotčených vnitrostátních opatření, předkládající soud ve své žádosti neuvádí důvody pro to, aby se na zprostředkovatelskou činnost v oblasti dopravy vztahoval požadavek povolení. Španělská vláda ve svém vyjádření uvádí takové důvody, jako např. řízení dopravy a silniční bezpečnost. Zdá se nicméně, že se jedná spíše o argumenty, které by mohly odůvodňovat požadavky na řidiče poskytující přepravní služby.

84. Pokud jde přímo o zprostředkovatelské služby, jediným důvodem uváděným španělskou vládou, který by se mohl na Uber uplatnit, je důvod týkající se transparentnosti při určování cen spadající pod ochranu spotřebitele. Připomínám, že v systému Uber stanovuje cenu přepravy platforma, a nikoliv řidič. Zdá se mi však, že tato transparentnost by mohla být zajištěna méně omezujícími prostředky, než je požadavek na povolení pro činnost zprostředkovatele, například povinností informovat cestující. Takový požadavek tedy nesplňuje kritérium úměrnosti, výslovně stanovené v čl. 3 odst. 4 písm. a) bodě iii) směrnice 2000/31.

85. Složitost věci v původním řízení plyne nicméně z toho, že cílem daného řízení je sankcionovat Uber za údajné nekalosoutěžní jednání vůči členům žalobkyně³⁰. Toto jednání plyne nejen z toho, že Uber zprostředkovatelskou činnost v rámci uzavírání smluv o přepravě vykonává, aniž k tomu má nezbytné povolení, ale rovněž z toho, že řidiči, kteří zajišťují přepravu v rámci platformy Uber, nesplňují podmínky uložené španělskými právními předpisy pro tento druh služeb. Na tyto podmínky se přitom směrnice 2000/31 ani směrnice 2006/123 nevztahují, neboť ty bezpochyby spadají do oblasti dopravy.

29 – Viz mé poznámky v tomto ohledu v bodě 9 tohoto stanoviska.

30 – Připomínám, že spor v původní věci se netýká fungování aplikace Uber jako takové, ale poskytování služby UberPop v Barceloně.

86. Brání tedy ustanovení směrnice 2000/31 tomu, aby byla společnost Uber sankcionována za nekalosoutěžní jednání plynoucí z činnosti řidičů poskytujících přepravní služby v rámci této platformy? Jak jsem uvedl již výše³¹, Uber dle mého názoru není pouhým prostředníkem mezi cestujícími a řidiči. Organizuje a řídí celý systém městské dopravy na vyžádání. Je tak odpovědná nejen za službu zprostředkování kontaktu mezi potenciálními cestujícími a řidiči, ale rovněž za činnost posledně uvedených. Bylo by tomu tak i tehdy, byla-li by služba zprostředkování kontaktu považována za nezávislou na samotné přepravní službě, jelikož obě služby jsou v konečném důsledku poskytovány společností Uber nebo jejím jménem.

87. Výklad, podle něhož by pro zajištění účinnosti směrnice 2000/31 měla veškerá činnost společnosti Uber těžit z liberalizace stanovené uvedenou směrnicí, musí být dle mého názoru odmítnut. Tento výklad by totiž byl v rozporu s doslovným zněním ustanovení směrnice 2000/31, podle nichž se zákaz obsažený v čl. 3 odst. 2 uvedené směrnice vztahuje pouze na požadavky na služby, které jsou poskytovány elektronickou cestou³². Podle takového výkladu by mohla pod směrnicí 2000/31 teoreticky spadat veškerá hospodářská činnost, jelikož každý podnikatel je dnes schopen nabízet elektronickou cestou takové služby, jako je informování o výrobcích nebo službách, rezervace, sjednávání schůzek nebo platby.

88. Směrnice 2000/31 tedy nebrání tomu, aby byly na vnitrostátní úrovni stanoveny podmínky týkající se samotné přepravní činnosti, ani tomu, aby byla společnost Uber sankcionována za nedodržení těchto požadavků, včetně soudním příkazem k ukončení poskytování této služby. Činnost společnosti Uber, přinejmenším pokud jde o službu UberPop, dotčenou v původním řízení, je přitom organizována tak, že Uber nemůže v současné chvíli těmto požadavkům vyhovět. Spočívá totiž na neprofesionálních řidičích, kteří tím, že nemají licenci pro městskou dopravu, z podstaty věci uvedené požadavky nesplňují. Považování činnosti zprostředkovávání kontaktů za službu informační společnosti na tomto konstatování nic nezmění, neboť služby řidičů nespádají do působnosti směrnice 2000/31. Ukazuje to umělou povahu rozlišování mezi službou poskytovanou elektronickou cestou a službou, která tak poskytována není, v případě, kdy jsou tyto dvě služby tak silně svázány a jsou poskytovány týž subjektem.

89. Nedomnívám se však, že by potřeba zajistit účinnost právní úpravy týkající se poskytování přepravních služeb mohla odůvodňovat preventivní zavedení požadavku povolení pro zprostředkovatelské služby obecně. Boj proti veškeré protiprávní činnosti v této oblasti může být pouze represivní.

90. Abych uzavřel tuto část, jsem názoru, že pokud by služba zprostředkovávání kontaktů mezi potenciálními cestujícími a řidiči měla být považována za nezávislou na samotné přepravní službě, a tedy za službu informační společnosti, bránil by čl. 3 odst. 2 směrnice 2000/31 požadavku povolení pro poskytování takové služby, jestliže by nebyl podložen jedním z důvodů vyjmenovaných v čl. 3 odst. 4 uvedené směrnice a přiměřený sledovanému cíli, což se mi zdá málo pravděpodobné. Nemělo by to však žádné reálné právní účinky, jelikož tato služba zprostředkovávání kontaktů nemá žádný ekonomický smysl bez přepravních služeb, které naopak podléhat četným požadavkům stanoveným vnitrostátním zákonodárcem mohou.

31 – Viz zejména body 43 až 53 tohoto stanoviska.

32 – Viz čl. 3 odst. 2 směrnice 2000/31 ve spojení s čl. 2 písm. h) bodem ii) třetí odrážkou uvedené směrnice. Toto ustanovení je potvrzeno bodem 18 odůvodnění téže směrnice.

K použitelnosti směrnice 2006/123

91. Pokud jde o použitelnost směrnice 2006/123, není dle mého názoru nutné analyzovat otázku, zda služba spočívající ve zprostředkovávání kontaktů mezi potenciálními cestujícími a řidiči nabízejícími vyžádané služby městské dopravy prostřednictvím aplikace pro chytré telefony spadá pod pojem „služba v oblasti dopravy“ ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. d) uvedené směrnice.

92. Článek 3 odst. 1 směrnice 2006/123 totiž zavádí přednost ustanovení jiných aktů unijního práva upravujících činnost poskytování služeb ve specifických oblastech v případě rozporu uvedených ustanovení s touto směrnicí. I když směrnice 2000/31 nepatří mezi akty vyjmenované v uvedeném ustanovení, formulace „[j]edná se zejména o tyto předpisy“ dle mého názoru jasně značí, že se jedná o příkladný výčet, omezující se na akty, jejichž zahrnutí není samozřejmé *per se*. Směrnice 2000/31 má přitom ve vztahu ke směrnici 2006/123 natolik postavení *lex specialis*, že i při neexistenci čl. 3 odst. 1 směrnice 2006/123 by měla mít na základě poučky *lex posterior generali non derogat legi priori speciali* přednost.

93. Proto, pokud by činnost zprostředkovávání kontaktů měla být považována za spadající pod směrnici 2000/31, nespadala by do působnosti směrnice 2006/123.

Závěry

94. Na základě všech výše uvedených úvah navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona (obchodní soud v Barceloně č. 3, Španělsko) následovně:

- „1) Článek 2 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. června 2000 o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu (směrnice o elektronickém obchodu) ve spojení s čl. 1 bodem 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/48/ES ze dne 20. července 1998 musí být vykládán v tom smyslu, že služba spočívající ve zprostředkovávání kontaktů mezi potenciálními cestujícími a řidiči nabízejícími vyžádané služby individuální městské dopravy prostřednictvím programu pro chytré telefony v situaci, kdy má poskytovatel uvedené služby kontrolu nad základními podmínkami přepravních služeb poskytovaných v tomto rámci, zejména nad cenou uvedených služeb, nepředstavuje službu informační společnosti ve smyslu uvedených ustanovení.
- 2) Článek 58 odst. 1 SFEU a čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu musí být vykládány v tom smyslu, že služba popsaná v přechozím bodě představuje službu v oblasti dopravy ve smyslu uvedených ustanovení.“