



## Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA MACEJA ŠPUNARA [MACIEJ SZPUNAR]  
SECINĀJUMI,  
sniegti 2017. gada 4. jūlijā<sup>1</sup>

**Lieta C-320/16**

***Uber France SAS***

(*tribunal de grande instance de Lille* (Lilles pirmās instances tiesa, Francija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Tehniskie noteikumi – Jēdziens – Paziņošanas pienākums – Sods – Nepiemērojamība attiecībā uz privātpersonām – Sistēma klientu sakaru nodibināšanai ar neprofesionāliem autovadītājiem – Lietotne *UberPop* – Direktīva 2006/123/EK – Piemērošanas joma – Pakalpojuma transporta jomā izslēgšana

### Ievads

1. Šī ir otrā lieta, kurā Tiesa pievērsīsies juridiskajiem jautājumiem, kas saistīti ar vietējā transporta platformas *Uber* darbību<sup>2</sup>. Pirmajā lietā, kurā es sniedzu savus secinājumus 2017. gada 11. maijā<sup>3</sup>, centrālais bija jautājums par to, vai tāds pakalpojums, kādu sniedz *Uber*, ir jākvalificē kā informācijas sabiedrības pakalpojums attiecīgo Savienības tiesību normu izpratnē. Šis jautājums no jauna ir uzdots arī šajā lietā. Tomēr tā attiecas uz citu problēmu, proti, ir jānoskaidro, vai par dažām valsts tiesību normām, kas jāpiemēro tādiem pakalpojumiem kā tas, kuru piedāvā *Uber*, būtu jāpaziņo kā par pakalpojumu noteikumiem Savienības tiesību normu par tehnisko paziņošanu izpratnē. Tomēr, kā es to izklāstīšu tālāk, šis jautājums daļēji nav atkarīgs no *Uber* darbības kvalificēšanas.

2. Tātad es šos secinājumus veltīšu galvenokārt paziņošanas problēmai, atsaucoties uz saviem iepriekšminētajiem secinājumiem par *Uber* darbības kvalificēšanu kā informācijas sabiedrības pakalpojumu.

<sup>1</sup> Oriģinālvaloda – franču.

<sup>2</sup> Trešais lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu par šiem problēmjaudājumiem ar 2016. gada 27. oktobra rīkojumu lietā *Uber Belgium* (C-526/15, nav publicēts, EU:C:2016:830) tika noraidīts kā nepieņemams.

<sup>3</sup> Skat. manus secinājumus, kurus es sniedzu lietā *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).

## Atbilstošās tiesību normas

### Savienības tiesības

3. Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīvas 98/34/EK, kas nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu, un [i]nformācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu sfērā<sup>4</sup>, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 20. jūlija Direktīvu 98/48/EK<sup>5</sup> (turpmāk tekstā – “grozītā Direktīva 98/34”), 1. panta 2., 5. un 11. punktā ir noteikts<sup>6</sup>:

“Šajā direktīvā piemēro šādus terminus: [..]

- 2) “Pakalpojums” – jebkāds [i]nformācijas sabiedrības pakalpojums, tas ir, jebkāds pakalpojums, ko parasti sniedz par atlīdzību no attāluma, ar elektroniskiem līdzekļiem un pēc pakalpojumu saņēmēja individuāla pieprasījuma.

Šajā definīcijā:

- “no attāluma” nozīmē, ka pakalpojumus sniedz bez vienlaicīgas pušu klātbūtnes,
- “ar elektroniskiem līdzekļiem” nozīmē, ka pakalpojumus nosūta un galamērķī saņem ar elektroniskas apstrādes (ieskaitot digitālu kompresiju) un informācijas uzglabāšanas aparātūras palīdzību un ka tos pilnībā pārraida, nosūta un saņem pa vadiem, pa radio ar optiskiem vai citiem elektromagnētiskiem līdzekļiem,
- “pēc pakalpojumu saņēmēja individuāla pieprasījuma” nozīmē, ka pakalpojumus sniedz, pārraidot informāciju pēc individuāla pieprasījuma.

Norādošs to pakalpojumu saraksts, uz kuriem neattiecas šī definīcija, ietverts V pielikumā.

[..]

- 5) “Noteikumi par pakalpojumiem” – vispārīga rakstura prasība attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas uzsākšanu un veikšanu 2. punkta nozīmē, jo īpaši noteikumi, kas skar pakalpojumu sniedzēju, pakalpojumus un pakalpojumu saņēmēju, izņemot noteikumus, kas nav paredzēti šajā punktā noteiktajiem pakalpojumiem.

[..]

Šajā definīcijā:

- noteikumi uzskatāmi par īpaši paredzētiem [i]nformācijas sabiedrības pakalpojumiem, ja, ņemot vērā tās [to] iemeslu pamatojumu un operatīvo daļu [rezolutīvās daļas tekstu], [to] īpašais mērķis un visu [to kopuma] vai daļas individuālo [dažu precīzu] noteikumu priekšmets ir šādu pakalpojumu regulēšana skaidrā un mērķtiecīgā veidā,

<sup>4</sup> OV 1998, L 204, 37. lpp.

<sup>5</sup> OV 1998, L 217, 18. lpp.

<sup>6</sup> Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 9. septembra Direktīvas (ES) 2015/1535, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko noteikumu un informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā (OV 2015, L 241, 1. lpp.), 11. pantu Direktīva 98/34 tika atcelta 2015. gada 7. oktobrī. Tomēr tā turpina būt *ratione temporis* piemērojama pamatlietas faktiskajiem apstākļiem.

- noteikumus neuzskata par īpaši paredzētiem [i]nformācijas sabiedrības pakalpojumiem, ja tie ietekmē šādus pakalpojumus vienīgi netiešā vai gadījuma rakstura veidā.

[..]

- 11) “Tehniskie noteikumi” – tehniski parametri un citas prasības vai noteikumi par pakalpojumiem, ietverot attiecīgus administratīvus noteikumus, kuru ievērošana ir obligāta, *de jure* vai *de facto*, tirdzniecības, pakalpojumu sniegšanas, pakalpojumu sniedzēja izveidošanas vai izmantošanas gadījumā kādā dalībvalstī vai lielā tās daļā, kā arī dalībvalstu normatīvie un administratīvie akti, izņemot 10. pantā minētos, kas aizliedz preces ražošanu, ieviešanu, tirdzniecību vai izmantošanu vai kas aizliedz pakalpojumu sniegšanu vai izmantošanu, vai uzņēmumu kā pakalpojumu sniedzēju.

[..]”

4. Saskaņā ar grozītās Direktīvas 98/34 8. panta 1. punkta pirmo daļu:

“Saskaņā ar 10. pantu dalībvalstis nekavējoties dara Komisijai zināmu jebkuru tehnisko noteikumu projektu, izņemot gadījumus, ja tas pārņem visu starptautiskā vai Eiropas standarta tekstu. Šajā gadījumā pietiek ar informāciju par attiecīgo standartu; tās paziņo Komisijai pamatojumu šādu tehnisku noteikumu pieņemšanas vajadzībai, ja tas jau nav paskaidrots projektā.”

### **Francijas tiesības**

5. *Code des transports* [Transporta kodeksa] L. 3120-1. un nākamajos pantos ir regulēti personu sauszemes transporta pakalpojumi par atlīdzību ar transportlīdzekļiem, kuros ir mazāk kā desmit sēdvietu.

6. Minētā kodeksa L. 3124-13. pantā ir noteikts:

“Ar brīvības atņemšanu uz diviem gadiem un 300 000 [euro] lielu naudas sodu tiek sodīta tādas sistēmas organizēšana, kura nodibina klientu sakarus ar personām, kas veic L. 3120-1. pantā minētās darbības, neesot nedz sauszemes transporta uzņēmumam, kas var sniegt gadījuma rakstura pakalpojumus, kuri minēti šā krājuma 1. sadaļas II nodaļā, nedz taksometriem, divriteņu vai trīsriteņu motorizētiem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļiem ar vadītāju šīs sadaļas izpratnē.

Juridiskās personas, ko sauc pie kriminālatbildības likumpārkāpuma, kas paredzēts šajā pantā, gadījumā, saņem ne tikai naudas sodu atbilstoši Kriminālkodeksa 131-38. pantā paredzētajiem noteikumiem, bet arī tā paša kodeksa 131-39. panta 2.-9. punktā paredzētos sodus. Tā paša 131-39. panta 2. punktā minētais aizliegums attiecas uz darbību, kuru veicot vai saistībā ar kuras veikšanu izdarīts pārkāpums. Minētā panta 2.-7. punktā paredzētie sodi var tikt piespriesti tikai līdz maksimālam piecu gadu termiņam.”

### **Fakti, procedūra un prejudiciālie jautājumi**

7. *Uber France* ir saskaņā ar Francijas tiesībām dibināta sabiedrība, meitasuzņēmums saskaņā ar Nīderlandes tiesībām dibinātai sabiedrībai *Uber BV*, kas pati ir meitasuzņēmums sabiedrībai *Uber Technologies Inc.*, kuras juridiskā adrese ir Sanfrancisko (Amerikas Savienotās Valstis). *Uber BV* ir tādas elektroniskās platformas operators, ar kuras palīdzību ar viedtālruni, kas aprīkots ar *Uber* lietotni, var pasūtīt pilsētas transporta pakalpojumu [sabiedrības] apkalpotajās pilsētās. Platformas *Uber* piedāvātie transporta pakalpojumi ir iedalīti vairākās kategorijās atkarībā no autovadītāju kvalifikācijas un transportlīdzekļa veida. Pakalpojumu ar nosaukumu *UberPop* sniedz neprofesionāli

autovadītāji privātpersonas, kas nodrošina pasažieru transportu ar saviem transportlīdzekļiem<sup>7</sup>.

8. Sabiedrība *Uber France* ir iesūdzēta *tribunal correctionnel de Lille* [Lilles Krimināltiesa (pirmās instances tiesa, astotā palāta)] (Francija), Nabilam Bensalemam [*Nabil Bensalem*] vēršoties tiesā tieši, kļūstot par civilprasītāju, [iesniedzot civilprasību] par dažādiem faktiem, tostarp par to, ka kopš 2014. gada 10. jūnija tikusi organizēta sistēma, kura nodibina klientu sakarus ar personām, kas sniedz personu sauszemes transporta pakalpojumus par atlīdzību ar transportlīdzekļiem, kuros ir mazāk kā desmit sēdvietu, atbilstoši *code des transports* L. 3124-13. pantā minētajiem nosacījumiem.

9. Šajā procedūrā *Uber France* norādīja, ka *code des transports* L. 3124-13. pants attiecībā uz to nav piemērojams, jo tas ir uzskatāms par tehniskajiem noteikumiem (noteikumiem par pakalpojumiem), par kuriem nav paziņots, pārkāpjot grozītās Direktīvas 98/34 8. panta 1. punkta pirmo daļu. Turklāt ir skaidrs, ka šī norma nav paziņota. Diskutējams ir jautājums par tās kvalificēšanu par “tehniskiem noteikumiem”.

10. Šajos apstākļos *tribunal de grande instance de Lille* [Lilles pirmās instances tiesa] nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

- “1) Vai ar *code des transports* L. 3124-13. pantu, kas ir pieņemts ar 2014. gada 1. oktobra Likumu Nr. 2014-1104, attiecībā uz taksometriem un pārvadājumu transportlīdzekļiem ar vadītāju ir paredzēti jauni tehniskie noteikumi, kas nav netieši un attiecas uz vienu vai vairākiem informācijas sabiedrības pakalpojumiem [grozītās Direktīvas 98/34] izpratnē, kurā kā obligāts, piemērojot šīs direktīvas 8. pantu, bija noteikts iepriekšējas paziņošanas par šo tiesību normu Eiropas Komisijai pienākums, vai arī tas izriet no [Direktīvas 2006/123<sup>8</sup>], ar kuras 2. panta d) punktu ir izslēgti pārvadājumi?
- 2) Apstiprinošas atbildes gadījumā uz jautājuma pirmo daļu, vai [Direktīvas 98/34] 8. pantā paredzētā paziņošanas pienākuma neievērošanas sekas ir tādas, ka *code des transports* L. 3124-13. pants nav piemērojams tiesību subjektiem?”

11. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesā tika saņemts 2016. gada 6. jūnijā. Rakstveida apsvērumus iesniedza *Uber France*, Igaunijas, Francijas, Nīderlandes, Polijas un Somijas valdības, kā arī Komisija. Pamatlietas puses, Igaunijas, Francijas un Nīderlandes valdības, Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) Uzraudzības iestāde, kā arī Komisija bija pārstāvētas tiesas sēdē, kas notika 2017. gada 24. aprīlī.

## Analīze

### Ievada piezīmes

12. Formulējot prejudiciālos jautājumus, iesniedzējtiesa acīmredzot ir uzskatījusi, ka, kvalificējot pakalpojumu kā tādu, kas ietilpst transporta jomā Direktīvas 2006/123 izpratnē, ir izslēgta iespēja to kvalificēt kā informācijas sabiedrības pakalpojumu, kā rezultātā kļūst nepiemērojams saskaņā ar grozīto Direktīvu 98/34 uz to attiecināmo normu paziņošanas pienākums. Tomēr nav droši, ka neizbēgami pastāv šāda sakarība, jo grozītajā Direktīvā 98/34 nav izslēgts transports, kā tas ir darīts Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā<sup>9</sup>. Pēc manām domām, pietiek ar to, ka,

<sup>7</sup> Lai iepazītos ar detalizētāku platformas *Uber* aprakstu, skat. 12.–15. punktu manos secinājumos, kas nisekti lietā *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīva 2006/123/EK par pakalpojumiem iekšējā tirgū (OV 2006, L 376, 36. lpp.).

<sup>9</sup> Apzinoties, ka pakalpojumam *transporta jomā* noteikti nav jābūt *transporta* pakalpojumam vārda tiešākajā nozīmē (skat. spriedumu, 2015. gada 15. oktobris, *Grupo Itevelesa u.c.*, C-168/14, EU:C:2015:685).

nekvalificējot *Uber* darbību Direktīvas 2006/123 izpratnē, tiek analizēts jautājums par to, vai apspriežamā Francijas tiesību norma ir uzskatāma par tehniskajiem noteikumiem –, precīzāk, par noteikumiem par pakalpojumiem, jo tā ir vienīgā tehnisko noteikumu kategorija, kas attiecas uz šo lietu, – par ko būtu jāpaziņo atbilstoši grozītās Direktīvas 98/34 8. pantam.

13. Ar savu pirmo prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa tālāk būtībā vēlas noskaidrot, vai grozītās Direktīvas 98/34 1. panta 5. punkts, lasot to kopsakarā ar šīs direktīvas 1. panta 2. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka valsts tiesību norma, ar kuru ir aizliegta un tiek sodīta tādas sistēmas organizēšana, ar kuru tiek nodibināti klientu sakari ar personām, kas veic pasažieru transporta darbības, pārkāpjot šīm transporta darbībām piemērojamos noteikumus, ir uzskatāma par noteikumiem par pakalpojumiem šīs tiesību normas izpratnē, uz kuru attiecas paziņošanas pienākums saskaņā ar minētās direktīvas 8. pantu. Otrais prejudiciālais jautājums attiecas uz to, kādas pamatlietā būtu iespējamās sekas nepaziņošanai par šādu normu, ja tā būtu bijusi jāuzskata par tehniskajiem noteikumiem.

14. Šie jautājumi, protams, liek apspriest problēmu par to, vai tāds pakalpojums kā *Uber* piedāvātais *UberPop* pakalpojums var tikt kvalificēts kā informācijas sabiedrības pakalpojums. Šim problēmjautājumam esmu veltījis savus secinājumus lietā *Asociación Profesional Elite Taxi*<sup>10</sup>, šeit es tos vienīgi rezumēšu, papildinot tos attiecībā uz diviem punktiem. Tomēr es uzskatu, ka uz jautājumu par to, vai šajā gadījumā apspriežamās Francijas tiesību normas ir tehniskie noteikumi, varētu atbildēt neatkarīgi no *UberPop* pakalpojuma kvalifikācijas. Es to paskaidrošu savas analīzes otrajā daļā. Visbeidzot, nepaziņošanas iespējamo seku problēma būs trešās daļas priekšmets.

### **Par *Uber* pakalpojuma kvalifikāciju**

15. Savos secinājumos lietā *Asociación Profesional Elite Taxi* es konstatēju, ka *Uber* sniegtais *UberPop* pakalpojums ir komplekss vienots pakalpojums, kas sastāv no pakalpojuma, ar kuru tiek nodibināti pasažieru sakari ar autovadītājiem, izmantojot viedtālruni domātu programmatūru, un no transporta pakalpojuma. Turklāt es norādīju, ka, saskaroties ar šādu jauktu pakalpojumu, tā pakalpojuma daļa, kas tiek sniegta ar elektroniskiem līdzekļiem, var tikt uzskatīta par informācijas sabiedrības pakalpojumu, lai piemērotu šādu pakalpojumu definīciju, kas ietverta grozītās Direktīvas 98/34 1. panta 2. punktā, tikai ar nosacījumu, ka tā ir ekonomiski neatkarīga no tās pakalpojuma daļas, kas netiek sniegta ar šādiem līdzekļiem, vai arī tā ir jauktā pakalpojuma galvenā daļa. Būtībā Savienības tiesiskā regulējuma, kas attiecas uz informācijas sabiedrības pakalpojumiem, (proti, gan grozītās Direktīvas 98/34, gan Direktīvas 2000/31<sup>11</sup>) piemērošana tādiem pakalpojumiem, kas nav ne neatkarīgi, ne galvenie, salīdzinot ar tiem, uz kuriem neattiecas šis tiesiskais regulējums, būtu pretrunā apspriežamajām normām, neatbilstu to mērķim un radītu tiesisko nenoteiktību tiktāl, ciktāl šie citi pakalpojumi varētu tikt regulēti citādi saskaņā ar valsts tiesību normām, kā tas ir it īpaši tādā specifiskā jomā kā transports<sup>12</sup>.

16. Saskaņā ar pieejamo informāciju par *Uber* darbības veidu, ievērojot valsts tiesu galīgos faktus konstatējumus, *UberPop* pakalpojumā pakalpojuma daļa, ar ko tiek nodibināti [klientu] sakari [ar autovadītājiem] ar elektroniskiem līdzekļiem, nav neatkarīga no transporta pakalpojuma, jo abi pakalpojumi ir neatdalāmi saistīti un tos sniedz sabiedrība *Uber*. Neapšaubāmi, būdama sakaru nodibināšanas pakalpojuma sniedzēja, tā būtībā nodrošina izšķirošo kontroli arī pār transporta pakalpojumu kā tādu. Turklāt es arī paudu uzskatu, ka pakalpojums, ar ko tiek nodibināti sakari, ir

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

<sup>11</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 8. jūnija Direktīva 2000/31/EK par dažiem informācijas sabiedrības pakalpojumu tiesiskiem aspektiem, jo īpaši elektronisko tirdzniecību, iekšējā tirgū ("Direktīva par elektronisko tirdzniecību") (OV 2000, L 178, 1. lpp.).

<sup>12</sup> Skat. 29.–38. punktu manos secinājumos, kas sniegti lietā *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).

otršķirīgs salīdzinājumā ar transporta pakalpojumu, kas ir īstais iemesls, kāpēc *UberPop* pakalpojums kopumā ir ekonomisks<sup>13</sup>. No tā es secināju, ka šāds pakalpojums nav jāuzskata par informācijas sabiedrības pakalpojumu tās šādu pakalpojumu definīcijas izpratnē, kas sniegta grozītās Direktīvas 98/34 1. panta 2. punktā<sup>14</sup>.

17. Es palieku pie šā viedokļa arī šajā lietā un aicinu iepazīties ar maniem secinājumiem lietā *Asociación Profesional Elite Taxi*, lai uzzinātu vairāk detaļu. Šeit tikai divos punktos papildināšu savus apsvērumus minētajos secinājumos.

18. Pirmkārt, pēc manām domām, *Uber* situācija būtu jānošķir no tās, kāda bija strīdā, kurā tika pieņemts spriedums lietā *Vanderborcht*, kurā Tiesa pasludināja savu spriedumu dažas dienas pirms tam, kad es sniedzu savus secinājumus lietā *Asociación Profesional Elite Taxi*. Šajā spriedumā Tiesa nosprieda, ka zobārstniecības prakses reklāma, kas veikta interneta vietnē, kuru izveidojis speciālists, uz ko attiecas lieta, ietilpst “informācijas sabiedrības pakalpojuma” jēdzienā<sup>15</sup>.

19. Tātad, ja šajā situācijā ir pakalpojums, kas vērsts uz lietotājiem (citiem, ne tikai pašu speciālistu), tas ir pakalpojums, kura mērķis ir informēt. Tas ir domāts, vismaz galvenokārt, nevis personām, kuras jau ir attiecīgā speciālista klienti, bet visai sabiedrībai ar cerību piesaistīt jaunus klientus. Šāda informācija var gan panākt, gan nepanākt (iespējams, tā notiek lielākajā daļā gadījumu) to, ka tiek sniegti [šai reklāmai] sekojoši zobārstniecības pakalpojumi. Lai gan arī šī reklāma, bez šaubām, ir tieši saistīta ar zobārstniecības praksi kā tādu, tomēr tai nav nekādas saistības ar konkrētajiem zobārstniecības pakalpojumiem, kas tiek sniegti konkrētiem pacientiem.

20. Citādi ir ar sakaru nodibināšanas pakalpojumu platformas *Uber* gadījumā, kas vēršas pie personām, kuras jau ir *Uber* klienti un kuru mērķis ir konkrēta transporta pakalpojuma sniegšana. Šī sakaru nodibināšana turklāt ir obligāts posms, lai varētu tikt izmantots transporta pakalpojums *Uber* sistēmā.

21. Ņemot vērā šīs atšķirības, es nedomāju, ka no sprieduma lietā *Vanderborcht* gūtās atziņas var tikt tieši piemērotas šīs analīzes vajadzībām attiecībā uz jautājumu, vai tādi pakalpojumi kā tie, ko sniedz *UberPop*, ir jā kvalificē kā informācijas sabiedrības pakalpojumi.

22. Otrkārt, es vēlētos uzsvērt, ka *Uber* sniegto pakalpojumu situācija ir acīmredzami atšķirīga no tās, kādā ir franšīzes devējs ar saviem franšīzesņēmējiem, izmantojot franšīzes līgumu. Ir tiesa, ka franšīzes devējs var arī stingri kontrolēt franšīzesņēmēju darbību tik lielā mērā, ka klienti šos franšīzesņēmējus uztver drīzāk kā franšīzes devēja filiāles, nevis kā neatkarīgus uzņēmumus. Tomēr franšīzes devēja uzdevums ir tikai sniegt franšīzesņēmējiem pakalpojumus (preču zīmju licences, prasmes, aprikojuma piegāde, padomi utt.). Viņam nav nekādas saistības ar gala pakalpojumu lietotājiem, jo šo gala pakalpojumu sniedzēji ir vienīgi franšīzesņēmēji. Franšīzes devēja pakalpojumi tātad nav atkarīgi no gala pakalpojumiem, pat ja viņš nosaka šo pēdējo pakalpojumu sniegšanas noteikumus. Turpretī *Uber* ir tieši iesaistīts tajā, kā gala pakalpojums tiek sniegts lietotājiem, tā ka sabiedrība ir jāuzskata par šā pakalpojuma sniedzēju atšķirībā no franšīzes devēja.

### ***Par to, vai aplūkotā valsts tiesību norma ir jā kvalificē kā tehniskie noteikumi***

23. Pat ja Tiesa lemtu, ka *UberPop* pakalpojums ir informācijas sabiedrības pakalpojums, tas nekādi neietekmētu to, vai apspriežamā Francijas tiesību norma ir jā kvalificē kā tehniskie noteikumi. Būtībā ne visi noteikumi, kuri kaut kādā veidā attiecas uz informācijas sabiedrības pakalpojumiem, automātiski ietilpst tehnisko noteikumu kategorijā.

13 Skat. 39.–64. punktu manos secinājumos, kas sniegti lietā *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).

14 Skat. 65. un 66. punktu manos secinājumos, kas sniegti lietā *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).

15 Spriedums, 2017. gada 4. maijs, *Vanderborcht* (C-339/15, EU:C:2017:335, 39. punkts).

24. Grozītajā Direktīvā 98/34 starp dažādažām tehnisko noteikumu kategorijām pakalpojumu noteikumi būtībā ir nošķirti ar precizējumu, ka ir ietverti vienīgi informācijas sabiedrības pakalpojumi. Saskaņā ar definīciju šīs direktīvas 1. panta 5. punktā noteikumi par pakalpojumiem ir vispārīga rakstura prasība attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas uzsākšanu un to veikšanu. Lai šāda prasība varētu tikt kvalificēta kā tehniskie noteikumi, ir arī nepieciešams, lai tās īpašais mērķis un priekšmets būtu šādu pakalpojumu regulēšana skaidri un mērķtiecīgi. Turpretī ir izslēgti tādi noteikumi, kas uz šiem pakalpojumiem attiecas tikai netieši vai kā gadījuma rakstura.

25. Ar *code des transports* L. 3124-13. pantu ir aizliegts organizēt sistēmas, kas nodibina klientu sakarus ar personām, kuras veic transporta darbību, pārkāpjot šīm pārvaļājumam darbībām piemērojamās tiesību normas. Šis aizliegums ir papildināts ar kriminālsoda sankcijām.

26. Es tikpat labi varu pieļaut, kā to īpaši apgalvo *Uber France* savos apsvērumos, ka šis aizliegums galvenokārt attiecas uz sistēmām, kas nodibina sakarus ar elektroniskiem līdzekļiem. Būtībā šobrīd šādas sistēmas ir tehniski un ekonomiski perspektīvas tikai tādā gadījumā, ja tās darbojas ar informācijas tehnoloģiju palīdzību un līdz ar to – ar elektroniskiem līdzekļiem grozītās Direktīvas 98/34 izpratnē. Ja arī joprojām pastāv sistēmas, kas nodibina sakarus, izmantojot telekomunikācijas, to organizēšanai ir nepieciešami nozīmīgi tehniskie līdzekļi (zvanu centrāles, termināļi automašīnās), tādējādi ir maz iespējams, ka šāda sistēma varētu tikt izveidota, piedaloties personām, kuras veiktu transporta darbību, pārkāpjot likumu noteikumus.

27. Tādēļ mani nepārliecina Francijas valdības argumenti, saskaņā ar kuriem apspriežamā norma neattiecas tieši uz informācijas sabiedrības pakalpojumiem, jo šī tiesību norma varot attiekties uz citām starpnieku kategorijām transporta jomā.

28. Ņemot to vērā, ir jākonstatē, ka šīs normas nolūks nav aizliegt vai citādi regulēt klientu sakaru ar transporta pakalpojumu sniedzējiem nodibināšanu vispār. Šīs normas mērķis ir vienīgi aizliegt un apkarot starpniecības darbību, veicot *prettiesisku* transporta darbību. Starpniecības darbība tiesiskos transporta pakalpojumos paliek pilnīgi ārpus šīs normas piemērošanas jomas.

29. Tādēļ es piekrītu Polijas valdības viedoklim, kuru tā izklāstījusi savos rakstveida apsvērumos un saskaņā ar kuru šī norma tikai pakārtoti attiecas uz informācijas sabiedrības pakalpojumiem. Būtībā šīs normas mērķis ir nevis regulēt tieši šos pakalpojumus, bet gan nodrošināt tiesiskā regulējuma attiecībā uz transporta pakalpojumiem, uz kuriem neattiecas grozītā Direktīva 98/34, efektivitāti.

30. Turklāt *code des transports* L. 3124-13. panta norma tiktāl, ciktāl ar to ir aizliegts organizēt sistēmu klientu sakaru nodibināšanai ar personām, kuras sniedz transporta pakalpojumus, pārkāpjot piemērojamās tiesību normas, ir jāizvērtē tās kontekstā. Būtībā, ja darbība ir prettiesiska, saskaņā ar valsts tiesībām visa līdzdalība šīs darbības veikšanā arī var tikt uzskatīta par prettiesisku. Tā tas ir it īpaši tad, ja šai līdzdalībai ir sistēmas organizēšanas raksturs un tā tiek veikta ar nolūku gūt peļņu<sup>16</sup>. *Code des transports* L. 3124-13. panta normatīvais ieguldījums patiesībā pastāv galvenokārt tajā, ka tiek noteikti kriminālsodi par līdzdalību darbībā, kuras prettiesiskums jau izriet no valsts tiesību aktiem.

31. Ja visas valsts tiesību normas, ar kurām tiek aizliegta vai sodīta starpniecība prettiesiskās darbībās, būtu jāuzskata par tehniskajiem noteikumiem vienīgi tāpēc, ka šī starpniecība, visticamāk, tiek veikta ar elektroniskiem līdzekļiem, tad šajā ziņā par daudziem dalībvalstu iekšējiem noteikumiem, gan rakstītiem, gan nerakstītiem, būtu jāpaziņo. Tas izraisītu pārmērīgu paziņošanas pienākuma izpļūšanu<sup>17</sup>, nesniedzot reālu ieguldījumu tajā, lai tiktu izpildīti šīs procedūras mērķi, proti, novērst, ka

<sup>16</sup> Es atgādinu, ka vienīgi pakalpojumi, kuri tiek sniegti pret atlīdzību, var tikt uzskatīti par informācijas sabiedrības pakalpojumiem grozītās Direktīvas 98/34 izpratnē.

<sup>17</sup> Paziņošanas pienākuma izpļūšana ("notification creep") turklāt jau ir minēta 62. punktā secinājumos, kurus ģenerālvokāts M. Bobeks [*M. Bobek*] ir sniedzis lietā *M.* un *S.* (C-303/15, EU:C:2016:531).

dalībvalstis veic pasākumus, kas nav saderīgi ar iekšējo tirgu, un uzņēmējdarbības veicējiem dot iespēju labāk izmantot iekšējā tirgus priekšrocības<sup>18</sup>. Tā vietā šāds pārspīlēts paziņošanas pienākums, kuru sankcionētu nepaziņoto noteikumu nepiemērojamība<sup>19</sup>, ļautu apiet likumu un radītu tiesisko nenoteiktību, tostarp arī attiecībās starp privātpersonām.

32. Ja *code des transports* L. 3124-13. pants var tikt uztverts tā, kā to apgalvo *Uber France* savos apsvērumos, it kā tas būtu vērsti tieši pret platformas *Uber* darbību, tad tā iemesls ir tas, ka *Uber*, attīstot savu pakalpojumu *UberPop*, apzināti izvēlējās uzņēmējdarbības modeli, kas nav saderīgs ar valsts tiesisko regulējumu par pasažieru transporta darbību<sup>20</sup>. Šī modeļa pamatā būtībā ir tādu neprofesionālu autovadītāju pakalpojumi, kuriem pēc būtības saskaņā ar Francijas tiesībām nav nepieciešamo atļauju, lai veiktu transporta darbību. Tomēr tas nepadara minēto tiesību normu par noteikumiem, kuros vispārīgi regulētas starpniecības darbības transporta jomā.

33. Šo iemeslu dēļ es uzskatu, ka *code des transports* L. 3124-13. pants tikai pakārtoti attiecas uz pakalpojumiem, ar kuriem tiek nodibināti klientu sakari ar personām, kuras sniedz transporta pakalpojumus, tiktāl, ciktāl šī kontaktu nodibināšana attiecas uz nelikumīgu minēto pakalpojumu sniegšanu. Tātad apspriežamā tiesību norma ir jāizslēdz no grozītās Direktīvas 98/34 piemērošanas jomas atbilstoši šīs direktīvas 1. panta 5. punkta piektās daļas otrajam ievilkumam.

34. Šī izslēgšana ir nepieciešama nevis tāpēc, ka apspriežamā tiesību norma attiecas uz krimināltiesību jomu, bet gan tāpēc, ka ar šo tiesību normu darbība, kurai ir informācijas sabiedrības pakalpojuma raksturs, netiek aizliegta un apkarota vispārīgi, bet gan tikai tiktāl, ciktāl šī darbība ir līdzdalības darbība, veicot citu darbību, kas ir prettiesiska un turklāt ir ārpus grozītās Direktīvas 98/34 piemērošanas jomas.

### ***Par aplūkotās valsts tiesību normas nepaziņošanas iespējamām sekām***

35. Ar savu otro prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, kādas sekas tai pamatlietā ir jāpiešķir *code des transports* L. 3124-13. panta nepaziņošanai.

36. Protams, ja Tiesa piekritis tam, kā es ierosinu atbildēt uz pirmo prejudiciālo jautājumu, lemjot, ka apspriežamā tiesību norma nav tehniskie noteikumi grozītās Direktīvas 98/34 izpratnē un tātad attiecībā uz to nav jāizpilda paziņošanas pienākums, šis otrais prejudiciālais jautājums vairs nebūs nozīmīgs. Pilnības labad es to tomēr izanalizēju, jo atbilde, kas ir jāsniedz, ļauj gūt pilnīgu skatījumu uz tematu.

37. Pastāv iedibināta Tiesas judikatūra attiecībā uz nepaziņošanas par tehniskajiem noteikumiem sekām. Principā šāda nepaziņošana ir procesuālo noteikumu pārkāpums aplūkoto tehnisko noteikumu pieņemšanā un izraisa šo tehnisko noteikumu nepiemērojamību, tā ka tie nav piemērojami privātpersonām<sup>21</sup>. Kvalificējot nepaziņošanu kā procesuālo noteikumu pārkāpumu, Tiesa tai tātad piemēro to pašu sodu kā tas, kas paredzēts valsts tiesību normas un Savienības tiesību normas faktiskas nesaderības gadījumā<sup>22</sup>.

18 Skat. spriedumu, 2016. gada 4. februāris, *Ince* (C-336/14, EU:C:2016:72, 82. punkts).

19 Skat. tālāk.

20 Šajā saistībā ir jāatzīmē, ka *Uber* nevar atsaukties uz Savienības tiesībām, apstrīdot aplūkoto tiesisko regulējumu attiecībā uz transporta pakalpojumu sniegšanu kā tādu, jo šajā jomā saskaņā ar LESD 58. un 90. pantu ir nepieciešama pozitīva Savienības likumdevēja rīcība.

21 Skat. it īpaši spriedumus, 1996. gada 30. aprīlis, *CIA Security International* (C-194/94, EU:C:1996:172, 54. punkts) un kā jaunāko – 2016. gada 4. februāris, *Ince* (C-336/14, EU:C:2016:72, 67. punkts).

22 Skat. spriedumu, 1996. gada 30. aprīlis, *CIA Security International* (C-194/94, EU:C:1996:172, 42. punkts).

38. Tādējādi katra privātpersona, kas vēlas izvairīties no tiesību normas piemērošanas, var atsaukties uz to, ka par to nav paziņots, nepastāvot nepieciešamībai noskaidrot, vai šī tiesību norma faktiski ir pretrunā iekšējā tirgus brīvībām. Šī nepiemērojamība var tikt piemērota arī saimnieciskās darbības subjektiem, kuru darbība, lai arī uz to attiecas aplūkotā tiesību norma, nav informācijas sabiedrības pakalpojums, it īpaši tāpēc, ka viņu darbība nenozīmē tikai pakalpojumu sniegšanu ar elektroniskiem līdzekļiem<sup>23</sup>. Es domāju it īpaši par mūs šajā lietā interesējošo gadījumu, proti, *Uber* gadījumu. Kā es to izklāstīju savos secinājumos lietā *Asociación Profesional Elite Taxi*, uz tā darbību neattiecas informācijas sabiedrības pakalpojuma jēdziens<sup>24</sup>, lai arī tā varētu tikt saukta pie atbildības atbilstoši *code des transports* L. 3124-13. pantam. Tomēr šis secinājums attiecas uz nepaziņošanas kā procesuālo noteikumu pārkāpuma raksturu, kas nepaziņotās tiesību normas dara spēkā neesošas attiecībā pret ikvienu personu.

39. Tātad uz otro prejudiciālo jautājumu būtu jāatbild tā, ka tad, ja L. 3124-13. pants būtu uzskatāms par noteikumiem, kas saistīti ar pakalpojumiem grozītās Direktīvas 98/34 1. panta 5. punkta izpratnē, tas nebūtu piemērojams privātpersonām, jo par to nav paziņots atbilstoši šīs direktīvas 8. pantam.

40. Visbeidzot, runājot par to, kas attiecas uz paziņošanas pienākumu saskaņā ar Direktīvas 2006/123 15. panta 7. punktu, uz ko tiesas sēdes laikā norādīja Komisija, es atgādinu, ka, pēc manām domām<sup>25</sup>, ja *Uber* darbība netiek uzskatīta par informācijas sabiedrības pakalpojumu saistībā ar tās komplekso raksturu, tā, bez šaubām, iekļaujas transporta jomā un tas to izslēdz no šīs direktīvas piemērošanas jomas.

## Secinājumi

41. Ņemot vērā visus iepriekšminētos apsvērumus, es ierosinu uz *tribunal de grande instance de Lille* (Lilles Apgabaltiesa, Francija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīvas 98/34/EK, kas nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu, un [i]nformācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu sfērā, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 20. jūlija Direktīvu 98/48/EK, 1. panta 5. punkts, lasot to kopsakarā ar šī panta 2. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka valsts tiesību norma, ar kuru ir aizliegta un tiek sodīta tādas sistēmas organizēšana, kura nodibina klientu sakarus ar personām, kas veic pasažieru transporta darbības, pārkāpjot šim transporta darbībām piemērojamos noteikumus, nav uzskatāma par pakalpojumu noteikumiem, uz kuriem attiecas paziņošanas pienākums saskaņā ar šīs direktīvas 8. pantu.

<sup>23</sup> Skat. it īpaši šo secinājumu 29.–38. punktu.

<sup>24</sup> Skat. šo secinājumu 15. un 16. punktu.

<sup>25</sup> Skat. 67.–70. punktu manos secinājumos, kas sniegti lietā *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:364).