



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
MACIEJ SZPUNAR
της 11ης Μαΐου 2017¹

Υπόθεση C-434/15

**Asociación Profesional Elite Taxi
κατά
Uber Systems Spain, SL**

[αίτηση του Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona
(3ου εμποροδικείου της Βαρκελώνης, Ισπανία)
για την έκδοση προδικαστικής απόφασης]

«Προδικαστική παραπομπή – Υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά – Μεταφορά επιβατών – Χρήση εργαλείων πληροφορικής και μιας εφαρμογής για smartphones – Αθέμιτος ανταγωνισμός – Υποχρέωση κατοχής άδειας»

Εισαγωγή

1. Αν και η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών ανέκαθεν προκαλούσε διχογνωμίες, η Uber αποτελεί εντελώς ιδιαίτερη περίπτωση. Ο τρόπος λειτουργίας της εγείρει μεν επικρίσεις και ερωτηματικά, γεννά όμως ταυτόχρονα νέες ελπίδες και προσδοκίες. Από νομικής άποψης και μόνον, ο τρόπος λειτουργίας της Uber θέτει ζητήματα σχετικά, μεταξύ άλλων, με το δίκαιο του ανταγωνισμού, με την προστασία των καταναλωτών και με το εργατικό δίκαιο. Δεν είναι τυχαίο ότι έχει εμφανιστεί μέχρι και ο όρος «Uberποίηση» για να περιγράψει τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες του φαινομένου. Επομένως, η όλη προβληματική η οποία συνοδεύει την αίτηση ενώπιον του Δικαστηρίου για την έκδοση προδικαστικής απόφασης είναι πολιτικά φορτισμένη και έντονα προβεβλημένη από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

2. Το αντικείμενο της υπό κρίση υπόθεσης είναι, ωστόσο, πολύ πιο περιορισμένο. Αποκλειστικός σκοπός της ερμηνείας που ζητείται από το Δικαστήριο είναι να προσδιοριστεί ποια είναι η θέση της Uber στο όλο σύστημα του δικαίου της Ένωσης, ώστε να κριθεί αν, και σε ποιον βαθμό, η λειτουργία της άπτεται του δικαίου αυτού. Πρέπει, συνεπώς, να διευκρινιστεί, κατά κύριο λόγο, αν ενδεχόμενη ρύθμιση των όρων λειτουργίας της Uber υπόκειται στις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης, πρωτίστως όσον αφορά την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών, ή αν εμπίπτει στη συντρέχουσα αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών στον τομέα των τοπικών μεταφορών, η οποία δεν έχει ακόμη ασκηθεί σε επίπεδο Ένωσης.

¹ Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3. Το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34/EK² ορίζει τα ακόλουθα:

«Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, νο[είται] ως: [...]

2) “υπηρεσία”: οποιαδήποτε υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών, ήτοι κάθε υπηρεσία που συνήθως παρέχεται έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ αποστάσεως και κατόπιν προσωπικής επιλογής ενός αποδέκτη υπηρεσιών.

Για τους σκοπούς του παρόντος ορισμού, νοείται με τον όρο:

- “εξ αποστάσεως”: υπηρεσία που παρέχεται χωρίς τα συμβαλλόμενα μέρη να είναι ταυτόχρονα παρόντα,
- “με ηλεκτρονικά μέσα”: υπηρεσία που παρέχεται στην αφετηρία της και γίνεται αποδεκτή στον προορισμό της μέσω εξοπλισμών ηλεκτρονικής επεξεργασίας (συμπεριλαμβανομένης της ψηφιακής συμπίεσης) ή αποθήκευσης δεδομένων και η οποία παρέχεται, διαβιβάζεται και λαμβάνεται εξ ολοκλήρου μέσω τηλεφωνικής γραμμής, ραδιοφωνικής μετάδοσης, οπτικής ίνας ή με άλλα ηλεκτρομαγνητικά μέσα,
- “κατόπιν συγκεκριμένης παραγγελίας ενός αποδέκτη υπηρεσιών”: υπηρεσία που παρέχεται με μετάδοση δεδομένων κατόπιν συγκεκριμένης παραγγελίας.

Στο παράρτημα V περιέχεται ενδεικτικός κατάλογος των υπηρεσιών που δεν καλύπτονται από αυτόν τον ορισμό.

[...]»

4. Το άρθρο 2, στοιχεία α' και η', της οδηγίας 2000/31/EK³ ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

α) “υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας”: υπηρεσίες κατά την έννοια [του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34].

[...]

η) “συντονισμένος τομέας”: οι προϋποθέσεις που ισχύουν στα νομικά συστήματα των κρατών μελών προκειμένου για φορείς παροχής υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας ή υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας, ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για γενικές διατάξεις ή για διατάξεις σχεδιασμένες ειδικά για τον τομέα αυτό.

2 Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών (ΕΕ 1998, L 204, σ. 37), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/48/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1998 (ΕΕ 1998, L 217, σ. 18, στο εξής: οδηγία 98/34). Δυνάμει του άρθρου 11 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ 2015, L 241, σ. 1), η οδηγία 98/34 καταργήθηκε από τις 7 Οκτωβρίου 2015, πλην όμως έχει εφαρμογή, *ratione temporis*, στα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης. Εξάλλου, η διάταξη του άρθρου 1, παράγραφος 1, στοιχείο β', της οδηγίας 2015/1535 είναι, και ως προς το γράμμα της, ίδια κατ' ουσίαν με την αντίστοιχη προγενέστερη.

3 Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2000, για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά («οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο») (ΕΕ 2000, L 178, σ. 1).

i) ο συντονισμένος τομέας αφορά απαιτήσεις προς τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται ο φορέας παροχής υπηρεσιών σχετικά με:

- την ανάληψη δραστηριότητας παροχής υπηρεσίας της κοινωνίας της πληροφορίας, όπως προϋποθέσεις σχετικά με τα προσόντα, την έγκριση ή την κοινοποίηση,
- την άσκηση δραστηριότητας υπηρεσίας της κοινωνίας της πληροφορίας, όπως απαιτήσεις σχετικά με τη συμπεριφορά του φορέα παροχής υπηρεσιών, σχετικά με την ποιότητα ή το περιεχόμενο της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για τη διαφήμιση και τη σύναψη συμβάσεων, ή απαιτήσεις σχετικά με την ευθύνη του φορέα παροχής υπηρεσιών.

ii) Ο συντονισμένος τομέας δεν καλύπτει απαιτήσεις όπως:

[...]

- προϋποθέσεις σχετικά με υπηρεσίες που δεν παρέχονται με ηλεκτρονικά μέσα.»

5. Το άρθρο 3, παράγραφοι 1, 2 και 4, της οδηγίας 2000/31 προβλέπει τα κάτωθι:

«1. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε οι υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας που παρέχει ένας φορέας εγκατεστημένος στο έδαφός του να τηρούν τις ισχύουσες εθνικές διατάξεις του οι οποίες εμπίπτουν στο συντονισμένο τομέα.

2. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν, για λόγους που αφορούν τον συντονισμένο τομέα, να περιορίσουν την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας οι οποίες προέρχονται από άλλο κράτος μέλος.

[...]

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν μέτρα κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2 σε σχέση με συγκεκριμένη υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

α) τα μέτρα πρέπει:

i) να είναι αναγκαία για έναν από τους ακόλουθους λόγους:

- δημόσια τάξη, ιδίως πρόληψη, έρευνα, διαπίστωση και δίωξη εγκλημάτων, στα οποία περιλαμβάνονται η προστασία των ανηλίκων και η καταπολέμηση της πρόκλησης μίσους λόγω φυλής, φύλου, θρησκείας ή εθνικότητας, καθώς και οι παραβιάσεις της ανθρωπίνης αξιοπρέπειας που αφορούν μεμονωμένα πρόσωπα,
- προστασία της δημόσιας υγείας,
- δημόσια ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της προάσπισης της εθνικής ασφάλειας και άμυνας,
- προστασία του καταναλωτή, περιλαμβανομένου και του επενδυτή·

ii) να στρέφονται κατά μιας υπηρεσίας της κοινωνίας της πληροφορίας η οποία βλάπτει τους στόχους που αναφέρονται στο σημείο i) ή συνιστά σοβαρό κίνδυνο που απειλεί να βλάψει τους προαναφερόμενους στόχους·

iii) να είναι ανάλογα προς τους στόχους αυτούς·

- β) πριν από τη λήψη των εν λόγω μέτρων και ανεξαρτήτως τυχόν δικαστικών διαδικασιών, συμπεριλαμβανομένων των προκαταρκτικών διαδικασιών και ενεργειών που αναλαμβάνονται στα πλαίσια ποινικών ερευνών, το κράτος μέλος:
- έχει ζητήσει από το κράτος μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 να λάβει μέτρα και το τελευταίο δεν έλαβε μέτρα ή τα μέτρα ήταν ανεπαρκή,
 - έχει κοινοποιήσει στην Επιτροπή και στο κράτος μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 την πρόθεσή του να λάβει τέτοια μέτρα.

[...]»

6. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123/EK⁴ έχει ως εξής:

«Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες δραστηριότητες:

[...]

δ) υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπηρεσιών, που εμπίπτουν στο πεδίο του τίτλου V της Συνθήκης·

[...]».

7. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, της ίδιας οδηγίας ορίζει τα κάτωθι:

«Αν οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας έρχονται σε σύγκρουση με διάταξη άλλης κοινοτικής πράξης που ρυθμίζει τις ειδικές πτυχές της πρόσβασης και της άσκησης δραστηριότητας παροχής υπηρεσίας σε ειδικούς τομείς ή ειδικά επαγγέλματα, η διάταξη της άλλης κοινοτικής πράξης υπερισχύει και εφαρμόζεται σ' αυτούς τους ειδικούς τομείς ή τα ειδικά επαγγέλματα. [...]»

Το ισπανικό δίκαιο

8. Επικρατεί κάποια σύγχυση ως προς το ισχύον εθνικό νομικό πλαίσιο, λόγω του τρόπου με τον οποίο το περιγράφουν το αιτούν δικαστήριο, οι διάδικοι της κύριας δίκης και η Ισπανική Κυβέρνηση. Θα συνοψίσω αμέσως παρακάτω τα βασικά του στοιχεία, όπως συνάγονται τόσο από την απόφαση περί παραπομπής όσο και από τις διάφορες γραπτές παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας.

9. Πρώτον, όσον αφορά τη ρύθμιση των μεταφορών σε εθνικό επίπεδο, το άρθρο 99, παράγραφος 1, του Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (νόμου 16/1987 για τις επίγειες μεταφορές), της 30ής Ιουλίου 1987, προβλέπει ότι απαιτείται άδεια δημόσιας μεταφοράς επιβατών τόσο για την πραγματοποίηση τέτοιου είδους μεταφορών όσο και για την άσκηση διαμεσολαβητικής δραστηριότητας προς σύναψη των σχετικών συμβάσεων. Εντούτοις, η εναγομένη της κύριας δίκης αναφέρει ότι με τον Ley 9/2013 por la que se modifica la Ley 16/1987 y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (νόμο 9/2013 περί τροποποίησης του νόμου 16/1987 και του νόμου 21/2003, της 7ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια), που εκδόθηκε στις 4 Ιουλίου 2013, καταργήθηκε η υποχρέωση κατοχής ειδικής άδειας για την παροχή διαμεσολαβητικών υπηρεσιών στον τομέα της μεταφοράς επιβατών. Δεν είναι ωστόσο βέβαιο κατά πόσον η τροποποίηση αυτή έχει τεθεί σε εφαρμογή σε όλες τις περιοχές της Ισπανίας.

⁴ Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά (ΕΕ 2006, L 376, σ. 36).

10. Σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, η εθνική νομοθεσία συμπληρώνεται, όσον αφορά τις υπηρεσίες ταξί, από διάφορες κανονιστικές πράξεις της Αυτόνομης Κοινότητας της Καταλονίας και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης της Βαρκελώνης, όπως η *Reglamento Metropolitano del Taxi* (κανονιστική πράξη για τις υπηρεσίες ταξί στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης), η οποία εκδόθηκε από το *Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona* (διοικητικό συμβούλιο του οργανισμού διαχείρισης των μέσων δημόσιας μεταφοράς της μητροπολιτικής περιοχής της Βαρκελώνης) στις 22 Ιουλίου 2004 και επιβάλλει, όταν πρόκειται για πλατφόρμες όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, την κατοχή όλων των απαραίτητων διοικητικών αδειών και εγκρίσεων ως προϋπόθεση για την άσκηση της δραστηριότητάς τους.

11. Τέλος, ο *Ley 3/1991 de Competencia Desleal* (νόμος 3/1991 για τον αθέμιτο ανταγωνισμό), της 10ης Ιανουαρίου 1991, ορίζει ως αθέμιτο ανταγωνισμό, στο άρθρο 4, την κακόπιστη επαγγελματική συμπεριφορά, στο άρθρο 5, τις παραπλανητικές πρακτικές και, στο άρθρο 15, την παράβαση των κανόνων που διέπουν την επιχειρηματική δραστηριότητα, προς εξασφάλιση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στην αγορά.

Το ιστορικό της διαφοράς, η κύρια δίκη και τα προδικαστικά ερωτήματα

Η εφαρμογή Uber

12. Uber είναι το όνομα μιας ηλεκτρονικής πλατφόρμας⁵ την οποία έχει αναπτύξει η Uber Technologies Inc., εταιρία με έδρα το Σαν Φρανσίσκο (Ηνωμένες Πολιτείες). Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, υπεύθυνη για τη διαχείριση της πλατφόρμας Uber είναι η Uber BV, ολλανδική εταιρία, θυγατρική της Uber Technologies.

13. Ο χρήστης μπορεί μέσω της πλατφόρμας, εφόσον έχει φορτώσει την εφαρμογή Uber στο smartphone του, να παραγγείλει υπηρεσία αστικής μεταφοράς στις πόλεις που εξυπηρετούνται. Η εφαρμογή αναγνωρίζει το γεωγραφικό στίγμα του χρήστη και αναζητεί τους πλησιέστερους διαθέσιμους οδηγούς. Μόλις ένας οδηγός δεχθεί να εκτελέσει τη μεταφορά, η εφαρμογή ενημερώνει τον χρήστη, εμφανίζει το προφίλ του οδηγού και αναγράφει μια εκτιμώμενη τιμή για τη διαδρομή μέχρι τον προορισμό που έχει δηλώσει ο χρήστης. Με το πέρας της μεταφοράς, το ποσό του κομίστρου χρεώνεται αυτομάτως στην πιστωτική κάρτα της οποίας τα στοιχεία δίνει υποχρεωτικά ο χρήστης με την εγγραφή του στο σύστημα. Η εφαρμογή παρέχει επίσης δυνατότητα αξιολόγησης: οι οδηγοί και οι επιβάτες μπορούν να βαθμολογήσουν οι μεν τους δε. Μέση βαθμολογία χαμηλότερη από κάποιο όριο ενδέχεται να επισύρει αποκλεισμό από την πλατφόρμα.

14. Οι υπηρεσίες μεταφοράς τις οποίες προτείνει η πλατφόρμα Uber κατατάσσονται σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με την ποιότητα του οδηγού και το είδος του οχήματος. Βάσει των πληροφοριών που έδωσε η εναγομένη της κύριας δίκης, κρίσιμη για τη διαφορά ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου είναι η λεγόμενη υπηρεσία UberPop, στο πλαίσιο της οποίας ιδιώτες, και όχι επαγγελματίες οδηγοί, αναλαμβάνουν με τα δικά τους οχήματα τη μεταφορά των επιβατών.

15. Οι τιμές καθορίζονται από τον διαχειριστή της πλατφόρμας βάσει της απόστασης και της διάρκειας της διαδρομής. Ποικίλλουν ανάλογα με το ύψος της ζήτησης σε δεδομένη χρονική στιγμή, οπότε η τιμή ενδέχεται, σε περιόδους αιχμής, να υπερβαίνει κατά πολύ τη βασική. Το κόμιστρο υπολογίζεται από την εφαρμογή και χρεώνεται αυτομάτως από τον διαχειριστή της πλατφόρμας, ο οποίος παρακρατεί ένα ποσοστό, κατά κανόνα μεταξύ 20 και 25 %, ως προμήθεια και αποδίδει το υπόλοιπο στον οδηγό.

⁵ Μολονότι χρησιμοποιώ τον όρο «πλατφόρμα» για να περιγράψω το σύστημα μέσω του οποίου έρχονται σε επαφή οι επιβάτες με τους οδηγούς και γίνονται οι κρατήσεις των υπηρεσιών μεταφοράς, δεν πρέπει να αντληθεί από τον συγκεκριμένο όρο κανένα συμπέρασμα ως προς τον χαρακτήρα της πλατφόρμας. Ειδικότερα, ο όρος αυτός επ' ουδενί σημαίνει ότι υπάρχει απλή διαμεσολάβηση, διότι κάτι τέτοιο δεν ισχύει στην περίπτωση της Uber, όπως θα εξηγήσω κατωτέρω.

Η διαφορά της κύριας δίκης

16. Η Asociación Profesional Elite Taxi (στο εξής: Elite Taxi) είναι επαγγελματική οργάνωση οδηγών ταξί της πόλης της Βαρκελώνης (Ισπανία). Στις 29 Οκτωβρίου 2014 η Elite Taxi άσκησε αγωγή ενώπιον του Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (3ου εμποροδικείου της Βαρκελώνης, Ισπανία), προβάλλοντας, πιο συγκεκριμένα, ως αιτήματα να εκδοθεί απόφαση εις βάρος της ισπανικής εταιρίας Uber Systems Spain, SL (στο εξής: Uber Spain), να κριθεί ότι οι δραστηριότητες της εναγομένης, οι οποίες, κατά την ενάγουσα, αντιβαίνουν στην ισχύουσα νομοθεσία και αποτελούν παραπλανητικές πρακτικές, συνιστούν πράξεις αθέμιτου ανταγωνισμού, να υποχρεωθεί η εναγομένη να παύσει την αθέμιτη συμπεριφορά της που συνίσταται στη στήριξη άλλων εταιριών του ίδιου ομίλου διά της παροχής υπηρεσιών κρατήσεως κατά παραγγελία (on demand) μέσω είτε συσκευών κινητού τηλεφώνου είτε διαδικτύου, εφόσον πρόκειται για υπηρεσίες συνδεδεμένες άμεσα ή έμμεσα με τη χρήση της ψηφιακής πλατφόρμας Uber στην Ισπανία, και να απαγορευθεί στην εναγομένη να ασκεί τη δραστηριότητα αυτή στο μέλλον. Δεν αμφισβητείται, βάσει των διαπιστώσεων του αιτούντος δικαστηρίου, ότι ούτε η Uber Spain ούτε οι ιδιοκτήτες ούτε οι οδηγοί των οχημάτων διαθέτουν τις άδειες και τις εγκρίσεις που προβλέπονται από την κανονιστική πράξη για τις υπηρεσίες ταξί στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης.

17. Η Uber Spain αρνείται ότι έχει παραβιάσει με οποιονδήποτε τρόπο τη νομοθεσία περί μεταφορών. Ειδικότερα, κατά την άποψή της, η ολλανδική εταιρία Uber BV είναι εκείνη που διαχειρίζεται την εφαρμογή Uber σε ολόκληρη την Ένωση, περιλαμβανομένης της Ισπανίας, οπότε οι αιτιάσεις της ενάγουσας της κύριας δίκης θα έπρεπε να στρέφονται κατά της ολλανδικής εταιρίας. Η Uber Spain αναλαμβάνει απλώς και μόνον τη διαφήμιση για λογαριασμό της Uber BV. Η Uber Spain επανέλαβε τα ίδια επιχειρήματα με τις παρατηρήσεις της στην υπό κρίση υπόθεση.

18. Δεδομένου ότι πρόκειται για πραγματικό περιστατικό, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να επιλύσει το ζήτημα ποια από τις δύο προαναφερθείσες εταιρίες θα πρέπει, ενδεχομένως, να υποχρεώσει σε πράξη ή παράλειψη. Εγώ λαμβάνω, πάντως, ως δεδομένο ότι η εταιρία Uber BV είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση της εφαρμογής Uber σε ολόκληρη την Ένωση⁶. Η ανάλυσή μου στηρίζεται, συνεπώς, σε αυτή την παραδοχή, η οποία δεν είναι άμοιρη συνεπειών από πλευράς δικαίου της Ένωσης. Σημειωτέον, επίσης, ότι στις προτάσεις μου θα αναφέρομαι με τον όρο «Uber» τόσο στην ηλεκτρονική πλατφόρμα κρατήσεων όσο και στον διαχειριστή της.

19. Επιπλέον, είναι σημαντικό να τονιστεί, όσον αφορά το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, ότι δεν τίθεται εν προκειμένω ζήτημα να απαγορευθεί ή να παρεμποδιστεί, άλλως πως, η χρήση της εφαρμογής Uber στα smartphones. Βάσει των αιτημάτων που προβλήθηκαν, δεν ζητείται από το αιτούν δικαστήριο να εκδώσει τέτοια απόφαση ούτε να λάβει οποιοδήποτε άλλο σχετικό μέτρο. Η υπόθεση της κύριας δίκης εστιάζει αποκλειστικώς στο ζήτημα αν επιτρέπεται στην Uber να παρέχει, μέσω της επίμαχης εφαρμογής, την υπηρεσία UberPop στην πόλη της Βαρκελώνης.

⁶ Βλ., πέραν των πληροφοριακών στοιχείων που παρείχε η εναγομένη της κύριας δίκης, και Noto La Diega, G., «Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations», *European Journal of Consumer Law*, τεύχος 2015/2, σ. 383 έως 413, ιδίως σ. 407.

Τα προδικαστικά ερωτήματα και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

20. Εκτιμώντας ότι για την επίλυση της ενώπιόν του διαφοράς είναι αναγκαία η ερμηνεία πλειόνων διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, το Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona (3ο εμποροδικείο της Βαρκελώνης) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Στο μέτρο που το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της [οδηγίας 2006/123], αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας τις δραστηριότητες μεταφορών, πρέπει η κερδοσκοπική δραστηριότητα που ασκεί η εναγομένη, η οποία συνίσταται στη διαμεσολάβηση μεταξύ του ιδιοκτήτη οχήματος και του προσώπου που επιθυμεί να μετακινηθεί εντός της πόλεως, μέσω της διαχείρισης των μέσων πληροφορικής –διεπαφή και εφαρμογή λογισμικού «έξυπνων τηλεφώνων και τεχνολογικής πλατφόρμας», κατά την εναγομένη– που επιτρέπουν τη σύνδεσή τους, να θεωρηθεί απλή δραστηριότητα στον τομέα των μεταφορών ή πρέπει να θεωρηθεί ηλεκτρονική υπηρεσία διαμεσολαβήσεως ή υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, [της οδηγίας 98/34];
- 2) Στο πλαίσιο του προσδιορισμού του νομικού χαρακτήρα της εν λόγω δραστηριότητας, μπορεί αυτή να θεωρηθεί εν μέρει υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών και πρέπει, στην περίπτωση αυτή, να καλύπτεται η ηλεκτρονική υπηρεσία διαμεσολαβήσεως από την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών όπως αυτή κατοχυρώνεται στην κοινοτική νομοθεσία [από το] άρθρο 56 ΣΛΕΕ και [τις] οδηγίες [2006/123] και [2000/31];
- 3) Εάν θεωρηθεί ότι η υπηρεσία που παρέχει η [Uber Spain] δεν είναι υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών και, ως εκ τούτου, εμπίπτει στις περιπτώσεις που καλύπτονται από την οδηγία 2006/123, αντιβαίνει το περιεχόμενο του άρθρου 15 του νόμου περί αθέμιτου ανταγωνισμού –που αφορά την παράβαση των κανόνων που ρυθμίζουν την ανταγωνιστική δραστηριότητα– στην οδηγία 2006/123 και ειδικότερα στο άρθρο 9 περί της ελευθερίας εγκαταστάσεως και των συστημάτων χορηγήσεως άδειας, όταν η παραπομπή σε εθνικούς νόμους ή νομικούς κανόνες δεν λαμβάνει υπόψη ότι το σύστημα χορηγήσεως αδειών ή εξουσιοδοτήσεων δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι περιοριστικό ή δυσανάλογο, δηλαδή δεν μπορεί να εμποδίζει αδικαιολόγητα την ελευθερία εγκαταστάσεως;
- 4) Εάν επιβεβαιωθεί ότι η οδηγία [2000/31] εφαρμόζεται στην υπηρεσία που παρέχει η [Uber Spain], συνιστούν οι περιορισμοί που επιβάλλει κράτος μέλος στην ελεύθερη παροχή της ηλεκτρονικής υπηρεσίας διαμεσολαβήσεως από άλλο κράτος μέλος, με τη μορφή της εξαρτήσεως της παροχής της υπηρεσίας από τη χορήγηση άδειας ή με τη μορφή δικαστικής διαταγής παύσεως της παροχής της ηλεκτρονικής υπηρεσίας διαμεσολαβήσεως κατ' εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας περί αθέμιτου ανταγωνισμού, έγκυρα μέτρα τα οποία αποτελούν εξαιρέσεις στο άρθρο 3, παράγραφος 2, κατ' εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 4, της [οδηγίας 2000/31];»

21. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως περιήλθε στο Δικαστήριο στις 7 Αυγούστου 2015. Γραπτές παρατηρήσεις κατατέθηκαν από τους διαδίκους της κύριας δίκης, από την Ισπανική, τη Φινλανδική, τη Γαλλική και την Ελληνική Κυβέρνηση, από την Ιρλανδία, από την Ολλανδική και την Πολωνική Κυβέρνηση, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και από την Εποπτεύουσα Αρχή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ). Η Εσθονική Κυβέρνηση και άπαντες οι ανωτέρω, πλην της Ελληνικής Κυβέρνησης, παρέστησαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση που διεξήχθη στις 29 Νοεμβρίου 2016.

Ανάλυση

22. Το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει τέσσερα προδικαστικά ερωτήματα, από τα οποία τα δύο πρώτα αφορούν τον χαρακτηρισμό της δραστηριότητας της Uber υπό το πρίσμα τόσο των οδηγιών 2000/31 και 2006/123 όσο και της Συνθήκης ΛΕΕ, και τα δύο επόμενα τις συνέπειες που πρέπει, ενδεχομένως, να συναχθούν από τον χαρακτηρισμό αυτόν.

Επί του χαρακτηρισμού της δραστηριότητας της Uber

23. Με τα δύο πρώτα προδικαστικά του ερωτήματα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν η δραστηριότητα της Uber διέπεται από τις οδηγίες 2006/123 και 2000/31, καθώς και από τις διατάξεις της Συνθήκης ΛΕΕ σχετικά με την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών.

24. Προκειμένου να δοθεί απάντηση στα ως άνω ερωτήματα, θα πρέπει, πρώτον, να αναλυθεί η δραστηριότητα αυτή υπό το πρίσμα, αφενός, του συστήματος που καθιερώνει η οδηγία 2000/31 και, αφετέρου, του ορισμού της έννοιας «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας» στο άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31.

25. Δεύτερον, θα πρέπει να εξεταστεί αν η δραστηριότητα αυτή συνιστά υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123. Ειδικότερα, η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών υλοποιείται στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών⁷ και οι σχετικές υπηρεσίες αποκλείονται, εξ αυτού του λόγου, από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2006/123, δυνάμει της προαναφερθείσας διάταξης.

Η δραστηριότητα της Uber υπό το πρίσμα της οδηγίας 2000/31

26. Προκειμένου να κριθεί αν η δραστηριότητα της Uber εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2000/31, πρέπει να εξεταστεί ο ορισμός των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας κατά το άρθρο 2, στοιχείο α', της ίδιας οδηγίας. Ο ως άνω ορισμός παραπέμπει στο άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34.

27. Όπως προκύπτει από την τελευταία αυτή διάταξη, ως υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας νοείται κάθε υπηρεσία που παρέχεται έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ αποστάσεως και κατόπιν συγκεκριμένης παραγγελίας του αποδέκτη των υπηρεσιών. Τα κριτήρια της επ' αμοιβή παροχής της υπηρεσίας και της συγκεκριμένης παραγγελίας δεν δημιουργούν ιδιαίτερο πρόβλημα. Αντιθέτως, δεν ισχύει το ίδιο ως προς την εξ αποστάσεως παροχή με ηλεκτρονικά μέσα.

28. Όπως προεκτέθηκε συνοπτικά στο κεφάλαιο σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης, η Uber μεσολαβεί ουσιαστικά, μέσω μιας εφαρμογής για smartphone, για την εύρεση οδηγού και την επαφή του με τον υποψήφιο επιβάτη, προς τον σκοπό της πραγματοποίησης μιας κατά παραγγελία αστικής μεταφοράς. Πρόκειται, επομένως, για μικτή υπηρεσία, αφού το ένα σκέλος της παρέχεται με ηλεκτρονικά μέσα, ενώ το άλλο, εξ ορισμού, όχι. Το ζήτημα είναι, λοιπόν, να αποσαφηνιστεί αν μια τέτοια υπηρεσία διέπεται από την οδηγία 2000/31.

– Οι μικτές υπηρεσίες στην οδηγία 2000/31

⁷ Βλ. άρθρο 90 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.

29. Σκοπός της οδηγίας 2000/31 είναι να διασφαλιστεί η ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας. Οι υπηρεσίες αυτές ορίζονται στο άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31 με παραπομπή στο άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34. Κατά την τελευταία αυτή διάταξη, μια υπηρεσία της εν λόγω κατηγορίας «παρέχεται, διαβιβάζεται και λαμβάνεται εξ ολοκλήρου μέσω τηλεφωνικής γραμμής, ραδιοφωνικής μετάδοσης, οπτικής ίνας ή με άλλα ηλεκτρομαγνητικά μέσα»⁸.

30. Ασφαλώς, ορισμένες υπηρεσίες περιλαμβάνουν στοιχεία τα οποία δεν μεταδίδονται με ηλεκτρονικά μέσα, διότι είναι αδύνατη η αποϋλοποίησή τους. Η διαδικτυακή πώληση υλικών αγαθών αποτελεί καλό παράδειγμα, δεδομένου ότι, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 18 της οδηγίας 2000/31, καταλέγεται οπωσδήποτε στις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας. Η οδηγία 2000/31 καθιστά επίσης σαφές ότι οι απαιτήσεις οι οποίες ισχύουν για τις μη παρεχόμενες με ηλεκτρονικά μέσα υπηρεσίες δεν καλύπτονται από τον συντονισμένο τομέα, ήτοι από το σύνολο των κανόνων δικαίου οι οποίοι διέπουν μια υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας και δεν μπορούν να δικαιολογήσουν κατ' αρχήν τον περιορισμό, εκ μέρους ενός κράτους μέλους, της δραστηριότητας των παρόχων που είναι εγκατεστημένοι σε άλλα κράτη μέλη⁹. Τα κράτη μέλη είναι, συνεπώς, ελεύθερα, εντός των ορίων που θέτουν ενδεχομένως άλλες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, να περιορίσουν την ελευθερία των παρόχων, μέσω κανόνων σχετικών με υπηρεσίες οι οποίες δεν παρέχονται με τέτοια μέσα¹⁰.

31. Εντούτοις, προκειμένου να μπορεί η οδηγία 2000/31 να επιτύχει τον επιδιωκόμενο σκοπό της ελευθέρωσης των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, θα πρέπει η ελευθέρωση αποκλειστικής και μόνον του ηλεκτρονικού σκέλους να επηρεάζει πραγματικά τη δυνατότητα άσκησης της όλης δραστηριότητας. Αυτός είναι ο λόγος που ο νομοθέτης επικεντρώθηκε στις υπηρεσίες οι οποίες, κατ' αρχήν, μεταδίδονται εξ ολοκλήρου με ηλεκτρονικά μέσα, δεδομένου ότι ενδεχόμενες πράξεις διενεργούμενες με άλλα μέσα συνιστούν απλώς παρεπόμενο στοιχείο τέτοιων υπηρεσιών. Θα ήταν όντως ανώφελη η ελευθέρωση μόνον ενός δευτερεύοντος σκέλους μιας σύνθετης υπηρεσίας, αν η υπηρεσία αυτή δεν μπορούσε να παρασχεθεί ελεύθερα λόγω της ύπαρξης άλλης ρύθμισης, που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας 2000/31. Μια τέτοια κατ' επίφαση ελευθέρωση όχι μόνο δεν θα επιτύγχανε τον σκοπό της, αλλά θα είχε και ολέθριες συνέπειες, προκαλώντας ανασφάλεια δικαίου και κλονίζοντας την εμπιστοσύνη στη νομοθεσία της Ένωσης.

32. Για τον λόγο αυτόν, τυχόν ερμηνεία του όρου «υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας» υπό την έννοια ότι καλύπτει διαδικτυακές δραστηριότητες που δεν έχουν αυτοτελή οικονομική αξία θα ήταν αλυσιτελής από πλευράς της επίτευξης του σκοπού τον οποίο επιδιώκει η οδηγία 2000/31.

33. Στην περίπτωση των μικτών υπηρεσιών, δηλαδή όσων περιλαμβάνουν και ηλεκτρονικό και μη ηλεκτρονικό σκέλος, μια υπηρεσία μπορεί να γίνει δεκτό ότι μεταδίδεται εξ ολοκλήρου με ηλεκτρονικά μέσα, κατ' αρχάς, όταν το μη ηλεκτρονικό σκέλος είναι, από οικονομικής άποψης, αυτοτελές σε σχέση με το ηλεκτρονικό σκέλος.

34. Τούτο ισχύει ιδίως στην περίπτωση ενδιάμεσου παρόχου που διευκολύνει τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ ενός χρήστη και ενός ανεξάρτητου παρόχου υπηρεσιών (ή πωλητή). Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι πλατφόρμες για τις αγορές αεροπορικών εισιτηρίων ή για τις κρατήσεις σε ξενοδοχεία. Στις περιπτώσεις αυτές, η υπηρεσία του διαμεσολαβητή έχει πραγματική προστιθέμενη αξία τόσο για τον χρήστη όσο και για τον αντίστοιχο επιχειρηματία, πλην όμως παραμένει οικονομικά αυτοτελής, αφού ο επιχειρηματίας ασκεί ανεξάρτητα τη δική του δραστηριότητα.

8 Άρθρο 1, σημείο 2, δεύτερο εδάφιο, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 98/34. Η υπογράμμιση δική μου.

9 Άρθρο 2, στοιχείο η', και άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 2000/31.

10 Βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 2ας Δεκεμβρίου 2010, Ker-Optika (C-108/09, EU:C:2010:725, σκέψεις 29 και 30).

35. Αντιθέτως, όταν ο πάροχος της ηλεκτρονικής υπηρεσίας είναι ταυτόχρονα πάροχος και της μη ηλεκτρονικής υπηρεσίας ή όταν ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής της τελευταίας αυτής υπηρεσίας, με αποτέλεσμα τα δύο σκέλη να συνθέτουν ένα αδιαχώριστο σύνολο, τότε πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να προσδιοριστεί ποιο είναι το κύριο στοιχείο της όλης υπηρεσίας, ήτοι εκείνο το οποίο της προσδίδει την οικονομική της σημασία. Ο χαρακτηρισμός «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας» σημαίνει ότι το κύριο αυτό στοιχείο παρέχεται με ηλεκτρονικά μέσα.

36. Αυτό συμβαίνει, παραδείγματος χάριν, στην περίπτωση της διαδικτυακής πώλησης εμπορευμάτων. Στις διαδικτυακές πωλήσεις, τα βασικά στοιχεία της συναλλαγής, δηλαδή η παρουσίαση της προσφοράς και η αποδοχή της από τον αγοραστή, η σύναψη της σύμβασης και, συνηθέστατα, η πληρωμή, γίνονται με ηλεκτρονικά μέσα και εμπίπτουν στην έννοια «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας». Έτσι έκρινε και το Δικαστήριο με την απόφαση Ker-Optika¹¹. Η παράδοση του αγαθού που αγοράστηκε είναι απλώς η εκτέλεση μιας συμβατικής υποχρέωσης, οπότε η νομοθεσία η οποία διέπει την παράδοση δεν θα πρέπει κατ' αρχήν να επηρεάζει την παροχή της κύριας υπηρεσίας.

37. Εντούτοις, δεν θεωρώ ότι η οδηγία 2000/31 πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι κάθε διαδικτυακή δραστηριότητα που συνδέεται με εμπορικές πράξεις, έστω και αν είναι μόνον παρεπόμενη, δευτερεύουσα ή προπαρασκευαστική και δεν έχει αυτοτελή οικονομική αξία, συνιστά αυτή καθ' εαυτήν υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας.

38. Θα προχωρήσω τώρα στην ανάλυση της δραστηριότητας της Uber υπό το πρίσμα της συλλογιστικής που ανέπτυξα ανωτέρω.

– Η δραστηριότητα της Uber

39. Το αποτέλεσμα της ανάλυσης θα εξαρτηθεί, σε μεγάλο βαθμό, από το αν η δραστηριότητα πρέπει να λογίζεται ως σύνολο αποτελούμενο, αφενός, από την υπηρεσία της διαμεσολάβησης για την επαφή μεταξύ των επιβατών και των οδηγών με τη βοήθεια της ηλεκτρονικής πλατφόρμας και, αφετέρου, από την υπηρεσία της καθ' εαυτήν μεταφοράς, ή αν, αντιθέτως, οι εν λόγω δύο υπηρεσίες πρέπει να θεωρηθούν χωριστές. Θα ξεκινήσω με αυτό ακριβώς το ζήτημα.

40. Ο χαρακτηρισμός της δραστηριότητας από πλευράς των κρίσιμων νομικών διατάξεων θα πρέπει να στηριχθεί σε κάποιες παραδοχές ως προς τα πραγματικά περιστατικά. Δεδομένου ότι τα πραγματικά στοιχεία τα οποία παρείχε το αιτούν δικαστήριο δεν είναι πλήρη και ότι η επίδικη υπηρεσία έχει ανασταλεί στην Ισπανία με δικαστικές αποφάσεις για τη λήψη προσωρινών μέτρων, η ανάλυσή μου θα βασιστεί στα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας της Uber σε άλλες χώρες¹². Αυτός ο τρόπος λειτουργίας είναι, σε γενικές γραμμές, παρόμοιος. Εν πάση περιπτώσει, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να προβεί στις οριστικές κρίσεις περί τα πραγματικά περιστατικά.

41. Τι είναι, όμως, τελικά η Uber; Είναι ένας φορέας αστικών μεταφορών, κοντολογίς μια επιχείρηση ταξί; Ή μήπως είναι απλώς μια ηλεκτρονική πλατφόρμα που καθιστά δυνατή την εύρεση, την κράτηση και την πληρωμή μιας υπηρεσίας μεταφοράς, η οποία παρέχεται από τρίτον;

¹¹ Απόφαση της 2ας Δεκεμβρίου 2010 (C-108/09, EU:C:2010:725, σκέψεις 22 και 28).

¹² Η νομική θεωρία έχει ήδη ασχοληθεί εκτενώς με τη λειτουργία της Uber. Βλ., μεταξύ άλλων, Noto La Diega, G., όπ.π., Rogers, B., *The Social Cost of Uber*, *The University of Chicago Law Review Dialogue*, 82/2015, σ. 85 έως 102, Gamet, L., «UberPop (+)», *Droit social*, 2015, σ. 929, Prassl, J., Risak, M., «Uber, Taskrabbit, and Co.: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdwork», *Comparative Labor Law & Policy Journal*, τεύχος 37 (2016), σ. 619 έως 651. Τα πραγματικά περιστατικά σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας της Uber προκύπτουν και από αποφάσεις των εθνικών δικαστηρίων των κρατών μελών. Βλ., παραδείγματος χάριν, απόφαση του London Employment Tribunal της 28ης Οκτωβρίου 2016, *Aslam, Farrar and Others v. Uber* (υπόθεση 2202551/2015), απόφαση του Audiencia Provincial Civil de Madrid αριθ. 15/2017, της 23ης Ιανουαρίου 2017, στην υπόθεση με αντιδίκους την Uber και την Asociación Madrileña del Taxi, καθώς και διάταξη του Tribunale Ordinario di Milano, της 2ας Ιουλίου 2015 (υποθέσεις 35445/2015 και 36491/2015).

42. Η Uber συχνά χαρακτηρίζεται ως επιχείρηση (ή πλατφόρμα) της λεγόμενης «συνεργατικής» οικονομίας. Νομίζω ότι δεν θα ήταν σκόπιμο, στις παρούσες προτάσεις μου, να επεκταθώ περαιτέρω ως προς το ακριβές περιεχόμενο του συγκεκριμένου όρου¹³. Εκείνο που έχει σημασία στην περίπτωση της Uber, είναι ότι σίγουρα δεν πρόκειται για πλατφόρμα συνεπιβατισμού¹⁴. Πράγματι, ο οδηγός στο πλαίσιο της πλατφόρμας Uber προτείνει στον επιβάτη μια υπηρεσία μεταφοράς προς τον προορισμό που έχει επιλέξει ο δεύτερος, ενώ ο πρώτος λαμβάνει, γι' αυτή την υπηρεσία, αμοιβή, η οποία υπερβαίνει κατά πολύ την απλή κάλυψη των εξόδων του. Γίνεται, λοιπόν, λόγος για μια κλασική υπηρεσία μεταφοράς. Το ζήτημα αν εντάσσεται σε μια «συνεργατική οικονομία» ή όχι είναι άνευ σημασίας για τον χαρακτηρισμό της από πλευράς της ισχύουσας νομοθεσίας.

43. Στις γραπτές της παρατηρήσεις, η Uber ισχυρίζεται ότι αποτελεί απλώς τον συνδετικό κρίκο ανάμεσα στην προσφορά (για αστικές μεταφορές) και στη ζήτηση. Κατά τη γνώμη μου, ωστόσο, αυτή είναι μια απλουστευτική θεώρηση του ρόλου της. Στην πραγματικότητα, ο ρόλος που επιτελεί η Uber είναι πολύ πιο σύνθετος από τη σύνδεση της προσφοράς με τη ζήτηση: έχει η ίδια δημιουργήσει αυτή την προσφορά. Διαμορφώνει επίσης τα βασικά της χαρακτηριστικά και οργανώνει τη λειτουργία της.

44. Η Uber παρέχει σε όσους προτίθενται να δραστηριοποιηθούν στις αστικές μεταφορές επιβατών τη δυνατότητα να συνδεθούν στην εφαρμογή της και να ασκήσουν τη δραστηριότητα αυτή σύμφωνα με τους όρους που επιβάλλονται από την Uber και δεσμεύουν τους οδηγούς μέσω της σύμβασης η οποία συνάπτεται για να επιτραπεί η χρήση της εφαρμογής. Οι όροι αυτοί είναι πολυάριθμοι και αφορούν τόσο την ανάληψη της δραστηριότητας όσο και την άσκησή της, ακόμη δε και τη συμπεριφορά των οδηγών κατά την εκτέλεση των σχετικών υπηρεσιών.

45. Συγκεκριμένα, απαραίτητη προϋπόθεση για να μπορεί ο ενδιαφερόμενος να έχει πρόσβαση στην εφαρμογή Uber ως οδηγός, είναι να διαθέτει όχημα¹⁵. Επιτρέπεται να κυκλοφορούν για λογαριασμό της Uber μόνον όσα οχήματα πληρούν κάποιες προδιαγραφές, οι οποίες, κατά τα φαινόμενα, διαφέρουν ανάλογα με τη χώρα και την πόλη, πλην όμως, κατά κανόνα, πρόκειται για τετράθυρα ή πεντάθυρα επιβατικά οχήματα που υπόκεινται, τουλάχιστον, σε όριο παλαιότητας. Τα αυτοκίνητα πρέπει επίσης να είναι εντάξει από πλευράς τεχνικού ελέγχου και υποχρεωτικής ασφάλισης¹⁶.

46. Εξυπακούεται ότι οι οδηγοί οφείλουν να διαθέτουν άδεια οδήγησης (με ημερομηνία έκδοσης εντός συγκεκριμένων χρονικών ορίων) και λευκό ποινικό μητρώο. Σε ορισμένες χώρες ζητείται προηγουμένως και ιστορικό παραβάσεων του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

47. Μολονότι ο χρόνος παροχής της υπηρεσίας δεν ρυθμίζεται στο πλαίσιο της πλατφόρμας Uber, με αποτέλεσμα οι οδηγοί να μπορούν να ασκούν συμπληρωματικά τη δραστηριότητα αυτή, αποδεικνύεται ότι, στην πράξη, η πλειονότητα των διαδρομών εκτελείται από οδηγούς που ασκούν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα ως μοναδική ή βασική τους επαγγελματική δραστηριότητα. Επιπλέον, εισπράττουν χρηματική αμοιβή από την Uber αν εκτελέσουν σημαντικό αριθμό διαδρομών. Πέραν τούτου, η Uber υποδεικνύει στους οδηγούς τις περιοχές και τις περιόδους στις οποίες αναμένεται αυξημένος αριθμός πελατών και/ή πιο επικερδή κόμιστρα. Συνεπώς, χωρίς να εξαναγκάζει τυπικά τους οδηγούς, η Uber είναι σε θέση να προσαρμόζει την προσφορά της στις διακυμάνσεις της ζήτησης.

13 Όσον αφορά την έννοια της συνεργατικής οικονομίας βλ., ιδίως, Hatzopoulos, V., και Roma, S., «Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU Law», *Common Market Law Review*, αριθ. 54, 2017, σ. 81 έως 128, κυρίως σ. 84 επ. Η Επιτροπή προτείνει έναν ορισμό της έννοιας στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Ευρωπαϊκή ατζέντα για τη συνεργατική οικονομία» [COM(2016) 356 τελικό, σ. 3]. Είναι όμως τόσο ευρύς ώστε φαίνεται αμφίβολο αν θα μπορεί, βάσει αυτού και μόνον, να προσδιοριστεί ένα είδος δραστηριότητας τόσο διαφοροποιημένο που να δικαιολογεί ειδική νομική μεταχείριση.

14 Ο συνεπιβατισμός συνίσταται στην πραγματοποίηση, με κοινό όχημα, της ίδιας διαδρομής, η οποία καθορίζεται από τον οδηγό, και όχι από τον επιβάτη, με όφελος, το πολύ, την εξοικονόμηση μέρους των εξόδων χρήσης του οχήματος για τον οδηγό. Δεδομένου ότι η επαφή μεταξύ των οδηγών και των δυνητικών επιβατών διευκολύνεται χάρη σε διαδικτυακές πλατφόρμες, είναι τρόπον τινά ένα «autostop 2.0». Εν πάση περιπτώσει, δεν πρόκειται για κερδοσκοπική δραστηριότητα.

15 Η Uber αρνείται να θέσει οχήματα στη διάθεση των οδηγών, εντούτοις μέσω της δικής της υπηρεσίας Ubermarketplace, αναλαμβάνει ρόλο διαμεσολαβητή μεταξύ των οδηγών και των επιχειρήσεων (απλής και χρηματοδοτικής) μίσθωσης οχημάτων.

16 Δεν είναι ωστόσο σαφές αν πρόκειται για τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν όσα οχήματα προορίζονται για επ' αμοιβή μεταφορά επιβατών ή απλώς για τις διατυπώσεις που ισχύουν ως προς τα ιδιωτικής χρήσης οχήματα.

48. Η εφαρμογή Uber περιλαμβάνει και σύστημα αξιολόγησης: οι επιβάτες και οι οδηγοί αλληλοβαθμολογούνται. Μια χαμηλή μέση βαθμολογία, κάτω από ένα όριο, μπορεί να συνεπάγεται αποκλεισμό, ιδίως των οδηγών, από την πλατφόρμα. Η Uber ελέγχει επομένως, έστω έμμεσα, την ποιότητα των υπηρεσιών των οδηγών.

49. Τέλος, η Uber καθορίζει την τιμή της παρεχόμενης υπηρεσίας. Η τιμή καθορίζεται ανάλογα με την απόσταση και τη διάρκεια της διαδρομής, όπως καταχωρίζονται στην εφαρμογή με τη βοήθεια του συστήματος εντοπισμού της γεωγραφικής θέσης. Εν συνεχεία, ένας αλγόριθμος προσαρμόζει την τιμή στο ύψος της ζήτησης, πολλαπλασιάζοντας τη βασική τιμή με τον κατάλληλο συντελεστή άπαξ η ζήτηση αυξηθεί λόγω, παραδείγματος χάριν, κάποιου γεγονότος ή απλώς μιας αλλαγής στις μετεωρολογικές συνθήκες, όπως μιας καταιγίδας.

50. Παρότι οι εκπρόσωποι της Uber ισχυρίστηκαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι οι οδηγοί είναι κατ' αρχήν ελεύθεροι να ζητούν ποσό χαμηλότερο από το αναγραφόμενο στην εφαρμογή, νομίζω ότι αυτή δεν είναι ρεαλιστική επιλογή για τους οδηγούς. Πράγματι, ακόμη και αν θεωρητικά παρέχεται τέτοια δυνατότητα, η Uber εισπράττει παρά ταύτα ως προμήθεια το ποσό το οποίο προκύπτει βάσει των υπολογισμών της εφαρμογής. Κάθε ενδεχόμενη μείωση του αντιτίμου που καταβάλλει ο επιβάτης βαρύνει τον οδηγό, οπότε είναι μάλλον απίθανο ο τελευταίος να κάνει χρήση της σχετικής δυνατότητας¹⁷. Κατά συνέπεια, φρονώ ότι είναι δύσκολο να αμφισβητηθεί ότι το κόμιστρο καθορίζεται από την Uber.

51. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η Uber ελέγχει όλες τις κρίσιμες πτυχές μιας υπηρεσίας αστικής μεταφοράς: πρώτον, ασφαλώς, την τιμή, δεύτερον, τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας, μέσω απαιτήσεων που πρέπει να πληρούν τόσο οι οδηγοί όσο και τα οχήματα, τρίτον, την πρόσβαση στην προσφορά για μεταφορές μέσω της παρότρυνσης προς τους οδηγούς να εστιάζουν στα χρονικά σημεία και στις περιοχές μεγάλης ζήτησης, τέταρτον, τη συμπεριφορά των οδηγών μέσω του συστήματος βαθμολόγησης και, πέμπτον, τη δυνατότητα αποκλεισμού από την πλατφόρμα. Οι υπόλοιπες πτυχές είναι, κατά τη γνώμη μου, ήσσονος σημασίας για τον μέσο χρήστη υπηρεσιών αστικής μεταφοράς και δεν επηρεάζουν τις οικονομικές του επιλογές. Επομένως, η Uber ελέγχει τους κρίσιμους από οικονομικής άποψης παράγοντες της υπηρεσίας μεταφοράς που προσφέρεται στο πλαίσιο της πλατφόρμας της.

52. Μολονότι ο έλεγχος δεν ασκείται με τη μορφή της παραδοσιακής ιεραρχικής δομής, συνιστάται προσοχή καθώς τα φαινόμενα μπορεί να απατούν. Ένας έμμεσος έλεγχος, όπως αυτός της Uber, ο οποίος στηρίζεται σε οικονομικά κίνητρα και σε ένα αποκεντρωμένο σύστημα αξιολόγησης από τους επιβάτες, σε συνδυασμό με οικονομίες κλίμακας¹⁸, εξασφαλίζει εξίσου, αν όχι περισσότερο, αποτελεσματική διαχείριση με τον έλεγχο που βασίζεται σε κανονικές εντολές από τον εργοδότη προς τους υπαλλήλους του και στην άμεση επιτήρηση της εκτέλεσής τους.

53. Καταλήγω, έτσι, στη διαπίστωση ότι η δραστηριότητα της Uber συνιστάται σε μία και μόνη υπηρεσία μεταφοράς με όχημα το οποίο ο επιβάτης βρίσκει και παραγγέλλει με τη βοήθεια της εφαρμογής για smartphone, και ότι η εν λόγω υπηρεσία παρέχεται, από οικονομικής άποψης¹⁹, από την Uber ή στο όνομά της. Αυτός είναι άλλωστε και ο τρόπος που η υπηρεσία παρουσιάζεται στους χρήστες και γίνεται αντιληπτή από εκείνους. Οι χρήστες ανατρέχουν στην εφαρμογή Uber όταν αναζητούν υπηρεσία μεταφοράς με ορισμένα λειτουργικά χαρακτηριστικά και ορισμένη ποιότητα. Η Uber διασφαλίζει ακριβώς τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και την ποιότητα της υπηρεσίας.

17 Βλ. προαναφερθείσα στην υποσημείωση 12 απόφαση του London Employment Tribunal, σκέψη 18.

18 Ο μεγάλος αριθμός οδηγών καθιστά δυνατή την επίτευξη του προσδοκώμενου αποτελέσματος χωρίς να είναι απαραίτητος ο άμεσος και ατομικός έλεγχος καθενός εξ αυτών. Αντιστρόφως, ο μεγάλος αριθμός επιβατών εξασφαλίζει έναν αποτελεσματικό και σχετικά αντικειμενικό έλεγχο της συμπεριφοράς των οδηγών και απαλλάσσει τους υπευθύνους της πλατφόρμας από την ανάγκη να ασχοληθούν με το ζήτημα αυτό.

19 Δεν εξετάζω στις προτάσεις μου τον χαρακτηρισμό της νομικής σχέσης μεταξύ της Uber και των οδηγών της, δεδομένου ότι πρόκειται για ζήτημα του εθνικού δικαίου.

54. Τούτο δεν σημαίνει, πάντως, ότι οι οδηγοί της Uber πρέπει να θεωρούνται κατ' ανάγκην υπάλληλοί της. Η εταιρία μπορεί κάλλιστα να παρέχει τις υπηρεσίες της μέσω ανεξάρτητων επιχειρηματιών, οι οποίοι ενεργούν στο όνομά της ως υπεργολάβοι. Η διχογνωμία σχετικά με το καθεστώς των οδηγών έναντι της Uber, η οποία έχει ήδη βρεθεί στο επίκεντρο ένδικων διαφορών και αντίστοιχων δικαστικών αποφάσεων σε ορισμένα κράτη μέλη²⁰, είναι εντελώς άσχετη προς τα κρίσιμα για την παρούσα υπόθεση νομικά ζητήματα.

55. Το ίδιο ισχύει και ως προς το ζήτημα της κυριότητας των οχημάτων. Το γεγονός ότι η Uber δεν έχει την κυριότητά τους στερείται, κατά την άποψή μου, σημασίας, διότι ένας επιχειρηματίας μπορεί κάλλιστα να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς με οχήματα τρίτων, ιδίως αν χρησιμοποιεί αυτούς τους τρίτους στο πλαίσιο των εν λόγω υπηρεσιών, ανεξαρτήτως του είδους της μεταξύ τους νομικής σχέσης.

56. Αντιθέτως, η διαπίστωση στην οποία κατέληξα ανωτέρω αποκλείει, κατ' εμέ, το ενδεχόμενο να θεωρηθεί η Uber ως απλός διαμεσολαβητής μεταξύ των οδηγών και των επιβατών. Οι οδηγοί που εκτελούν μεταφορές στο πλαίσιο της πλατφόρμας Uber δεν ασκούν δική τους δραστηριότητα, η οποία θα υπήρχε και ανεξαρτήτως της πλατφόρμας. Τουναντίον, η δραστηριότητά τους υφίσταται αποκλειστικώς και μόνον χάρη στην πλατφόρμα²¹, χωρίς την οποία δεν θα είχε κανένα νόημα.

57. Για τον λόγο αυτόν, εκτιμώ ότι είναι σφάλμα να συγκρίνεται η Uber με πλατφόρμες διαμεσολάβησης όπως εκείνες για την κράτηση ξενοδοχείων ή για την αγορά αεροπορικών εισιτηρίων.

58. Προφανέστατα υπάρχουν ομοιότητες λόγω κοινών σημείων, όπως, παραδείγματος χάρη, οι μηχανισμοί απευθείας κράτησης ή αγοράς από την πλατφόρμα, οι ευκολίες πληρωμής ή, ακόμη, τα συστήματα αξιολόγησης. Πρόκειται για τις υπηρεσίες τις οποίες παρέχει η πλατφόρμα στους χρήστες της.

59. Εντούτοις, αντιθέτως προς ό,τι ισχύει για τους οδηγούς της Uber, τα ξενοδοχεία και οι αεροπορικές εταιρίες είναι επιχειρήσεις που λειτουργούν εντελώς ανεξάρτητα από οποιαδήποτε πλατφόρμα διαμεσολάβησης και χρησιμοποιούν τέτοιες πλατφόρμες απλώς ως μέσο, μεταξύ των διαφόρων με τα οποία προωθούν εμπορικώς τις υπηρεσίες τους. Επίσης, οι ίδιες οι επιχειρήσεις, και όχι οι πλατφόρμες κράτησης, καθορίζουν τους όρους παροχής των υπηρεσιών τους, αρχής γενομένης από τις τιμές²². Επιπλέον, οι επιχειρήσεις αυτές λειτουργούν βάσει των ειδικών ρυθμίσεων που διέπουν τον τομέα της δραστηριότητάς τους, οπότε οι πλατφόρμες κράτησης δεν ελέγχουν ποιος μπορεί να αρχίσει να ασκεί τη δραστηριότητα, όπως κάνει η Uber σε σχέση με τους οδηγούς της.

60. Τέλος, οι χρήστες στις πλατφόρμες κράτησης έχουν πραγματική επιλογή μεταξύ περισσότερων παρόχων, των οποίων οι προσφορές διαφέρουν ως προς ποικίλους σημαντικούς για τον χρήστη παράγοντες, όπως το επίπεδο των παροχών της πτήσης ή του καταλύματος, τα ωράρια των δρομολογίων, η τοποθεσία του ξενοδοχείου κ.λπ. Αντιθέτως, στην περίπτωση της Uber, οι παράμετροι είναι τυποποιημένες και καθορίζονται από την πλατφόρμα, με αποτέλεσμα ο επιβάτης να αποδέχεται, κατά κανόνα, την παροχή της υπηρεσίας από τον οδηγό που είναι διαθέσιμος το ταχύτερο δυνατόν.

20 Βλ. παραδείγματος χάρη, προαναφερθείσα στην υποσημείωση 12 απόφαση του London Employment Tribunal.

21 Η, έστω, σε παρόμοια πλατφόρμα, αφού το μοντέλο στο οποίο στηρίζεται η Uber έχει, μετά τη δημιουργία της, αντιγραφεί και από άλλες επιχειρήσεις, που δεν έχουν όμως γίνει εξίσου διάσημες.

22 Το γεγονός ότι ορισμένες πλατφόρμες συνάπτουν με τα ξενοδοχεία συμφωνίες για «εγγύηση καλύτερης τιμής», με τις οποίες τα ξενοδοχεία δεσμεύονται να μην προτείνουν αλλού πιο συμφέρουσες τιμές από τις αναγραφόμενες στην αντίστοιχη πλατφόρμα, δεν αλλάζει απολύτως τίποτα. Στις περιπτώσεις αυτές, δεν πρόκειται για καθορισμό των τιμών της υπηρεσίας από την πλατφόρμα, αλλά για την ανάληψη δέσμευσης όσον αφορά την τιμολογιακή μεταχείριση των διαφόρων εμπορικών εταιριών. Εξάλλου, η νομιμότητα αυτών των ρητρών «εγγύησης καλύτερης τιμής» αμφισβητήθηκε από τις αρχές ανταγωνισμού σε πολλά κράτη μέλη, όπερ είχε ως αποτέλεσμα να συσταθεί Ευρωπαϊκή ομάδα εργασίας για τις πλατφόρμες διαδικτυακών κρατήσεων, υπό την αιγίδα της Επιτροπής.

61. Συνεπώς, η Uber δεν είναι ένας απλός διαμεσολαβητής μεταξύ των οδηγών που προτίθενται να παράσχουν περιστασιακά υπηρεσίες μεταφοράς και των επιβατών που αναζητούν τέτοιες υπηρεσίες. Τουναντίον μάλιστα, η Uber λειτουργεί, στην πράξη, ως φορέας οργάνωσης και παροχής υπηρεσιών αστικής μεταφοράς στις πόλεις όπου ασκεί δραστηριότητες. Μολονότι, όπως ισχυρίζεται και η Uber με τις παρατηρήσεις στην υπό κρίση υπόθεση, η όλη σύλληψή της είναι μια καινοτομία, εντούτοις η καινοτομία αυτή άπτεται του τομέα των αστικών μεταφορών.

62. Πρέπει επίσης να επισημάνω ότι η θεώρηση της Uber ως μιας πλατφόρμας ανεξάρτητων μεταξύ τους παρόχων υπηρεσιών ενδέχεται να εγείρει ερωτηματικά από πλευράς δικαίου του ανταγωνισμού²³. Δεν θα επεκταθώ, ωστόσο, περαιτέρω ως προς το σημείο αυτό, διότι υπερβαίνει το πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης.

63. Επομένως, εντός του συστήματος λειτουργίας της Uber, η επαφή του δυνητικού επιβάτη με τον οδηγό, μέσω της πλατφόρμας, δεν έχει δική της οικονομική αξία, επειδή, όπως εξήγησα παραπάνω, οι οδηγοί που εκτελούν μεταφορές επιβατών για την Uber δεν ασκούν αυτοτελή οικονομική δραστηριότητα, τουλάχιστον όταν οδηγούν τα οχήματά τους στο πλαίσιο των υπηρεσιών της Uber. Ειδικότερα, στο συγκεκριμένο πλαίσιο αυτής της υπηρεσίας, οι μεν οδηγοί της Uber μπορούν να βρουν επιβάτες μόνον μέσω της εφαρμογής Uber, η δε εφαρμογή προτείνει μόνον οδηγούς που εκτελούν μεταφορές για λογαριασμό της πλατφόρμας. Οι δύο πτυχές είναι, ως εκ τούτου, αδιαχώριστες και συνθέτουν ένα ενιαίο σύνολο. Ούτε είμαι της γνώμης ότι η παροχή που συνίσταται στην καθ' εαυτήν μεταφορά μπορεί να θεωρηθεί δευτερεύουσα.

64. Ομολογουμένως, ο καινοτόμος χαρακτήρας της πλατφόρμας έγκειται, σε μεγάλο βαθμό, στη χρήση νέων τεχνολογιών για την οργάνωση των αστικών μεταφορών, όπως είναι το παγκόσμιο σύστημα στιγματοθέτησης και τα smartphones. Η καινοτομία όμως δεν περιορίζεται στο σημείο αυτό: επηρεάζει και την οργάνωση της ίδιας της μεταφοράς, χωρίς την οποία η Uber θα ήταν απλώς μια εφαρμογή για την κράτηση ταξί. Έτσι, στο πλαίσιο αυτής της υπηρεσίας, είναι αναμφίβολα η εκτέλεση της μεταφοράς που συνιστά την κύρια παροχή και της προσδίδει την οικονομική της σημασία. Ο μοναδικός σκοπός για τον οποίο οι χρήστες αναζητούν οδηγούς είναι για να μετακινηθούν από ένα σημείο σε ένα άλλο. Το στάδιο της μεταξύ τους επαφής είναι, με άλλα λόγια, προπαρασκευαστικό και καθιστά δυνατή την υλοποίηση της κύριας παροχής υπό τις βέλτιστες συνθήκες.

65. Επομένως, η παροχή που συνίσταται στη μεσολάβηση για την επαφή του επιβάτη με τον οδηγό δεν είναι ούτε αυτοτελής ούτε κύρια σε σχέση με την υπηρεσία μεταφοράς. Για τον λόγο αυτόν, δεν πρέπει να χαρακτηριστεί ως «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας». Ο χαρακτηρισμός αυτός δεν θα συνέβαλλε στην επίτευξη του σκοπού της ελευθέρωσης της αγοράς, ο οποίος διαπνέει την οδηγία 2001/31, αφού ακόμη και αν η δραστηριότητα που σχετίζεται με την προαναφερθείσα παροχή ελευθερωνόταν, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν ούτως ή άλλως να καταστήσουν αδύνατη την άσκησή της ρυθμίζοντας τη δραστηριότητα της μεταφοράς. Μια ελευθέρωση υπό την έννοια αυτή θα είχε ως μοναδικό αποτέλεσμα να μπορεί το κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένος ο πάροχος να επωφελείται της εγκατάστασης του τελευταίου εκεί (χάρη στις επενδύσεις, στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στα φορολογικά έσοδα), παρακλύδοντας παράλληλα την παροχή της υπηρεσίας στην επικράτεια του δυνάμει ρύθμισης σχετικής με υπηρεσίες οι οποίες δεν καλύπτονται από την οδηγία 2000/31²⁴. Μια τέτοια κατάσταση θα αντιστρατευόταν την όλη λογική της ελεύθερης παροχής των

23 Για παράδειγμα, η χρήση του ίδιου αλγορίθμου από τους ανταγωνιστές, όσον αφορά τον υπολογισμό της τιμής, δεν είναι καθ' εαυτήν παράνομη, αλλά θα μπορούσε να εγείρει ανησυχίες για ύπαρξη «hub-and-spoke conspiracy» όταν η δύναμη της πλατφόρμας αυξάνει. Βλ., σε σχέση με ενδεχόμενα προβλήματα του μοντέλου της Uber από πλευράς δικαίου του ανταγωνισμού, Hatzopoulos, V., και Roma, S., όπ.π., σ. 110 και 120, καθώς και Ezrachi, A., και Stucke, M.E., «Artificial Intelligence & Collusion: When Computers Inhibit Competition», *CCLP Working Paper 40*, Οξφόρδη 2015, σ. 14. Βλ. επίσης αποφάσεις της 22ας Οκτωβρίου 2015, AC-Treuhand κατά Επιτροπής (C-194/14 P, EU:C:2015:717), και της 21ης Ιανουαρίου 2016, Eturas κ.λπ. (C-74/14, EU:C:2016:42, σκέψεις 27 και 28 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και τις προτάσεις μου στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η τελευταία αυτή απόφαση (C-74/14, EU:C:2015:493).

24 Σημειώνω ότι, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, στις Κάτω Χώρες, ήτοι στο κράτος μέλος όπου έχει την εγκατάστασή της η εταιρία Uber BV, η υπηρεσία UberPop έχει απαγορευθεί με τη δικαστική απόφαση του College van Beroep voor het bedrijfsleven, της 8ης Δεκεμβρίου 2014 (AWB 14/726, ECLI:NL:CBB:2014:450). Βλ. Hatzopoulos, V., και Roma, S., όπ.π., σ. 91.

υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας όπως αποκρυσταλλώνεται στο σύστημα που καθιερώνει η ως άνω οδηγία, με πυλώνες, αφενός, τον έλεγχο της νομιμότητας της λειτουργίας του παρόχου από το κράτος μέλος της εγκατάστασής του και, αφετέρου, την αναγνώριση του εν λόγω ελέγχου από τα υπόλοιπα κράτη μέλη²⁵.

66. Η κατάσταση αυτή, κατά την οποία η λειτουργία της πλατφόρμας δεν έχει μεν απαγορευθεί τυπικά, πλην όμως η υπηρεσία μεταφοράς είναι αδύνατο να ασκηθεί νομίμως λόγω του ίδιου του μοντέλου της υπηρεσίας UberPop, που βασίζεται σε μη επαγγελματίες οδηγούς, προκαλεί άλλη μια στρέβλωση. Ειδικότερα, όπως έχει αποκαλυφθεί από τον Τύπο, η Uber μετέρχεται διάφορα μέσα για να παρεμποδίσει τους ελέγχους των οδηγών της από τις αρχές, παραδείγματος χάριν αποσυνδέει προσωρινώς την εφαρμογή σε κάποιες περιοχές. Προσφέρει επίσης νομική και οικονομική αρωγή στους οδηγούς στους οποίους επιβάλλονται κυρώσεις επειδή έχουν παράσχει υπηρεσίες μεταφοράς χωρίς να διαθέτουν την απαιτούμενη άδεια. Παρομοίως, και οι οδηγοί μετέρχονται διάφορα μέσα για να διαφεύγουν τους ελέγχους²⁶. Συμπερασματικά, αυτή η ατελής, αν όχι κατ' επίφαση, ελευθέρωση, όπου ένα επιμέρους στοιχείο μιας σύνθετης δραστηριότητας ελευθερώνεται ενώ ένα άλλο παραμένει υπό ρύθμιση, γεννά ανασφάλεια δικαίου, η οποία, με τη σειρά της, δημιουργεί γκρίζες ζώνες και υποκινεί σε παραβάσεις του νόμου.

Η δραστηριότητα της Uber υπό το πρίσμα της οδηγίας 2006/123

67. Μετά την ανάλυση που προηγήθηκε, είναι μάλλον αναμενόμενη η διαπίστωση ότι η δραστηριότητα της Uber, όπως περιγράφηκε και ορίστηκε ανωτέρω, ήτοι ως μία ενιαία παροχή η οποία περιλαμβάνει ταυτόχρονα τόσο την αναζήτηση διαθέσιμου οδηγού και την κράτηση οχήματος για τη διαδρομή όσο και τη μεταφορά *stricto sensu*, μπορεί να θεωρηθεί υπηρεσία του τομέα των μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123.

68. Αν υποθεθεί ότι το γράμμα και μόνον της διάταξης αυτής, βάσει του οποίου αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2006/123 οι «υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών», δεν αρκεί για να θεμελιωθεί η ως άνω διαπίστωση, τότε η αιτιολογική σκέψη 21 της ίδιας οδηγίας δεν αφήνει περιθώριο αμφιβολίας, αφού επισημαίνεται εκεί ότι οι εν λόγω υπηρεσίες περιλαμβάνουν τις «αστικ[ές] συγκοινωνίες [και] τ[α] αγοραί[α] οχ[ήματα] (ταξί)». Παρέλκει, συνεπώς, η συζήτηση σχετικά με το αν η δραστηριότητα της Uber είναι μιας μορφής υπηρεσία ταξί: στην αιτιολογική σκέψη γίνεται αναφορά σε κάθε είδους αστικές μεταφορές και η Uber σαφώς ανήκει σε αυτή την κατηγορία.

69. Η δραστηριότητα της Uber θα πρέπει επίσης να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στην προβλεπόμενη από το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ εξαίρεση από την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών και ότι υπόκειται στις ρυθμίσεις των άρθρων 90 επ. ΣΛΕΕ. Το άρθρο 91, παράγραφος 1, στοιχείο β', ΣΛΕΕ μνημονεύει ρητώς «τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό» ως τομέα που πρέπει να ρυθμιστεί στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Εν προκειμένω, αν γίνει δεκτό, όπως εισηγούμαι με τις προτάσεις μου, ότι η Uber ασκεί δραστηριότητες αστικών μεταφορών, επιβάλλεται το συμπέρασμα ότι είναι, αν όχι μεταφορέας κατά κυριολεξία, τουλάχιστον οργανωτικός φορέας υπηρεσιών μεταφοράς.

²⁵ Βλ. άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 2000/31.

²⁶ Πιο συγκεκριμένα, το λογισμικό Greyball, το οποίο βοηθάει τον οδηγό να αποφύγει τους ελέγχους των αρχών. Βλ. «Uber Uses Tech to Deceive Authorities Worldwide», *The New York Times* της 4ης Μαρτίου 2017.

70. Κατόπιν τούτου, και χωρίς να χρειαστεί καν να αναλυθεί η απόφαση Grupo Itevelesa κ.λπ.²⁷, στην οποία αναφέρθηκε το αιτούν δικαστήριο με την απόφασή του περί παραπομπής, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η δραστηριότητα της Uber συνιστά υπηρεσία του τομέα των μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123. Αποκλείεται, άρα, από το πεδίο εφαρμογής της συγκεκριμένης οδηγίας. Επιπλέον, η δραστηριότητα αυτή, αφενός, εμπίπτει στην εξαίρεση την οποία εισάγει το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ από την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών και, αφετέρου, ρυθμίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 90 επ. ΣΛΕΕ.

Πρόταση ως προς τα δύο πρώτα προδικαστικά ερωτήματα

71. Για να συνοψίσω ό,τι προηγήθηκε, είμαι της γνώμης ότι, στις περιπτώσεις μικτών υπηρεσιών, όπου το ένα στοιχείο τους παρέχεται με ηλεκτρονικά και το άλλο με μη ηλεκτρονικά μέσα, το πρώτο στοιχείο πρέπει να είναι οικονομικά αυτοτελές, ή κύριο, σε σχέση με το δεύτερο, προκειμένου να μπορεί να χαρακτηριστεί ως «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας». Η δραστηριότητα της Uber πρέπει να θεωρηθεί ως ενιαίο σύνολο που περιλαμβάνει τόσο την υπηρεσία της μεσολάβησης για την επαφή των επιβατών με τους οδηγούς μέσω της εφαρμογής για smartphones όσο και την υπηρεσία της καθ' εαυτήν μεταφοράς, η οποία αποτελεί, από οικονομικής άποψης, το κύριο στοιχείο. Η δραστηριότητα αυτή δεν είναι, ως εκ τούτου, δυνατό να χωριστεί στα δύο, ώστε το ένα σκέλος της να χαρακτηριστεί ως υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας. Κατά συνέπεια, πρόκειται για «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών».

72. Προτείνω, επομένως, να δοθούν στα δύο πρώτα προδικαστικά ερωτήματα οι εξής απαντήσεις:

- Το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31, σε συνδυασμό με το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, έχει την έννοια ότι υπηρεσία η οποία συνίσταται στη μεσολάβηση, με τη βοήθεια λογισμικού κινητών τηλεφώνων, για την επαφή δυνητικών επιβατών με οδηγούς που προτίθενται να πραγματοποιήσουν αστικές μεταφορές σε μεμονωμένα άτομα κατά παραγγελία, στην περίπτωση όπου ο πάροχος της εν λόγω υπηρεσίας ελέγχει τα βασικά χαρακτηριστικά των μεταφορών που εκτελούνται στο πλαίσιο αυτό, μεταξύ των οποίων και το κόμιστρο, δεν συνιστά υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων.
- Το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123 έχουν την έννοια ότι η υπηρεσία που περιγράφηκε στο αμέσως προηγούμενο σημείο καταλέγεται στις υπηρεσίες του τομέα των μεταφορών κατά την έννοια των διατάξεων αυτών.

73. Εξυπακούεται ότι εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να κρίνει, υπό το πρίσμα των δικών του πραγματικών διαπιστώσεων, αν η επίδικη δραστηριότητα πληροί το κριτήριο το οποίο τέθηκε παραπάνω. Σημειώνω, πάντως, ότι πλείονα δικαστήρια σε διάφορα κράτη μέλη έχουν ήδη αποφανθεί έτσι²⁸. Τούτο θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη ως κατευθυντήριο στοιχείο από το αιτούν δικαστήριο, στο πνεύμα μιας ενιαίας απονομής της δικαιοσύνης.

Τελικές παρατηρήσεις

74. Δεδομένων των απαντήσεων που προτείνω να δοθούν στα δύο πρώτα ερωτήματα, το τρίτο και το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα καθίστανται άνευ αντικειμένου. Θα ήθελα, ωστόσο, στις τελικές παρατηρήσεις μου να αναλύσω τις έννομες συνέπειες τυχόν χαρακτηρισμού της δραστηριότητας της Uber ως αυτοτελούς υπηρεσίας η οποία περιορίζεται στη μεσολάβηση για την επαφή των επιβατών

²⁷ Απόφαση της 15ης Οκτωβρίου 2015 (C-168/14, EU:C:2015:685).

²⁸ Βλ., ειδικότερα, τις προαναφερθείσες στην υποσημείωση 12 αποφάσεις εθνικών δικαστηρίων.

με τους οδηγούς και δεν καλύπτει, κατ' επέκταση, την παροχή που συνίσταται στην καθ' εαυτήν μεταφορά. Μια τέτοια υπηρεσία θα έπρεπε ενδεχομένως να χαρακτηριστεί ως «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας». Δεν θα ήταν, εντούτοις, απαραίτητο, κατ' εμέ, να εξεταστεί το ζήτημα αν η υπηρεσία αυτή εμπίπτει στον τομέα των μεταφορών.

Η υπηρεσία της μεσολάβησης για την επαφή ως υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας

75. Υπενθυμίζω ότι, κατά το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, ως υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας νοείται κάθε υπηρεσία που παρέχεται έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ αποστάσεως και κατόπιν συγκεκριμένης παραγγελίας του αποδέκτη των υπηρεσιών. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι υπηρεσία μέσω της οποίας έρχονται σε επαφή, με τη βοήθεια μιας εφαρμογής για smartphones, δυνητικοί επιβάτες με τους οδηγούς πληροί οπωσδήποτε αυτά τα κριτήρια.

76. Ως προς τον επ' αμοιβή χαρακτήρα της υπηρεσίας, στο σύστημα της Uber, ένα τμήμα του αντιτίμου που πληρώνει ο επιβάτης για τη διαδρομή αποδίδεται στον διαχειριστή της πλατφόρμας. Συνεπώς, άπαξ πραγματοποιηθεί η μεταφορά, ο επιβάτης καταβάλλει αμοιβή για την υπηρεσία της διευκόλυνσης της επαφής.

77. Η υπηρεσία αυτή, αν αναλυθεί χωριστά από τη μεταφορά, παρέχεται επίσης εξ αποστάσεως, δεδομένου ότι τα δύο μέρη, δηλαδή η Uber και ο αποδέκτης της υπηρεσίας, δεν είναι ταυτόχρονα παρόντα στον ίδιο τόπο. Η μεσολάβηση για την επαφή γίνεται με τη βοήθεια μιας εφαρμογής για smartphones η οποία λειτουργεί μέσω του διαδικτύου, οπότε αναμφίβολα πρόκειται για παροχή με ηλεκτρονικά μέσα. Αυτός είναι, άλλωστε, ο μοναδικός τρόπος κράτησης οχήματος στο πλαίσιο της πλατφόρμας Uber. Τέλος, η υπηρεσία δεν παρέχεται επί συνεχούς βάσης, αλλά κατόπιν συγκεκριμένης, κάθε φορά, παραγγελίας του αποδέκτη.

78. Κατά συνέπεια, η υπηρεσία της Uber, όπως ορίστηκε στο σημείο 74 των προτάσεών μου, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας 2000/31.

79. Δεδομένου ότι η εταιρία Uber BV, η οποία έχει την έδρα της στις Κάτω Χώρες, διαχειρίζεται και παρέχει, σε ολόκληρη την Ένωση, την εφαρμογή Uber τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους επιβάτες, στα υπόλοιπα κράτη μέλη, περιλαμβανομένης της Ισπανίας, η δραστηριότητα αυτή ασκείται στο πλαίσιο της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών, ρυθμιζόμενη ειδικότερα από το άρθρο 3, παράγραφοι 2 και 4, της οδηγίας 2000/31.

80. Δυνάμει των διατάξεων αυτών, τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται κατ' αρχήν να περιορίζουν, για λόγους που άπτονται του συντονισμένου τομέα, την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών προερχόμενων από άλλα κράτη μέλη, λαμβάνοντας μέτρα είτε ειδικά για τις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας είτε γενικού χαρακτήρα. Ο συντονισμένος τομέας καλύπτει, μεταξύ άλλων, όπως προκύπτει από το άρθρο 2, στοιχείο η', σημείο i), πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 2000/31, τα μέτρα τα οποία αφορούν «την ανάληψη δραστηριότητας παροχής [...], όπως προϋποθέσεις σχετικά με [...] την έγκριση [...]». Αντιθέτως, βάσει του ίδιου άρθρου, στοιχείο η', σημείο ii), τρίτη περίπτωση, ο συντονισμένος τομέας δεν καλύπτει μέτρα όπως «προϋποθέσεις σχετικά με υπηρεσίες που δεν παρέχονται με ηλεκτρονικά μέσα».

81. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η υποχρέωση κατοχής άδειας για την παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης προς σύναψη συμβάσεων αστικής μεταφοράς κατά παραγγελία, εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται²⁹, και στον βαθμό που ισχύει για την παρεχόμενη από την πλατφόρμα Uber υπηρεσία μεσολάβησης, εμπίπτει στον συντονισμένο τομέα και καλύπτεται, ως εκ τούτου, από την απαγόρευση

²⁹ Βλ. τις σχετικές παρατηρήσεις μου στο σημείο 9 των προτάσεών μου.

του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 2000/31. Αντιθέτως, όλες οι υποχρεώσεις των οδηγών, αναφορικά τόσο με την ανάληψη της δραστηριότητας μεταφοράς όσο και με την άσκησή της, δεν εμπίπτουν στον συντονισμένο τομέα, άρα ούτε καλύπτονται από την προαναφερθείσα απαγόρευση, αφού η υπηρεσία μεταφοράς, ως εκ της φύσης της, δεν παρέχεται με ηλεκτρονικά μέσα.

82. Τα κράτη μέλη μπορούν, δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 4, της οδηγίας 2000/31, να λάβουν μέτρα που να παρεκκλίνουν από την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, αν τα μέτρα αυτά είναι αναγκαία για λόγους δημόσιας τάξης, δημόσιας υγείας, δημόσιας ασφάλειας ή προστασίας των καταναλωτών.

83. Μολονότι το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα αφορά ακριβώς τη δικαιολόγηση των οικείων εθνικών μέτρων, το αιτούν δικαστήριο δεν εκθέτει, στην αίτησή του, τους λόγους που θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν την απαίτηση κατοχής άδειας ως προϋπόθεση για την άσκηση διαμεσολαβητικής δραστηριότητας στον τομέα των μεταφορών. Η Ισπανική Κυβέρνηση αναφέρει, στις παρατηρήσεις της, λόγους όπως η ρύθμιση της κυκλοφορίας και η οδική ασφάλεια. Θεωρώ, όμως, ότι πρόκειται για λόγους που θα μπορούσαν, το πολύ, να δικαιολογήσουν τις υποχρεώσεις οι οποίες επιβάλλονται σε όσους οδηγούς πραγματοποιούν μεταφορές.

84. Όσον αφορά τις ίδιες τις υπηρεσίες διαμεσολάβησης, ο μοναδικός εκ των προβαλλόμενων από την Ισπανική Κυβέρνηση λόγων ο οποίος θα μπορούσε να ισχύει στην περίπτωση της Uber είναι ο σχετικός με τη διαφάνεια στον καθορισμό των τιμών, ζήτημα που άπτεται της προστασίας των καταναλωτών. Υπενθυμίζω ότι, στο σύστημα της Uber, η πλατφόρμα, και όχι ο οδηγός, καθορίζει το κόμιστρο. Κατά τη γνώμη μου, πάντως, η διαφάνεια μπορεί να διασφαλιστεί και με μέτρα λιγότερο περιοριστικά από την απαίτηση κατοχής άδειας για την άσκηση δραστηριότητας διαμεσολάβησης, όπως με την υποχρέωση ενημέρωσης του επιβάτη. Συνεπώς, μια τέτοια απαίτηση δεν πληροί το κριτήριο της αναλογικότητας, το οποίο προβλέπεται ρητώς στο άρθρο 3, παράγραφος 4, στοιχείο α', σημείο iii), της οδηγίας 2000/31.

85. Η πολυπλοκότητα της προκειμένης υπόθεσης έγκειται, ωστόσο, στο γεγονός ότι αντικείμενο της διαδικασίας ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου είναι να εκδοθεί απόφαση εις βάρος της Uber για πράξεις αθέμιτου ανταγωνισμού έναντι των μελών της ενάγουσας της κύριας δίκης³⁰. Ο αθέμιτος ανταγωνισμός στοιχειοθετείται, κατά την ενάγουσα της κύριας δίκης, όχι μόνον επειδή η Uber ασκεί δραστηριότητα διαμεσολάβησης προς σύναψη συμβάσεων μεταφοράς χωρίς να διαθέτει την απαιτούμενη άδεια, αλλά και επειδή οι οδηγοί που εκτελούν τις μεταφορές επιβατών στο πλαίσιο της πλατφόρμας Uber δεν πληρούν τις προϋποθέσεις τις οποίες επιβάλλει η ισπανική νομοθεσία για τέτοιου είδους παροχές υπηρεσιών. Όμως, οι προϋποθέσεις αυτές δεν καλύπτονται ούτε από την οδηγία 2000/31 ούτε από την οδηγία 2006/123, διότι σχετίζονται, χωρίς καμία αμφιβολία, με τον τομέα των μεταφορών.

86. Άρα τίθεται το ερώτημα: απαγορεύουν οι διατάξεις της οδηγίας 200/31 να εκδοθεί δικαστική απόφαση εις βάρος της Uber για αθέμιτο ανταγωνισμό λόγω της δραστηριότητας των οδηγών που εκτελούν τις μεταφορές επιβατών στο πλαίσιο της πλατφόρμας Uber; Όπως εξήγησα ήδη³¹, η Uber δεν λειτουργεί, κατά τη γνώμη μου, ως απλός διαμεσολαβητής μεταξύ των επιβατών και των οδηγών. Οργανώνει και διαχειρίζεται ένα πλήρες σύστημα αστικών μεταφορών κατά παραγγελία. Για τον λόγο αυτόν, είναι υπεύθυνη όχι μόνον για την υπηρεσία που συνίσταται στη διευκόλυνση της επαφής των επιβατών με τους οδηγούς, αλλά και για τη δραστηριότητα των τελευταίων. Το ίδιο θα ίσχυε ακόμη και αν γινόταν δεκτό ότι η μεσολάβηση για την επαφή είναι αυτοτελής υπηρεσία σε σχέση με την καθ' εαυτήν μεταφορά, αφού αμφότερες πραγματοποιούνται, σε τελική ανάλυση, είτε από την Uber είτε στο όνομά της.

30 Υπενθυμίζω ότι η διαφορά της κύριας δίκης δεν αφορά αυτή καθ' εαυτήν τη λειτουργία της εφαρμογής Uber, αλλά την παροχή της υπηρεσίας UberPop στην πόλη της Βαρκελώνης.

31 Βλ., πιο συγκεκριμένα, σημεία 43 έως 53 των προτάσεών μου.

87. Εκτιμώ ότι πρέπει να αποκλειστεί η ερμηνεία ότι, για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της οδηγίας 2000/31, θα έπρεπε η ελευθέρωση την οποία προβλέπει η οδηγία αυτή να καλύπτει τη δραστηριότητα της Uber στο σύνολό της. Πράγματι, η ερμηνεία αυτή θα αντέβαινε στις διατάξεις της οδηγίας 2000/31, οι οποίες ορίζουν ρητώς ότι μόνον προϋποθέσεις σχετικές με τις υπηρεσίες που παρέχονται με ηλεκτρονικά μέσα καλύπτονται από την απαγόρευση του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής³². Βάσει μιας τέτοιας ερμηνείας, όλες οι οικονομικές δραστηριότητες θα μπορούσαν θεωρητικά να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2000/31, διότι κάθε επιχειρηματίας, στην εποχή μας, είναι σε θέση να προσφέρει κάποιες παροχές με ηλεκτρονικά μέσα, όπως πληροφορίες για τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες, κρατήσεις, ραντεβού ή πληρωμή.

88. Η οδηγία 2000/31 δεν απαγορεύει, συνεπώς, ούτε να προβλέπονται στο εθνικό δίκαιο όροι σχετικά με τη δραστηριότητα της καθ' εαυτήν μεταφοράς ούτε να εκδοθεί δικαστική απόφαση εις βάρος της Uber λόγω μη τήρησης των όρων αυτών, ακόμη δε και απόφαση με την οποία θα υποχρεωθεί να παύσει να παρέχει υπηρεσία. Ειδικότερα, η δραστηριότητα της Uber, τουλάχιστον όσον αφορά την επίμαχη εν προκειμένω υπηρεσία UberPop, είναι οργανωμένη με τέτοιον τρόπο ώστε είναι αδύνατο, στο παρόν στάδιο, για την Uber να συμμορφωθεί με τους απαιτούμενους όρους. Πράγματι, στηρίζεται σε μη επαγγελματίες οδηγούς, οι οποίοι, από τη στιγμή που δεν διαθέτουν άδεια αστικών μεταφορών, δεν πληρούν τους όρους αυτούς. Ακόμη και αν γινόταν δεκτό ότι η υπηρεσία της μεσολάβησης αποτελεί υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας, η ως άνω διαπίστωση θα εξακολουθούσε να ισχύει, διότι οι υπηρεσίες των οδηγών δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2000/31. Τούτο καταδεικνύει πόσο τεχνητή είναι η διάκριση ανάμεσα σε ηλεκτρονικό και σε μη ηλεκτρονικό σκέλος μιας υπηρεσίας, στις περιπτώσεις όπου τα δύο είναι τόσο στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους και προσφέρονται αμφότερα από τον ίδιο πάροχο.

89. Αντιθέτως, δεν θεωρώ ότι η ανάγκη διασφάλισης της αποτελεσματικότητας της νομοθεσίας σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς *stricto sensu* μπορεί να δικαιολογήσει την προβλεπόμενη, για λόγους πρόληψης, απαίτηση κατοχής άδειας για υπηρεσίες διαμεσολάβησης γενικώς. Η πάταξη κάθε παράνομης δραστηριότητας στον συγκεκριμένο τομέα επιτυγχάνεται κατ' ανάγκην με κατασταλτικά μέσα.

90. Για να ανακεφαλαιώσω, είμαι της άποψης ότι, αν η υπηρεσία μεσολάβησης για την επαφή των δυνητικών επιβατών με τους οδηγούς έπρεπε να θεωρηθεί αυτοτελής σε σχέση με την υπηρεσία της καθ' εαυτήν μεταφοράς και, κατ' επέκταση, να χαρακτηριστεί ως υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας, τότε η απαίτηση κατοχής άδειας για την παροχή της πρώτης υπηρεσίας θα προσέκρουε στο άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 2000/31, εκτός αν, αφενός, μπορούσε να δικαιολογηθεί για έναν από τους λόγους που απαριθμούνται στο άρθρο 3, παράγραφος 4, της οδηγίας αυτής και, αφετέρου, ήταν ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο σκοπό, όπερ δεν φαίνεται ιδιαίτερα πιθανό. Το υποθετικό αυτό συμπέρασμα στερείται, πάντως, πραγματικών έννομων συνεπειών, στον βαθμό που η υπηρεσία της μεσολάβησης ουδεμία οικονομική σημασία έχει χωρίς τις υπηρεσίες μεταφοράς, των οποίων την παροχή ο εθνικός νομοθέτης μπορεί, αντιθέτως, να εξαρτά από πολλούς όρους.

Επί του ζητήματος αν τυγχάνει εφαρμογής η οδηγία 2006/123

91. Ως προς την ενδεχόμενη εφαρμογή της οδηγίας 2006/123, νομίζω ότι δεν είναι απαραίτητο να αναλύσω το ζήτημα αν εμπίπτει στις υπηρεσίες του τομέα των μεταφορών, κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας αυτής, η υπηρεσία μεσολάβησης για την επαφή, μέσω εφαρμογής για smartphones, των δυνητικών επιβατών με οδηγούς που παρέχουν υπηρεσίες αστικής μεταφοράς κατά παραγγελία.

³² Βλ. άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 2000/31, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, στοιχείο η', σημείο ii), τρίτη περίπτωση, της οδηγίας αυτής. Το περιεχόμενο της διάταξης επιβεβαιώνεται από την αιτιολογική σκέψη 18 της ίδιας οδηγίας.

92. Τούτο διότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 2006/123 αναγνωρίζει ότι, σε περίπτωση σύγκρουσης με τις διατάξεις της, υπερισχύουν οι ρυθμίσεις τυχόν άλλων πράξεων του δικαίου της Ένωσης, οι οποίες διέπουν την πρόσβαση και την άσκηση δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών που ανήκουν σε ειδικούς τομείς. Παρότι η οδηγία 2000/31 δεν καταλέγεται μεταξύ των πράξεων που μνημονεύονται στην προαναφερθείσα διάταξη, η φράση «στις εν λόγω πράξεις συμπεριλαμβάνονται» σαφώς υποδηλώνει ότι ο κατάλογος είναι ενδεικτικός και ότι αναγράφονται πράξεις οι οποίες δεν θα ήταν, ήδη εκ πρώτης όψεως, προφανές ότι πρέπει να περιληφθούν. Η οδηγία 2000/31 είναι, όμως, σε τέτοιο βαθμό *lex specialis*, σε σχέση με την οδηγία 2006/123 ώστε, ακόμη και ελλείψει του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 2006/123, θα έπρεπε να υπερισχύει δυνάμει του νομικού αξιώματος *lex posterior generalis non derogat legi priori specialis*.

93. Κατά συνέπεια, αν γινόταν δεκτό ότι η υπηρεσία μεσολάβησης άπτεται της οδηγίας 2000/31, τότε δεν θα ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2006/123.

Πρόταση

94. Κατόπιν όλων των ανωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα του Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona (3ου εμποροδικείου της Βαρκελώνης, Ισπανία):

- 1) Το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2000, για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά («οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο»), σε συνδυασμό με το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/48/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1998, έχει την έννοια ότι υπηρεσία η οποία συνίσταται στη μεσολάβηση, με τη βοήθεια λογισμικού κινητών τηλεφώνων, για την επαφή δυνητικών επιβατών με οδηγούς που προτίθενται να πραγματοποιήσουν αστικές μεταφορές σε μεμονωμένα άτομα κατά παραγγελία, στην περίπτωση όπου ο πάροχος της εν λόγω υπηρεσίας ελέγχει τα βασικά χαρακτηριστικά των μεταφορών που εκτελούνται στο πλαίσιο αυτό, μεταξύ των οποίων και το κόμιστρο, δεν συνιστά υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων.
- 2) Το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά έχουν την έννοια ότι η υπηρεσία που περιγράφηκε στο αμέσως προηγούμενο σημείο καταλέγεται στις υπηρεσίες του τομέα των μεταφορών κατά την έννοια των διατάξεων αυτών.