



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 20ής Δεκεμβρίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή – Άρθρο 56 ΣΛΕΕ – Άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ – Υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών – Οδηγία 2006/123/EK – Υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά – Οδηγία 2000/31/EK – Οδηγία 98/34/EK – Υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας – Υπηρεσία διαμεσολάβησης στο πλαίσιο της οποίας, μέσω μιας εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, διευκολύνεται έναντι αμοιβής η επικοινωνία μεταξύ μη επαγγελματιών οδηγών που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης – Απαίτηση κατοχής άδειας»

Στην υπόθεση C-434/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής απόφασης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, την οποία υπέβαλε το Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (3ο εμποροδικείο της Βαρκελώνης, Ισπανία) με απόφαση της 16ης Ιουλίου 2015, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 7 Αυγούστου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

Asociación Profesional Elite Taxi

κατά

Uber Systems Spain SL,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, A. Tizzano, Αντιπρόεδρο, R. Silva de Lapuerta, M. Pešič, J. L. da Cruz Vilaça, J. Malenovský και E. Levits, προέδρους τμήματος, E. Juhász, A. Borg Barthet, D. Šváby (εισηγητή), K. Λυκούργο, M. Βηλαρά και E. Regan, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Szpunar

γραμματέας: M. Ferreira, κύρια διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζήτησης της 29ης Νοεμβρίου 2016,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Asociación Profesional Elite Taxi, εκπροσωπούμενη από τους M. Balagué Farré και D. Salmerón Porras, abogados, καθώς και από τον J. A. López-Jurado González, procurador,
- η Uber Systems Spain SL, εκπροσωπούμενη από τους B. Le Bret και D. Calciu, avocats, καθώς και από τους R. Allendesalazar Corcho, J. J. Montero Pascual, C. Fernández Vicién και I. Moreno-Tapia Rivas, abogados,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

- η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους A. Sampol Pucurull και A. Rubio González,
- η Εσθονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την N. Grünberg,
- η Ιρλανδία, εκπροσωπούμενη από τις E. Creedon και L. Williams καθώς και από τον A. Joyce, επικουρούμενους από την A. Carroll, barrister,
- η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη M. Μιχελογιαννάκη,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους D. Colas, G. de Bergues και R. Coesme,
- η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις H. Stergiou και M. Bulterman,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,
- η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον S. Hartikainen,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους É. Gippini Fournier και F. Wilman, καθώς και από τις J. Hottiaux και E. Τσερέπα-Lacombe,
- η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ, εκπροσωπούμενη από τους C. Zatschler και Ø. Bø, καθώς και από την C. Perrin,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 11ης Μαΐου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής απόφασης αφορά την ερμηνεία του άρθρου 56 ΣΛΕΕ, του άρθρου 1 της οδηγίας 98/34/ΕΚ 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/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1998 (ΕΕ 1998, L 217, σ. 18, στο εξής: οδηγία 98/34), του άρθρου 3 της οδηγίας 2000/31/ΕΚ 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), καθώς και των άρθρων 2 και 9 της οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά (ΕΕ 2006, L 376, σ. 36).
- 2 Η αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Asociación Profesional Elite Taxi (στο εξής: Elite Taxi), επαγγελματικής οργάνωσης οδηγών ταξί της πόλης της Βαρκελώνης (Ισπανία), και της Uber Systems Spain SL [στο εξής: Uber Systems Spain], εταιρίας συνδεδεμένης με την Uber Technologies Inc., με αντικείμενο την επ' αμοιβή παροχή από την Uber Systems Spain, μέσω ειδικής εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, μιας υπηρεσίας η οποία συνίσταται στη διευκόλυνση της επικοινωνίας μεταξύ μη επαγγελματιών οδηγών που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης, χωρίς η πάροχος της υπηρεσίας να έχει στην κατοχή της διοικητικές εγκρίσεις και άδειες.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 98/34

- 3 Το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34 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 Δυνάμει των άρθρων 10 και 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. Εντούτοις, εξακολουθεί να έχει εφαρμογή *ratione temporis* στη διαφορά της κύριας δίκης.

Η οδηγία 2000/31

- 5 Το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31 προβλέπει ότι, για τους σκοπούς της οδηγίας αυτής, ως «υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας» νοούνται οι υπηρεσίες στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34.
- 6 Το άρθρο 3, παράγραφοι 2 και 4, της οδηγίας 2000/31 προβλέπει τα εξής:

«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, συμπεριλαμβανομένου 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.»

Η οδηγία 2006/123

- 7 Κατά την αιτιολογική σκέψη 21 της οδηγίας 2006/123, «[ο]ι υπηρεσίες μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αστικών συγκοινωνιών, των αγοραίων οχημάτων (ταξί) και των ασθενοφόρων καθώς και οι λιμενικές υπηρεσίες θα πρέπει να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας».
- 8 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της ως άνω οδηγίας προβλέπει ότι η οδηγία αυτή δεν έχει εφαρμογή στις υπηρεσίες του τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπηρεσιών, που εμπίπτουν στο πεδίο του τίτλου V του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΕΚ, νυν τίτλου VI του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΛΕΕ.

- 9 Το κεφάλαιο III της οδηγίας 2006/123, το οποίο επιγράφεται «Ελευθερία εγκατάστασης των παρόχων υπηρεσιών», περιλαμβάνει το άρθρο 9 της οδηγίας, το οποίο ορίζει, στην παράγραφο 1, τα ακόλουθα:
- «Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξαρτούν την πρόσβαση σε δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και την άσκησή τους από σύστημα χορήγησης άδειας, παρά μόνον εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- α) το σύστημα χορήγησης άδειας δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος του παρόχου της υπηρεσίας·
 - β) η ανάγκη ύπαρξης συστήματος χορήγησης άδειας δικαιολογείται από επιτακτικό λόγο δημόσιου συμφέροντος·
 - γ) ο επιδιωκόμενος στόχος δεν μπορεί να επιτευχθεί με λιγότερο περιοριστικό μέτρο, ιδίως επειδή οι εκ των υστέρων έλεγχοι θα λάμβαναν χώρα με πολύ μεγάλη καθυστέρηση για να είναι πραγματικά αποτελεσματικοί.»
- 10 Το κεφάλαιο IV της ίδιας οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών», περιλαμβάνει το άρθρο 16, όπου ορίζεται με ποιον τρόπο διασφαλίζεται το δικαίωμα των παρόχων υπηρεσιών να παρέχουν υπηρεσίες εντός κράτους μέλους διαφορετικού από εκείνο στο οποίο εδρεύουν.

Το ισπανικό δίκαιο

- 11 Στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης, η παροχή υπηρεσιών ταξί διέπεται από τον Ley 19/2003 del Taxi (νόμο 19/2003 για τις υπηρεσίες ταξί), της 4ης Ιουλίου 2003 (DOGC αριθ. 3926, της 16ης Ιουλίου 2003, και BOE αριθ. 189, της 8ης Αυγούστου 2003), και από τη Reglamento Metropolitano del Taxi (κανονιστική πράξη για τις υπηρεσίες ταξί στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης), η οποία έχει εκδοθεί από το Consell Metropolità του Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (διοικητικό συμβούλιο του οργανισμού διαχείρισης των μέσων δημόσιας μεταφοράς της μητροπολιτικής περιοχής της Βαρκελώνης, Ισπανία), της 22ας Ιουλίου 2004.
- 12 Το άρθρο 4 του νόμου 19/2003 έχει ως εξής:
- «1. Για την παροχή υπηρεσιών αστικού ταξί απαιτείται προηγούμενη άδεια για καθένα από τα οχήματα τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την άσκηση της δραστηριότητας αυτής.
 - 2. Οι άδειες για την παροχή υπηρεσιών αστικού ταξί εκδίδονται από τους Δήμους ή τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης στην περιφέρεια των οποίων πρόκειται να ασκηθεί η δραστηριότητα.
 - 3. Για την παροχή υπηρεσιών υπεραστικού ταξί απαιτείται αντίστοιχη άδεια, η οποία εκδίδεται από το Υπουργείο Μεταφορών της περιφερειακής κυβέρνησης.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 13 Στις 29 Οκτωβρίου 2014 η Elite Taxi άσκησε αγωγή ενώπιον του Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (3ου εμποροδικείου της Βαρκελώνης, Ισπανία), με αίτημα να αναγνωριστεί ότι οι δραστηριότητες της Uber Systems Spain αντιβαίνουν στην ισχύουσα νομοθεσία και συνιστούν παραπλανητικές πρακτικές και πράξεις αθέμιτου ανταγωνισμού, κατά την έννοια του Ley 3/1991 de Competencia Desleal (νόμου 3/1991 για τον αθέμιτο ανταγωνισμό), της 10ης Ιανουαρίου 1991. Η Elite Taxi ζήτησε επίσης να υποχρεωθεί η Uber Systems Spain να παύσει την αθέμιτη συμπεριφορά

της που συνίσταται στη στήριξη άλλων εταιριών του ίδιου ομίλου διά της παροχής υπηρεσιών κράτησης κατά παραγγελία μέσω είτε συσκευών κινητού τηλεφώνου είτε διαδικτύου. Τέλος, ζήτησε να απαγορευθεί στην Uber Systems Spain να ασκεί τη δραστηριότητα αυτή στο μέλλον.

- 14 Το Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (3ο εμποροδικείο της Βαρκελώνης) διαπίστωσε κατ' αρχάς ότι, μολονότι η Uber Systems Spain ασκεί τη δραστηριότητά της στην Ισπανία, η δραστηριότητα αυτή συνδέεται με μια διεθνή πλατφόρμα, οπότε δικαιολογείται να κριθεί η δράση της εταιρίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περαιτέρω, παρατηρεί ότι ούτε η Uber Systems Spain ούτε οι μη επαγγελματίες οδηγοί των οχημάτων διαθέτουν τις άδειες και τις εγκρίσεις που προβλέπονται από την κανονιστική πράξη της 22ας Ιουλίου 2004 για τις υπηρεσίες ταξί στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης.
- 15 Προκειμένου να αποφανθεί αν οι πρακτικές της Uber Systems Spain και των συνδεδεμένων με αυτήν εταιριών (στο εξής, από κοινού: Uber) μπορούν να χαρακτηριστούν αθέμιτες και να θεωρηθούν αντίθετες προς τους ισπανικούς κανόνες για τον ανταγωνισμό, το Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (3ο εμποροδικείο της Βαρκελώνης) έκρινε ότι πρέπει οπωσδήποτε να ελέγξει αν η Uber οφείλει, ή όχι, να διαθέτει προηγούμενη διοικητική άδεια. Προς τούτο, απαιτείται να διευκρινιστεί αν οι υπηρεσίες τις οποίες παρέχει η Uber πρέπει να λογίζονται ως υπηρεσίες μεταφοράς, ως υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας ή ως συνδυασμός αυτών των δύο ειδών υπηρεσιών. Πράγματι, το αν υφίσταται υποχρέωση κατοχής προηγούμενης διοικητικής άδειας εξαρτάται από τον χαρακτηρισμό των υπηρεσιών. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, σε περίπτωση που η επίδικη υπηρεσία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής είτε της οδηγίας 2006/123 είτε της οδηγίας 98/34, οι πρακτικές της Uber δεν μπορούν να θεωρηθούν αθέμιτες.
- 16 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι η Uber έρχεται σε επαφή ή συνδέεται με μη επαγγελματίες οδηγούς στους οποίους παρέχει σειρά εργαλείων πληροφορικής –μια διεπαφή– για να μπορούν και αυτοί, με τη σειρά τους, να επικοινωνούν με άτομα που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης και εξασφαλίζουν πρόσβαση στην υπηρεσία μέσω της ομώνυμης εφαρμογής. Η δραστηριότητα της Uber έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα.
- 17 Το αιτούν δικαστήριο αναφέρει επίσης ότι η αίτηση προδικαστικής απόφασης δεν αφορά σε καμία περίπτωση τα πραγματικά αυτά περιστατικά, αλλά μόνον τον νομικό χαρακτηρισμό της επίδικης υπηρεσίας.
- 18 Κατά συνέπεια, το Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (3ο εμποροδικείο της Βαρκελώνης) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του 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 διαχείρισεως των μέσων πληροφορικής –διεπαφή και εφαρμογή λογισμικού (“έξυπνων τηλεφώνων και τεχνολογικής πλατφόρμας”, κατά την [Uber Systems Spain])– 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 Systems 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 3/1991, της 10ης Ιανουαρίου 1991, 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 Systems 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];»

Επί της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου

- 19 Η Elite Taxi θεωρεί ότι ο νομικός χαρακτηρισμός της υπηρεσίας που παρέχει η Uber δεν άπτεται της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου, δεδομένου ότι αυτός ο χαρακτηρισμός προϋποθέτει κρίση επί πραγματικών ζητημάτων. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Δικαστήριο δεν είναι, κατά την άποψή της, αρμόδιο να απαντήσει στα υποβληθέντα ερωτήματα.
- 20 Επ' αυτού, υπενθυμίζεται ότι το αιτούν δικαστήριο έχει καταστήσει σαφές, όπως προκύπτει από τη σκέψη 17 της παρούσας απόφασης, ότι τα ερωτήματά του δεν αφορούν τη διαπίστωση ή την εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης, αλλά μόνον τον νομικό χαρακτηρισμό της επίδικης υπηρεσίας. Ο χαρακτηρισμός, όμως, από πλευράς δικαίου της Ένωσης των πραγματικών περιστατικών που έχει δεχθεί το αιτούν δικαστήριο προϋποθέτει ερμηνεία του δικαίου αυτού, για την οποία το Δικαστήριο είναι αρμόδιο στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 267 ΣΛΕΕ (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 3ης Δεκεμβρίου 2015, Banif Plus Bank, C-312/14, EU:C:2015:794, σκέψεις 51 και 52).
- 21 Επομένως, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφανθεί επί των υποβληθέντων ερωτημάτων.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του παραδεκτού

- 22 Η Ισπανική, η Ελληνική, η Ολλανδική, η Πολωνική και η Φινλανδική Κυβέρνηση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ υποστηρίζουν ότι η απόφαση περί παραπομπής δεν περιέχει αρκούντως ακριβείς πληροφορίες ούτε ως προς τις εφαρμοστέες εθνικές ρυθμίσεις ούτε ως προς τη φύση των δραστηριοτήτων τις οποίες αφορά η υπόθεση της κύριας δίκης.
- 23 Υπενθυμίζεται, συναφώς, ότι άρνηση του Δικαστηρίου να αποφανθεί επί προδικαστικού ερωτήματος που έχει υποβληθεί από εθνικό δικαστήριο είναι δυνατή μόνον όταν είναι πρόδηλο ότι η ζητούμενη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή, ακόμη, όταν το Δικαστήριο δεν έχει στη διάθεσή του τα πραγματικά και νομικά στοιχεία τα οποία είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα υποβληθέντα ερωτήματα (απόφαση της 27ης Ιουνίου 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, σκέψη 25).

- 24 Ως προς το τελευταίο αυτό ζήτημα, η ανάγκη να δοθεί χρήσιμη για το αιτούν δικαστήριο ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης επιβάλλει, όπως προκύπτει από το άρθρο 94, στοιχεία α' και β', του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, να ορίζει ο εθνικός δικαστής το πραγματικό και νομικό πλαίσιο των προδικαστικών ερωτημάτων ή, τουλάχιστον, να εκθέτει τις πραγματικές περιστάσεις στις οποίες στηρίζονται τα ερωτήματα αυτά (βλ. απόφαση της 10ης Μαΐου 2017, de Lobkowicz, C-690/15, EU:C:2017:355, σκέψη 28).
- 25 Επιπλέον, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, τα πληροφοριακά στοιχεία που περιέχονται στις αποφάσεις περί παραπομπής πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα στο μεν Δικαστήριο να δώσει χρήσιμες απαντήσεις, στις δε κυβερνήσεις των κρατών μελών και στα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 23 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το Δικαστήριο οφείλει να μεριμνά για τη διασφάλιση της δυνατότητας αυτής, λαμβανομένου υπόψη ότι, βάσει του προαναφερθέντος άρθρου, στα ενδιαφερόμενα μέρη κοινοποιούνται μόνον οι αποφάσεις περί παραπομπής, συνοδευόμενες από μετάφραση στην επίσημη γλώσσα του κάθε κράτους μέλους, και όχι η εθνική δικογραφία που τυχόν διαβιβάστηκε στο Δικαστήριο από το αιτούν δικαστήριο (απόφαση της 4ης Μαΐου 2016, Pillbox 38, C-477/14, EU:C:2016:324, σκέψη 26 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 26 Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι είναι δυνατό με βάση την απόφαση περί παραπομπής, έστω και αν αυτή αναφέρεται συνοπτικά μόνον στις σχετικές εθνικές διατάξεις, να προσδιοριστούν οι διατάξεις εκείνες που είναι δυνατόν να τύχουν εφαρμογής στην παροχή της επίδικης υπηρεσίας και οι οποίες επιβάλλουν την κατοχή προηγούμενης έγκρισης ή διοικητικής άδειας.
- 27 Ομοίως, χαρακτηρίζεται από επαρκή βαθμό ακρίβειας και η περιγραφή, από το αιτούν δικαστήριο, της παρεχόμενης από την Uber υπηρεσίας, της οποίας το περιεχόμενο υπομνήσθηκε στη σκέψη 16 της παρούσας απόφασης.
- 28 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο εκθέτει με ακρίβεια τους λόγους για τους οποίους διερωτάται επί της ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα από το άρθρο 94, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας.
- 29 Συνεπώς, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η απόφαση περί παραπομπής περιέχει πραγματικά και νομικά στοιχεία τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στο μεν Δικαστήριο να δώσει χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, στα δε ενδιαφερόμενα μέρη να διατυπώσουν λυσιτελώς την άποψή τους επί των υποβληθέντων ερωτημάτων, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 25 της παρούσας απόφασης.
- 30 Η Πολωνική Κυβέρνηση εκφράζει, εξάλλου, αμφιβολίες ιδίως ως προς το αν το άρθρο 56 ΣΛΕΕ τυγχάνει εφαρμογής στην υπό κρίση υπόθεση, δεδομένου ότι, κατά την άποψή της, η διαφορά της κύριας δίκης αφορά αμιγώς εσωτερική κατάσταση.
- 31 Εντούτοις, από την απόφαση περί παραπομπής, και συγκεκριμένα από τα υπομνησθέντα στη σκέψη 14 της παρούσας απόφασης στοιχεία, καθώς και από άλλα έγγραφα της δικογραφίας που έχει υποβληθεί ενώπιον του Δικαστηρίου συνάγεται ότι η επίδικη υπηρεσία παρέχεται μέσω εταιρίας η οποία ασκεί τις δραστηριότητές της έχοντας ως βάση άλλο κράτος μέλος, ήτοι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών.
- 32 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι η αίτηση προδικαστικής απόφασης είναι παραδεκτή.

Επί της ουσίας

- 33 Με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα, που ενδείκνυται να συνεξεταστούν, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 56 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, καθώς και με το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123 και το άρθρο 1,

σημείο 2, της οδηγίας 98/34, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31, πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι υπηρεσία διαμεσολάβησης όπως η επίμαχη στη διαφορά της κύριας δίκης, στο πλαίσιο της οποίας, μέσω μιας εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, διευκολύνεται έναντι αμοιβής η επικοινωνία μεταξύ μη επαγγελματιών οδηγών που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης, πρέπει να χαρακτηριστεί «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών», κατά την έννοια του άρθρου 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, και, ως εκ τούτου, να θεωρηθεί ότι αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 56 ΣΛΕΕ, της οδηγίας 2006/123 και της οδηγίας 2000/31, ή, αντιθέτως, αν η υπηρεσία αυτή διέπεται από το άρθρο 56 ΣΛΕΕ, από την οδηγία 2006/123 και από την οδηγία 2000/31.

34. Επισημαίνεται, συναφώς, ότι υπηρεσία διαμεσολάβησης η οποία συνίσταται στη διευκόλυνση της επικοινωνίας μεταξύ μη επαγγελματία οδηγού που χρησιμοποιεί το δικό του όχημα και ατόμου που επιθυμεί να μετακινηθεί εντός πόλης αποτελεί, κατ' αρχήν, υπηρεσία χωριστή από την υπηρεσία μεταφοράς, η οποία συνίσταται στην υλική πράξη της μετακίνησης προσώπων ή πραγμάτων από ένα μέρος σε άλλο, με τη χρήση οχήματος. Πρέπει να προστεθεί ότι οι υπηρεσίες αυτές, αν ληφθούν μεμονωμένα, ενδέχεται να διέπονται από διαφορετικές οδηγίες ή διατάξεις της Συνθήκης ΛΕΕ σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών, όπως ορθώς εκτιμά το αιτούν δικαστήριο.
35. Συνεπώς, υπηρεσία διαμεσολάβησης η οποία καθιστά δυνατή τη μετάδοση, μέσω μιας εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, πληροφοριών σχετικών με την κράτηση υπηρεσίας μεταφοράς, μεταξύ του επιβάτη και του μη επαγγελματία οδηγού που χρησιμοποιεί δικό του όχημα και ο οποίος θα πραγματοποιήσει τη μεταφορά πληροί, κατ' αρχήν, τα κριτήρια για να χαρακτηριστεί «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας» κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31. Αυτή η υπηρεσία διαμεσολάβησης συνιστά όντως, όπως προβλέπει ο ορισμός στην εν λόγω διάταξη της οδηγίας 98/34, «υπηρεσία που συνήθως παρέχεται έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ αποστάσεως και κατόπιν προσωπικής επιλογής ενός αποδέκτη υπηρεσιών».
36. Αντιθέτως, μια υπηρεσία μη συλλογικής αστικής μεταφοράς, όπως η υπηρεσία ταξί, πρέπει να χαρακτηριστεί «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών» κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123, υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 21 της οδηγίας αυτής (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 1ης Οκτωβρίου 2015, *Trijber και Harmsen*, C-340/14 και C-341/14, EU:C:2015:641, σκέψη 49).
37. Επισημαίνεται εντούτοις ότι μια υπηρεσία όπως η επίδικη εν προκειμένω δεν περιορίζεται μόνον στην υπηρεσία διαμεσολάβησης, η οποία συνίσταται στη διευκόλυνση, μέσω εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, της επικοινωνίας μεταξύ μη επαγγελματία οδηγού που χρησιμοποιεί δικό του όχημα και ατόμου που επιθυμεί να μετακινηθεί εντός πόλης.
38. Πράγματι, σε μια κατάσταση όπως αυτή στην οποία αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο, όπου η μεταφορά των επιβατών πραγματοποιείται από μη επαγγελματίες οδηγούς με δικό τους όχημα, ο πάροχος της υπηρεσίας διαμεσολάβησης δημιουργεί ταυτόχρονα μια προσφορά υπηρεσιών αστικής μεταφοράς, την οποία καθιστά προσβάσιμη ιδίως μέσω εργαλείων πληροφορικής, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης εφαρμογή, και την οποία οργανώνει, ως προς τη γενική της λειτουργία, υπέρ των προσώπων που προτίθενται να κάνουν χρήση της εν λόγω προσφοράς προκειμένου να μετακινηθούν εντός πόλης.
39. Συγκεκριμένα, από τις πληροφορίες που διαθέτει το Δικαστήριο προκύπτει ότι, στο πλαίσιο της υπηρεσίας διαμεσολάβησης, η Uber επιλέγει μη επαγγελματίες οδηγούς που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και τους παρέχει μια εφαρμογή χωρίς την οποία οι μεν οδηγοί δεν θα ήταν σε θέση να παράσχουν τις υπηρεσίες μεταφοράς, τα δε άτομα που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης δεν θα είχαν πρόσβαση στις υπηρεσίες των οδηγών. Επιπλέον, η Uber ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής της υπηρεσίας από τους οδηγούς. Ως προς το σημείο αυτό, γίνεται ειδικότερα δεκτό ότι η Uber καθορίζει, μέσω της ομώνυμης εφαρμογής, τουλάχιστον το ανώτατο κόμιστρο, ότι

εισπράττει το κόμιστρο από τον πελάτη και εν συνεχεία αποδίδει τμήμα του στον μη επαγγελματία οδηγό του οχήματος, και ότι ελέγχει σε κάποιον βαθμό την ποιότητα των οχημάτων και των οδηγών τους, αλλά και τη συμπεριφορά των τελευταίων, επ' απειλή ακόμη και αποκλεισμού τους.

- 40 Επομένως, αυτή η υπηρεσία διαμεσολάβησης πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα μιας συνολικής υπηρεσίας της οποίας κύριο στοιχείο είναι η υπηρεσία μεταφοράς και, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να χαρακτηρίζεται «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας» κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31, αλλά «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών» κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123.
- 41 Ο ως άνω χαρακτηρισμός επιβεβαιώνεται άλλωστε από τη νομολογία του Δικαστηρίου, σύμφωνα με την οποία η έννοια «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών» καλύπτει όχι μόνον αυτές καθαυτές τις υπηρεσίες μεταφοράς, αλλά και κάθε υπηρεσία που συνδέεται εγγενώς με την υλική πράξη της μετακίνησης προσώπων ή εμπορευμάτων από ένα μέρος σε άλλο χάρη σε μεταφορικό μέσο [βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 15ης Οκτωβρίου 2015, Grupo Itevelesa κ.λπ., C-168/14, EU:C:2015:685, σκέψεις 45 και 46, και γνωμοδότηση 2/15 (Συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών με τη Σιγκαπούρη), της 16ης Μαΐου 2017, EU:C:2017:376, σκέψη 61].
- 42 Κατά συνέπεια, η οδηγία 2000/31 δεν έχει εφαρμογή επί υπηρεσίας διαμεσολάβησης όπως η επίδικη εν προκειμένω.
- 43 Μια τέτοια υπηρεσία, εφόσον πρέπει να χαρακτηριστεί «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών», δεν υπόκειται ούτε στις διατάξεις της οδηγίας 2006/123, δεδομένου ότι αυτό το είδος υπηρεσιών καταλέγεται, όπως ορίζει το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της εν λόγω οδηγίας, μεταξύ των υπηρεσιών που αποκλείονται ρητώς από το πεδίο εφαρμογής της.
- 44 Εξάλλου, η επίδικη εν προκειμένω υπηρεσία διαμεσολάβησης, δεδομένου ότι πρέπει να χαρακτηριστεί «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών», δεν διέπεται από το άρθρο 56 ΣΛΕΕ, σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εν γένει, αλλά από την ειδική διάταξη του άρθρου 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, το οποίο ορίζει ότι «[η] ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αφορά τις μεταφορές» (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, σκέψη 29 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 45 Ως εκ τούτου, η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών πρέπει να εφαρμόζεται, όπως επιβάλλει η Συνθήκη ΛΕΕ, μέσω της υλοποίησης της κοινής πολιτικής μεταφορών (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, σκέψη 30 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 46 Επιβάλλεται, όμως, η διαπίστωση ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δεν έχουν θεσπίσει κοινούς κανόνες ούτε έχουν λάβει άλλα μέτρα βάσει του άρθρου 91, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ σε σχέση με τις υπηρεσίες μη συλλογικής αστικής μεταφοράς και τις υπηρεσίες που συνδέονται άρρηκτα με αυτές, όπως είναι η επίδικη εν προκειμένω υπηρεσία διαμεσολάβησης.
- 47 Επομένως, στο παρόν στάδιο εξέλιξης του δικαίου της Ένωσης, εναπόκειται στα κράτη μέλη να ρυθμίζουν τους όρους παροχής υπηρεσιών διαμεσολάβησης όπως η επίδικη εν προκειμένω, τηρώντας τους γενικούς κανόνες της Συνθήκης ΛΕΕ.
- 48 Κατά συνέπεια, στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 56 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, καθώς και με το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123 και το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31, έχουν την έννοια ότι υπηρεσία διαμεσολάβησης όπως η επίδικη στην κύρια δίκη, στο πλαίσιο της οποίας, μέσω μιας εφαρμογής για

έξυπνα τηλέφωνα, διευκολύνεται έναντι αμοιβής η επικοινωνία μεταξύ μη επαγγελματιών οδηγών που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης, πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με υπηρεσία μεταφοράς και, κατ' επέκταση, να χαρακτηριστεί «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών» κατά την έννοια του άρθρου 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, μια τέτοια υπηρεσία αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 56 ΣΛΕΕ, της οδηγίας 2006/123 και της οδηγίας 2000/31.

- 49 Λαμβανομένης υπόψη της απάντησης στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο τρίτο και στο τέταρτο ερώτημα, τα οποία υποβλήθηκαν μόνο για την περίπτωση που θα κρινόταν ότι έχουν εφαρμογή η οδηγία 2006/123 ή η οδηγία 2000/31.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 50 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπόδισης που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαινεται:

Το άρθρο 56 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, καθώς και με το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά, και με το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34/ΕΚ 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/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1998, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31/ΕΚ 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»), έχουν την έννοια ότι υπηρεσία διαμεσολάβησης όπως η επίδικη στην κύρια δίκη, στο πλαίσιο της οποίας, μέσω μιας εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, διευκολύνεται έναντι αμοιβής η επικοινωνία μεταξύ μη επαγγελματιών οδηγών που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης, πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με υπηρεσία μεταφοράς και, κατ' επέκταση, να χαρακτηριστεί «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών» κατά την έννοια του άρθρου 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, μια τέτοια υπηρεσία αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 56 ΣΛΕΕ, της οδηγίας 2006/123 και της οδηγίας 2000/31.

(υπογραφές)