



## Határozatok Tára

MACIEJ SZPUNAR  
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA  
Az ismertetés napja: 2017. július 4.<sup>1</sup>

**C-320/16. sz. ügy**

**Uber France SAS**

(a tribunal de grande instance de Lille [lille-i általános hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Műszaki szabály – Fogalom – Bejelentési kötelezettség – Szankció – A magánszemélyekkel szembeni érvényesíthetatlenség – Az ügyfelek és a nem hivatásos sofőrök közötti közvetítő rendszer – UberPop alkalmazás – 2006/123/EK irányelv – Hatály – Közlekedés területén nyújtott szolgáltatásként történő kizárás”

### Bevezetés

1. A jelen ügy a második, amelyben a Bíróság az Uber helyi közlekedési platform működéséhez kapcsolódó jogi kérdésekkel foglalkozik.<sup>2</sup> Az első ügynek, amelyben 2017. május 11-én ismertettem indítványomat,<sup>3</sup> az a kérdés állt a középpontjában, hogy az Uber által nyújtott szolgáltatáshoz hasonló szolgáltatást az uniós jog releváns rendelkezései szerint az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak kell-e minősíteni. Ez a kérdés a jelen ügyben is felmerül. Ez utóbbi azonban egy eltérő problémára vonatkozik, mégpedig arra, hogy a nemzeti jognak az Uber által nyújtott szolgáltatásokhoz hasonló szolgáltatásokra alkalmazandó bizonyos rendelkezéseit be kellett volna-e jelenteni a műszaki bejelentésről szóló uniós jogi rendelkezések szerinti szolgáltatásokra vonatkozó szabályokként. Márpedig, amint azt az alábbiakban kifejttem, e kérdés részben független az Uber tevékenységének minősítésétől.

2. A jelen indítványban tehát elsősorban a bejelentés problémájára koncentrálok, visszautalva a fent hivatkozott indítványomra az Uber tevékenységének információs társadalommal összefüggő szolgáltatásként való minősítését illetően.

<sup>1</sup> Eredeti nyelv: francia.

<sup>2</sup> Egy harmadik, e problémakört érintő előzetes döntéshozatal iránti kérelmet mint elfogadhatatlant a Bíróság 2016. október 27-i Uber Belgium végzésével (C-526/15, nem tették közzé, EU:C:2016:830) elutasított.

<sup>3</sup> Lásd: Asociación Profesional Elite Taxi ügyre vonatkozó indítványom (C-434/15, EU:C:2017:364).

## Jogi háttér

### Az uniós jog

3. Az 1998. július 20-i 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>4</sup> 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<sup>5</sup> (a továbbiakban: módosított 98/34 irányelv) 1. cikkének 2., 5. és 11. pontja az alábbiak szerint rendelkezik:<sup>6</sup>

„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:

- a »távolról« azt jelenti, hogy a szolgáltatást a felek egyidejű jelenléte nélkül nyújtják;
- »elektronikus úton«: elektronikus berendezés használata olyan adatok feldolgozására (beleértve a digitális tömörítést) és tárolására, amelyek továbbítása, átadása és átvétele vezetéken, rádióhullámon, optikai vagy egyéb elektromágneses úton 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.

[...]

5. »szolgáltatásokra vonatkozó szabály«: a 2. pont értelmében vett szolgáltatási tevékenységek megkezdésére és végzésére vonatkozó általános jellegű követelmény, különösen a szolgáltatóra, a szolgáltatásokra és a szolgáltatást igénybe vevőre vonatkozó rendelkezések, ide nem értve az olyan szabályokat, amelyek nem kifejezetten az említett pontban meghatározott szolgáltatásokra vonatkoznak.

[...]

E meghatározás alkalmazásában:

- valamely szabályt kifejezetten az információs társadalom szolgáltatásaira irányulónak kell tekinteni, ha figyelembe véve az indokolását és a rendelkező részét, annak összes vagy néhány egyedi intézkedésének kifejezett célja és tárgya az ilyen szolgáltatások kifejezett és célzott módon történő szabályozása,

<sup>4</sup> HL 1998. L 217., 18. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 21. kötet, 8. o.

<sup>5</sup> HL 1998. L 204., 37. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 20. kötet, 337. o.

<sup>6</sup> 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. cikkének megfelelően a 98/34 irányelvet 2015. október 7-én hatályon kívül helyezték. Az időbeli hatályra tekintettel azonban az alapeljárás tényállására alkalmazandó marad.

- valamely szabályt nem lehet kifejezetten az információs társadalom szolgáltatásaira irányulónak tekinteni, ha az ilyen szolgáltatásokat csak hallgatóságos vagy esetleges módon érinti.

[...]

11. »műszaki szabály«: műszaki leírások és más követelmények vagy szolgáltatásra vonatkozó szabályok, beleértve a vonatkozó közigazgatási rendelkezéseket is, amelyek betartása az értékesítés, a szolgáltatásnyújtás, valamely szolgáltató létrehozása vagy a valamely tagállamban vagy annak nagyobb részén történő használat esetén de jure vagy de facto kötelező, valamint a tagállamok törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezései, kivéve a 10. cikkben foglaltakat, amelyek megtiltják valamely termék gyártását, behozatalát, értékesítés[é]t vagy használatát, vagy valamely szolgáltatás nyújtását vagy használatát, illetve valamely szolgáltató létrehozását.

[...]”

4. A módosított 98/34 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdése szerint:

„A 10. cikkre is figyelemmel a tagállamok azonnal közölnek a Bizottsággal minden műszakiszabály-tervezetet, kivéve ha az csak egy nemzetközi vagy európai szabvány teljes szövegét ülteti át, ebben az esetben a megfelelő szabványra történő hivatkozás is elegendő; a Bizottságot egy közleményben a szabály elfogadása szükségességének indokairól is tájékoztatni kell, amennyiben ezek nem derülnek ki már a tervezetből is.”

#### ***A francia jog***

5. A code des transports (közlekedési törvénykönyv) L. 3120-1. és azt követő cikkei szabályozzák a maximum tíz férőhellyel rendelkező gépjárművel díjfizetés ellenében történő közúti személyszállítási szolgáltatásokat.

6. Ugyanezen törvénykönyv L. 3124-13. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Két év szabadságvesztéssel és 300 000 [euró] pénzbírsággal büntetendő olyan közvetítő rendszer létrehozása, amely utasokat olyan személyekkel kapcsol össze, akik az L. 3120-1. cikkben meghatározott tevékenységet (azaz kevesebb, mint tíz férőhellyel rendelkező gépjárművel díjfizetés ellenében történő közúti személyszállítást) anélkül folytatják, hogy arra, mint jelen törvénykönyv II. fejezetének 1. címében írt eseti szolgáltatásokat taxival, két- vagy háromkerekű motoros járművel vagy sofőrrel rendelkező szállítójárművel végző közúti szállító, jogosultak lennének.

Azon személyekre, amelyek büntetőjogi felelősségét a jelen cikkben megállapított bűncselekmény elkövetéséért megállapították, a code pénal (büntetőtörvénykönyv) 131–38. cikkében előírtaknak megfelelően kiszabott pénzbírságon túl ugyanezen törvénykönyv 131–39. cikkének 2–9. pontjában előírt büntetést is ki kell szabni. Az ugyanezen 131–39. cikk 2. pontjában említett tilalom arra a tevékenységre vonatkozik, amelynek gyakorlása során vagy amelynek alkalmával a bűncselekményt elkövették. Az e cikk 2–7. pontjában előírt büntetéseket legfeljebb öt éves időtartamra lehet kiszabni.”

#### **A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések**

7. Az Uber France egy francia jog szerint működő társaság, a holland jog szerint működő Uber BV leányvállalata, amely a San Franciscó-i (Amerikai Egyesült Államok) székhelyű Uber Technologies Inc. leányvállalata. Az Uber BV egy elektronikus platform működtetője, amely az Uber alkalmazással rendelkező okostelefon segítségével lehetővé teszi egy városi közlekedési szolgáltatás megrendelését a szolgáltatással lefedett városokban. Az Uber platform által kínált különböző szolgáltatások a sofőrök

minősége és a jármű típusa alapján különböző kategóriákra oszlanak. Az UberPopnak nevezett szolgáltatás keretében magánszemélyek és nem hivatásos sofőrök biztosítják az utasok szállítását saját járműveikkel.<sup>7</sup>

8. Az Uber France társaság ellen a tribunal correctionnel de Lille (France) (lille-i büntetőbíróság, Franciaország) (tribunal de grande instance, huitième chambre, általános hatáskörű elsőfokú bíróság, nyolcadik tanács, Franciaország) folytat eljárást, amelyhez N. Bensalem magánfél fordult különböző tényállások alapján, többek között amiatt, hogy e társaság 2014. június 10-e óta utasok és maximum tíz férőhellyel rendelkező gépjárművel díjfizetés ellenében történő közúti személyszállítást végző személyek közötti közvetítő rendszert működtet a közlekedési törvénykönyv L. 3124-13. cikkében előírt feltételek mellett.

9. Ezen eljárás keretében, az Uber France előadta, hogy a közlekedési törvénykönyv L. 3124-13. cikke nem alkalmazható vele szemben, mivel az egy olyan műszaki szabálynak (szolgáltatásokra vonatkozó szabálynak) minősül, amelyet nem jelentettek be, megsértve ezzel a módosított 98/34 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdését. Nem vitatott egyébként, hogy ezt a rendelkezést nem jelentették be. A vitatott pont annak „műszaki szabálykénti” minősítése.

10. E körülmények között a tribunal de grande instance de Lille (lille-i általános hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország) úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatal céljából:

„(1) A code des transports (közlekedési törvénykönyv) L. 3124-13. cikke, amelyet a loi n° 2014–1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (taxikról és sofőrrel rendelkező szállítójárművekről szóló, 2014. október 1-jei 2014–1104. sz. törvény) iktatott be, [a módosított 98/34 irányelv] értelmében vett, az információs társadalom egy vagy több szolgáltatására vonatkozó olyan nem hallgatólagos, új műszaki szabályt hoz-e létre, amelynek tervezetéről ezen irányelv 8. cikke alapján az Európai Bizottságot előzetesen tájékoztatni kellett volna; vagy a kérdéses rendelkezésre [a 2006/123 irányelv<sup>8</sup>] az irányadó, amely 2. cikke (2) bekezdésének d) pontjában kizárja alkalmazhatóságát a közlekedés területén nyújtott szolgáltatások tekintetében?

(2) A kérdés első felére adott igenlő válasz esetén: [a 98/34 irányelv] 8. cikkében előírt tájékoztatási kötelezettség megsértése a közlekedési törvénykönyv L. 3124-13. cikkének a jogalanyokkal szembeni érvényesíthetetlenségét eredményezi-e?”

11. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 2016. június 6-án érkezett a Bírósághoz. Írásbeli észrevételt nyújtott be az Uber France, az észt, a francia, a holland, a lengyel és a finn kormány, valamint a Bizottság. Az alapeljárás felei, az észt, a francia és a holland kormány, az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (EFTA) Felügyeleti Hatóság, valamint a Bizottság vettek részt a 2017. április 24-én tartott tárgyaláson.

<sup>7</sup> Az Uber platform részletesebb leírásáért lásd: az Asociación Profesional Elite Taxi ügyre vonatkozó indítványom (C-434/15, EU:C:2017:364, 12–15. pont).

<sup>8</sup> A belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L. 376., 36. o.).

## Elemzés

### *Előzetes megjegyzések*

12. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megfogalmazásával a kérdést előterjesztő bíróság láthatóan azzal az előfeltevéssel ért egyet, amely szerint egy szolgáltatásnak a 2006/123 irányelv értelmében vett közlekedési területhez tartozó szolgáltatásként való minősítése kizárja annak az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásként való minősítését, amely következtében az e szolgáltatást érintő rendelkezésekre a módosított 98/34 irányelv alapján vonatkozó bejelentési kötelezettség nem alkalmazandó. Nem teljesen biztos ugyanakkor, hogy fennáll egy ilyen automatikus következmény, mivel a módosított 98/34 irányelv nem tartalmaz a 2006/123 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontjában előírt kivételhez hasonló kivételt a közlekedésre nézve.<sup>9</sup> Véleményem szerint az Uber tevékenysége 2006/123 irányelv szerinti minősítésének felvetése nélkül elegendő annak a kérdésnek a vizsgálata, hogy a francia jog szóban forgó rendelkezése olyan műszaki szabálynak és pontosabban szolgáltatásra vonatkozó szabálynak, – mivel ez a műszaki szabályok egyetlen releváns kategóriája – minősül-e, amelyet a módosított 98/34 irányelv 8. cikkének megfelelően be kellett volna jelenteni.

13. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében tehát azt kívánja megtudni, hogy a módosított 98/34 irányelv 1. cikkének az utóbbi irányelv 1. cikkének 2. pontjával együttesen értelmezett 5. pontját úgy kell-e értelmezni, hogy egy olyan nemzeti jogi rendelkezés, amely tiltja és bünteti az ügyfelek és a személyszállító tevékenységet végző személyek közötti közvetítő rendszernek az e szállítási tevékenységekre alkalmazandó szabályok megsértésével történő szervezését, a hivatkozott irányelv 8. cikkében előírt bejelentési kötelezettség hatálya alá tartozik. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés az ilyen rendelkezés bejelentésének az alapeljárás tekintetében fennálló esetleges következményeit érinti, amennyiben azt műszaki szabálynak kell tekinteni.

14. E kérdések nyilvánvalóan felvetik azt a problémát, hogy egy olyan szolgáltatás, mint az Uber által ajánlott UberPop szolgáltatás, minősülhet-e az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak. E problémakörrel foglalkoztam az Asociación Profesional Elite Taxi ügyre<sup>10</sup> vonatkozó indítványomban, amelynek itt az összefoglalására szorítkozom, két ponton kiegészítve azt. Mindazonáltal úgy vélem, hogy az a kérdés, hogy a francia jog szóban forgó rendelkezései műszaki szabálynak minősülnek-e, az UberPop szolgáltatás minősítésétől függetlenül is megválaszolható. Ezt az elemzésem második részében fejtem ki. Végül a harmadik rész foglalkozik a bejelentés elmaradása esetleges következményeinek problémájával.

### *Az Uber szolgáltatásának minősítéséről*

15. Az Asociación Profesional Elite Taxi ügyre vonatkozó indítványomban megállapítottam, hogy az Uber által nyújtott UberPop szolgáltatás egy egységes, összetett szolgáltatás, amely az utasok és a sofőrök okostelefonra letölthető szoftver segítségével történő összekapcsolásából és a szállítás szolgáltatásból áll. Rámutattam továbbá, hogy egy ilyen vegyes szolgáltatás esetén az elektronikus úton nyújtott összetevőt csak azzal a feltétellel lehet az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak tekinteni az ilyen szolgáltatásoknak a módosított 98/34 irányelv 1. cikkének 2. pontjába foglalt meghatározása alkalmazhatóságához, ha gazdaságilag független a nem elektronikus úton nyújtott összetevőtől, vagy pedig a vegyes szolgáltatás főszolgáltatását alkotja. Ugyanis az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokat érintő uniós szabályozás (azaz mind a módosított 98/34

<sup>9</sup> Tudván, hogy egy közlekedés területén nyújtott szolgáltatás nem szükségszerűen szigorú értelemben vett közlekedési szolgáltatás (lásd: 2015. október 15-i Grupo Itevelesa és társai ítélet, C-168/14, EU:C:2015:685).

<sup>10</sup> C-434/15, EU:C:2017:364.

irányelv, mind a 2000/31 irányelv<sup>11)</sup> azon szolgáltatásokra történő alkalmazása, amelyek se nem függetlenek, se nem elsődlegesek azokhoz képest, amelyek nem tartoznak e szabályozás hatálya alá, ellentétes a szóban forgó rendelkezések szövegével, nem szolgálja céljukat, és bizonytalan jogi helyzetet eredményez, amennyiben ezen egyéb szolgáltatásokat a nemzeti jogban eltérően lehet szabályozni, ahogyan az egy ilyen sajátos terület esetében, mint a közlekedés, fennáll.<sup>12)</sup>

16. Az Uber működéséről rendelkezésre álló információk szerint – a nemzeti bíróságok végleges ténybeli megállapításainak sérelme nélkül – az UberPop szolgáltatás keretében az elektronikus úton megvalósított közvetítési szolgáltatás nem független a közlekedési szolgáltatástól, mivel elválaszthatatlanul kapcsolódik ahhoz, és a két szolgáltatást ténylegesen az Uber társaság nyújtja. Ez a társaság ugyanis, amely vitathatatlanul a közvetítő szolgáltatás nyújtója, teljes ellenőrzést gyakorol a szűk értelemben vett közlekedési szolgáltatás fölött is. Úgy vélem továbbá, hogy a közvetítési szolgáltatás másodlagos a közlekedési szolgáltatáshoz képest, amely az egészében vett UberPop szolgáltatás valódi gazdasági létjogosultságát adja.<sup>13)</sup> Ebből arra következtettem, hogy az ilyen szolgáltatást nem lehet az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak tekinteni az ilyen szolgáltatásoknak a módosított 98/34 irányelv 1. cikkének 2. pontja szerinti<sup>14)</sup> meghatározása értelmében.

17. A jelen ügy keretében fenntartom e véleményemet, és a részletek vonatkozásában visszautalok az Asociación Profesional Elite Taxi ügyre vonatkozó indítványomra. Arra szorítkozom, hogy két ponton kiegészítem az említett indítványban szereplő megfontolásaimat.

18. Először is, véleményem szerint az Uber helyzetét meg kell különböztetni a Vanderborght ítélet alapjául szolgáló eljárásban szereplő helyzettől, amelyben a Bíróság néhány nappal az Asociación Profesional Elite Taxi ügyre vonatkozó indítványom ismertetése előtt hozott ítéletet. Ebben az ítéletben a Bíróság kimondta, hogy a szóban forgó fogorvos által létrehozott internetes oldal útján közzétett, fogászati szolgáltatásra vonatkozó reklám az „információs társadalommal összefüggő szolgáltatás” fogalmába tartozik.<sup>15)</sup>

19. Márpedig, ha ebben a helyzetben létezik egy (a magától a fogorvostól különböző) felhasználóknak szánt szolgáltatás, ez egy információorientált szolgáltatás. Nem azoknak a személyeknek szól – legalábbis nem elsősorban –, akik már az érintett fogorvos páciensei, hanem általánosságban a nyilvánosságna, annak reményében, hogy új ügyfeleket vonz majd. Egy ilyen információ épp annyira vezethet későbbi fogorvosi szolgáltatások nyújtásához, mint amennyire nem (egyébként valószínűleg ez történik az esetek nagy részében). Bár ez a reklám kétségtelenül szorosan kapcsolódik az önmagában vett fogorvosi szolgáltatáshoz, semmilyen kapcsolatban nem áll azonban az egyes pácienseknek nyújtott konkrét fogorvosi kezelésekkal.

20. Ettől teljesen eltérő az Uber platform keretében nyújtott közvetítő szolgáltatás esete, amely azoknak a személyeknek szól, akik már az Uber ügyfelei, és amelynek célja egy konkrét közlekedési szolgáltatás megvalósítása. E közvetítés egyébként egy kötelező lépés ahhoz, hogy az Uber rendszer keretében igénybe lehessen venni a közlekedési szolgáltatást.

21. E különbségekre tekintettel nem gondolom, hogy a Vanderborght ítéletből levont következtetések közvetlenül alkalmazhatóak az UberPop szolgáltatásokhoz hasonló szolgáltatások információs társadalommal összefüggő szolgáltatásaként történő minősítésének vizsgálatára.

11 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 5. fejezet, 4. kötet, 79. o.).

12 Lásd: Asociación Profesional Elite Taxi ügyre vonatkozó indítványom, 29–38. pont (C-434/15, EU:C:2017:364).

13 Lásd: Asociación Profesional Elite Taxi ügyre vonatkozó indítványom 39–64. pont, (C-434/15, EU:C:2017:364).

14 Lásd: Asociación Profesional Elite Taxi ügyre vonatkozó indítványom, 65–66. pont, (C-434/15, EU:C:2017:364).

15 2017. május 4-i Vanderborght ítélet (C-339/15, EU:C:2017:335, 39. pont).

22. Másodszor ki szeretném emelni, hogy az Uber által nyújtott szolgáltatás esetén fennálló helyzet teljesen különbözik attól, mint amely a franchise szerződés keretében a franchise-adó és a franchise-vevők között fennáll. Igaz, hogy a franchise-adó szoros ellenőrzést gyakorolhat a franchise-vevők tevékenysége fölött, olyannyira, hogy az ügyfelek a franchise-vevőket inkább a franchise-adó ügynökének (leányvállalatának), mint független vállalkozásoknak tekintik. Ugyanakkor a franchise-adó szerepe szolgáltatásoknak (védjegyhasználati engedély, know-how, a felszerelés rendelkezésre bocsátása, tanácsadás stb.) a franchise-vevők számára történő nyújtására korlátozódik. Semmiféle kapcsolata nincs a szolgáltatások végső igénybevevőivel, e végső szolgáltatások nyújtói kizárólag a franchise-vevők. A franchise-adó szolgáltatásai tehát függetlenek a végső szolgáltatásoktól, még ha e keretben a franchise-adó határozza is meg ez utóbbiak nyújtásának feltételeit. Ezzel ellentétben az Uber közvetlenül részt vesz a végső szolgáltatás felhasználóknak történő nyújtásában, ily módon a franchise-adóval ellentétben őt a szolgáltatás nyújtójának kell tekinteni.

### ***A szóban forgó nemzeti szabály műszaki szabályként történő minősítéséről***

23. Még ha a Bíróság úgy is dönt, hogy az UberPop szolgáltatás az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás, ez semmilyen módon nem befolyásolja a francia jog szóban forgó rendelkezésének műszaki szabályként történő minősítését. Ugyanis nem minden, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokat akármilyen formában érintő rendelkezés esik automatikusan a műszaki szabály kategóriájába.

24. A módosított 98/34 irányelv ugyanis a műszaki szabályok különböző kategóriái között megkülönbözteti azokat, amelyek szolgáltatásokra vonatkoznak, pontosítva, hogy csak az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások érintettek. Az említett irányelv 1. cikkének 5. pontjában szereplő meghatározás szerint egy szolgáltatásokra vonatkozó szabály szolgáltatási tevékenységek megkezdésére és végzésére vonatkozó általános jellegű követelmény. A műszaki szabálynak minősítéshez az szükséges továbbá, hogy egy ilyen követelmény különös célja és tárgya legyen e szolgáltatások kifejezett és célzott szabályozása. Kizártak ezzel szemben azok a szabályok, amelyek e szolgáltatásokat csak hallgatólagosan vagy esetleges módon érintik.

25. A közlekedési törvénykönyv L. 3124-13. cikke megtiltja az ügyfelek és közlekedési tevékenységet végző személyek közötti közvetítő rendszernek a közlekedési tevékenységekre alkalmazandó szabályok megsértésével történő szervezését. E tilalomhoz büntetőjogi szankciók társulnak.

26. Elismerhetem, amint azt többek között az Uber France észrevételeiben előadja, hogy e tilalom elsősorban az elektronikus közvetítő rendszerekre irányul. Jelenleg ugyanis e rendszerek műszakilag és gazdaságilag csak akkor életképesek, ha informatikai technológia segítségével, következképpen a módosított 98/34 irányelv értelmében elektronikus úton működnek. Bár a hírközlési úton működő közvetítő rendszerek még léteznek, szervezésük jelentős műszaki eszközöket igényel (hívóközpontok, a járművekben elhelyezett terminálok), ami kevésbé teszi valószínűvé annak lehetőségét, hogy egy ilyen rendszert a közlekedési tevékenységet a törvényes kereteken kívül végző személyek részvételével szervezzék meg.

27. Nem meggyőzőek tehát számomra a francia kormány azon érvei, amelyek szerint a szóban forgó rendelkezés nem kifejezetten az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokra vonatkozik, mivel e rendelkezés más köztes kategóriákat is érinthet a közlekedés területén.

28. Ennélfogva meg kell állapítani, hogy e rendelkezés nem kívánja megtiltani vagy más módon szabályozni az ügyfelek és általánosságban a közlekedési szolgáltatások nyújtói közötti közvetítő tevékenységet. E rendelkezés célja kizárólag a közlekedési tevékenység *jogellenes* gyakorlása során történő közvetítés megtiltása és megakadályozása. A jogszerű közlekedési szolgáltatásokat érintő közvetítő tevékenység teljesen kívül marad e rendelkezés hatályán.

29. Egyetértek tehát a lengyel kormánynak az írásbeli észrevételeiben kifejtett azon álláspontjával, amely szerint e rendelkezés csak esetleges módon érinti az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokat. E rendelkezés célja ugyanis nem e szolgáltatások különös szabályozása, hanem a közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó szabályozás hatékonyságának biztosítása, amely szolgáltatások nem tartoznak a módosított 98/34 irányelv hatálya alá.

30. A közlekedési törvénykönyv L. 3124-13. cikkét egyébként, amennyiben megtiltja az ügyfelek és az alkalmazandó szabályok megsértésével közlekedési tevékenységet végző személyek közötti közvetítő rendszer szervezését, saját összefüggéseiben kell értékelni. Ha ugyanis egy tevékenység jogellenes, az e tevékenység gyakorlásában való bármely közreműködést a nemzeti jog szintén jogellenesnek tekintheti. Különösképpen így van ez akkor, ha e közreműködés rendszerszervező jelleget ölt, és azt haszonszerzési céllal végzik.<sup>16</sup> A közlekedési törvénykönyv L. 3124-13. cikkének normatív tartalma valójában tehát elsősorban abban áll, hogy büntetőjogilag szankcionál egy olyan tevékenységben való közreműködést, amelynek jogellenessége a nemzeti jogszabályokból már következik.

31. Ha a jogellenes tevékenységek közvetítését tiltó vagy szankcionáló minden nemzeti rendelkezést műszaki szabálynak kellene tekinteni pusztán azon ténynél fogva, hogy e közvetítés a legnagyobb valószínűséggel elektronikus úton történik, akkor ezen a jogcímen a tagállamok írott vagy íratlan belső szabályainak jelentős részét be kellene jelenteni. Ez a bejelentési kötelezettség megalapozatlan kiterjesztéséhez vezetne,<sup>17</sup> anélkül hogy valóban hozzájárulna ezen eljárás céljainak megvalósításához, amelynek célja annak megelőzése, hogy a tagállamok a belső piaccal összeegyeztethetetlen intézkedéseket fogadjanak el, és amely lehetővé kívánja tenni a gazdasági szereplők számára a belső piac előnyeinek jobb kihasználását.<sup>18</sup> Ehelyett az ilyen túlzó, a be nem jelentett szabályok alkalmazhatatlanságával szankcionált bejelentési kötelezettség<sup>19</sup> lehetővé tenné a jogszabályok megkerülését, és jogbizonytalanságot eredményezne, a magánszemélyek közötti jogviszonyokat is beleértve.

32. Bár a közlekedési törvénykönyv L. 3124-13. cikkét – amint azt az Uber France észrevételeiben előadja – lehet kifejezetten az Uber platform működése ellen irányulónak tekinteni, ennek az az oka, hogy az Uber az UberPop szolgáltatás kifejlesztésével szándékosan a személyszállító tevékenységre vonatkozó nemzeti szabályozással összeegyeztethetetlen gazdasági modellt választott.<sup>20</sup> Ez a modell ugyanis nem hivatásos sofőrök szolgáltatásain alapul, akik ennél fogva nem rendelkeznek a szállítási tevékenység gyakorlásához a francia jog szerint szükséges engedélyekkel. Ez azonban nem jelenti azt, hogy az említett rendelkezés a közlekedés területén a közvetítő tevékenységeket általánosan szabályozó rendelkezés lenne.

33. Ezen indokoknál fogva úgy vélem, hogy a közlekedési törvénykönyv L. 3124-13. cikke csak eshetőlegesen érinti az ügyfelek és a közlekedési szolgáltatást nyújtó személyek közötti közvetítő rendszereket annyiban, amennyiben e közvetítés az említett szolgáltatások jogellenes nyújtásához kapcsolódik. A szóban forgó rendelkezést tehát ki kell zárni a módosított 98/34 irányelv hatálya alól ezen irányelv 1. cikke 5. pontja ötödik albekezdése második francia bekezdésének megfelelően.

16 Emlékeztetek rá, hogy csak az ellenszolgáltatás ellenében nyújtott szolgáltatások tekinthetők az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásoknak a módosított 98/34 irányelv értelmében.

17 A bejelentési kötelezettség kiterjesztésére („notification creep”) egyébként már Bobek főtanácsnok is hivatkozott az M. és S. ügyre vonatkozó indítványának 62. pontjában (C-303/15, EU:C:2016:531, 62. pont).

18 Lásd: 2016. február 4-i Ince ítélet (C-336/14, EU:C:2016:72, 82. pont).

19 Lásd fent.

20 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az Uber nem hivatkozhat az uniós jogra annak érdekében, hogy vitassa a tulajdonképpeni közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó szabályozást, mivel az EUMSZ 58. cikknek és az EUMSZ 90. cikknek megfelelően ezen a területen az uniós jogalkotó pozitív aktusa szükséges.

34. E kizárás nem annak a ténynek tudható be, hogy a szóban forgó rendelkezés a büntetőjog területéhez tartozik, hanem annak, hogy e rendelkezés csak nem tiltja és akadályozza meg általánosságban az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás jelleggel rendelkező tevékenységet, hanem csak annyiban, amennyiben ez a tevékenység közreműködő cselekmény egy másik olyan tevékenység gyakorlásában, amely jogellenes és egyébként nem tartozik a módosított 98/34 irányelv hatálya alá.

***A szóban forgó nemzeti szabályozás bejelentésének elmulasztásával járó esetleges következményekről***

35. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdezi, hogy az alapeljárásban milyen következményeket kell levonnia a közlekedési törvénykönyv L. 3124-13. cikke bejelentésének elmulasztásából.

36. Természetesen, ha a Bíróság követi az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adandó válasza vonatkozó javaslatomat, és úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó rendelkezés nem minősül a módosított 98/34 irányelv értelmében vett műszaki szabálynak, és így nem áll fenn bejelentési kötelezettség, ezen előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés többé nem releváns. A teljesség érdekében azonban mégis elemezni fogom, mivel az arra adandó válasz lehetővé teszi, hogy teljes képet kapjunk a témáról.

37. A Bíróságnak állandó ítélkezési gyakorlata van a műszaki szabályok bejelentésének elmulasztásából adódó következmények tekintetében. Főszabály szerint egy ilyen mulasztás az érintett műszaki szabályok elfogadása során elkövetett eljárási hibának minősül, és e műszaki szabályok alkalmazhatatlanságát eredményezi oly módon, hogy azokat a magánszemélyekkel szemben nem lehet érvényesíteni.<sup>21</sup> A bejelentés elmulasztását eljárási hibának minősítve a Bíróság ugyanazt a szankciót alkalmazza tehát, mint amelyet egy belső jogszabály uniós jogi normával való anyagi összeegyeztethetlensége esetére írtak elő.<sup>22</sup>

38. Ennélfogva minden magánszemély, aki el akarja kerülni valamely szabály alkalmazását, anélkül hivatkozhat arra a tényre, hogy azt nem jelentették be, hogy meg kellene határozni, hogy e szabály tartalma ellentétes-e a belső piac szabadságaival. Ezt az érvényesíthetetlenséget még azok a gazdasági szereplők is kihasználhatják, amelyeknek a szóban forgó szabály hatálya alá tartozó tevékenysége nem minősül az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak, különösen azért, mert szerepük nem korlátozódik az elektronikus úton nyújtott szolgáltatásokra.<sup>23</sup> Többek között a bennünket a jelen ügyben érdeklő esetre, az Uber esetre gondolok. Amint azt az Asociación Profesional Elite Taxi ügyre vonatkozó indítványomban kifejtettem, tevékenysége nem tartozik az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás fogalma alá,<sup>24</sup> bár a közlekedési törvénykönyv L. 3124-13. cikke alapján eljárás alá vonható. Mindazonáltal e következmény a bejelentés elmulasztása eljárási hiba jellegének tudható be, amely valamennyi jogalannyal szemben érvényteleníti a be nem jelentett szabályt.

39. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre tehát azt a választ kell adni, hogy ha az L. 3124-13. cikket úgy kell tekinteni, hogy az a módosított 98/34 irányelv 1. cikkének 5. pontja értelmében vett szolgáltatásokra vonatkozó szabálynak minősül, azt a magánszemélyekkel szemben nem lehet érvényesíteni, amennyiben azt nem jelentették be említett irányelv 8. cikkének megfelelően.

<sup>21</sup> Lásd különösen: 1996. április 30-i CIA Security International ítélet (C-194/94, EU:C:1996:172, 54. pont); és végül: 2016. február 4-i Ince ítélet (C-336/14, EU:C:2016:72, 67. pont).

<sup>22</sup> Lásd: 1996. április 30-i CIA Security International SA ítélet (C-194/94, EU:C:1996:172, 42. pont).

<sup>23</sup> Lásd különösen a jelen indítvány 29–38. pontját.

<sup>24</sup> Lásd a jelen indítvány 15. és 16. pontját.

40. Végül, ami a Bizottság által a tárgyalás folyamán felvetett, a 2006/123 irányelv 15. cikkének (7) bekezdése szerinti bejelentési kötelezettséget illeti, emlékeztetek arra, hogy véleményem szerint,<sup>25</sup> bár az Uber tevékenysége összetett jellegénél fogva nem minősül az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak, az minden kétséget kizáróan a közlekedés területéhez tartozik, amely nem tartozik ezen irányelv hatálya alá.

### **Véggövetkeztetés**

41. A fenti megfontolások alapján azt javaslom, hogy a Bíróság a Tribunal de grande instance de Lille (lille-i általános hatáskörű elsőfokú bíróság, Franciaország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre az alábbi választ adja:

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 e cikk 2. pontjával együttesen értelmezett 5. pontját úgy kell értelmezni, hogy az olyan nemzeti jogi rendelkezés, amely tiltja és bünteti az ügyfelek és a személyszállító tevékenységet – az említett közlekedési tevékenységekre alkalmazandó szabályok megsértésével – végző személyek közötti közvetítő rendszer szervezését, nem minősül az ezen irányelv 8. cikke alapján bejelentési kötelezettség alá eső, szolgáltatásokra vonatkozó szabálynak.

<sup>25</sup> Lásd: az Asociación Profesional Elite Taxi ügyre vonatkozó indítványom 67–70. pontja (C-434/15, EU:C:2017:364).