



Határozatok Tára

MACIEJ SZPUNAR
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2017. május 11.¹

C-434/15. sz. ügy

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

(a Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona [barcelonai 3. számú kereskedelmi bíróság, Spanyolország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Belső piaci szolgáltatások – Személyszállítás – Informatikai eszközök és okostelefonos alkalmazás használata – Tisztességtelen verseny – Engedély előírása”

Bevezetés

1. Bár az új technológiák fejlődése általában vitákat szül, az Uber azonban láthatóan különleges eset. Működési módja kritikákat és kérdéseket vet fel, de új reményeket és várakozásokat is kelt. Csak a jogi kérdéseket felidézve, az Uber működési módja kapcsán többek között versenyjogi, fogyasztóvédelmi és munkajogi kérdések merültek fel. Gazdasági és szociális síkon még az „uberizáció” kifejezést is elkezdtek használni. A jelen előzetes döntéshozatali kérelemmel a Bíróság elé tehát nagymértékben átpolitizált és a médiaérdeklődés középpontjában álló problémakör kerül.

2. A jelen ügy tárgya ugyanakkor sokkal korlátozottabb. A tőlünk kért értelmezésnek kizárólag azt kell lehetővé tennie, hogy el lehessen helyezni az Ubert az uniós jog szintjén, annak érdekében, hogy el lehessen dönteni, tevékenysége e jog hatálya alá tartozik-e, és ha igen, milyen mértékben. Elsődlegesen tehát arról van szó, hogy elsősorban a szolgáltatásnyújtás szabadságát illetően vonatkoznak-e az uniós jog követelményei az Uber működési feltételeinek esetleges szabályozására, vagy az az Európai Unió és a tagállamok megosztott hatáskörébe tartozik a helyi közlekedés területén, amelyet mindeddig nem gyakoroltak uniós szinten.

¹ Eredeti nyelv: francia.

Jogi háttér

Az uniós jog

3. A 98/34/EK irányelv² 1. cikkének 2. pontja a következőképpen rendelkezik:

„Ezen irányelv alkalmazásában az következő meghatározásokat kell alkalmazni:

2. »szolgáltatás«: az információs társadalom bármely szolgáltatása, azaz bármely, általában térítés ellenében, távolról, elektronikus úton és a szolgáltatást igénybe vevő egyéni kérelmére nyújtott szolgáltatás.

E meghatározás alkalmazásában:

- »távolról« azt jelenti, hogy a szolgáltatást a felek egyidejű jelenléte nélkül nyújtják,
- »elektronikus úton« azt jelenti, hogy a szolgáltatás kezdőpontjától való elküldése és célállomásán való fogadása adatok feldolgozására (beleértve a digitális tömörítést is) és tárolására szolgáló elektronikus berendezés útján történik, valamint annak elküldése, továbbítása és vétele teljes egészében vezetéken, rádión, optikai vagy egyéb elektromágneses eszköz útján történik,
- »a szolgáltatást igénybe vevő egyéni kérelmére« azt jelenti, hogy az adatok továbbításával nyújtott szolgáltatás egyéni kérelemre történik.

Azoknak a szolgáltatásoknak a tájékoztató jegyzékét, amelyek nem tartoznak e meghatározás alá, az V. melléklet tartalmazza.

[...]

4. A 2000/31/EK irányelv³ 2. cikkének a) és h) pontja a következőképpen rendelkezik:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

a) »információs társadalommal összefüggő szolgáltatások«: a [98/34 irányelv] 1. cikkének (2) bekezdése szerinti szolgáltatások;

[...]

h) »szabályozott terület«: a tagállamok jogrendszerében meghatározott, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatást nyújtókra, illetve az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokra alkalmazandó követelmények, tekintet nélkül arra, hogy általános jellegűek vagy kifejezetten e szolgáltatókra és szolgáltatásokra vonatkoznak.

2 Az 1998. július 20-i 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 1998. L 217., 18. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 21. kötet, 8. o.) módosított, a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról [helyesen: A műszaki szabványok és szabályok, valamint az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok terén alkalmazott információszolgáltatási eljárás megállapításáról] szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1998. L 204., 37. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 20. kötet, 337. o., a továbbiakban: 98/34 irányelv). A műszaki szabályokkal és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályokkal kapcsolatos információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 2015. szeptember 9-i (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2015. L 241., 1. o.) 11. cikke szerint a 98/34 irányelvet 2015. október 7-én hatályon kívül helyezték, *ratione temporis* azonban alkalmazandó maradt az alapeljárás tényállására. Egyébként a 2015/1535 irányelv 1. cikke (1) bekezdésének b) pontja lényegileg azonos szövegezésű.

3 A belső piacon az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások, különösen az elektronikus kereskedelem, egyes jogi vonatkozásairól szóló, 2000. június 8-i 2000/31/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („elektronikus kereskedelemről szóló irányelv”) (HL 2000. L 178., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 25. kötet, 299. o.).

i. A szabályozott terület azokat a követelményeket tartalmazza, amelyeket a szolgáltatónak a következők tekintetében teljesítenie kell:

- információs társadalommal összefüggő szolgáltatási tevékenység megkezdése, mint például a minősítésekkel, engedélyezéssel vagy bejelentéssel kapcsolatos követelmények,
- információs társadalommal összefüggő szolgáltatási tevékenység folytatása, mint például a szolgáltató magatartásával kapcsolatos követelmények, a szolgáltatás minőségével, illetve tartalmával kapcsolatos követelmények, ideértve a reklámozásra és a szerződésekre alkalmazandókat is, vagy a szolgáltató felelősségével kapcsolatos követelmények;

ii. A szabályozott terület nem tartalmaz olyan követelményeket, mint:

[...]

- a nem elektronikus úton nyújtott szolgáltatásokra alkalmazandó követelmények.”

5. A 2000/31 irányelv 3. cikkének (1), (2) és (4) bekezdése a következőket írja elő:

„(1) Minden tagállam biztosítja, hogy a területén letelepedett szolgáltatók által nyújtott, információs társadalommal összefüggő szolgáltatások megfeleljenek azoknak az adott tagállamban alkalmazandó nemzeti rendelkezéseknek, amelyek beletartoznak a szabályozott területbe.

(2) A tagállamok nem korlátozhatják a szabályozott területtel összefüggő okokból az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások másik tagállamból történő nyújtásának szabadságát.

[...]

(4) A tagállamok tehetnek a (2) bekezdéstől történő eltérésre irányuló intézkedéseket egy adott, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás tekintetében, ha a következő feltételek teljesülnek:

a) az intézkedés:

i. szükséges a következő okok egyike miatt:

- közrend, különösen a bűncselekmények megelőzése, nyomozása, felderítése és üldözése, ideértve a kiskorúak védelmét és a faji, nemi, vallási vagy nemzeti alapú bármilyen gyűlöletre uszítás és az egyének emberi méltóságának megsértése elleni harcot,
- közegészség-védelem,
- közbiztonság, ideértve a nemzetbiztonsági és honvédelmi érdekek védelmét,
- a fogyasztók védelme, ideértve a befektetők védelmét is;

ii. egy olyan, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás ellen irányul, amely az i. alponthan említett célokat sérti, vagy e célokat komolyan és súlyosan veszélyezteti;

iii. az említett célokkal arányos;

- b) a szóban forgó intézkedés meghozatala előtt és a bírósági eljárás sérelme nélkül, ideértve az előzetes eljárásokat és a bűnügyi nyomozás keretében végrehajtott intézkedéseket, a tagállam:
- felkérte az (1) bekezdésben említett tagállamot, hogy intézkedjen, és az utóbbi ezt nem tette meg, vagy az intézkedések nem voltak megfelelőek,
 - közölte a Bizottsággal és az (1) bekezdésben említett tagállammal, hogy ilyen intézkedést szándékozik tenni.

[...]”

6. A 2006/123/EK irányelv⁴ 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja szerint:

„Ez az irányelv nem alkalmazandó a következő tevékenységekre:

[...]

- d) a közlekedés területén nyújtott, a Szerződés V. címének hatálya alá tartozó szolgáltatások, beleértve a kikötői szolgáltatásokat;

[...]”.

7. Ezen irányelv 3. cikke (1) bekezdésének első mondata a következőképpen rendelkezik:

„Ha ezen irányelv rendelkezései más közösségi jogi aktus olyan rendelkezésével ütköznek, amelyek egy adott szolgáltatási tevékenység nyújtására való jogosultságnak vagy gyakorlásának meghatározott kérdéseit szabályozzák adott területeken vagy szakmákban, akkor az adott területek és szakmák vonatkozásában a más közösségi jogi aktus rendelkezései érvényesek és alkalmazandók. [...]”

A spanyol jog

8. Bizonyos zavar áll fenn az alkalmazandó nemzeti jogi szabályozásnak a kérdést előterjesztő bíróság, az alapeljárás felei, valamint a spanyol kormány által szolgáltatott ismertetését illetően. Alább ismertetem ennek lényeges jellemzőit, ahogy azok egyrészt az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból, másrészt a jelen eljárás keretében benyújtott írásbeli észrevételekből következnek.

9. Először, a közlekedés nemzeti szintű szabályozását illetően, az 1987. július 30-i Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (a földi közlekedés megszervezéséről szóló, 1987. július 30-i 16/1987. sz. törvény) 99. cikkének (1) bekezdése alapján nyilvános utasszállítási engedély szükséges mind az ilyen jellegű szállításhoz, mind pedig az ilyen szerződések megkötése kapcsán a közvetítési tevékenység ellátásához. Az alapeljárás alperese ugyanakkor rámutat arra, hogy a 2013. július 4-i Ley 9/2013 por la que se modifica la Ley 16/1987 y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (a 16/1987. sz. törvény és a légi biztonságról szóló 2003. július 7-i 21/2003. sz. törvény módosításáról szóló, 2013. július 4-i 9/2013. sz. törvény) megszüntette azon kötelezettséget, amely szerint különleges engedély szükséges a személyszállítás-közvetítési szolgáltatások nyújtásához. Mindazonáltal nem bizonyos, hogy ezt a reformot Spanyolország valamennyi régiójában végrehajtották.

⁴ A belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L 376., 36. o.).

10. Regionális és helyi szinten a nemzeti szabályozást a taxiszolgáltatás kapcsán a Katalónia Autonóm Község, valamint a barcelonai agglomeráció által elfogadott különféle szabályozások egészítik ki, köztük a Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (barcelonai városi közlekedési tanács) által 2004. július 22-én elfogadott Reglamento Metropolitano del Taxi (városi taxirendelet), amely azt írja elő, hogy az alapeljárás alperese által üzemeltetetthez hasonló platformoknak tevékenységük folytatásához rendelkezniük kell a szükséges engedélyekkel és hatósági engedélyekkel.

11. Végül az 1991. január 10-i Ley 3/1991 de Competencia Desleal (a tisztességtelen versenyről szóló, 1991. január 10-i 3/1991. sz. törvény) 4. cikke tisztességtelen versenyként határozza meg a jóhiszeműség szabályaival ellentétes szakmai magatartást, 5. cikke a megtévesztő magatartásokat, 15. cikke pedig a piacon versenylőnyt biztosító versengő tevékenységekre vonatkozó szabályok megsértését.

Az alapügy tényállása, az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

Az Uber alkalmazás

12. Az Uber olyan elektronikus platform⁵ neve, amelyet a San Franciscó-i (Egyesült Államok) székhelyű Uber Technologies Inc. társaság fejlesztett ki. Az Európai Unióban az Uber platformot a holland jog szerint működő Uber BV társaság, az Uber Technologies társaság leányvállalata kezeli.

13. Ez a platform egy Uber alkalmazással ellátott okostelefon segítségével lehetővé teszi városi közlekedési szolgáltatás megrendelését az érintett városokban. Az alkalmazás felismeri a felhasználó tartózkodási helyét és megkeresi a közelben található rendelkezésre álló sofőröket. Amennyiben valamelyik sofőr elfogadja a fuvart, az alkalmazás tájékoztatja erről a felhasználót, megmutatja a sofőr profilját, valamint a felhasználó által megjelölt célhoz vezető út becsült árát. A fuvar végeztével annak árát automatikusan leemeli arról a bankkártyáról, amelyet a felhasználó köteles megadni az alkalmazásra történő regisztráció során. Az alkalmazás tartalmaz továbbá egy értékelési funkciót is: az utasok értékelhetik a sofőröket és a sofőrök is az utasokat. A bizonyos határérték alatti átlagos osztályzatok a platformról való kitiltással járhatnak.

14. Az Uber platform által kínált különböző szolgáltatások a sofőrök minősége és a jármű típusa alapján különböző kategóriákra oszlanak. Az alapeljárás alperese által szolgáltatott információk szerint az alapeljárásban az UberPop nevű szolgáltatás érintett, amelynek keretében nem hivatásos magánszemély sofőrök nyújtják saját járműveikkel a személyszállítási szolgáltatást.

15. A díjszabást a platform üzemeltetője az út hossza és időtartama alapján állapítja meg. A díj változhat az adott pillanatban fennálló kereslet függvényében, így az utazás ára csúcsforgalmi időszakokban az alapidj többszöröse lehet. A fuvar díját az alkalmazás számítja ki és azt a platform üzemeltetője automatikusan levonja, jutalékként megtartva annak egy részét (ez rendszerint 20 és 25% közé esik), a többi pedig a sofőré marad.

⁵ Bár itt a „platform” kifejezést használom a sofőrök utasokkal való kapcsolatteremtését és a személyszállítási szolgáltatások lefoglalását biztosító rendszer megjelölésére, e szóból semmilyen következtetés nem vonható le a platform jellegét illetően. E kifejezés többek között nem jelenti azt, hogy pusztán közvetítőről van szó, mivel az Uber nem az, ahogy azt alább kifejtem.

Az alapeljárás

16. Az Asociación Profesional Elite Taxi (a továbbiakban: Elite Taxi) a barcelonai (Spanyolország) taxisofőröket tömörítő szakmai szervezet. 2014. október 29-én az Elite Taxi kereset terjesztett a Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (barcelonai 3. számú kereskedelmi bíróság, Spanyolország) elé, amelyben többek között a spanyol jog szerint működő Uber Systems Spain SL (a továbbiakban: Uber Spain) társaság elmarasztalását, valamint annak megállapítását kérte, hogy a hatályos szabályozást megsértő és megtévesztő magatartásnak minősülő tevékenységei tisztességtelen versenycselekményeket képeznek, kérte emellett arra való kötelezését, hogy vessen véget azon tisztességtelen magatartásának, hogy segítséget nyújt a csoport többi társaságának – mobilkészülékek és az internet segítségével kérelemre nyújtott lefoglalási szolgáltatások biztosításával, azzal a feltétellel, hogy ez közvetlenül vagy közvetve kapcsolódik az Uber digitális platform használatához Spanyolországban –, továbbá e tevékenységtől való eltiltását a jövőre nézve. A kérdést előterjesztő bíróság megállapításainak megfelelően ugyanis sem az Uber Spain, sem a tulajdonosok, sem a járművezetők nem rendelkeznek a barcelonai városi taxirendelet által előírt engedélyekkel és vezetői engedélyekkel.

17. Az Uber Spain vitatja, hogy bármilyen módon megsértené a szállítási szabályozást. Álláspontja szerint ugyanis a holland jog szerint működő Uber BV társaság üzemelteti az Uber alkalmazást az Unió területén, beleértve Spanyolországot is, így tehát a felperes kifogásait neki kellene címezni. Az Uber Spain kizárólag a reklámozással összefüggő feladatokat látja el az Uber BV részére. Az Uber Spain ezen állításait megismételte a jelen ügyben tett észrevételeiben is.

18. Mivel ténybeli körülményről van szó, a kérdést előterjesztő bíróságnak kell eldöntenie, hogy a fent említett két társaság közül melyiknek kell egy esetleges kötelezés címzettjének lennie. Álláspontom szerint ugyanakkor nem vitatható, hogy az Uber alkalmazást az Unióban az Uber BV társaság üzemelteti.⁶ Elemzésem alapját ez az előfeltevés képezi, amelynek megvannak a maga következményei az uniós jog szintjén. A jelen indítványban az „Uber” kifejezést az elektronikus foglalási platform, valamint üzemeltetője megjelölésére is használom.

19. Az alapeljárás tárgyát illetően szeretném továbbá kiemelni, hogy jelen esetben nincs szó az Uber alkalmazás blokkolásáról vagy más módon történő működésképtelenné tételéről az okostelefonokon. Nem terjesztettek elő ilyen értelmű kötelezésre, vagy bármely más intézkedésre irányuló kérelmet. Az alapeljárásban kizárólag az Uber azon lehetőségéről van szó, hogy ezen alkalmazás segítségével nyújthatja-e az UberPop szolgáltatást Barcelona városában.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések és a Bíróság előtti eljárás

20. Mivel álláspontja szerint az előtte folyamatban levő ügy elbírálása az uniós jog több rendelkezésének értelmezését igényelte, a Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (barcelonai 3. számú kereskedelmi bíróság) felfüggesztette az eljárást és a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé előzetes döntéshozatal céljából:

„1) Amennyiben [a 2006/123 irányelv] 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja kizárja az említett irányelv hatálya alól a közlekedési tevékenységeket: a kérdés az, hogy az alperes által haszonszerzés céljából, a gépjármű tulajdonosa és a városon belüli helyváltoztatást igénylő személy között, az összekapcsolódásukat lehetővé tevő informatikai eszközök – az alperes kifejezéseivel élve: interfész és »okostelefon, illetve műszaki platform« szoftver alkalmazása – kezelésével folytatott közvetítési tevékenységet pusztán közlekedési tevékenységnek vagy elektronikus közvetítési szolgáltatásnak

⁶ Lásd az alapeljárás alperese által szolgáltatott információkon kívül: Noto La Diega, G., „Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations”, *European Journal of Consumer Law*, n° 2015/2, 383–413. o., különösen 407. o.

kell-e tekinteni, illetve az információs társadalom saját szolgáltatásának minősül-e [a 98/34 irányelv] 1. cikkének (2) bekezdése értelmében véve, és az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokra vonatkozó szabályok szerint?

- 2) E tevékenység jogi természetének meghatározása tekintetében részben az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak minősíthető-e, és ebben az esetben, az elektronikus közvetítési szolgáltatásra a szolgáltatásnyújtás szabadságának elve vonatkozik-e, amint azt a közösségi jogszabályok – az EUMSZ 56. cikk, a [2006/123] irányelv, illetve a [2000/31] irányelv – meghatározza?
- 3) Amennyiben megállapításra kerül, hogy az [Uber Spain] által végzett szolgáltatás nem közlekedési szolgáltatás, és ezért a 2006/123 irányelv által meghatározott tényállások közé tartozik, az a kérdés, hogy a Ley de Competencia Desleal 15. cikkének tartalma – amely a versenytevékenységet szabályozó rendelkezések megsértésére vonatkozik – nem ellentétes-e az 2006/123 irányelvvel, konkrétan a letelepedés szabadságára és az engedélyezési rendszerekre vonatkozó 9. cikkel, amennyiben úgy hivatkoznak belső törvényekre vagy jogszabályokra, hogy nem veszik figyelembe azt, hogy az engedélyek, a hatósági engedélyek és vezetői engedélyek megszerzésének rendszere nem lehet korlátozó jellegű vagy aránytalan, azaz semmilyen észszerűtlen módon nem akadályozhatja a letelepedés szabadságának elvét?
- 4) Ha megállapításra kerül, hogy az [Uber Spain] által nyújtott szolgáltatásokra a [2000/31] irányelv alkalmazandó, az a kérdés, hogy egy másik tagállamból származó elektronikus közvetítési szolgáltatás szabad nyújtásának oly módon történő tagállami korlátozása, hogy a szolgáltatást hatósági engedélyhez vagy egyéb engedélyhez kötik, vagy a szolgáltatót bírósági határozat útján, a tisztességtelen versenyre vonatkozó nemzeti jogszabályok alkalmazása alapján az elektronikus közvetítési szolgáltatás abbahagyására kötelezik, olyan érvényes intézkedésnek minősül-e, amely a [2000/31] irányelv 3. cikke (4) bekezdésének megfelelően a (2) bekezdés alóli kivételt képezi?

21. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 2015. augusztus 7-én érkezett a Bírósághoz. Írásbeli észrevételeket az alapeljárás felei, a spanyol, a finn, a francia és a görög kormány, Írország, a holland és a lengyel kormány, valamint az Európai Bizottság és az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (EFTA) Felügyeleti Hatósága terjesztettek elő. A 2016. november 29-i tárgyaláson a görög és az észti kormány kivételével ugyanezen érdekeltek vettek részt.

Elemzés

22. A kérdést előterjesztő bíróság négy kérdést terjeszt elő előzetes döntéshozatalra, amelyek közül az első kettő az Uber tevékenységének a 2000/31 és a 2006/123 irányelv, valamint az EUM-Szerződés alapján történő minősítésére, míg a másik kettő az adott esetben ebből a minősítésből levonandó következtetésekre vonatkozik.

Az Uber tevékenységének minősítéséről

23. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett első két kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra kíván választ kapni, hogy az Uber tevékenysége a 2000/31 és a 2006/123 irányelvnek, valamint az EUM-Szerződés szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezéseinek hatálya alá tartozik-e.

24. E kérdések megválaszolása érdekében először a 2000/31 irányelv által kialakított rendszer és az „információs társadalommal összefüggő szolgáltatások” fogalmának a 98/34 irányelv 1. cikkének 2. pontjában szereplő, a 2000/31 irányelv 2. cikkének a) pontjában is hivatkozott meghatározása szempontjából kell elemezni ezt a tevékenységet.

25. Másodszor azt kell meghatározni, hogy e tevékenység az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése és a 2006/123 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja értelmében vett, közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősül-e. A közlekedés területén ugyanis a szolgáltatásnyújtás szabadsága a közös közlekedéspolitika keretében valósul meg,⁷ és ezáltal e szolgáltatások a fent hivatkozott rendelkezés értelmében ki vannak zárva a 2006/123 irányelv hatálya alól.

Az Uber tevékenysége a 2000/31 irányelv szempontjából

26. Annak értékelése céljából, hogy az Uber tevékenysége a 2000/31 irányelv hatálya alá tartozik-e, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások fogalmának az ezen irányelv 2. cikkének a) pontjában szereplő meghatározására kell támaszkodni. E fogalom meghatározás visszautal a 98/34 irányelv 1. cikkének 2. pontjára.

27. Ezen utóbbi rendelkezés szerint az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás térítés ellenében, távolról, elektronikus úton és a szolgáltatást igénybe vevő egyéni kérelmére nyújtott szolgáltatás. A szolgáltatás térítés ellenében és egyéni kérelemre történő nyújtásának feltételei láthatóan nem vetnek fel problémát. Ezzel szemben más a helyzet a távolról, elektronikus úton történő szolgáltatásnyújtást illetően.

28. Ahogy azt az alapeljárás ténybeli körülményeivel foglalkozó részben röviden kifejtettem, az Uber lényegileg azt teszi lehetővé, hogy egy okostelefonos alkalmazás révén találjanak sofőrt és kapcsolatot teremtsenek közöttük és a potenciális utas között, annak érdekében, hogy kérelemre városi közlekedési szolgáltatást nyújtsanak. Vegyes szolgáltatással állunk tehát szemben, amelynek egy részét elektronikus úton nyújtják, a másik részét pedig fogalmilag nem. Azt kell meghatározni, hogy az ilyen szolgáltatás a 2000/31 irányelv hatálya alá tartozik-e.

– A vegyes szolgáltatások a 2000/31 irányelvben

29. A 2000/31 irányelv az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások szabad nyújtásának hatékonyságát kívánja biztosítani. E szolgáltatásokat az irányelv 2. cikkének a) pontjában a 98/34 irányelv 1. cikkének 2. pontjára hivatkozva határozzák meg. Ezen utóbbi rendelkezés szerint többek között az ilyen szolgáltatás „elküldése, továbbítása és vétele *teljes egészében* vezetéken, rádióon, optikai vagy egyéb elektromágneses eszköz útján történik”⁸.

30. Természetesen bizonyos szolgáltatások tartalmazznak olyan elemeket, amelyek nem továbbíthatók elektronikus úton, mivel nem dematerializálhatók. Jó példa erre a materiális áruk online értékesítése, mivel az a 2000/31 irányelv (18) preambulumbekkezdése szerint szükségképpen az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások körébe tartozik. A 2000/31 irányelv egyebekben pontosítja, hogy a szabályozott terület, vagyis az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásra alkalmazandó jogszabályok összessége, amelyek alapján a tagállamok főszabály szerint nem korlátozhatják a más tagállamokban letelepedett szolgáltatók tevékenységét, nem foglalja magában a nem elektronikus úton nyújtott szolgáltatásokra alkalmazandó követelményeket.⁹ A tagállamok tehát – az uniós jog egyéb rendelkezései által esetlegesen meghatározott korlátok között – szabadon korlátozhatják a szolgáltatásnyújtók szabadságát a nem ilyen úton nyújtott szolgáltatásokra vonatkozó szabályok révén.¹⁰

⁷ Lásd az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésével együttesen értelmezett EUMSZ 90. cikket.

⁸ A 98/34 irányelv 1. cikke 2. pontja második bekezdésének második francia bekezdése. Kiemelés tőlem.

⁹ A 2000/31 irányelv 2. cikkének h) pontja és 3. cikkének (2) bekezdése.

¹⁰ Lásd ebben az értelemben: 2010. december 2-i Ker-Optika ítélet (C-108/09, EU:C:2010:725, 29. és 30. pont).

31. Ugyanakkor annak érdekében, hogy a 2000/31 irányelv el tudja érni az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások liberalizálására irányuló célját, a kizárólag az elektronikus összetevőre korlátozódó liberalizációnak valós hatást kell gyakorolnia e tevékenység gyakorlásának lehetőségére. A jogalkotó ezért összpontosított azon szolgáltatásokra, amelyeket főszabály szerint teljes egészében elektronikus úton nyújtanak, mivel a más módokon nyújtott esetleges szolgáltatások csak az ilyen szolgáltatások kiegészítő elemei. Hasztalan lenne ugyanis egy összetett szolgáltatás másodlagos elemének liberalizációjára szorítkozni, ha e szolgáltatást nem lehetne szabadon nyújtani egy olyan szabályozás miatt, amely nem tartozik a 2000/31 irányelv rendelkezéseinek hatálya alá. Az ilyen látszólagos liberalizáció nem csupán nem érné el célját, hanem még káros következményekkel is járna, mivel jogbizonytalanságot vonna maga után és az uniós jogalkotásba vetett bizalom elvesztését eredményezné.

32. Ezért az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások fogalmának olyan értelmezése, amely e fogalom köré vonna az önálló gazdasági értékkel nem rendelkező online tevékenységeket, nem lenne hatékony a 2000/31 irányelv által elérni kívánt cél szempontjából.

33. A vegyes szolgáltatások, vagyis az elektronikus összetevővel és nem elektronikus összetevővel rendelkező szolgáltatások esetében a szolgáltatást először is abban az esetben lehet teljes egészében elektronikus úton továbbítottak tekinteni, ha a nem elektronikus úton nyújtott szolgáltatás gazdasági független az elektronikus úton nyújtott szolgáltatástól.

34. Ilyen helyzet többek között egy olyan közvetítő szolgáltató esetében áll elő, amely elősegíti az üzleti kapcsolatokat a felhasználó és egy független szolgáltató (vagy eladó) között. Ennek kiváló példái a repülőjegy-vásárló vagy szállodai szobafoglalást biztosító platformok. Ilyen esetben a közvetítési szolgáltatás valódi hozzáadott értékkel bír mind a felhasználó, mind az érintett vállalkozó számára, de gazdaságilag önálló marad, mivel a vállalkozó függetlenül folytatja tevékenységét.

35. Ezzel szemben, ha az elektronikus úton nyújtott szolgáltatás szolgáltatója a nem elektronikus úton nyújtott szolgáltatásnak is a szolgáltatója, vagy ha meghatározó befolyást gyakorol az utóbbi szolgáltatás nyújtásának feltételeire, oly módon, hogy a két szolgáltatás szétválaszthatatlan egységet alkot, akkor álláspontom szerint meg kell határozni a felvázolt szolgáltatás fő elemét, vagyis azt, amely annak gazdasági értelmét adja. Az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak minősítés azt jelenti, hogy ezt a fő elemet kell elektronikus úton nyújtani.

36. Ez a helyzet például az áruk online értékesítése esetén. Az online értékesítés keretében az ügylet lényeges elemei, vagyis az ajánlat megtétele és annak vevő általi elfogadása, a szerződés megkötése, valamint legtöbbször a fizetés elektronikus úton történik, és az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás fogalma alá tartozik. Ezt állapította meg a Bíróság a Ker-Optika ítéletében.¹¹ A megvásárolt áru kiszállítása pusztán egy szerződéses kötelezettség teljesítése, így az e kiszállításra vonatkozó szabályozás főszabály szerint nem érintheti a főszolgáltatás teljesítését.

37. Ugyanakkor nem gondolom, hogy a 2000/31 irányelvet úgy kell értelmezni, hogy minden, kereskedelmi ügyletekhez kapcsolódó, akár kiegészítő, másodlagos vagy előkészítő jellegű, gazdaságilag nem független online tevékenység önmagában az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak minősül.

38. A továbbiakban a fenti megfontolások fényében elemzem az Uber tevékenységét.

– Az Uber tevékenysége

¹¹ 2010. december 2-i ítélet (C-108/09, EU:C:2010:725, 22. és 28. pont).

39. Ezen elemzés eredménye nagymértékben attól függ, hogy az Uber tevékenységét olyan egységes egésznek kell-e tekinteni, amely egyrészt az utasok és a sofőrök elektronikus platform segítségével történő összekapcsolásából, másrészt pedig a szorosabban vett szállítás szolgáltatásából áll, vagy pedig e két szolgáltatási elemet két elkülönült szolgáltatásnyújtásnak kell tekinteni. Elsőként e problémakört elemzem.

40. Valamely tevékenység releváns jogi rendelkezések alapján történő minősítése során fel kell állítani bizonyos ténybeli hipotéziseket. Mivel a kérdést előterjesztő bíróság által ismertetett ténybeli körülmények hiányosak, a szóban forgó szolgáltatást pedig Spanyolországban bírósági kötelezések eredményeként felfüggesztették, elemzésemet az Uber más országokbeli működési módja kapcsán rendelkezésre álló információkra alapítom.¹² E működési módok nagy vonalakban azonosak. Mindenesetre a kérdést előterjesztő bíróságra hárul a végleges ténybeli értékelések elvégzése.

41. Mi az Uber? Közlekedési, vagyis pontosabban taxivállalat? Vagy csak egy olyan elektronikus platform, amely lehetővé teszi a más által nyújtott közlekedési szolgáltatás megtalálását, lefoglalását és kifizetését?

42. Gyakori, hogy az Ubert az úgynevezett „közösségi gazdaság” egyik vállalkozásának (vagy platformjának) tekintik. Álláspontom szerint nem érdemes itt taglalni e kifejezés pontos értelmét.¹³ Ami az Uber szempontjából releváns, az az, hogy bizonyosan nem tekinthető telekocsi platformnak.¹⁴ E platform keretében ugyanis a sofőr az utas által kiválasztott cél felé irányuló közlekedési szolgáltatást kínál az utasoknak, és ebből következően olyan összegű díjazásban részesül, amely jelentősen meghaladja a viselt költségek pusztá megtérítését. Klasszikus közlekedési szolgáltatásról van tehát szó. A hatályos jog alapján történő minősítése szempontjából semmilyen következménnyel nem jár az, hogy e szolgáltatást a „közösségi gazdaság” körébe tartozónak kell-e tekinteni.

43. Írásbeli észrevételeiben az Uber azt állítja, hogy kizárólag a (városi közlekedési) kínálatot és a keresletet kapcsolja össze. Úgy vélem ugyanakkor, hogy ez szerepének alábecsülése. Az Uber ugyanis sokkal többet tesz a kínálat és a kereslet összekapcsolásánál: ő maga teremtette ezt a keresletet. Szabályozza továbbá annak lényeges jellemzőit és szervezi működését.

44. Az Uber lehetővé teszi a városi személyszállítási tevékenységbe kezdeni kívánó személyek számára, hogy csatlakozzanak alkalmazásához, és hogy e tevékenységet az Uber által meghatározott, a sofőröket az alkalmazás felhasználási szerződése révén kötő feltételek szerint végezzék. Számos ilyen feltétel van, és mind a tevékenységben való részvételi jogosultságra, mind annak végzésére vonatkoznak, sőt, még arra is, hogy miként kell viselkedniük a sofőröknek a szolgáltatások teljesítése során.

12 Az Uber működését illetően máris számos jogtudományi munka született. Lásd többek között: Noto La Diega, G., i. m., Rogers, B., *The Social Cost of Uber*, *The University of Chicago Law Review Dialogue*, 82/2015, 85–102. o., Gamet, L., „UberPop (+)”, *Droit social*, 2015, 929. o.; Prassl, J., Risak, M., Uber, „Taskrabbit, and Co.: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdwork”, *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 37. kötet (2016), 619–651. o. Az Uber működési módjára vonatkozó ténybeli körülmények kitérnek továbbá a tagállamok nemzeti bíróságainak határozataiból is, lásd többek között: a London Employment Tribunal (londoni munkaügyi bíróság, Egyesült Királyság) 2016. október 28-i Aslam, Farrar and Others kontra Uber ítélete (2202551/2015. sz. ügy); az Audiencia Provincial de Madrid (madridi tartományi polgári bíróság, Spanyolország) 2017. január 23-i 15/2017. sz. határozata, az Uber és az Asociación Madrileña del Taxi között folyó jogvitában, valamint a Tribunale Ordinario di Milano (milánói rendes bíróság, Olaszország), 2015. július 2-i végzése (35445/2015. és 36491/2015. sz. ügyek).

13 A közösségi gazdaság fogalmát illetően lásd többek között: Hatzopoulos, V., és Roma, S., „Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU Law”, *Common Market Law Review*, n° 54, 2017, 81–128. o., 84. és azt követő oldalak. A Bizottság e fogalomra javasol meghatározást „A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend” című közleményében (COM(2016) 356 final, 3. o.). E meghatározás azonban annyira tág, hogy kétséges, hogy mennyire használható arra, hogy annak alapján el lehessen különíteni egy olyan megfelelően differenciált tevékenységtípust, amely igazolná, hogy e fogalom vonatkozásában sajátos jogi bánásmódot kell alkalmazni.

14 A telekocsi egy, a sofőr, nem pedig az utas által meghatározott közös út megosztását jelenti, amelynél a sofőr legfeljebb az utazási költségek egy részének megfelelő ellenszolgáltatásban részesül. Mivel a sofőrök és a potenciális utasok közötti kapcsolatfelvételt jelentősen megkönnyítik az online alkalmazások, ez egyfajta „autóstop 2.0”. Mindenesetre nem hasznoszerzés céljából végzett tevékenységről van szó.

45. Ily módon ahhoz, hogy valaki sofőrként használni tudja az Uber alkalmazást, mindenképpen rendelkeznie kell egy járművel.¹⁵ Ahhoz, hogy a jármű az Uber nevében közlekedhessen, meg kell felelnie bizonyos feltételeknek, amelyek láthatóan országonként és városonként eltérnek; főszabály szerint azonban négy- vagy ötajtós személygépkocsikról van szó, amelyekre legalábbis életkorhatár vonatkozik. Az autóknak szabályos műszaki állapotban kell lenniük és meg kell felelniük a kötelező biztosításra vonatkozó rendelkezéseknek.¹⁶

46. A sofőröknek természetesen rendelkezniük kell vezetői engedéllyel (meghatározott idő óta) és büntetlen előéletűnek kell lenniük. Bizonyos országokban a közlekedési szabálysértések listáját is be kell nyújtani.

47. Bár az Uber platform keretében nem szabályozzák a munkaidőt, így a sofőrök másodállásban is végezhetik e tevékenységet, az állapítható meg, hogy a legtöbb utat olyan sofőrök teljesítik, akik számára e tevékenység jelenti az egyetlen vagy elsődleges keresőtevékenységet. Az Uber emellett pénzbeli kompenzációt nyújt nekik, ha jelentős számú utat teljesítenek. Az Uber továbbá közli a sofőrökkel azon helyeket és időszakokat, amelyek esetében nagyszámú fuvarra és/vagy előnyös tarifákra számíthatnak. Ily módon az Uber – anélkül, hogy formális kötelezettséget róna a sofőrökre – képes kínálatát a kereslet alakulásához igazítani.

48. Az Uber alkalmazás tartalmaz egy értékelési funkciót: az utasok értékelhetik a sofőröket és fordítva. Ha az átlagos osztályzat egy bizonyos küszöbérték alatt marad, az a platformról való kitiltással járhat. Az Uber tehát ellenőrzést gyakorol a sofőrök szolgáltatásainak minősége felett, még ha ez közvetett is.

49. Végül az Uber határozza meg a nyújtott szolgáltatás árát. Ezt az árat – az alkalmazás által a földrajzi helymeghatározás segítségével rögzítetteknek megfelelően – az út hossza és időtartama alapján számítják ki. Ezt követően egy algoritmus hozzáigazítja az árat a kereslet intenzitásához, megszorozva az alapárat a megfelelő tényezővel, ahogy a kereslet a későbbiekben például egy esemény, vagy pusztán a meteorológiai feltételek olyan változása – például vihar – folytán alakul.

50. Bár az Uber képviselői a tárgyalás során azt állították, hogy a sofőrök főszabály szerint szabadon kérhetnek alacsonyabb összeget az alkalmazás által megjelölnél, ez álláspontom szerint nem valóságosan elképzelhető opció a sofőrök számára. Ugyanis az Uber – bár elméletileg biztosítja a sofőrök számára ezt a lehetőséget – jutalék címén levonja azt az összeget, amely a megtett út alkalmazás által kiszámított árából következik. Az utas által fizetett ár minden esetleges csökkentése a sofőr kárára történik, így tehát kevésbé valószínű, hogy az élni fog e lehetőséggel.¹⁷ Következésképpen véleményem szerint nehezen vitatható, hogy az út árát az Uber határozza meg.

51. Ily módon az Uber ellenőrzést gyakorol egy városi közlekedési szolgáltatás minden releváns eleme felett: az ár felett, de a sofőrre és a járművekre vonatkozó előzetes követelmények révén a minimális biztonsági feltételek felett is, a közlekedési kínálat elérhetőségét illetően a sofőrök arra ösztönzése révén, hogy a jelentős kereslettel jellemezhető időpontokban és helyszíneken végezzenek szolgáltatást, az értékelési rendszer segítségével a sofőrök magatartása, végül pedig a platformról való kitiltás lehetősége felett is. A többi szempont álláspontom szerint másodlagos a városi közlekedési szolgáltatás átlagos felhasználója szempontjából és nincs hatással gazdasági döntéseire. Az Uber tehát ellenőrzése alatt tartja a platformja keretében kínált közlekedési szolgáltatások gazdaságilag releváns tényezőit.

¹⁵ Az Uber tagadja, hogy járműveket bocsát a sofőrök rendelkezésére, de Ubermarketplace szolgáltatása révén közvetítő szerepet játszik a sofőrök és a járműveket bérbe és lízingbe adó vállalkozások között.

¹⁶ Mindazonáltal nem világos, hogy itt az utasok ellenérték fejében történő szállítására szánt járművekre vonatkozó követelményekről van-e szó, vagy pedig pusztán a magáncélú használatra szánt járművekre vonatkozó formai követelményekről.

¹⁷ Lásd a London Employment Tribunal (londoni munkaügyi bíróság) 12. lábjegyzetben hivatkozott ítéletének 18. pontját.

52. Bár ez az ellenőrzés nem a klasszikus alárendeltség módja szerint zajlik, mégsem szabad, hogy megtévesszen bennünket a látszat. Az Uber által gyakorolthoz hasonló, pénzügyi ösztönzőkön és az utasok által végzett decentralizált értékelésen alapuló közvetett ellenőrzés, a maga méretgazdaságosságai hatásával¹⁸ legalább olyan, ha nem fokozottabb hatékonyságot tesz lehetővé, mint a munkáltató által munkavállalói részére adott formális utasításokon, és ezek végrehajtásának közvetlen ellenőrzésén alapuló irányítás.

53. Mindezek alapján azt kell megállapítanom, hogy az Uber tevékenysége egyetlen, az okostelefonos alkalmazás segítségével megtalált és megrendelt járművel zajló közlekedési szolgáltatásból áll, valamint, hogy e szolgáltatást gazdasági szempontból¹⁹ az Uber szolgáltatja, vagy az Uber nevében szolgáltatják. E szolgáltatást így kínálják a felhasználók számára, és azt ők is így érzékelik. E felhasználók – amikor úgy döntenek, hogy az Uber szolgáltatásait veszik igénybe – bizonyos funkciókkal és bizonyos minőséggel rendelkező közlekedési szolgáltatást keresnek. E funkciókat és e személyszállítási minőséget az Uber biztosítja.

54. Ez a megállapítás ugyanakkor nem jelenti azt, hogy az Uber sofőrjeit szükségképpen annak munkavállalóinak kell tekinteni. E társaság kiválóan képes oly módon nyújtani szolgáltatásait, hogy független vállalkozókat vesz igénybe, akik a nevében alvállalkozói minőségben járnak el. Teljesen közömbös a minket a jelen ügyben érdeklő jogkérdések szempontjából a sofőrök Uberrel szembeni helyzetére vonatkozó vita, amely bizonyos tagállamokban már bírósági döntéseket is eredményezett.²⁰

55. Ugyanez vonatkozik a járművek tulajdonjogára is. Az, hogy az Uber ezeknek nem tulajdonosa, álláspontom szerint nem releváns, mivel a vállalkozó kiválóan biztosíthatja a közlekedési szolgáltatásokat harmadik személyek tulajdonában álló járművekkel, különösen ha e szolgáltatások érdekében e harmadik személyeket veszi igénybe, az e két felet összekötő jogviszony jellegétől függetlenül.

56. Ezzel szemben az a megállapítás, amelyet fenn tettem, álláspontom szerint kizárja, hogy az Ubert a sofőrök és az utasok közötti egyszerű közvetítőnek tekintsük. Az Uber platform keretében dolgozó sofőrök nem olyan saját tevékenységet fejtenek ki, amely a platformtól függetlenül létezik. Ellenkezőleg, e tevékenység kizárólag a platformnak köszönhetően létezhet,²¹ anélkül nem lenne semmi értelme.

57. Ezért álláspontom szerint tévedés az Ubert az olyan típusú közvetítő platformokhoz hasonlítani, amelyek hotelszoba lefoglalását vagy repülőjegyek megvásárlását teszik lehetővé.

58. Természetesen léteznek hasonlóságok, például a lefoglalási vagy a közvetlenül a platformon történő vásárlást lehetővé tevő mechanizmusok, vagy akár az értékelési rendszerek miatt. Ezek a platform által a felhasználói részére kínált szolgáltatások.

18 A sofőrök nagy száma anélkül teszi lehetővé a várt eredmény elérését, hogy közvetlen és egyedi ellenőrzést kellene végezni mindegyikük esetében. Ezzel szemben az utasok magas száma a sofőrök magatartásának hatékony és viszonylag objektív ellenőrzését teszi lehetővé, mentesítve a platformot e feladat alól.

19 Nem térek itt ki az Ubert és sofőrjeit összekötő jogviszony minősítésére, mivel ez az aspektus a nemzeti jogra tartozik.

20 Lásd többek között a London Employment Tribunal (londoni munkaügyi bíróság) 12. lábjegyzetben hivatkozott ítéletét.

21 Vagy más hasonló platformnak, mivel az Uber mögött meghúzódó modellt annak kialakítása óta lemásolták, anélkül hogy ez ugyanilyen ismertséget eredményezett volna.

59. Ugyanakkor az Uber sofőrjeinek helyzetével ellentétben mind a szállodák, mind a légitársaságok olyan vállalkozások, amelyek működése teljesen független minden közvetítő platformtól, és amelyek számára az ilyen platformok csak egy eszközt jelentenek a többi között szolgáltatásaik forgalmazására. Emellett ők maguk, nem pedig a foglalási platformok határozzák meg szolgáltatásaik nyújtásának feltételeit, kezdve az árakkal.²² E vállalkozások továbbá a tevékenységi ágazatukra vonatkozó szabályozások szerint működnek, ily módon a foglalási platformok nem végeznek a tevékenységre való jogosultságra vonatkozó előzetes ellenőrzést, ahogy azt az Uber teszi sofőrjeit illetően.

60. Végül a felhasználóknak egy ilyen foglalási platformon valódi választási lehetőségük van több szolgáltató között, amelyeknek ajánlatai szempontjukból több olyan jelentős tényezőt illetően eltérnek, mint a repülési vagy szállással kapcsolatos feltételek, a repülőgépek menetrendje, a szálloda elhelyezkedése stb. Az Ubernél ezzel szemben e tényezőket a platform egységesített módon meghatározza, oly módon, hogy általános szabályként az utas elfogadja a leggyorsabban elérhető sofőr szolgáltatását.

61. Az Uber tehát nem egyszerű közvetítő az alkalmilag közlekedési szolgáltatás nyújtására kész sofőrök és az ilyen szolgáltatást kereső utasok között. Éppen ellenkezőleg: az Uber a városi közlekedési szolgáltatások valódi szervezője és üzemeltetője azokban a városokban, ahol jelen van. Bár az igaz, hogy – amint azt az Uber a jelen ügyben előterjesztett észrevételeiben állítja – koncepciója innovatív, ez az innováció a városi közlekedés területére esik.

62. Arra is rá kell mutatni, hogy amennyiben az Ubert olyan platformnak tekintjük, amely független szolgáltatókat egyesít, az versenyjogi kérdéseket vethet fel.²³ E kérdést részletesebben nem fejtem ki, mivel az kívül esik a jelen ügy keretein.

63. Az Uber működési rendszerében a potenciális utas sofőrrel való összekapcsolásának tehát nincs saját gazdasági értéke, mivel – ahogy azt fentebb kifejtettem – az Uber szolgáltatásai keretében tevékenykedő sofőrök nem fejtenek ki független gazdasági tevékenységet, legalábbis amikor az Uber szolgáltatásai keretében vezetnek. E szolgáltatás keretében ugyanis egyrészt az Uber sofőrjei nem találhatnak más módon utasokat, csak az Uber alkalmazás révén, másrészt pedig ez az alkalmazás kizárólag az e platform keretében tevékenykedő sofőrök megtalálását teszi lehetővé. E két elem tehát elválaszthatatlan egymástól és együtt alkotnak egységes szolgáltatást. Azt sem gondolom, hogy a szorosan vett közlekedési szolgáltatás másodlagosnak tekinthető.

64. Az igaz, hogy az Uber platform innovatív jellege nagyrészt az olyan új technológiák városi közlekedés megszervezése céljából való felhasználásán alapul, mint a földrajzi helymeghatározás és az okostelefon. Ez az innováció azonban nem korlátozódik erre: kihat magának a személyszállítási szolgáltatásnak a megszervezésére is, ami nélkül az Uber pusztán taxifoglalási szolgáltatás lenne. Ily módon, e szolgáltatás keretében vitathatatlanul a közlekedési szolgáltatás az elsődleges szolgáltatás, amely annak gazdasági értelmét adja. A felhasználók kizárólag egy célból keresnek sofőröket, azért, hogy egyik pontból a másikba szállítsák őket. Az összekapcsolás szakasza tehát csak előkészítő jellegű, annak érdekében, hogy jobb feltételek mellett tegyék lehetővé a főszolgáltatás teljesítését.

²² Az, hogy egyes platformok díjparitási megállapodásokat kötnek a szállodákkal, amelyek révén a hotelek vállalják, hogy nem ajánlanak máshol kedvezőbb árat, mint amelyet az érintett platformon kínálnak, mit sem változtat ezen. Ilyenkor ugyanis nem a szolgáltatások árának a platform által történő meghatározásáról van szó, hanem a különböző üzleti partnerek díjszempontból való kezelésére vonatkozó kötelezettségvállalásról. Egyébként e díjparitási kikötéseket a versenyhatóságok több tagállamban kifogásolták, és ez vezetett a Bizottság égisze alatt az online foglalási platformokkal foglalkozó európai munkacsoport létrehozásához.

²³ Például önmagában nem jogellenes az, hogy a versenytársak ugyanazt az algoritmust használják az ár kiszámítására, de aggodalmakat vethet fel a *hub-and-spoke conspiracy* (*hub-and-spoke kartell*) vonatkozásában, amennyiben nő a platform ereje. Lásd az Uber modelljének esetleges versenyjogi problémáit illetően: Hatzopoulos, V., Roma, S., i. m., 110. és 120. o., valamint Ezrachi, A., Stucke, M. E., „Artificial Intelligence & Collusion: When Computers Inhibit Competition”, *CCLP Working Paper 40*, Oxford 2015, 14. o. Lásd még: 2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítélet (C-194/14 P, EU:C:2015:717); 2016. január 21-i Eturas és társai ítélet (C-74/14, EU:C:2016:42, 27. és 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat); továbbá az ezen ügyre vonatkozó indítványom (C-74/14, EU:C:2015:493).

65. Az utas és a sofőr összekapcsolására irányuló szolgáltatás tehát se nem önálló, se nem elsődleges jellegű a közlekedési szolgáltatáshoz képest. Ebből következően nem minősíthető „információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak”. E minősítés nem tenné lehetővé a 2001/31 irányelv mögött meghúzódó liberalizációs célkitűzések elérését, mivel még ha liberalizálnák is az összekapcsolási szolgáltatást, a tagállamok szabadon tehetnék lehetetlenné annak elvégzését, a szállítási tevékenység szabályozása révén. E liberalizáció egyetlen eredménye tehát az lenne, hogy a szolgáltató székhelye szerinti tagállam előnyre tehetne szert e székhely révén (a befektetéseknek, a munkahelyteremtésnek és az adóbevételeknek köszönhetően), a nem a 2000/31 irányelv hatálya alá tartozó szolgáltatásokra vonatkozó szabályozás alapján akadályozva meg területén a szolgáltatás nyújtását.²⁴ Az ilyen helyzet ellentétes lenne az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások szabad nyújtásának ezen irányelv által kialakított teljes logikájával, amelynek alapja a szolgáltató jogszerű működése jogszerűségének a székhelye szerinti tagállam általi felügyelete, és e felügyelet többi tagállam általi elismerése.²⁵

66. Az ilyen helyzet, amelyben a platform működését formálisan nem tiltják meg, de amelyben a nem hivatásos sofőrökön alapuló UberPop szolgáltatás modellje miatt a közlekedési szolgáltatás nem nyújtható a jogszabályok betartása mellett, egy másik torz hatással is jár. Bebizonyosodott ugyanis, hogy az Uber olyan, sajtóvisszhangot kiváltó eszközöket alkalmaz, mint az alkalmazás ideiglenes kikapcsolása a hálózathoz egyes területeken, annak érdekében, hogy megakadályozza sofőrjei hatóságok általi ellenőrzését. Emellett jogi és pénzügyi segítséget nyújt az amiatt szankcióval sújtott sofőröknek, hogy a szükséges engedély nélkül nyújtottak közlekedési szolgáltatást. Maguk a sofőrök különböző eszközöket használnak abból a célból, hogy kikerüljék az ellenőrzéseket.²⁶ Ily módon e hiányos, sőt egyszerűen látszólagos liberalizáció, amelyben egy komplex tevékenység egyik eleme liberalizált, míg egy másik továbbra is szabályozott, sűrű zónát eredményez és jogszabálysértésre ösztönöz.

Az Uber tevékenysége a 2006/123 irányelv szempontjából

67. Nem lenne meglepő, ha a 2006/123 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja értelmében vett közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak lehetne tekinteni az Uber előző pontokban oly módon meghatározott tevékenységét, hogy az olyan egységes szolgáltatás, amely ugyanúgy kiterjed a rendelkezésre álló sofőr megkeresésére és a fuvar lefoglalására, mint a szorosan vett közlekedési szolgáltatásra.

68. Bár e rendelkezés pusztán szövege, amely kizárja a 2006/123 irányelv hatálya alól „a közlekedés területén nyújtott [...] szolgáltatásokat”, nem tűnik elégségesnek egy ilyen megállapítás megtételéhez, ezen irányelv (21) preambulumbekkezdése nem hagy semmi kétséget, amikor kimondja, hogy e szolgáltatások magukban foglalják „a városi közlekedést [és] a taxikat”. Nem szükséges tehát beszélni az arra a kérdésre vonatkozó vitába, hogy az Uber szolgáltatásai egyfajta taxiszolgáltatásnak minősülnek-e: az irányelv szövege valamennyi városi közlekedési módra utal, az Uber pedig kétségtelenül ezek egyike.

69. Az Uber tevékenységét továbbá a szolgáltatásnyújtás szabadsága alóli, az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésében előírt kivétel körébe tartozónak kell minősíteni, és arra az EUMSZ 90. és azt követő cikkeken szereplő szabályozásnak kell vonatkoznia. Az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdésének b) pontja kifejezetten említi „azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos

²⁴ Jelzem, hogy a rendelkezésre álló információk szerint az UberPop szolgáltatást Hollandiában, az Uber BV társaság székhelye szerinti tagállamban a College van Beroep voor het bedrijfsleven (gazdasági ügyekben eljáró közigazgatási fellebbviteli bíróság, Hollandia) 2014. december 8-i ítéletével (AWB 14/726, ECLI:NL:CBB:2014:450) betiltotta. Lásd: Hatzopoulos, V., és Roma, S., i. m., 91. o.

²⁵ Lásd a 2000/31 irányelv 3. cikkének (1) és (2) bekezdését.

²⁶ Többek között a Greyball szoftvert, amely lehetővé teszi a hatósági ellenőrzések elkerülését. Lásd: „Uber Uses Tech to Deceive Authorities Worldwide”, *The New York Times*, 2017. március 4.

fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet”, mint olyan területet, amelyet a közös közlekedéspolitika keretében kell szabályozni. Márpedig ha álláspontomnak megfelelően elfogadjuk, hogy az Uber városi közlekedési szolgáltatásokat nyújt, akkor azt, ha nem is szigorúan vett személyszállítónak, de legalábbis közlekedési szolgáltatásszervezőnek kell tekinteni.

70. Ily módon, anélkül, hogy elemezni kellene a kérdést előterjesztő bíróság által az előzetes döntéshozatalra előterjesztő határozatban hivatkozott Grupo Itevelesa és társai ítéletet,²⁷ meg kell állapítani, hogy az Uber tevékenysége a 2006/123 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja értelmében vett, közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak tekintendő. Ennélfogva nem tartozik ezen irányelv hatálya alá. E tevékenység egyébként a szolgáltatásnyújtás szabadsága alóli, az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésében előírt kivétel körébe tartozik és azt az EUMSZ 90. és azt követő cikkek szabályozzák.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első és második kérdésről

71. A fenti megfontolásokat összefoglalva, úgy vélem, hogy a vegyes – egy elektronikus úton és egy nem elektronikus úton nyújtott összetevővel rendelkező – szolgáltatások esetében ahhoz, hogy azokat az „információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak” lehessen minősíteni, az első elemnek vagy gazdaságilag függetlennek kell lennie, vagy elsődlegesnek a másodikhoz képest. Az Uber tevékenységét olyan egységként kell elemezni, amely magában foglalja mind az utasok sofőrökkel való összekapcsolására irányuló szolgáltatást az okostelefonos szolgáltatás segítségével, mind pedig magát a közlekedési szolgáltatást, amely gazdasági szempontból a fő elemet jelenti. E tevékenység tehát nem választható ketté annak érdekében, hogy a szolgáltatás egyik felét az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások körébe lehessen sorolni. Az ilyen szolgáltatásnak ebből következően „a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak” kell minősülnie.

72. Azt javaslom tehát, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első és második kérdésre a Bíróság a következő választ adja:

- A 2000/31 irányelv – 98/34 irányelv 1. cikkének 2. pontjával együttesen értelmezett – 2. cikkének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy nem minősül az említett rendelkezések értelmében vett, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak az a szolgáltatás, amelynek keretében egy mobiltelefonos szoftver segítségével összekapcsolják a potenciális utasokat a kérelemre városi személyszállítási szolgáltatásokat kínáló sofőrökkel, egy olyan helyzetben, amelyben az említett szolgáltatás nyújtója ellenőrzést gyakorol az ebben az összefüggésben nyújtott közlekedési szolgáltatás lényeges feltételei, többek között az említett szolgáltatások árai felett.
- Az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdését és a 2006/123 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy az előző pontban leírt szolgáltatás az e rendelkezések értelmében vett, a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősül.

73. Természetesen a kérdést előterjesztő bíróságnak kell értékelnie, saját ténymegállapításai alapján, hogy az alapeljárásban szereplő tevékenység megfelel-e a fent ismertetett ellenőrzési feltételnek. Jelzem ugyanakkor, hogy különböző tagállamokban több bíróság már ilyen értelmű döntést hozott.²⁸ Ez inspirációt jelenthet a kérdést előterjesztő bíróság számára, a hálózatban működő igazságszolgáltatás szellemiségének megfelelően.

²⁷ 2015. október 15-i ítélet (C-168/14, EU:C:2015:685).

²⁸ Lásd többek között a jelen indítvány 12. lábjegyzetében hivatkozott nemzeti határozatokat.

Záró megjegyzések

74. Figyelemmel arra a válaszra, amelyet az első és a második kérdésre javaslok, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik és negyedik kérdés tárgyalanná válik. Záró megjegyzéseimben ugyanakkor önálló, az utasok sofőrökkel való összekapcsolására korlátozódó szolgáltatásként szeretném elemezni az Uber által nyújtott szolgáltatásokat, amelyek tehát nem terjednek ki a szorosan vett közlekedési szolgáltatásra. Egy ilyen szolgáltatásnak kétségtelenül az „információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak” kell minősülnie. Álláspontom szerint ugyanakkor nem kell kitérni arra a kérdésre, hogy ez a szolgáltatás a közlekedés területére tartozik-e.

Az összekapcsolási szolgáltatás mint az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás

75. Emlékeztetőül: a 98/34 irányelv 1. cikkének 2. pontja szerint az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás térítés ellenében, távolról, elektronikus úton és a szolgáltatást igénybe vevő egyéni kérelmére nyújtott szolgáltatás. Kétségtelenül megfelel e feltételeknek az a szolgáltatás, amely okostelefonos alkalmazás révén összekapcsolja a potenciális utasokat a sofőrökkel.

76. Ami a szolgáltatás térítés ellenében történő nyújtását illeti, az Uber rendszerben az út utas által fizetett árának egy része a platform üzemeltetőjét illeti. Az összekapcsolási szolgáltatásért tehát az utas a közlekedési szolgáltatás teljesítését követően fizet.

77. E szolgáltatást, ha azt a közlekedési szolgáltatástól elkülönülve elemezzük, szintén távolról nyújtják, mivel a két fél, vagyis az Uber és a szolgáltatás címzettje nincsenek egyidejűleg jelen. Az összekapcsolási szolgáltatás az internetes hálózat segítségével működő okostelefonos alkalmazás révén teljesül, ami kétségtelenül az elektronikus úton történő szolgáltatásnyújtás körébe tartozik. Ez egyébként az Uber platformon az út lefoglalásának egyetlen módja. Végül a szolgáltatást nem folyamatos jelleggel nyújtják, hanem a címzett kérelmére.

78. Az Uber jelen indítvány 74. pontjában meghatározott szolgáltatása tehát a 2000/31 irányelv rendelkezéseinek hatálya alá tartozik.

79. Mivel az Uber alkalmazást az Unió területén a hollandiai székhelyű Uber BV társaság irányítja és szolgáltatja mind a sofőrök, mind az utasok részére, így más tagállamokban – többek között Spanyolországban – erre a szolgáltatásnyújtás szabadsága keretében kerül sor, amelyet többek között a 2000/31 irányelv 3. cikkének (2) és (4) bekezdése szabályoz.

80. E rendelkezések értelmében a tagállamok főszabály szerint nem korlátozhatják a más tagállamokból származó szolgáltatásnyújtás szabadságát – a szabályozott területre tartozó okokból – követelmények bevezetése révén, függetlenül attól, hogy ezek kifejezetten az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokat érintik, vagy általános jellegűek. A szabályozott terület a 2000/31 irányelv 2. cikke h) pontja i. alpontjának első francia bekezdése szerint többek között tartalmazza a „tevékenység [megkezdésével], mint például [az] engedélyezéssel [...] kapcsolatos” követelményeket. Ezzel szemben ugyanezen cikk h) pontja ii. alpontjának harmadik francia bekezdése szerint a szabályozott terület nem tartalmazza „a nem elektronikus úton nyújtott szolgáltatásokra alkalmazandó [követelményeket]”.

81. Ebből következik, hogy a szabályozott területre tartozik az arra vonatkozó követelmény, hogy engedéllyel kell rendelkezni a kérelemre történő városi közlekedési szolgáltatási szerződések megkötésénél biztosított közvetítési szolgáltatások nyújtásához, amennyiben még mindig hatályban van,²⁹ és amennyiben az vonatkozik az Uber platform által nyújtott összekapcsolási szolgáltatásra, ebből következően pedig alkalmazni kell rá a 2000/31 irányelv 3. cikkének (2) bekezdésében rögzített

²⁹ Lásd e tárgyban a jelen indítvány 9. pontjában tett megjegyzéseimet.

tilalmat. Ezzel szemben a mind a közlekedési tevékenységre való jogosultságot, mind e tevékenység gyakorlását illetően a sofőröket terhelő minden követelmény kívül esik a szabályozott területen, és ebből következően e tilalom hatályán, mivel a közlekedési szolgáltatást jellegénél fogva nem elektronikus úton nyújtják.

82. A tagállamok a 2000/31 irányelv 3. cikkének (4) bekezdése alapján az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások szabad nyújtásától eltérő intézkedéseket tehetnek, ha ezek az intézkedések közrendi, közegészség-védelmi, közbiztonsági vagy fogyasztóvédelmi okokból szükségesek.

83. Noha az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdés éppen a szóban forgó nemzeti intézkedések igazolását érinti, a kérdést előterjesztő bíróság kérelmében nem ismerteti azokat az indokokat, amelyek igazolhatnák, hogy a közlekedés területén a közvetítési tevékenységnek engedélykötelesnek kell lennie. A spanyol kormány észrevételeiben olyan indokokra hivatkozik, mint a forgalomirányítás és a közutak biztonsága. Úgy tűnik ugyanakkor, hogy inkább olyan indokokról van szó, amelyek a közlekedési szolgáltatásokat nyújtó sofőrök részére előírt követelményeket igazolhatják.

84. Ami közvetlenül a közvetítési szolgáltatásokat illeti, az egyetlen, a spanyol kormány által előterjesztett indok, amely alkalmazható lehetne az Uberre, az árak meghatározásának átláthatóságára vonatkozó ok, amely a fogyasztóvédelem területére tartozik. Emlékeztetek arra, hogy az Uber rendszerében nem a sofőr, hanem a platform határozza meg az út árát. Mindazonáltal számomra úgy tűnik, hogy ezt az átláthatóságot a közvetítési szolgáltatás engedélykötelességénél kevésbé korlátozó eszközökkel, így például az utas tájékoztatására irányuló kötelezettséggel is el lehetne érni. E követelmény tehát nem felel meg az arányosság feltételének, amelyet a 2000/31 irányelv 3. cikke (4) bekezdése a) pontjának iii. alpontja kifejezetten előír.

85. Az alapügy összetettségének alapja ugyanakkor az, hogy ennek az eljárásnak az a célja, hogy szankciót szabjanak ki az Uberrel szemben a felperes tagjaival szemben tanúsított állítólagos tisztességtelen versenykezelések miatt.³⁰ E cselekmények nem pusztán abból következnek, hogy az Uber a szükséges engedély nélkül végzett közvetítési tevékenységet a közlekedési szerződések megkötése során, hanem abból is, hogy az Uber platform keretében közlekedési szolgáltatásokat teljesítő sofőrök nem felelnek meg a spanyol jogszabályok által az ilyen típusú szolgáltatások tekintetében előírt feltételeknek. Márpedig e feltételekre nem terjed ki sem a 2000/31 irányelv, sem a 2006/123 irányelv hatálya, mivel azok kétségtávan a közlekedés területére tartoznak.

86. Ellentétes-e tehát a 2000/31 irányelv rendelkezéseivel, hogy az Uberrel szemben szankciót alkalmazzanak a platform keretében közlekedési szolgáltatásokat nyújtó sofőrök tevékenységéből következő tisztességtelen verseny miatt? Ahogy fent kifejtettem,³¹ az Uber álláspontom szerint nem pusztán közvetítő az utasok és a sofőrök között. Megszervezi és irányítja a kérelemre nyújtott városi közlekedési szolgáltatás teljes rendszerét. Ebből következően nemcsak az utasok és a sofőrök összekapcsolásáért felel, hanem a sofőrök tevékenységéért is. Ez még akkor is így lenne, ha az összekapcsolási szolgáltatást függetlennek kellene tekinteni a szorosan vett közlekedési szolgáltatástól, mivel e két szolgáltatást végső soron az Uber nyújtja, illetve azt az ő nevében nyújtják.

87. Álláspontom szerint ki kell zárni azt az értelmezést, amely szerint a 2000/31 irányelv hatékonyságának biztosítása érdekében az Uber tevékenységének egészére vonatkoznia kell az ezen irányelv által előírt liberalizációnak. Ez az értelmezés ugyanis ellentétes a 2000/31 irányelv kifejezett rendelkezéseivel, amelyek szerint kizárólag az elektronikus úton nyújtott szolgáltatásokat érintő

³⁰ Emlékeztetek arra, hogy az alapeljárás nem az Uber alkalmazás – mint olyan – működését érinti, hanem az UberPop szolgáltatás nyújtását Barcelona városában.

³¹ Lásd többek között a jelen indítvány 43–53. pontját.

követelményekre vonatkozik az ezen irányelv 3. cikkének (2) bekezdésében szereplő tilalom.³² Ezen értelmezés szerint elméletileg minden gazdasági tevékenység a 2000/31 irányelv hatálya alá tartozhatna, mivel napjainkban bármelyik vállalkozó képes elektronikus úton szolgáltatásokat – így például a termékekről vagy szolgáltatásokról szóló információkat, foglalást, időpontot vagy kifizetést – kínálni.

88. A 2000/31 irányelvvel tehát nem ellentétes, hogy a nemzeti jog a szorosan vett közlekedési tevékenységgel kapcsolatos követelményeket állapítson meg, ahogy az sem, hogy az Uberrel szemben szankciókat szabjanak ki e követelmények tiszteletben tartásának elmulasztása miatt, akár a szolgáltatás megszüntetésére való kötelezés révén is. Márpedig az Uber tevékenységét – legalábbis az alapeljárásban szereplő UberPop szolgáltatást illetően – oly módon szervezték meg, hogy az Uber jelenlegi állapotában nem tud megfelelni e követelményeknek. Nem hivatásos sofőrökre támaszkodik ugyanis, akik városi közlekedési engedély hiányában fogalmilag nem felelnek meg az említett követelményeknek. Az, ha az összekapcsolási tevékenységet információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak tekintjük, semmit sem változtat e megállapításon, mivel a sofőrök szolgáltatásai nem tartoznak a 2000/31 irányelv hatálya alá. Ez mutatja azon különbségtétel mesterséges jellegét, amelyet az elektronikus úton nyújtott szolgáltatás és a nem elektronikus úton nyújtott szolgáltatás között tesznek, amennyiben e két szolgáltatás ilyen szorosan kapcsolódik egymáshoz, és azokat ugyanazon szolgáltató nyújtja.

89. Ugyanakkor nem gondolom, hogy a szigorúan vett közlekedési szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabályozás hatékonysága biztosításának szükségessége igazolhatja az engedélykötelezettség preventív jellegű bevezetését általában a közvetítési szolgáltatások vonatkozásában. Ezen a területen a bármilyen jogellenes tevékenység elleni küzdelem csak szankció jellegű lehet.

90. E rész zárásaként úgy vélem, hogy amennyiben a potenciális utasok és a sofőrök összekapcsolására irányuló szolgáltatást függetlennek kell tekinteni a szorosan vett közlekedési szolgáltatástól, és így annak az információs szolgáltatással összefüggő szolgáltatásnak kell minősülnie, akkor a 2000/31 irányelv 3. cikkének (2) bekezdésével ellentétes az ilyen szolgáltatás nyújtása tekintetében engedély előírása, kivéve ha ezt a követelményt az irányelv 3. cikkének (4) bekezdésében felsorolt valamelyik ok igazolja, és ha az arányos az elérni kívánt célkitűzéssel, ami álláspontom szerint kevésbé valószínű. Ennek azonban nem lenne valós joghatása, mivel ennek az összekapcsolási szolgáltatásnak semmilyen gazdasági értelme nincs a közlekedési szolgáltatások nélkül, amelyeket viszont a nemzeti jogalkotó számos követelménytől tehet függővé.

A 2006/123 irányelv alkalmazhatóságáról

91. A 2006/123 irányelv alkalmazhatóságát illetően álláspontom szerint nem kell azt a kérdést elemezni, hogy egy olyan szolgáltatás, amely okostelefonos alkalmazás révén összekapcsolja a potenciális utasokat a kérelemre városi közlekedési szolgáltatást nyújtó sofőrökkel, az ezen irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja értelmében vett, a közlekedés területén nyújtott szolgáltatások körébe tartozik-e.

92. A 2006/123 irányelv 3. cikkének (1) bekezdése ugyanis elsőbbséget biztosít az egyes ágazatokban a szolgáltatási tevékenység nyújtására való jogosultságnak vagy gyakorlásának kérdéseit szabályozó más uniós jogi aktusok rendelkezéseinek az említett rendelkezés ezen irányelvvel való ütközése esetén. Még ha a 2000/31 irányelv nem is szerepel az e rendelkezésben felsorolt jogi aktusok között, az „[i]de tartoznak a következők” megfogalmazás álláspontom szerint egyértelműen arra utal, hogy nem

³² Lásd a 2000/31 irányelv 2. cikke h) pontja ii. alpontjának harmadik preambulumbekkezdésével együtt értelmezett 3. cikkének (2) bekezdését. E rendelkezést megerősíti ugyanezen irányelv (18) preambulumbekkezdése.

kimerítő felsorolásról van szó, amely olyan jogi aktusokra korlátozódik, amelyek e körbe tartozása nem magától értetődő. Márpedig a 2000/31 irányelv olyan mértékben *lex specialis* jellegű a 2006/123 irányelvhez képest, hogy még a 2006/123 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének hiányában is elsőbbséget kellene élveznie a *lex posterior generali non derogat legi priori speciali* jogelvnek megfelelően.

93. Ennélfogva, ha az összekapcsolási tevékenységnek a 2000/31 irányelv hatálya alá tartozónak kellene minősülnie, akkor nem tartozna a 2006/123 irányelv hatálya alá.

Véggövetkeztetések

94. A fenti megfontolások összessége alapján azt javaslom a Bíróságnak, hogy Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (3. számú barcelonai kereskedelmi bíróság, Spanyolország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseket a következőképpen válaszolja meg:

- 1) A belső piacon az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások, különösen az elektronikus kereskedelem, egyes jogi vonatkozásairól szóló, 2000. június 8-i 2000/31/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek („elektronikus kereskedelemről szóló irányelv”) az 1998. július 20-i 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról [helyesen: A műszaki szabványok és szabályok, valamint az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok terén alkalmazott információszolgáltatási eljárás megállapításáról] szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 1. cikkének 2. pontjával együttesen értelmezett 2. cikkének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy nem minősül az említett rendelkezések értelmében vett, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak az a szolgáltatás, amelynek keretében egy mobiltelefonos szoftver segítségével összekapcsolják a potenciális utasokat a kérelemre városi személyszállítási szolgáltatásokat kínáló sofőrökkel, egy olyan helyzetben, amelyben az említett szolgáltatás nyújtója ellenőrzést gyakorol az ebben az összefüggésben nyújtott közlekedési szolgáltatás lényeges feltételei, többek között az említett szolgáltatások árai felett.
- 2) Az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdését és a belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját úgy kell értelmezni, hogy az előző pontban leírt szolgáltatás az e rendelkezések értelmében vett közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősül.