



Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
MACIEJ SZPUNAR IŠVADA,
pateikta 2017 m. gegužės 11 d.¹

Byla C-434/15

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

(*Juzgado de lo Mercantil n°3 de Barcelona* (Barselonos komercinis teismas Nr. 3, Ispanija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Paslaugos vidaus rinkoje – Keleivių vežimas – Elektroninių priemonių ir išmaniųjų telefonų programėlės naudojimas – Nesąžininga konkurencija – Leidimo reikalavimas“

Ižanga

1. Nors apskritai naujų technologijų plėtra yra kontroversiškas klausimas, *Uber* atrodo kaip išskirtinis atvejis. Jos veikimo būdas yra kritikuojamas ir kvestionuojamas, tačiau kelia naujų vilčių ir lūkesčių. Kalbant vien apie teises aplinkybes, *Uber* veikimo būdas kelia klausimų, be kita ko, susijusių su konkurencijos teise, vartotojų apsauga ir darbo teise. Ekonominiu ir socialiniu požiūriu atsirado net sąvoka „uberizacija“. Taigi Teisingumo Teismui kartu su šiuo prašymu priimti prejudicinį sprendimą pateiktas smarkiai politizuotas ir aktyviai žiniasklaidoje aptarinėjamas klausimas.

2. Vis dėlto šios bylos dalykas yra daug siauresnis. Išaiškinimas, kurio prašoma, turi leisti įvertinti *Uber* Sąjungos teisės požiūriu, kad būtų galima nustatyti, ar ši teisė taikoma *Uber* veiklai, o jei taip, tai koku mastu. Taigi iš esmės reikia išsiaiškinti, ar galimam *Uber* veiklos sąlygų reglamentavimui taikomi Sąjungos teisės reikalavimai, pirmiausia laisvės teikti paslaugas reikalavimai, o gal ši sritis priskiriama pasidalijamajai Europos Sąjungos ir valstybių narių kompetencijai vietos transporto srityje, kuria Sąjungos lygmeniu dar nepasinaudota.

¹ Originalo kalba: prancūzų.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

3. Direktyvos 98/34/EB² 1 straipsnio 2 punkte nustatyta:

„Šioje direktyvoje <...>:

2) „paslauga“ yra bet kuri informacinės visuomenės paslauga, t. y. paprastai už atlyginimą per atstumą, elektroninėmis priemonėmis ir asmenišku paslaugų gavėjo prašymu teikiama paslauga.

Šiame apibrėžime:

- „teikimas per atstumą“ reiškia, kad paslauga teikiama šalims nesant kartu vienoje vietoje,
- „elektroninėmis priemonėmis“ – reiškia, kad iš pradžių paslauga elektronine įranga pasiunčiama ir priimama duomenims apdoroti (įskaitant skaitmeninį tankinimą) ir saugoti, o galutinai perduodama ir priimama laidais, radijo, optinėmis, kitomis elektromagnetinėmis priemonėmis,
- „asmenišku paslaugų gavėjo prašymu“ reiškia, kad paslauga teikiama perduodant duomenis asmenišku prašymu.

Neįtrauktų į šį apibrėžimą paslaugų orientacinis sąrašas pateiktas V priede.

<...>“

4. Direktyvos 2000/31/EB³ 2 straipsnio a ir h punktuose nustatyta:

„Šioje direktyvoje šios sąvokos turi tokią reikšmę:

a) „informacinės visuomenės paslaugos“ – tai paslaugos, apibūdintos [Direktyvos 98/34] 1 straipsnio 2 [punkte];

<...>

h) „koordinuojama sritis“ – tai reikalavimai, nustatyti valstybių narių teisinėse sistemose, kurios taikomos informacinės visuomenės paslaugų teikėjams arba informacinės visuomenės paslaugoms neatsižvelgiant į tai, ar jie yra bendro pobūdžio, ar konkrečiai joms skirti;

i) koordinuojama sritis susijusi su reikalavimais, kuriuos paslaugų teikėjas turi įvykdyti:

- pradėdamas verstis informacinės visuomenės paslaugų veikla, pavyzdžiui, reikalavimai dėl kvalifikacijos, leidimo ar pranešimo,

2 1998 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, nustatanti informacijos apie techninius standartus, reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisykles teikimo tvarką (OL L 204, 1998, p. 37; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 20 t., p. 337), iš dalies pakeista 1998 m. liepos 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/48/EB (OL L 217, 1998, p. 18; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 21 t., p. 8) (toliau – Direktyva 98/34). Pagal 2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/1535, kuria nustatoma informacijos apie techninius reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisykles teikimo tvarka (OL L 241, 2015, p. 1), 11 straipsnį Direktyva 98/34 buvo panaikinta 2015 m. spalio 7 d.; vis dėlto ji taikoma *ratione temporis* pagrindinės bylos faktinėms aplinkybėms. Be to, Direktyvos 2015/1535 1 straipsnio 1 dalies b punktas suformuluotas iš esmės identišškai.

3 2000 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl kai kurių informacinės visuomenės paslaugų, ypač elektroninės komercijos, teisinių aspektų vidaus rinkoje (Elektroninės komercijos direktyva) (OL L 178, 2000, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 25 t., p. 399).

- versdamasis informacinės visuomenės paslaugų veikla, pavyzdžiui, reikalavimai dėl paslaugų teikėjo elgesio, reikalavimai dėl paslaugų kokybės arba turinio, įskaitant tuos, kurie taikomi reklamai ir sutartims, arba reikalavimai dėl paslaugų teikėjo atsakomybės;

ii) koordinuojama sritis neapima tokių reikalavimų kaip:

<...>

- reikalavimai, taikomi paslaugoms, kurios neteikiamos elektroninėmis priemonėmis.“

5. Direktyvos 2000/31 3 straipsnio 1, 2, ir 4 dalyse numatyta:

„1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad informacinės visuomenės paslaugos, kurias teikia jos teritorijoje įsisteigęs paslaugų teikėjas, atitiktų toje valstybėje narėje taikomas nacionalines nuostatas, kurios priklauso koordinuojamai sričiai.

2. Valstybės narės negali dėl koordinuojamai sričiai priskiriamų priežasčių riboti laisvę teikti informacinės visuomenės paslaugas iš kitos valstybės narės.

<...>

4. Valstybės narės gali imtis priemonių taikyti šio straipsnio 2 dalies išlygas konkrečiai informacinės visuomenės paslaugai, jei įvykdomos tokios sąlygos:

a) priemonės yra:

i) būtinos dėl vienos iš toliau išvardytų priežasčių:

- viešosios politikos, ypač baudžiamųjų nusikaltimų prevencijos, tyrimo, atskleidimo ir persekiojimo už juos baudžiamąja tvarka, įskaitant nepilnamečių apsaugą ir kovą su bet kokių neapykantos skatinimu dėl rasės, lyties, religinių įsitikinimų ir tautybės bei atskirų asmenų žmogiškojo orumo žeminimą,
- visuomenės sveikatos apsaugos,
- visuomenės saugumo, įskaitant valstybės saugumą ir gynybą,
- vartotojų, įskaitant investuotojus, apsaugos;

ii) taikomos konkrečiai informacinės visuomenės paslaugai, kuri prieštarauja tikslams, nurodytiems i papunktyje, arba kuri kelia itin didelį pavojų, kad šių tikslų nebus paisoma;

iii) proporcingos tiems tikslams;

b) prieš imdamasi šių priemonių ir nepažeisdama teisminių priemonių, įskaitant parengtinį nagrinėjimą ir baudžiamojo tyrimo metu atliktus veiksmus, valstybė narė:

- paprašė šio straipsnio 1 dalyje nurodytos valstybės narės imtis priemonių, ir pastaroji tokių priemonių nesiėmė arba jos buvo nepakankamos,
- pranešė Komisijai ir šio straipsnio 1 dalyje nurodytai valstybei narei apie savo ketinimą imtis tokių priemonių.

<...>“

6. Direktyvos 2006/123/EB⁴ 2 straipsnio 2 dalies d punkte nurodyta:

„Ši direktyva netaikoma šioms veiklos rūšims:

<...>

d) paslaugoms transporto srityje, įskaitant uosto paslaugas, patenkančioms į Sutarties V antraštinės dalies taikymo sritį;

<...>“

7. Šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje nustatyta:

„Jeigu šios direktyvos nuostatos prieštarauja kito Bendrijos akto, reglamentuojančio tam tikrus teisės teikti paslaugą ar vykdyti paslaugos teikimo veiklą konkrečiuose sektoriuose ar profesijose aspektus, nuostatai, pirmenybė teikiama to kito Bendrijos akto nuostatai, kuri ir taikoma minėtiems sektoriams ar profesijoms. <...>“

Ispanijos teisė

8. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, pagrindinės bylos šalys ir Ispanijos vyriausybė šiek tiek neaiškiai apibūdina nacionalinį taikytiną teisinį pagrindą. Toliau apibūdinsiu esminius jo aspektus, kurie aiškėja iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir įvairių šioje byloje pateiktų rašytinių pastabų.

9. Pirma, kalbant apie transporto reglamentavimą nacionaliniu lygmeniu, pagal 1987 m. liepos 30 d. Įstatymo Nr. 16/1987 dėl sausumos transporto organizavimo (*Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres*) 99 straipsnio 1 dalį dėl viešojo keleivių vežimo ir tarpininkavimo sudarant šias sutartis veiklos reikalingas leidimas. Tačiau atsakovė pagrindinėje byloje nurodo, kad 2013 m. liepos 4 d. Įstatymu Nr. 9/2013, kuriuo iš dalies keičiamas Įstatymas Nr. 16/1987 ir 2003 m. liepos 7 d. Įstatymas Nr. 21/2003 dėl oro eismo saugumo (*Ley 9/2013 por la que se modifica la Ley 16/1987 y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea*), buvo panaikinta pareiga turėti specialią licenciją teikti keleivių vežimo tarpininko paslaugas. Vis dėlto neaišku, ar ši reforma buvo įvykdyta visuose Ispanijos regionuose.

10. Regionų ir vietos lygmeniu nacionalinės teisės aktai, susiję su taksi paslaugomis, yra papildyti įvairiais Katalonijos autonominės srities ir Barselonos aglomeracijos priimtais teisės aktais, tarp jų – 2004 m. liepos 22 d. Barselonos aglomeracijos taksi paslaugų teikimo taisyklėmis (*Reglamento Metropolitano del Taxi*), kurias priėmė *Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona* (Barselonos aglomeracijos transporto valdymo institucijos valdančioji taryba) ir pagal kurias tokių platformų, kaip antai nagrinėjamos pagrindinėje byloje, veiklai vykdyti privaloma turėti būtinas administracines licencijas ir leidimus.

11. Galiausiai 1991 m. sausio 10 d. Įstatyme Nr. 3/1991 dėl nesąžiningos konkurencijos (*Ley 3/1991 de Competencia Desleal*) nesąžininga konkurencija apibrėžta taip: 4 straipsnyje – profesinis elgesys, prieštaraujantis sąžiningumo taisyklėms, 5 straipsnyje – apgaulinga veikla, o 15 straipsnyje – taisyklių, susijusių su konkurencine veikla, kuria rinkoje suteikiamas konkurencinis pranašumas, pažeidimas.

4 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl paslaugų vidaus rinkoje (OL L 376, 2006, p. 36).

Pagrindinės bylos faktinės aplinkybės, procesas nacionaliniame teisme ir prejudiciniai klausimai

„Uber“ programėlė

12. *Uber* yra elektroninės platformos⁵, kurią sukūrė buveinę San Franciske (Jungtinės Amerikos Valstijos) turinti bendrovė *Uber Technologies Inc.*, pavadinimas. Europos Sąjungoje *Uber* platformą valdo *Uber BV*, Nyderlandų teisės reglamentuojama bendrovė, bendrovės *Uber Technologies* patrunuojamoji bendrovė.

13. Naudojant šią platformą išmaniajame telefone, kuriame įdiegta *Uber* programėlė, miestuose, kuriuose veikia ši platforma, galima užsisakyti miesto transporto paslaugą. Programėlė atpažįsta naudotojo buvimo vietą ir suranda netoliese esančius laisvus vairuotojus. Kai vairuotojas priima užsakymą, programėlė praneša apie tai naudotojui, rodydama vairuotojo profilį ir apytikrą kelionės kainą iki naudotojo nurodytos paskirties vietos. Užbaigus kelionę kaina automatiškai nuskaičiuojama nuo banko kortelės, kurią naudotojas privalo nurodyti užsiregistruodamas programėlėje. Programėlėje taip pat yra vertinimo funkcija: keleiviai gali vertinti vairuotojus, o vairuotojai – keleivius. Jei vidutinis vertinimas nesiekia tam tikros viršutinės ribos, iš platformos gali būti šalinama.

14. *Uber* siūlomos vežimo paslaugos skirstomos į įvairias kategorijas pagal vairuotojų tipą ir transporto priemonės rūšį. Kaip nurodė atsakovė pagrindinėje byloje, toje byloje nagrinėjama vadinamoji *UberPop* paslauga, kai fiziniai asmenys, neprofesionalūs vairuotojai, veža keleivius savo transporto priemonėmis.

15. Tarifus nustato platformos operatorius, remdamasis kelionės atstumu ir trukme. Jie skiriasi atsižvelgiant į paklausą konkrečiu metu, todėl piko laikotarpiais kelionės kaina gali keletą kartų viršyti bazinį tarifą. Maršruto kainą apskaičiuoja programėlė, automatiškai nuskaičiuoja platformos operatorius, pasilikdamas dalį kainos kaip komisinius, kurie paprastai sudaro 20–25 %, o likusią dalį perveda vairuotojui.

Ginčas pagrindinėje byloje

16. *Asociación Profesional Elite Taxi* (toliau – *Elite Taxi*) yra Barselonos miesto (Ispanija) taksi vairuotojus vienijanti profesinė organizacija. 2014 m. spalio 29 d. *Elite Taxi* pareiškė ieškinį *Juzgado de lo Mercantil nº3 de Barcelona* (Barselonos komercinis teismas Nr. 3, Ispanija), kuriuo, be kita ko, prašė pripažinti, kad Ispanijos teisės reglamentuojamos bendrovės *Uber Systems Spain SL* (toliau – *Uber Spain*) veikla, kuria pažeidžiami galiojantys teisės aktai ir kuri yra apgaulinga veikla, yra nesąžiningos konkurencijos veiksmai, įpareigoti ją nutraukti nesąžiningą elgesį, kuriuo padedama kitoms grupės bendrovėms teikti paslaugas pagal užsakymą mobiliaisiais telefonais ir internetu, jei tai tiesiogiai arba netiesiogiai susiję su skaitmeninės platformos *Uber* naudojimu Ispanijoje, ir uždrausti jai vykdyti šią veiklą ateityje. Iš tiesų, remiantis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo konstatuotomis aplinkybėmis, nei *Uber Spain*, nei atitinkamų transporto priemonių savininkai, nei jų vairuotojai neturi Barselonos aglomeracijos taksi paslaugų teikimo taisyklėse numatytų licencijų ir leidimų.

17. *Uber Spain* nesutinka, kad yra kaip nors pažeisti transporto srities teisės aktai. Iš tiesų, jos teigimu, būtent Nyderlandų teisės reglamentuojama bendrovė *Uber BV* eksploatuoja *Uber* programėlę Sąjungos teritorijoje, įskaitant Ispaniją, todėl ieškovės kaltinimai turi būti adresuojami šiai bendrovei. *Uber Spain* vykdo tik reklamos užduotis *Uber BV* užsakymu. *Uber Spain* pakartojo šiuos teiginius pateikdama pastabas šioje byloje.

⁵ Nors čia vartoju sąvoką „platforma“ siekdamas apibūdinti vairuotojų ir keleivių susisiekimo bei vežimo paslaugų užsakymo sistemą, iš šios sąvokos nereikėtų nieko spręsti apie šios platformos pobūdį. Be kita ko, ši sąvoka nereiškia tik tarpininko, nes, kaip jau nurodžiau pirmiau, *Uber* nėra tarpininkė.

18. Kalbant apie faktinę aplinkybę, pažymėtina, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi išnagrinėti klausimą, kuriai iš dviejų minėtų bendrovių turėtų būti adresuojamas galimas įpareigojimas. Vis dėlto laikau nustatytu faktą, kad *Uber* programėlę Sąjungoje eksploatuoja bendrovė *Uber BV*⁶. Taigi mano analizė bus paremta būtent šia prielaida, kuri yra reikšminga Sąjungos teisės požiūriu. Šioje išvadoje vartosiu terminą „*Uber*“ turėdamas omenyje elektroninę užsakymų platformą ir jos operatorių.

19. Kalbant apie pagrindinės bylos dalyką, dar reikėtų patikslinti, kad šiuo atveju nekalbama apie *Uber* programėlės užblokavimą išmaniuosiuose telefonuose ar jos padarymą nenaudotinos kokių nors kitu būdu. Šiuo tikslu nėra prašoma taikyti jokio įpareigojimo ar kurios nors kitos priemonės. Pagrindinėje byloje kalbama tik apie *Uber* galimybę naudojant šią programėlę teikti *UberPop* paslaugą Barselonos mieste.

Prejudiciniai klausimai ir procesas Teisingumo Teisme

20. Manydamas, kad jo nagrinėjamai bylai išspręsti reikia išaiškinti keletą Sąjungos teisės nuostatų, *Juzgado Mercantil n°3 de Barcelona* (Barselonos komercinis teismas Nr. 3) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

- „1. Ar, atsižvelgiant į tai, kad [Direktyvos 2006/123] 2 straipsnio 2 dalies d punkte nustatyta, jog ši direktyva netaikoma paslaugoms transporto srityje, siekiant pelno atsakovės vykdoma tarpininkavimo tarp lengvųjų automobilių savininkų ir asmenų, kuriems reikia mieste judėti iš vienos vietos į kitą, veikla, kurią vykdydama ji valdo ir tvarko informacinių technologijų priemones, t. y. sąsają ir programinę įrangą („išmaniuosius telefonus ir technologijų platformas“, kaip nurodo atsakovė), kuriomis naudodamiesi šie asmenys gali užmegzti ryšį, turi būti laikoma transporto veikla, elektronine tarpininkavimo paslauga ar informacinei visuomenei priskiriama paslauga, kaip tai suprantama pagal [Direktyvos 98/34] 1 straipsnio 2 dalį?
2. Ar, nustatant šios veiklos teisinį statusą, ši veikla gali būti iš dalies laikoma informacinės visuomenės paslauga ir, jeigu taip, ar elektronei tarpininkavimo paslaugai turi būti taikomas laisvo paslaugų teikimo principas, įtvirtintas Sąjungos teisėje, t. y. SESV 56 straipsnyje ir direktyvose [2006/123] ir [2000/31]?
3. Jei Teisingumo Teismas nuspręstų, kad [*Uber Spain*] teikiama paslauga nėra transporto paslauga ir dėl tos priežasties ji patenka į Direktyvos 2006/123 taikymo sritį, ar Įstatymo dėl nesąžiningos konkurencijos 15 straipsnis dėl konkurencinę veiklą reglamentuojančių normų pažeidimo prieštarauja šiai direktyvai, konkrečiai – jos 9 straipsniui dėl įsisteigimo laisvės ir leidimų tvarkos tiek, kiek jame daroma nuoroda į nacionalinės teisės aktus ar teisės nuostatas, neatsižvelgiant į tai, kad licencijų, leidimų ar patvirtinimų gavimo tvarka jokių atveju negali riboti ar būti neproporcinga, t. y. negali nepagrįstai apriboti įsisteigimo laisvės principo?
4. Jeigu būtų patvirtinta, kad Direktyva [2000/31] taikoma [*Uber Spain*] teikiamai paslaugai, ar ribojimai, kuriuos valstybė narė taiko laisvei teikti elektroninę tarpininkavimo paslaugą iš kitos valstybės narės reikalaujama gauti leidimą ar licenciją arba remdamasi pagal nacionalinės teisės aktus dėl nesąžiningos konkurencijos priimtu teismo nurodymu nutraukti elektronei tarpininkavimo paslaugos teikimą, yra tinkamos priemonės, kurios yra Direktyvos [2000/31] 3 straipsnio 2 dalies išimtis pagal tos direktyvos 3 straipsnio 4 dalį?“

⁶ Be atsakovės pagrindinėje byloje pateiktos informacijos, žr. G. Noto La Diega „Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations“, *European Journal of Consumer Law*, Nr. 2015/2, p. 383–413, be kita ko, p. 407.

21. Teisingumo Teismas prašymą priimti prejudicinį sprendimą gavo 2015 m. rugpjūčio 7 d. Rašytines pastabas pateikė pagrindinės bylos šalys, Ispanijos, Suomijos, Prancūzijos, Graikijos vyriausybės, Airija, Nyderlandų ir Lenkijos vyriausybės, taip pat Europos Komisija ir Europos laisvosios prekybos asociacijos (ELPA) Priežiūros institucija. Toms pačioms suinteresuotosioms šalims, išskyrus Graikijos vyriausybę, taip pat Estijos vyriausybei buvo atstovaujama 2016 m. lapkričio 29 d. įvykusiame posėdyje.

Analizė

22. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas kelia keturis prejudicinius klausimus, iš kurių du pirmi susiję su *Uber* veiklos kvalifikavimu pagal direktyvas 2000/31 ir 2006/123 ir ESV sutartį, o kiti du klausimai – su pasekmėmis, kurių atitinkamu atveju sukelia šis kvalifikavimas.

Dėl „Uber“ veiklos kvalifikavimo

23. Pirmaisiais dviem prejudiciniais klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar *Uber* veiklai taikomos direktyvos 2006/123 ir 2000/31 ir ESV sutarties nuostatos dėl laisvės teikti paslaugas.

24. Siekiant atsakyti į šiuos klausimus pirmiausia šią veiklą reikės išanalizuoti atsižvelgiant į Direktyva 2000/31 nustatytą sistemą ir Direktyvos 98/34 1 straipsnio 2 punkte esančios sąvokos „informacinės visuomenės paslauga“ apibrėžtį, į kurią nukreipiama Direktyvos 2000/31 2 straipsnio a punkte.

25. Antra, reikės nustatyti, ar ši veikla yra paslauga transporto srityje, kaip ji suprantama pagal SESV 58 straipsnio 1 dalį ir Direktyvos 2006/123 2 straipsnio 2 dalies d punktą. Iš tiesų laisve teikti paslaugas transporto srityje pasinaudojama įgyvendinant bendrą transporto politiką⁷, todėl pagal minėtą nuostatą šios paslaugos nepatenka į Direktyvos 2006/123 taikymo sritį.

„Uber“ veikla atsižvelgiant į Direktyvą 2000/31

26. Siekiant įvertinti, ar *Uber* veikla patenka į Direktyvos 2000/31 taikymo sritį, reikia pasiremti šios direktyvos 2 straipsnio a punkte pateikta informacinės visuomenės paslaugų sąvokos apibrėžtimi. Šioje apibrėžtyje nukreipiama į Direktyvos 98/34 1 straipsnio 2 punktą.

27. Pagal pastarąją nuostatą informacinės visuomenės paslauga yra už atlyginimą per atstumą elektroninėmis priemonėmis ir asmenišku paslaugų gavėjo prašymu teikiama paslauga. Atrodo, kad atlygintino paslaugos pobūdžio ir teikimo atskiru prašymu kriterijai nekelia problemų. Tačiau kitaip yra kalbant apie nuotolinę paslaugų teikimą elektroninėmis priemonėmis.

28. Kaip jau trumpai apžvelgiau šios išvados dalyje, skirtoje pagrindinės bylos faktinėms aplinkybėms apibūdinti, iš esmės *Uber* leidžia naudojant išmaniojo telefono programėlę surasti vairuotoją ir užmegzti ryšį su galimu keleiviu, kad būtų suteikta užsakomoji miesto transporto paslauga. Taigi kalbama apie mišrią paslaugą, kurios viena dalis teikiama elektroniniu būdu, o kita – dėl jos pobūdžio ne tokiu būdu. Reikia nustatyti, ar šiai paslaugai taikoma Direktyva 2000/31.

– Mišrios paslaugos Direktyvoje 2000/31

⁷ Žr. SESV 90 straipsnį, siejamą su SESV 58 straipsnio 1 dalimi.

29. Direktyva 2000/31 siekiama užtikrinti laisvės teikti informacinės visuomenės paslaugas veiksmingumą. Šios paslaugos direktyvos 2 straipsnio a punkte apibrėžiamos darant nuorodą į Direktyvos 98/34 1 straipsnio 2 punktą. Pagal pastarąją nuostatą ši paslauga, be kita ko, yra „galutinai perduodama ir priimama laidais, radijo, optinėmis, kitomis elektromagnetinėmis priemonėmis“⁸.

30. Suprantama, kai kurios paslaugos turi elementų, kurie nėra perduodami elektroninėmis priemonėmis, nes jų neįmanoma dematerializuoti. Geras pavyzdys yra materialių daiktų pardavimas internetu, nes, kaip nurodyta Direktyvos 2000/31 18 konstatuojamojoje dalyje, jis neabejotinai priskiriamas prie informacinės visuomenės paslaugų. Direktyvoje 2000/31, be kita ko, patikslinta, kad koordinuojama sritis, t. y. visos teisės normos, kurios taikomos informacinės visuomenės paslaugai ir pagal kurias valstybės narės iš esmės negali riboti kitose valstybėse narėse įsteigtų paslaugų teikėjų veiklos, neapima reikalavimų, taikomų paslaugoms, kurios nėra teikiamos elektroninėmis priemonėmis⁹. Taigi valstybės narės, laikydamosi apribojimų, galimai nustatytų kitose Sąjungos teisės nuostatose, gali apriboti paslaugų teikėjų laisvę nustatydamos taisykles, susijusias su paslaugomis, kurios nėra teikiamos šiomis priemonėmis¹⁰.

31. Tačiau, kad galėtų būti pasiektas Direktyvos 2000/31 tikslas liberalizuoti informacinės visuomenės paslaugas, liberalizavimas, apimantis tik vieną elektroninę sudedamąją dalį, turi turėti realią įtaką galimybei vykdyti veiklą. Dėl šios priežasties teisės aktų leidėjas sutelkė dėmesį į paslaugas, kurios iš esmės visos teikiamos elektroninėmis priemonėmis, o galimos kitais būdais teikiamos paslaugos yra tik papildomas šių paslaugų elementas. Iš tiesų nėra prasmės apsiriboti tik pagalbinės sudėtinės paslaugos dalies liberalizavimu, jei ši paslauga negalėtų būti laisvai teikiama dėl teisės aktų, nepatenkančių į Direktyvos 2000/31 nuostatų taikymo sritį. Toks menamas liberalizavimas ne tik nepasiektų savo tikslo, bet ir sukeltų pražūtingas pasekmes, paskatindamas teisinį neapibrėžtumą ir pasitikėjimo Sąjungos teisės aktais praradimą.

32. Dėl šios priežasties informacinės visuomenės paslaugų sąvokos aiškinimas, pagal kurį į šios sąvokos taikymo sritį patektų internete vykdoma veikla, neturinti savarankiškos ekonominės vertės, neturėtų prasmės Direktyva 2000/31 siekiamo tikslo įgyvendinimo atžvilgiu.

33. Kalbant apie mišrias paslaugas, t. y. apimančias elektroninę ir neelektroninę sudedamąsias dalis, paslaugą galima laikyti galutinai perduodama elektroninėmis priemonėmis, pirmiausia jei paslauga, kuri nėra teikiama elektroninėmis priemonėmis, yra ekonomiškai atskira nuo šiomis priemonėmis teikiamos paslaugos.

34. Toks atvejis susiklosto, be kita ko, jei paslaugas teikia tarpininkas, kuris supaprastina naudotojo ir nepriklausomo paslaugų teikėjo (arba pardavėjo) komercinius santykius. To pavyzdys yra lėktuvų bilietų pirkimo arba viešbučių užsakymo platformos. Tokiu atveju tarpininko paslauga turi tikrą pridėtinę vertę ir naudotojui, ir atitinkamam verslininkui, tačiau ji išlieka ekonomiškai savarankiška, nes verslininkas savo veiklą vykdo savarankiškai.

35. O jeigu elektroninėmis priemonėmis suteiktos paslaugos teikėjas taip pat yra ne tokiu būdu teikiamos paslaugos teikėjas arba jeigu jis daro lemiamą įtaką pastarosios paslaugos teikimo sąlygoms, todėl abi paslaugos yra neatsiejamos viena nuo kitos, manau, reikia nustatyti pagrindinį numatytos paslaugos elementą, t. y. tokį elementą, kuris suteikia jai ekonominę reikšmę. Kvalifikuojant paslaugą kaip informacinės visuomenės paslaugą būtina, kad būtent šis elementas būtų teikiamas elektroninėmis priemonėmis.

8 Direktyvos 98/34 1 straipsnio 2 punkto antros pastraipos antra įtrauka. Pažymėta mano.

9 Direktyvos 2000/31 2 straipsnio h punktas ir 3 straipsnio 2 dalis.

10 Šiuo klausimu žr. 2010 m. gruodžio 2 d. Sprendimą *Ker-Optika* (C-108/09, EU:C:2010:725, 29 ir 30 punktai).

36. Pavyzdžiui, taip yra kalbant apie prekių pardavimą internetu. Parduodant prekes internetu svarbiausi sandorio elementai, t. y. ofertos pateikimas ir jos priėmimas iš pirkėjo, sutarties sudarymas ir dažniausiai – apmokėjimas, įvykdomi elektroninėmis priemonėmis ir jie įeina į informacinės visuomenės paslaugos sąvoką. Būtent tai Teisingumo Teismas konstatavo Sprendime *Ker-Optika*¹¹. Įsigytos prekės pristatymas yra tik sutartinės prievolės įvykdymas, todėl teisės aktai, susiję su šiuo pristatymu, iš esmės neturėtų paveikti pagrindinės paslaugos teikimo.

37. Vis dėlto nematau, jog Direktyvą 2000/31 reikia aiškinti taip, kad kiekviena internetu vykdoma veikla, susijusi su komerciniais sandoriais, net jei ji yra tik papildoma, pagalbinė ar parengiamoji ir jei ji nėra ekonomiškai savarankiška, pati yra informacinės visuomenės paslauga.

38. Dabar siūlau išanalizuoti *Uber* veiklą atsižvelgiant į pirma išdėstytus svarstymus.

– *Uber* veikla

39. Šios analizės rezultatas labai priklausys nuo to, ar *Uber* veiklą reikia laikyti tokia, kurią visą sudaro, pirma, keleivių ir vairuotojų tarpusavio ryšio užmezgimo paslauga naudojant elektroninę platformą ir, antra, pati vežimo paslauga, o gal šias dvi paslaugas reikia laikyti dviem atskiromis paslaugomis. Pradėsiu nuo šio klausimo.

40. Kalbant apie veiklos kvalifikavimą pagal bylai reikšmingas teisės aktų nuostatas, reikėtų iškelti tam tikras faktines hipotezes. Kadangi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodė neišsamias faktines aplinkybes ir nagrinėjamos paslaugos teikimas Ispanijoje sustabdytas taikant teismo įpareigojimus, mano analizė bus grindžiama prieinama informacija apie *Uber* veikimo būdą kitose šalyse¹². Šie veikimo būdai yra iš esmės panašūs. Bet kuriuo atveju galutinius faktinius vertinimus turės atlikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

41. Kas yra *Uber*? Ar tai transporto įmonė, tiksliau – taksi įmonė? O gal tai tik elektroninė platforma, leidžianti susirasti, užsisakyti kito asmens teikiamą vežimo paslaugą ir susimokėti už ją?

42. *Uber* įprasta laikyti vadinamąja dalijimosi ekonomikos įmone (arba platforma). Man atrodo, nėra prasmės diskutuoti dėl tikslios šios sąvokos reikšmės¹³. Kalbant apie *Uber*, svarbu tai, kad jos tikrai negalima laikyti dalijimosi vienu automobiliu platforma¹⁴. Iš tiesų šioje platformoje vairuotojai siūlo keleiviams vežimo paslaugą į keleivio pasirinktą paskirties vietą ir todėl jiems atlyginama suma, kuri yra gerokai didesnė nei tiesiog patirtų išlaidų padengimas. Taigi tai yra klasikinė vežimo paslauga. Tai, ar ji laikoma priskiriama prie „dalijimosi ekonomikos“, neturi įtakos jos kvalifikavimui pagal galiojančią teisę.

43. Savo rašytinėse pastabose *Uber* teigia, kad ji tik susieja pasiūlą (miesto transportą) su paklausa. Vis dėlto manau, kad tai per siauras požiūris į jos vaidmenį. Iš tiesų *Uber* ne tik susieja pasiūlą su paklausa: ji pati kuria šią pasiūlą. Ji taip pat nustato esmines pasiūlos savybes ir organizuoja jos veikimą.

11 2010 m. gruodžio 2 d. sprendimas (C-108/09, EU:C:2010:725, 22 ir 28 punktai).

12 *Uber* veikla jau nemažai analizuota teisinėje literatūroje. Žr., be kita ko, G. Noto La Diega, *op. cit.*, B. Rogers „The Social Cost of Uber“, *The University of Chicago Law Review Dialogue*, 82/2015, p. 85–102, L. Gamet „UberPop“ (+), *Droit social*, 2015, p. 929; J. Prassl, M. Risak „Uber, Taskrabbit, and Co.: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdwork“, *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 37 t. (2016), p. 619–651. *Uber* veikimo faktines aplinkybes taip pat rodo valstybių narių nacionalinių teismų sprendimai, žr., be kita ko, 2016 m. spalio 28 d. *London Employment Tribunal* sprendimą *Aslam, Farrar and Others v. Uber* (byla 2202551/2015), 2017 m. sausio 23 d. *Audiencia Provincial de Madrid* sprendimą Nr. 15/2017 byloje *Uber prieš l'Asociación Madrileña del Taxi* ir 2015 m. liepos 2 d. *Tribunale Ordinario di Milano* nutartį (bylos 35445/2015 ir 36491/2015).

13 Dėl dalijimosi ekonomikos sąvokos žr., be kita ko, V. Hatzopoulos ir S. Roma „Caring for Sharing? The Collaborative Economy under ES Law“, *Common Market Law Review*, Nr. 54, 2017, p. 81–128, p. 84 ir paskesni. Komisija siūlė apibrėžti šią sąvoką savo komunikate „Europos bendro vartojimo [dalijimosi] ekonomikos darbotvarkė“ (COM(2016) 356 *final*, p. 3). Tačiau ši apibrėžtis tokia plati, kad jos nauda atskiriant pakankamai skirtingą veiklą (dėl to būtų pagrindas taikyti jai specialų teisinį režimą) galima abejoti.

14 Dalijimasis vienu automobiliu reiškia važiavimą bendru maršrutu, kurį nustato vairuotojas, o ne keleivis, o vairuotojui kompensuojama bent dalis kelionės išlaidų. Vairuotojams paprasčiau užmegzti ryšį su keleiviais naudojant elektronines programėles, taigi tai yra savotiškas „autostop 2.0“. Bet kuriuo atveju tai nėra veikla, kuria siekiama pelną.

44. *Uber* leidžia asmenims, norintiems verstis miesto keleivių vežimo veikla, prisijungti prie jos programėlės ir vykdyti šią veiklą *Uber* nustatytais sąlygomis, kurios vairuotojams yra privalomos pagal programėlės naudojimo sutartį. Šių sąlygų yra daug ir jos susijusios ir su galimybe verstis šia veikla, ir su vertimusi ja, ir su vairuotojų elgesiu teikiant paslaugas.

45. Taigi tam, kad asmuo galėtų naudotis *Uber* programėle kaip vairuotojas, jis būtinai turi turėti transporto priemonę¹⁵. Transporto priemonės, kurias leidžiama vairuoti *Uber* užsakymu, turi atitikti tam tikras sąlygas, kurios, atrodo, skiriasi kiekvienoje šalyje ir mieste, tačiau paprastai tai yra ketverių arba penkerių durų transporto priemonės, kurioms bent jau taikomas amžiaus apribojimas. Transporto priemonės turi būti perėjusios techninę apžiūrą ir atitikti nuostatas, susijusias su privalomuoju draudimu¹⁶.

46. Aišku, vairuotojai turi turėti vairuotojo pažymėjimą (nustatytą stažą) ir nebūti teisti. Kai kuriose šalyse taip pat reikalaujama kelių eismo taisyklių pažeidimų istorijos.

47. Nors darbo laikas *Uber* platformoje nereglamentuotas, todėl vairuotojai gali verstis šia veikla papildomai, atrodo, kad daugeliu atvejų vairuotojams ši veikla yra vienintelė arba pagrindinė profesinė veikla. Be to, jie gauna *Uber* finansinę kompensaciją už tai, kad surenka reikšmingą kelionių skaičių. *Uber* taip pat nurodo vairuotojams vietas ir laiką, kai jie gali tikėtis turėti daug klientų ir (arba) palankių tarifų. Taigi, nors *Uber* formaliai neįpareigoja vairuotojų, ji gali pritaikyti savo pasiūlą prie paklausos svyravimų.

48. *Uber* programėlėje yra vertinimo funkcija: keleiviai gali įvertinti vairuotojus, o vairuotojai – keleivius. Jeigu surinktas vertinimų vidurkis nesiekia tam tikros viršutinės ribos, vairuotojai gali būti pašalinti iš platformos. Taigi *Uber* kontroliuoja vairuotojų paslaugų kokybę, nors tai daro netiesiogiai.

49. Galiausiai tai *Uber* nustato teikiamos paslaugos kainą. Ši kaina apskaičiuojama pagal kelionės atstumą ir trukmę, kuriuos programėlė užregistruoja naudodama geografinės buvimo vietos nustatymo funkciją. Vėliau algoritmas pakoreguoja kainą pagal paklausos intensyvumą, padaugindamas bazinę kainą iš atitinkamo daugiklio, jeigu paklausa išauga, pavyzdžiui, dėl konkretaus įvykio arba tiesiog dėl meteorologinių sąlygų pasikeitimo, pavyzdžiui, dėl audros.

50. Nors per posėdį *Uber* atstovai teigė, kad iš esmės vairuotojai gali prašyti mažesnės sumos, nei nurodo programėlė, manau, vairuotojai realiai neturi tokios galimybės. Iš tiesų, nors teoriškai jiems tokia galimybė suteikiama, *Uber* kaip komisinius gauna sumą, nustatomą programėlei apskaičiavus kelionės kainą. Kiekvienas galimas keleivio sumokėtos kainos sumažinimas būtų nenaudingas vairuotojui, todėl mažai tikėtina, kad jis pasinaudos šia teise¹⁷. Todėl man atrodo sunkiai paneigiama, kad kelionės kainą nustato *Uber*.

51. Taigi *Uber* kontroliuoja visus reikšmingus miesto transporto paslaugos aspektus: akivaizdu – ne tik kainą, bet ir minimalias saugumo sąlygas, nustatydamas išankstinius reikalavimus vairuotojams ir transporto priemonėms, transporto pasiūlos prieinamumą, skatinant vairuotojus vykdyti veiklą didelės paklausos laiku ir vietose, vairuotojų elgesį, taikant vertinimo sistemą, ir galiausiai pašalinimo iš platformos galimybę. Manau, kiti aspektai yra šalutiniai miesto transporto paslaugos naudotojo požiūriu ir neturi įtakos jo ekonominiams sprendimams. Taigi *Uber* kontroliuoja ekonomiškai reikšmingus jos platformoje siūlomos vežimo paslaugos veiksnus.

15 *Uber* nesuteikia vairuotojams transporto priemonių, tačiau teikdama paslaugą *Ubermarketplace* ji atlieka tarpininko tarp vairuotojų ir transporto priemonių nuomos bei išperkamosios nuomos įmonių vaidmenį.

16 Vis dėlto neaišku, ar tai yra reikalavimai, taikomi transporto priemonėms, skirtoms atlygintinam keleivių vežimui, ar tai tiesiog privačiam naudojimui skirtoms transporto priemonėms taikomi formalumai.

17 Žr. 12 išnašoje minėto *London Employment Tribunal* sprendimo 18 punktą.

52. Nors ši kontrolė įgyvendinama nesant hierarchinės subordinacijos klasikiniu požiūriu, išorė gali būti apgaulinga. *Uber* vykdoma netiesioginė kontrolė, grindžiama finansinėmis paskatomis ir decentralizuotu keleivių pateikiamu vertinimu pagal tam tikrą skalę¹⁸, leidžia užtikrinti tokį pat veiksmingą, o gal net veiksmingesnį valdymą nei tas, kuris grindžiamas formaliais darbdavio nurodymais savo darbuotojams ir tiesiogine jų vykdymo kontrole.

53. Todėl darau išvadą, kad *Uber* veikla pasireiškia tik vežimo paslaugos teikimu transporto priemonėje, kuri surandama ir užsisakoma naudojant išmaniojo telefono programėlę, ir kad ekonominiu požiūriu¹⁹ šią paslaugą teikia *Uber* arba tai daroma jos vardu. Ši paslauga pristatoma naudotojams ir jie ją gauna tokiu būdu. Šie naudotojai, nusprenddami naudotis *Uber* paslaugomis, ieško tam tikrų savybių ir tam tikros kokybės vežimo paslaugos. Šias savybes ir šią kokybę užtikrina *Uber*.

54. Vis dėlto ši išvada nereiškia, kad *Uber* vairuotojus būtina laikyti jos darbuotojais. Ši bendrovė gali vienodai gerai teikti savo paslaugas pasitelkdama savarankiškus verslininkus, kurie veikia savo vardu kaip subtiėkėjai. Tačiau polemika, susijusi su vairuotojų statusu *Uber* atžvilgiu, dėl kurio kai kuriose valstybėse narėse jau yra priimti teismų sprendimai²⁰, visai nesusijusi su šioje byloje nagrinėjamais teisės klausimais.

55. Tas pats pasakytina apie transporto priemonių nuosavybės klausimą. Manau, tai, kad *Uber* nėra jų savininkė, neturi reikšmės, nes verslininkas gali labai sėkmingai teikti vežimo paslaugas naudodamas tretiesiems asmenims priklausančias transporto priemones, visų pirma jei jis, siekdamas teikti šias paslaugas, naudojasi šių trečiųjų asmenų transporto priemonėmis, neatsižvelgiant į tai, kokio pobūdžio teisiniai santykiai sieja šias dvi šalis.

56. Manau, jog pagal mano padarytą išvadą *Uber* negalima laikyti tiesiog tarpininke tarp vairuotojų ir keleivių. *Uber* platformoje dalyvaujantys vairuotojai nevykdo atskiros veiklos, kuri egzistuoja nepriklausomai nuo šios platformos. Priešingai, ši veikla gali egzistuoti tik dėl šios platformos²¹, be kurios ji neturėtų jokios prasmės.

57. Manau, dėl šios priežasties klaidinga lyginti *Uber* su tokiomis tarpininkavimo platformomis, kurios leidžia užsisakyti viešbutį ar nusipirkti lėktuvo bilietus.

58. Žinoma, esama ir panašumų, pavyzdžiui, yra panašūs užsakymo ar tiesioginio pirkimo platformoje mechanizmai, taip pat vertinimo sistemos. Tai yra platformos savo naudotojams siūlomos paslaugos.

59. Tačiau, priešingai, negu *Uber* vairuotojų situacija, ir viešbučiai, ir oro susisiekimo bendrovės yra įmonės, kurių veikla visiškai nepriklauso nuo jokios tarpinės platformos ir kurioms šios platformos yra tik vienas iš būdų pardavinėti savo paslaugas. Be to, būtent jos, o ne užsakymo platformos, nustato paslaugų teikimo sąlygas, pradedant kainomis²². Šios įmonės veikia ir pagal jų veiklos sektoriui taikomus teisės aktus, todėl užsakymo platformos iš anksto nekontroliuoja galimybės verstis veikla, kaip tai daro *Uber* su savo vairuotojais.

18 Didesnis vairuotojų skaičius leidžia pasiekti trokštamą rezultatą neprivalant tiesiogiai ir individualiai jų tikrinti. Vis dėlto didesnis keleivių skaičius užtikrina veiksmingą ir gana objektyvią vairuotojų elgesio kontrolę, įvykdant šią platformos užduotį.

19 Čia nekalbu apie *Uber* ir jos vairuotojus siejančių teisinių santykių kvalifikavimą, nes šis aspektas reglamentuojamas nacionalinėje teisėje.

20 Žr., be kita ko, 12 išnašoje minėtą *London Employment Tribunal* sprendimą.

21 Arba panaši platforma, nes modelis, kuriuo grindžiama *Uber*, nuo pat jos įkūrimo buvo kartojamas, tačiau netapo toks žinomas.

22 Tai, kad kai kurios platformos sudaro susitarimus su viešbučiais dėl vienuočių tarifų, kuriais viešbučiai įsipareigoja nesiūlyti kitiems palankesnių kainų už tas, kurias siūlo atitinkama platforma, nieko nekeičia. Iš tiesų kalbama ne apie platformos nustatomą paslaugų kainą, bet apie įsipareigojimą taikyti konkrečius tarifus įvairiems komerciniams partneriams. Be to, vienuočių tarifų sąlygas kvestionavo kelių valstybių narių konkurencijos institucijos, todėl buvo įkurta Komisijos globojama Europos internetinių užsakymo platformų darbo grupė.

60. Galiausiai tokioje užsakymų platformoje naudotojai gali realiai pasirinkti iš kelių paslaugų teikėjų, kurių pasiūlymai skiriasi pagal įvairius, jų požiūriu, svarbius veiksnius, pavyzdžiui, skrydžio ar apgyvendinimo standartus, skrydžių tvarkaraštį, viešbučio pakeitimą ir kt. Tačiau, kalbant apie *Uber*, šiuos veiksnius standartizuoja ir nustato platforma, todėl paprastai keleivis užsisako greičiausiai prieinamo vairuotojo paslaugą.

61. Taigi *Uber* nėra tik paprasta tarpininkė tarp vairuotojų, kartais pasirengusių suteikti vežimo paslaugą, ir šios paslaugos ieškančių keleivių. Atvirkščiai, *Uber* yra tikra miesto transporto paslaugų organizatorė ir operatorė tuose miestuose, kuriuose ji veikia. Nors ir tiesa, ką *Uber* teigė šioje byloje pateiktose savo pastabose, kad jos koncepcija yra inovatyvi, vis dėlto ši inovacija priskiriama prie miesto transporto srities.

62. Taip pat reikėtų pažymėti, kad jeigu *Uber* būtų laikoma nepriklausomus paslaugų teikėjus vienijančia platforma, galėtų kilti klausimų konkurencijos teisės požiūriu²³. Vis dėlto šio aspekto išsamiau neanalizuosiu, nes ši byla jo neapima.

63. Taigi pagal *Uber* veikimo sistemą galimo keleivio ir vairuotojo ryšio užmezgimas neturi atskiros ekonominės vertės, nes, kaip jau nurodžiau pirmiau, veiklą *Uber* vykdančys vairuotojai nesiverčia savarankiška ekonomine veikla, bent jau kai jie vairuoja transporto priemonę teikdami *Uber* paslaugas. Iš tiesų, teikdami šią paslaugą, pirma, *Uber* vairuotojai gali surasti keleivius tik naudodami *Uber* programėlę ir, antra, ši programėlė leidžia susirasti tik tuos vairuotojus, kurie teikia vežimo paslaugą šioje platformoje. Taigi viena yra neatsiejama nuo kitos, ir šios abi paslaugos sudaro vieną paslaugą. Be to, nemanau, kad pačios vežimo paslaugos teikimą galima laikyti papildomu.

64. Žinoma, inovatyvų *Uber* platformos pobūdį daugiausia lemia naujų technologijų naudojimas miesto transportui organizuoti, pavyzdžiui, geografinės buvimo vietos nustatymo paslaugos ir išmanieji telefonai. Tačiau ši inovacija tuo neapsiriboja: ji taip pat susijusi su paties vežimo organizavimu, be kurio *Uber* būtų tiesiog taksi užsakymo paslauga. Taigi teikiant šią paslaugą pagrindinė paslauga neabejotinai yra būtent vežimo paslauga, suteikianti šiai paslaugai ekonominę prasmę. Naudotojai ieško vairuotojų vieninteliu tikslu – kad būtų nuvežti iš vieno taško į kitą. Taigi ryšio užmezgimo etapas yra tik parengiamojo pobūdžio, kad būtų galima geriausiomis sąlygomis suteikti pagrindinę paslaugą.

65. Taigi keleivio ryšio su vairuotoju užmezgimo paslauga nėra nei savarankiška, nei pagrindinė paslauga, palyginti su vežimo paslauga. Todėl jos negalima laikyti „informacinės visuomenės paslauga“. Toks kvalifikavimas neleistų pasiekti liberalizavimo tikslų, kuriais grindžiama Direktyva 2001/31, nes, net jei ryšio užmezgimo veikla būtų liberalizuota, valstybės narės galėtų laisvai užkirsti kelią vertimuisi ja, reglamentuodamos vežimo veiklą. Taigi vienintelis tokio liberalizavimo rezultatas būtų tas, kad valstybė narė, kurioje yra įsisteigęs paslaugų teikėjas, galėtų gauti naudą iš šio įsisteigimo (dėl investicijų, darbo vietų kūrimo ir mokesčių pajamų), neleidama teikti paslaugų savo teritorijoje pagal teisės aktus, susijusius su paslaugomis, kurioms netaikoma Direktyva 2000/31²⁴. Tokia situacija paneigtų visą pagal šią direktyvą organizuojamo informacinės visuomenės paslaugų teikimo laisvės logiką, grindžiamą įsisteigimo valstybės narės vykdoma paslaugų teikėjo veiklos teisėtumo priežiūra ir šios priežiūros pripažinimu kitose valstybėse narėse²⁵.

23 Pavyzdžiui, tai, kad konkurentai naudoja tą patį algoritmą kainoms apskaičiuoti, savaime nėra neteisėta, tačiau gali kelti rūpesčių kalbant apie „hub-and-spoke conspiracy“, jei platformos galios išauga. Dėl galimų *Uber* modelio problemų konkurencijos teisės požiūriu žr. V. Hatzopoulos, S. Roma, *op. cit.*, p. 110 ir 120, ir A. Ezrachi, M. E. Stucke „Artificial Intelligence & Collusion: When Computers Inhibit Competition“, *CCLP Working Paper 40*, Oksfordas 2015, p. 14. Taip pat žr. 2015 m. spalio 22 d. Sprendimą *AC-Treuhand / Komisija* (C-194/14 P, EU:C:2015:717) ir 2016 m. sausio 21 d. Sprendimą *Eturas ir kt.* (C-74/14, EU:C:2016:42, 27 ir 28 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija), taip pat mano išvadą toje byloje (C-74/14, EU:C:2015:493).

24 Pažymėtina, kad, remiantis turima informacija, *UberPop* paslauga uždrausta Nyderlanduose – šalyje, kurioje įsteigta bendrovė *Uber BV*, – 2014 m. gruodžio 8 d. *College van Beroep voor het bedrijfsleven* sprendimu (AWB 14/726, ECLI:NL:CBB:2014:450). Žr. V. Hatzopoulos ir S. Roma, *op. cit.*, p. 91.

25 Žr. Direktyvos 2000/31 3 straipsnio 1 ir 2 dalis.

66. Tokia situacija, kai platformai formaliai nedraudžiama veikti, tačiau dėl paties *UberPop* paslaugos modelio, grindžiamo neprofesionaliais vairuotojais, vežimo veikla negalėtų būti vykdoma laikantis įstatymų, sukelia kitą iškreiptą poveikį. Iš tiesų paaiškėjo, kad *Uber* naudoja įvairias spaudoje aprašytas priemones, pavyzdžiui, laikinai atjungia programėlę kai kuriose zonose, kad sukliudytų institucijoms patikrinti jos vairuotojus. Be to, ji teikia teisinę ir finansinę pagalbą vairuotojams, nubaustiems už vežimo paslaugų teikimą neturint reikiamo leidimo. Patys vairuotojai naudoja įvairius būdus siekdami išvengti patikrinimų²⁶. Taigi šis neišsamus, gal tik išorinis liberalizavimas, kai yra liberalizuojamas tik vienas sudėtinės veiklos elementas, o kitas elementas toliau lieka reglamentuojamas, sukelia teisinį nesaugumą, todėl atsiranda „pilkoji zona“, kuri skatina pažeidinėti įstatymus.

„Uber“ veikla atsižvelgiant į Direktyvą 2006/123

67. Nenuostabu, kad pirmiau šioje išvadoje apibūdinta *Uber* veikla, t. y. kaip unikali paslauga, apimanti ir prieinamo vairuotojo paiešką, ir maršruto užsakymą, ir vežimo paslaugą *stricto sensu*, gali būti laikoma paslauga transporto srityje, kaip ji suprantama pagal Direktyvos 2006/123 2 straipsnio 2 dalies d punktą.

68. Nors neatrodo, kad tokie išvadai padaryti pakaktų vien šios nuostatos formuluotės, pagal kurią Direktyva 2006/123 netaikoma „paslaugoms transporto srityje“, šios direktyvos 21 konstatuojamoji dalis nepalieka jokių abejonų, kad šios paslaugos apima „miesto transportą [ir] taksi“. Taigi nebūtina pradėti diskusijos dėl to, ar *Uber* paslaugos yra taksi paslaugų forma: joje paminėtos visos miesto transporto paslaugos ir *Uber* tikrai yra viena iš jų.

69. Be to, *Uber* veiklą reikėtų laikyti tokia, kuriai taikoma SESV 58 straipsnio 1 dalyje numatyta laisvės teikti paslaugas išimtis, ir taikyti jai SESV 90 ir paskesniuose straipsniuose numatytą reglamentavimą. SESV 91 straipsnio 1 dalies b punkte „sąlyg[os], kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas“, aiškiai paminėtos kaip sritis, kuri turi būti reglamentuojama bendros transporto politikos kontekste. Tačiau pripažinus, kaip siūlau, kad *Uber* teikia miesto transporto paslaugas, ją reikėtų laikyti, jei ne vežėja tikrąja šio žodžio prasme, tai bent jau vežimo paslaugų organizatore.

70. Taigi, net nesant reikalo analizuoti Sprendimo *Grupo Itevelesa ir kt.*²⁷, kuri prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo savo nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, reikia daryti išvadą, kad *Uber* veikla yra paslauga transporto srityje, kaip ji suprantama pagal Direktyvos 2006/123 2 straipsnio 2 dalies d punktą. Taigi ji nepatenka į šios direktyvos taikymo sritį. Be to, šiai veiklai taikoma SESV 58 straipsnio 1 dalyje numatyta laisvės teikti paslaugas išimtis ir ji reglamentuojama SESV 90 ir paskesnių straipsnių nuostatomis.

Išvada dėl pirmojo ir antrojo prejudicinių klausimų

71. Apibendrinamas pirmiau išdėstytus svarstymus, laikausi nuomonės, kad, kai teikiamos mišrios paslaugos, kurias sudaro elektroninėmis priemonėmis teikiamas elementas ir kitas elementas, kuris nėra teikiamas elektroninėmis priemonėmis, pirmasis elementas turi būti arba ekonomiškai savarankiškas, arba pagrindinis, palyginti su antruoju, kad jį būtų galima kvalifikuoti kaip „informacinės visuomenės paslaugą“. *Uber* veiklą reikia analizuoti kaip visumą, apimančią ir keleivių

²⁶ Be kita ko, *Greyball* programėlė, kuri leidžia išvengti valdžios institucijų kontrolės. Žr. „Uber Uses Tech to Deceive Authorities Worldwide“, 2017 m. kovo 4 d. *The New York Times*.

²⁷ 2015 m. spalio 15 d. sprendimas (C-168/14, EU:C:2015:685).

ryšio užmezgimo su vairuotoju paslauga, naudojant išmaniųjų telefonų programėlę, ir pačią vežimo paslauga, kuri ekonominiu požiūriu yra pagrindinis jos elementas. Taigi šios veiklos negalima išskirti į dvi dalis, siekiant vieną šios paslaugos dalį laikyti informacinės visuomenės paslauga. Todėl šią paslauga reikia laikyti „paslauga transporto srityje“.

72. Taigi siūlau Teisingumo Teismui į pirmuosius du prejudicinius klausimus atsakyti taip.

- Direktyvos 2000/31 2 straipsnio a punktas, siejamas su Direktyvos 98/34 1 straipsnio 2 punktu, turi būti aiškinamas taip, kad paslauga, kurią sudaro galimų keleivių ryšio užmezgimas su vairuotoju, siūlančiu individualias užsakomąsias miesto transporto paslaugas, naudojant mobiliųjų telefonų programėlę, jei šios paslaugos teikėjas kontroliuoja esmines šioje srityje teikiamų vežimo paslaugų teikimo taisykles, be kita ko, šių paslaugų kainą, nėra informacinės visuomenės paslauga, kaip ji suprantama pagal minėtas nuostatas.
- SESV 58 straipsnio 1 dalis ir Direktyvos 2006/123 2 straipsnio 2 dalies d punktas turi būti aiškinami taip, kad pirmesniame punkte apibūdinta paslauga yra transporto paslauga, kaip ji suprantama pagal minėtas nuostatas.

73. Žinoma, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgdamas į savo konstatuotas faktines aplinkybes, turės įvertinti, ar pagrindinėje byloje nagrinėjama veikla atitinka pirmiau nurodytą kontrolės kriterijų. Vis dėlto pažymiu, kad nemažai skirtingų valstybių narių teismų jau yra priėmę sprendimą šiuo klausimu²⁸. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas galėtų jais pasiremti, siekdamas vykdyti teisingumą kartu su jais.

Baigiamosios pastabos

74. Atsižvelgiant į mano siūlomus atsakymus į pirmąjį ir antrąjį klausimus, trečiasis ir ketvirtasis prejudiciniai klausimai netenka prasmės. Vis dėlto baigiamosiose pastabose norėčiau išanalizuoti galimo *Uber* teikiamų paslaugų kvalifikavimo kaip savarankiškos paslaugos, apimančios tik keleivių ryšio užmezgimą su vairuotojais ir neapimančios pačios vežimo paslaugos, pasekmes. Tokią paslauga neabejotinai reikėtų laikyti „informacinės visuomenės paslauga“. Tačiau, mano nuomone, nebūtina analizuoti klausimo, ar ši paslauga patenka į transporto sritį.

Ryšio užmezgimo paslauga kaip informacinės visuomenės paslauga

75. Primintina, kad pagal Direktyvos 98/34 1 straipsnio 2 punktą informacinės visuomenės paslauga yra už atlyginimą per atstumą elektroninėmis priemonėmis ir asmeniškai paslaugų gavėjo prašymu teikiama paslauga. Paslauga, kai potencialūs keleiviai per išmaniojo telefono mobiliąją programėlę užmezga ryšį su vairuotojais, neabejotinai atitinka šiuos kriterijus.

76. Kalbant apie atlygintą paslaugos pobūdį, reikia pasakyti, kad *Uber* sistemoje dalis keleivio sumokėtos kelionės kainos tenka platformos operatoriui. Taigi už ryšio užmezgimo paslauga sumoka keleivis po to, kai suteikiama vežimo paslauga.

77. Ši paslauga, analizuojama atskirai nuo vežimo paslaugos, taip pat teikiama per atstumą, kai abi šalys, t. y. *Uber* ir paslaugos gavėjas, nėra vienu metu toje pačioje vietoje. Paslauga teikiama panaudojant išmaniojo telefono programėlę, veikiančią interneto tinklais, todėl ją neabejotinai apima teikimo elektroninėmis priemonėmis sąvoka. Beje, tai yra vienintelis būdas užsisakyti kelionę *Uber* platformoje. Galiausiai paslauga teikiama ne nuolat, o gavėjo užsakymu.

²⁸ Žr., be kita ko, šios išvados 12 išnašoje nurodytus nacionalinius sprendimus.

78. Taigi *Uber* paslaugai, kaip ji apibrėžta šios direktyvos 74 punkte, taikomos Direktyvos 2000/31 nuostatos.

79. Kadangi *Uber* programėlę valdo ir tiek vairuotojams, tiek keleiviams Sąjungos teritorijoje teikia Nyderlanduose įsteigta bendrovė *Uber BV*, kitose valstybėse narėse, įskaitant Ispaniją, ši paslauga teikiama naudojantis laisve teikti paslaugas, kuri, be kita ko, reglamentuojama Direktyvos 2000/31 3 straipsnio 2 ir 4 dalyse.

80. Pagal šias nuostatas valstybės narės iš esmės negali riboti laisvės teikti paslaugas iš kitų valstybių narių dėl priešasčių, priskiriamų prie koordinuojamos srities, nustatydamos informacinės visuomenės paslaugoms konkrečiai skirtus ar bendro pobūdžio reikalavimus. Kaip nurodyta Direktyvos 2000/31 2 straipsnio h punkto i papunkčio pirmoje įtraukoje, ši sritis susijusi su reikalavimais, kuriuos paslaugų teikėjas turi įvykdyti, „pradėdamas verstis <...> veikla, pavyzdžiui, reikalavim[us] dėl <...> leidimo“. Tačiau pagal to paties straipsnio h punkto ii papunkčio trečią įtrauką koordinuojama sritis neapima tokių reikalavimų kaip „reikalavimai, taikomi paslaugoms, kurios neteikiamos elektroninėmis priemonėmis“.

81. Iš to darytina išvada, kad reikalavimas, susijęs su leidimo teikti tarpininkavimo paslaugas sudarant užsakomąsias miesto transporto sutartis turėjimu, jei jis vis dar galioja²⁹ ir jei jis taikomas ryšio užmezgimo paslaugai, kurią teikia *Uber* platforma, priskiriamas prie koordinuojamos srities, todėl jam taikomas Direktyvos 2000/31 3 straipsnio 2 dalyje nustatytas draudimas. Tačiau visi vairuotojams taikomi reikalavimai, susiję su galimybe verstis vežimo veikla ir su vertimusi šia veikla, nepatenka į koordinuojamą sritį, todėl jiems netaikomas šis draudimas, nes vežimo paslauga dėl savo pobūdžio nėra teikiama elektroninėmis priemonėmis.

82. Valstybės narės pagal Direktyvos 2000/31 3 straipsnio 4 dalį gali imtis priemonių, kuriomis nukrypstama nuo laisvės teikti informacinės visuomenės paslaugas, jei šios priemonės yra būtinos dėl viešosios tvarkos, visuomenės sveikatos, visuomenės saugumo ar vartotojų apsaugos priešasčių.

83. Nors ketvirtasis prejudicinis klausimas konkrečiai susijęs su nagrinėjamų nacionalinių priemonių pateisinimu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas savo prašyme nenurodo priešasčių, kurios galėtų pateisinti leidimo reikalavimo taikymą tarpininkavimo transporto srityje veiklai. Savo pastabose Ispanijos vyriausybė nurodo tokias priežastis kaip eismo valdymas ir kelių saugumas. Vis dėlto atrodo, kad tai labiau yra priežastys, galinčios pateisinti reikalavimus, nustatomus vežimo paslaugas teikiantiems vairuotojams.

84. Kalbant tiesiogiai apie tarpininkavimo paslaugas, pažymėtina, kad vienintelė Ispanijos vyriausybės nurodyta priežastis, kuri galėtų būti taikoma *Uber*, yra susijusi su skaidrumu nustatant kainas, priskiriama prie vartotojų apsaugos. Primenu, kad *Uber* sistemoje kelionės kainą nustato ne vairuotojas, o platforma. Vis dėlto, man atrodo, šį skaidrumą galima užtikrinti mažiau ribojančiomis priemonėmis nei reikalavimas turėti tarpininkavimo veiklos leidimą, pavyzdžiui, pareiga informuoti keleivį. Taigi toks reikalavimas neatitiktų Direktyvos 2000/31 3 straipsnio 4 dalies a punkto iii papunktyje aiškiai nustatyto proporcingumo kriterijaus.

85. Vis dėlto pagrindinės bylos sudėtingumą lemia tai, kad šiuo procesu siekiama taikyti sankcijas *Uber* dėl tariamų nesąžiningos konkurencijos veiksmų ieškovės narių atžvilgiu³⁰. Šiuos veiksmus lemia ne tik tai, kad *Uber* vykdo tarpininkavimo sudarant vežimo sutartis veiklą neturėdama reikalingo leidimo, bet ir tai, kad vežimo paslaugas per *Uber* platformą teikiantys vairuotojai neatitinka Ispanijos teisės aktuose šio tipo paslaugoms nustatytų sąlygų. Tačiau šioms sąlygoms netaikoma nei Direktyva 2000/31, nei Direktyva 2006/123, nes jos neabejotinai priskiriamos prie transporto srities.

29 Žr. mano pastabas šiuo klausimu šios išvados 9 punkte.

30 Primenu, kad ginčas pagrindinėje byloje susijęs ne su pačiu *Uber* programėlės veikimu, bet su *UberPop* paslaugos teikimu Barcelonos mieste.

86. Taigi ar pagal Direktyvos 2000/31 nuostatas *Uber* draudžiama taikyti sankcijas dėl nesąžiningos konkurencijos, kurią lemia vežimo paslaugas per šią platformą teikiančių vairuotojų veikla? Kaip jau minėjau pirmiau šioje išvadoje³¹, mano nuomone, *Uber* nėra paprasta tarpininkė tarp keleivių ir vairuotojų. Ji organizuoja ir valdo visą užsakomojo miesto transporto sistemą. Todėl ji yra atsakinga ne tik už keleivių ryšio užmezgimo su vairuotoju paslaugą, bet ir už šių vairuotojų veiklą. Taip būtų ir tuo atveju, jei ši ryšio užmezgimo paslauga būtų laikoma nepriklausančia nuo pačios vežimo paslaugos, nes galiausiai šias dvi paslaugas teikia *Uber* arba tai daroma jos vardu.

87. Manau, aiškinimas, pagal kurį, siekiant užtikrinti Direktyvos 2000/31 veiksmingumą, visai *Uber* veiklai turėtų būti taikomas šioje direktyvoje numatytas liberalizavimas, yra negalimas. Iš tiesų toks aiškinimas prieštarautų aiškioms Direktyvos 2000/31 nuostatams, pagal kurias šios direktyvos 3 straipsnio 2 dalyje nustatytas draudimas taikomas tik reikalavimams, susijusiems su elektroninėmis priemonėmis teikiamomis paslaugomis³². Pagal tokį aiškinimą Direktyva 2000/31 teoriškai galėtų būti taikoma bet kokiai veiklai, nes kiekvienas verslininkas dabar gali siūlyti elektroninėmis priemonėmis paslaugas, pavyzdžiui, informavimo apie prekes ar paslaugas, užsakymo, susitikimų suorganizavimo arba mokėjimo paslaugas.

88. Taigi Direktyvoje 2000/31 nedraudžiama nacionalinėje teisėje nustatyti reikalavimų, susijusių su pačia vežimo veikla, ir taikyti sankcijų *Uber* už šių reikalavimų nesilaikymą, taip pat ir taikant teismo įpareigojimą nutraukti paslaugos teikimą. Tačiau *Uber* veikla, bent kiek tai susiję su pagrindinėje byloje nagrinėjama *UberPop* paslauga, organizuojama taip, kad *Uber*, būdama tokia, kokia yra dabar, negali atitikti šių reikalavimų. Iš tiesų jos pagrindas – neprofesionalūs vairuotojai, kurie, neturėdami miesto transporto licencijos, iš esmės neatitinka minėtų reikalavimų. Šios išvados niekaip nekeičia tai, kad ryšio užmezgimo veikla laikoma informacinės visuomenės paslauga, nes vairuotojų paslaugos nepatenka į Direktyvos 2000/31 taikymo sritį. Tai rodo, kad elektroninėmis priemonėmis teikiama paslauga ir paslauga, kuri nėra taip teikiama, kai šios dvi paslaugos yra taip stipriai susijusios tarpusavyje ir jas teikia tas pats paslaugų teikėjas, yra atskiriamos dirbtinai.

89. Vis dėlto nemanau, kad poreikis užtikrinti teisės aktų, susijusių su vežimo paslaugų teikimu *stricto sensu*, veiksmingumą galėtų pateisinti prevencinio reikalavimo turėti tarpininkavimo paslaugų leidimą nustatymą apskritai. Kova su bet kokia neteisėta veikla šioje srityje gali būti tik represinė.

90. Užbaigdamas šią išvados dalį, laikausi nuomonės, kad jei keleivių ryšio su vairuotoju užmezgimo paslaugą reikėtų laikyti atskira nuo pačios vežimo paslaugos, taigi informacinės visuomenės paslauga, pagal Direktyvos 2000/31 3 straipsnio 2 dalį būtų draudžiama reikalauti leidimo teikti tokią paslaugą, nebent šis reikalavimas būtų pateisinamas viena iš šios direktyvos 3 straipsnio 4 dalyje išvardytų priežasčių ir būtų proporcingas siekiamam tikslui, tačiau manau, kad tai mažai tikėtina. Tai neturėtų realių teisinių pasekmių, nes ši ryšio užmezgimo paslauga neturi jokios ekonominės prasmės be vežimo paslaugų, kurioms nacionalinės teisės aktų leidėjas vis dėlto gali taikyti įvairius reikalavimus.

Dėl Direktyvos 2006/123 taikytinumo

91. Kalbant apie Direktyvos 2006/123 taikytinumą, mano nuomone, nebūtina analizuoti klausimo, ar paslauga, kurią sudaro galimų keleivių ryšio užmezgimas naudojant išmanųjį telefoną su vairuotojais, siūlančiais užsakomasias miesto vežimo paslaugas, priskiriama prie paslaugų transporto srityje sąvokos, kaip ji suprantama pagal šios direktyvos 2 straipsnio 2 dalies d punktą.

³¹ Žr., be kita ko, šios išvados 43–53 punktus.

³² Žr. Direktyvos 2000/31 3 straipsnio 2 dalį, aiškinamą kartu su šios direktyvos 2 straipsnio h punkto ii papunkčio trečia įtrauka. Šią nuostatą patvirtina šios direktyvos 18 konstatuojamoji dalis.

92. Iš tiesų Direktyvos 2006/123 3 straipsnio 1 dalyje numatyta kitų Sąjungos teisės aktų nuostatų, kuriomis reglamentuojama galimybė verstis paslaugų veikla ir vertimasis ja konkrečiuose sektoriuose, viršenybė, jei tokios nuostatos prieštarautų šios direktyvos nuostatoms. Nors tarp šioje nuostatoje išvardytų aktų nėra Direktyvos 2000/31, manau, formuluotė „minėti aktai yra“ aiškiai rodo, kad šis sąrašas nėra išsamus, apsiribojantis aktais, kurių įtraukimas nėra akivaizdus *per se*. Tačiau Direktyva 2000/31 yra *lex specialis* Direktyvos 2006/123 atžvilgiu, tad net nesant Direktyvos 2006/123 3 straipsnio 1 dalies jai turėtų būti teikiama pirmenybė pagal principą *lex posterior generali non derogat legi priori speciali*.

93. Todėl, jei ryšio užmezgimo veiklą reikėtų laikyti patenkančia į Direktyvos 2000/31 taikymo sritį, ji nepatektų į Direktyvos 2006/123 taikymo sritį.

Išvada

94. Atsižvelgdamas į visa tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Juzgado Mercantil nº 33 de Barcelona* (Barselonos komercinis teismas Nr. 3) pateiktus prejudicinius klausimus:

1. 2000 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/31/EB dėl kai kurių informacinės visuomenės paslaugų, ypač elektroninės komercijos, teisinių aspektų vidaus rinkoje (Elektroninės komercijos direktyva) 2 straipsnio a punktas, siejamas su 1998 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 98/34/EB, nustatančios informacijos apie techninius standartus, reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisykles teikimo tvarką, iš dalies pakeistos 1998 m. liepos 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/48/EB, 1 straipsnio 2 punktu, turi būti aiškinamas taip, kad paslauga, kurią sudaro galimų keleivių ryšio užmezgimas su vairuotoju, siūlančiu individualias užsakomąsias miesto transporto paslaugas, naudojant mobiliųjų telefonų programėlę, jei šios paslaugos teikėjas kontroliuoja esmines šioje srityje teikiamų vežimo paslaugų teikimo taisykles, be kita ko, šių paslaugų kainą, nėra informacinės visuomenės paslauga, kaip ji suprantama pagal minėtas nuostatas.
2. SESV 58 straipsnio 1 dalis ir 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/123/EB dėl paslaugų vidaus rinkoje 2 straipsnio 2 dalies d punktas turi būti aiškinami taip, kad pirmesniame punkte apibūdinta paslauga yra transporto paslauga, kaip ji suprantama pagal minėtas nuostatas.