



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
MACIEJ SZPUNAR
prednesené 11. mája 2017¹

Vec C-434/15

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

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona
(Obchodný súd č. 3 Barcelona, Španielsko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Služby na vnútornom trhu – Preprava cestujúcich –
Používanie informačných nástrojov a aplikácie pre smartfóny – Nekalá súťaž – Požiadavka povolenia“

Úvod

1. Hoci vývoj nových technológií je vo všeobecnosti zdrojom sporov, spoločnosť Uber sa javí ako odlišný prípad. Jej spôsob fungovania vyvoláva kritiku a otázky, ale aj nádeje a nové očakávania. Keď uvediem iba právnu oblasť, spôsob fungovania spoločnosti Uber viedol k otázkam najmä z pohľadu práva hospodárskej súťaže, ochrany spotrebiteľov a pracovného práva. V ekonomickej a sociálnej rovine sa dokonca objavil výraz „uberizácia“. S prejednávaným návrhom na začatie prejudiciálneho konania teda prichádza na Súdny dvor vysoko spolitizovaná a medializovaná problematika.

2. Predmet prejednávanej veci je však oveľa obmedzenejší. Výklad, ktorý sa od nás žiada, má iba umožniť nájsť miesto spoločnosti Uber na úrovni práva Únie, aby bolo možné určiť, či a do akej miery sa na jej fungovanie vzťahuje toto právo. Ide teda hlavne o to, či prípadná právna úprava podmienok fungovania spoločnosti Uber podlieha požiadavkám práva Únie, v prvom rade slobodného poskytovania služieb, alebo či patrí do delenej právomoci Európskej únie a členských štátov v oblasti miestnej dopravy, ktorá ešte nebola vykonaná na úrovni Únie.

¹ Jazyk prednesu: francúzština.

Právny rámec

Právo Únie

3. Článok 1 bod 2 smernice 98/34/ES² stanovuje:

„Na účely tejto smernice platia nasledujúce vymedzenia pojmov:...

2. ‚služba‘ je každá služba poskytovaná informačnou spoločnosťou, to jest každá služba, ktorá sa bežne poskytuje za odmenu, na diaľku, elektronickým spôsobom a na základe individuálnej žiadosti príjemcu služieb.

Na účely tejto definície:

- ‚na diaľku‘ znamená, že služba sa poskytuje bez toho, aby pri tom boli obe strany súčasne prítomné,
- ‚služba poskytovaná elektronicky‘ znamená, že služba sa z miesta pôvodu odošle a na mieste určenia prijíma prostredníctvom elektronického zariadenia, určeného na spracovávanie (vrátane digitálneho komprimovania) a uskladňovanie údajov a je úplne vysielaná, prenášaná a prijímaná po drôte, prostredníctvom rádiových vln, optickým spôsobom, alebo inými elektromagnetickými prostriedkami,
- ‚na základe individuálnej žiadosti príjemcu služieb‘ znamená, že služba sa prostredníctvom prenosu údajov poskytuje na individuálnu žiadosť.

Indikatívny zoznam služieb, ktoré nespádajú pod túto definíciu, je uvedený v prílohe V.

...“

4. Článok 2 písm. a) a h) smernice 2000/31/ES³ stanovuje:

„Na účely tejto smernice majú nasledujúce výrazy uvedený význam:

a) ‚služby informačnej spoločnosti‘: služby v zmysle článku 1 [bod] 2 [smernice 98/34];

...

h) ‚koordinovaná oblasť‘: požiadavky ustanovené v právnych systémoch členských štátov uplatniteľné na poskytovateľov služieb informačnej spoločnosti alebo na služby informačnej spoločnosti, bez ohľadu na to, či sú všeobecnej povahy alebo či sú pre ne špeciálne navrhnuté.

2 Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 22. júna 1998, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. ES L 204, 1998, s. 37, Mim. vyd. 13/020, s. 337), zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 98/48/ES z 20. júla 1998 (Ú. v. ES 1998, L 217, s. 18, Mim. vyd. 13/021, s. 8) (ďalej len „smernica 98/34“). V súlade s článkom 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. EÚ, L 241, 2015, s. 1), bola smernica 98/34 zrušená 7. októbra 2015, naďalej sa však uplatňuje *ratione temporis* na skutkový stav vo veci samej. Okrem toho článok 1 ods. 1 písm. b) smernice 2015/1535 má v podstate rovnaké znenie.

3 Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 8. júna 2000 o určitých právnych aspektoch služieb informačnej spoločnosti na vnútornom trhu, najmä o elektronickom obchode („smernica o elektronickom obchode“) (Ú. v. ES L 178, 2000, s. 1; Mim. vyd. 13/025, s. 399).

- i) Koordinovaná oblasť sa týka požiadaviek, ktoré musí poskytovateľ služieb spĺňať pokiaľ ide o:
- začatie činnosti súvisiacej so službou informačnej spoločnosti, ako napríklad požiadavky týkajúce sa kvalifikácie, udeľovania oprávnení alebo oznamovania,
 - vykonávanie činnosti služby informačnej spoločnosti, ako napríklad požiadavky týkajúce sa správania sa poskytovateľa služieb, požiadavky týkajúce sa kvality alebo obsahu služby, vrátane tých, ktoré sa uplatňujú na reklamu a zmluvy alebo požiadavky týkajúce sa zodpovednosti poskytovateľa služieb;

ii) Koordinovaná oblasť sa nevzťahuje na požiadavky ako napríklad:

...

- požiadavky, ktoré sa uplatňujú na služby, ktoré sa neposkytujú elektronicky.“

5. Článok 3 ods. 1, 2 a 4 smernice 2000/31 uvádza:

„1. Každý členský štát zabezpečí, aby služby informačnej spoločnosti poskytované poskytovateľom služieb, ktorý má sídlo na jeho území, boli v súlade s vnútroštátnymi ustanoveniami, ktoré sa uplatňujú v príslušnom členskom štáte a ktoré spadajú do koordinovanej oblasti.

2. Členské štáty nemôžu z dôvodov spadajúcich do koordinovanej oblasti obmedziť slobodu poskytovania služieb informačnej spoločnosti z iného členského štátu.

...

4. Členské štáty môžu prijať opatrenia na výnimku z odseku 2 v súvislosti s určitou danou službou informačnej spoločnosti [Členské štáty môžu pre určitú službu informačnej spoločnosti prijať opatrenia odchyľujúce sa od odseku 2 – *neoficiálny preklad*], ak sú splnené tieto podmienky:

a) opatrenia sú:

i) nevyhnutné pre jeden z týchto dôvodov:

- verejného záujmu, najmä z dôvodu prevencie, vyšetrovania, odhaľovania a stíhania trestných činov vrátane ochrany nepľnoletých osôb a boja proti všetkým formám podnecovania nenávisť z dôvodu rasy, pohlavia, náboženstva alebo štátnej príslušnosti a hanobenia ľudskej dôstojnosti jednotlivých osôb,
- ochrany zdravia obyvateľstva,
- verejnej bezpečnosti, vrátane zabezpečenia bezpečnosti a obrany štátu,
- ochrany spotrebiteľov, vrátane investorov;

ii) prijaté proti určitej službe informačnej spoločnosti, ktorá škodí cieľom uvedeným v bode i) alebo, ktorá predstavuje skutočné a závažné riziko poškodenia týchto cieľov;

iii) primerané týmto cieľom;

b) pred prijatím predmetných opatrení a bez dopadu na súdne konania, vrátane predbežných konaní a aktov vykonávaných v rámci vyšetrovania trestných činov, členský štát:

- požiadal členský štát uvedený v odseku 1, aby prijal opatrenia a tento takéto opatrenia neprijal, alebo boli neprimerané,
- oznámi Komisii a členskému štátu uvedenému v odseku 1 svoj úmysel prijať také opatrenia.

...“

6. Podľa článku 2 ods. 2 písm. d) smernice 2006/123/ES⁴:

„Táto smernica sa nevzťahuje na tieto činnosti:

...

d) služby v oblasti dopravy vrátane prístavných služieb, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti hlavy V zmluvy;

...“.

7. Článok 3 ods. 1 prvá veta tejto smernice stanovuje:

„Ak existuje rozpor medzi ustanoveniami tejto smernice a ustanovením iného aktu Spoločenstva, ktorý upravuje osobitné aspekty prístupu k činnosti v oblasti služieb alebo jej výkonu v osobitných oblastiach alebo v osobitných povolaniach, má ustanovenie iného aktu Spoločenstva prednosť a uplatňuje sa na tieto osobitné oblasti alebo povolania. ...“

Španielske právo

8. V opise uplatniteľného vnútroštátneho právneho rámca, ktorý poskytol vnútroštátny súd, účastníci konania vo veci samej a španielska vláda, existuje určitý nesúlad. Nižšie opíšem podstatné črty tohto rámca tak, ako vyplývajú z rozhodnutia vnútroštátneho súdu, ako aj z rôznych písomných pripomienok predložených v tomto konaní.

9. Po prvé, pokiaľ ide o právnu úpravu dopravy na vnútroštátnej úrovni, podľa článku 99 ods. 1 Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (zákon č. 16/1987 o organizácii pozemnej dopravy) z 30. júla 1987 sa povolenie na verejnú dopravu cestujúcich vyžaduje tak pre vykonávanie dopravy tejto povahy, ako aj pre sprostredkovateľskú činnosť pri uzatváraní takýchto zmlúv. Žalovaná vo veci samej však tvrdí, že Ley 9/2013 por la que se modifica la Ley 16/1987 y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (zákon č. 9/2013, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 16/1987 a zákon č. 21/2003 zo 7. júla 2003 o leteckej bezpečnosti) zo 4. júla 2013 zrušil povinnosť špeciálnej licencie na poskytovanie služieb sprostredkovania dopravy cestujúcich. Nie je však isté, že táto reforma bola zavedená vo všetkých regiónoch Španielska.

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu (Ú. v. EÚ L 376, 2006, s. 36).

10. Pokiaľ ide o taxislužby, na regionálnej a lokálnej úrovni je vnútroštátna právna úprava doplnená rôznymi nariadeniami, ktoré prijali autonómne spoločenstvo Katalánsko, ako aj aglomerácia Barcelona, vrátane Reglamento Metropolitano del Taxi (nariadenie o taxislužbách aglomerácie Barcelony) z 22. júla 2004, ktoré prijala Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (Mestská rada mestskej organizácie pre dopravu v Barcelone) a ktoré ukladá takým platformám, ako je platforma sporná vo veci samej, povinnosť mať na výkon svojej činnosti potrebné administratívne licencie a povolenia.

11. Napokon Ley 3/1991 de Competencia Desleal (zákon č. 3/1991 o nekalej súťaži) z 10. januára 1991 definuje vo svojom článku 4 ako nekalú súťaž správanie podnikateľov v rozpore s pravidlami dobrej viery, vo svojom článku 5 nekalé praktiky a vo svojom článku 15 porušenie predpisov týkajúcich sa súťažnej činnosti, ktoré prinieslo súťažnú výhodu na trhu.

Skutkový stav vo veci samej, konanie vo veci samej a prejudiciálne otázky

Aplikácia Uber

12. Uber je názov elektronickej platformy⁵ vyvinutej spoločnosťou Uber Technologies Inc., ktorá má sídlo v San Franciscu (Spojené štáty). V Európskej únii spravuje platformu Uber spoločnosť Uber BV založená podľa holandského práva, ktorá je dcérskou spoločnosťou spoločnosti Uber Technologies.

13. Táto platforma umožňuje pomocou smartfónu vybaveného aplikáciou Uber objednať službu mestskej dopravy v obsluhovaných mestách. Aplikácia rozpozná polohu užívateľa a nájde vodičov nachádzajúcich sa v blízkosti, ktorí sú k dispozícii. Keď vodič prijme jazdu, aplikácia o tom informuje užívateľa tak, že mu zobrazí profil vodiča, ako aj odhadovanú cenu cesty do miesta určenia zadaného užívateľom. Hneď po uskutočnení jazdy je jej suma automaticky zrazená z bankovej karty, ktorú je užívateľ povinný uviesť, keď sa registruje do aplikácie. Aplikácia obsahuje aj funkciu hodnotenia: tak cestujúci môžu hodnotiť vodičov, ako aj vodiči cestujúcich. Priemerné hodnotenia, ktoré sú nižšie ako určitá hranica, môžu viesť k vylúčeniu z platformy.

14. Dopravné služby ponúkané platformou Uber existujú v rôznych kategóriách v závislosti od kvality vodičov a typu vozidla. Podľa informácií, ktoré poskytla žalovaná vo veci samej, ide v konaní vo veci samej o službu nazvanú UberPop, v rámci ktorej zabezpečujú jednotliví neprofesionálni vodiči dopravu cestujúcich svojimi vlastnými vozidlami.

15. Sadzbu stanovuje prevádzkovateľ platformy na základe vzdialenosti a trvania cesty. Táto sadzba sa mení v závislosti od veľkosti dopytu v danom okamihu, takže cena cesty môže v časoch špičky niekoľkokrát prekročiť základnú sadzbu. Cena jazdy je vypočítaná aplikáciou a automaticky zrazená prevádzkovateľom platformy, ktorý si ako províziu ponechá jej časť, obvykle medzi 20 a 25 % a zvyšok prevedie vodičovi.

Spor vo veci samej

16. Asociación Profesional Elite Taxi (ďalej len „Elite Taxi“) je profesijnou organizáciou združujúcou taxikárov mesta Barcelona (Španielsko). Elite Taxi podala 29. októbra 2014 žalobu na Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (Obchodný súd č. 3 Barcelona, Španielsko), v ktorej sa najmä domáhala, aby súd uložil sankciu spoločnosti Uber Systems Spain SL (ďalej len „Uber Spain“) založenej podľa španielskeho práva, aby určil, že jej činnosti, ktoré porušujú platné právne predpisy a javia sa ako

⁵ Hoci tu používam výraz „platforma“ na označenie systému pre skontaktovanie vodičov s cestujúcimi a rezerváciu prepravy, netreba z tohto výrazu vyvodzovať žiadny záver o povahe tejto platformy. Tento výraz najmä neznamená, že ide iba o sprostredkovateľa, pretože spoločnosť Uber ním nie je, ako to vysvetlím nižšie.

klamlivé praktiky, predstavujú nekalosúťažné konanie, aby jej uložil povinnosť ukončiť jej nekalosúťažné konanie spočívajúce v podporovaní iných spoločností skupiny poskytovaním rezervačných služieb na požiadanie prostredníctvom mobilných zariadení a internetu, pokiaľ to priamo alebo nepriamo súvisí s používaním digitálnej platformy Uber v Španielsku, a aby jej zakázal vykonávať túto činnosť v budúcnosti. Podľa zistení vnútroštátneho súdu ani spoločnosť Uber Spain, ani dotknutí vlastníci či vodiči vozidiel totiž nemajú licencie a povolenia upravené nariadením o taxislužbách aglomerácie Barcelona.

17. Uber Spain popiera, že by spôsobila akékoľvek porušenie právnej úpravy v oblasti dopravy. Podľa nej totiž aplikáciu Uber prevádzkuje na území Únie, vrátane Španielska, spoločnosť Uber BV založená podľa holandského práva, a teda tejto spoločnosti treba adresovať výhrady žalobkyne. Uber Spain zabezpečuje iba reklamné činnosti na účet Uber BV. Uber Spain zopakovala tieto tvrdenia vo svojich pripomienkach v prejednávanej veci.

18. Pokiaľ ide o skutkový stav, prináleží vnútroštátnemu súdu, aby vyriešil otázku, ktorá z dvoch vyššie uvedených spoločností má byť adresátom prípadného súdneho príkazu. Považujem však za samozrejmé, že aplikáciu Uber prevádzkuje v Únii spoločnosť Uber BV.⁶ Svoju analýzu založím na tomto predpoklade, ktorý má dôsledky z hľadiska práva Únie. V týchto návrhoch používam výraz „Uber“ na označenie elektronickej rezervačnej platformy, ako aj na označenie jej prevádzkovateľa.

19. Pokiaľ ide o predmet sporu vo veci samej, chcem ešte spresniť, že v tomto prípade nejde o to, aby bola akýmkoľvek spôsobom zablokovaná alebo znefunkčnená aplikácia Uber na smartfónoch. Nebol podaný návrh na žiadny príkaz, ani žiadne iné opatrenie v tomto zmysle. Vo veci samej ide iba o možnosť spoločnosti Uber poskytovať pomocou tejto aplikácie službu UberPop v meste Barcelona.

Prejudiciálne otázky a konanie pred Súdnym dvorom

20. Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona (Obchodný súd č. 3 Barcelona), ktorý sa domnieval, že riešenie sporu pred ním vyžaduje výklad viacerých ustanovení práva Únie, rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

- „1. V rozsahu, v akom článok 2 ods. 2 písm. d) [smernice 2006/123] vylučuje z pôsobnosti tejto smernice dopravné činnosti: Má sa činnosť ziskovej povahy, ktorú vykonáva žalovaná ako sprostredkovateľ medzi vlastníkom vozidla a osobou, ktorá sa potrebuje prepraviť v rámci mesta, pričom spravuje prostriedky výpočtovej techniky – rozhranie a softvérovú aplikáciu („smartfóny a technologická platforma“, ako uvádza žalovaná) –, ktoré umožňujú ich spojenie, považovať len za dopravnú činnosť, alebo sa má považovať za elektronickej sprostredkovateľskej služby alebo za špecifickú službu informačnej spoločnosti v zmysle definície uvedenej v článku 1 bode 2 [smernice 98/34]?
2. Možno v rámci určovania právnej povahy uvedenej činnosti čiastočne považovať túto činnosť za službu informačnej spoločnosti, a ak áno, má sa na túto elektronickej sprostredkovateľskej služby vzťahovať zásada slobodného poskytovania služieb zaručená právom Únie a konkrétnejšie článkom 56 ZFEÚ a smernicami [2006/123] a [2000/31]?
3. V prípade, že by Súdny dvor uznal, že služba, ktorú vykonáva [Uber Spain], nie je dopravnou službou, a preto spadá medzi prípady, na ktoré sa vzťahuje smernica 2006/123, nie je obsah článku 15 zákona o nekalej súťaži, ktorý sa týka porušenia ustanovení upravujúcich hospodársku súťaž, v rozpore so smernicou 2006/123, konkrétne s článkom 9 o slobode usadiť sa a o systéme

⁶ Okrem informácií, ktoré poskytla žalovaná vo veci samej, pozri NOTO LA DIEGA, G.: Uber law and awareness by design. An empirical study on online platforms and dehumanised negotiations. In: *European Journal of Consumer Law*, č. 2015/2, s. 383 až 413, najmä s. 407.

udeľovania povolení, ak odkaz na vnútroštátne zákony alebo iné právne predpisy nezohľadňuje skutočnosť, že systém získavania licencií, súhlasov alebo povolení nesmie byť vôbec reštriktívny, ani neprímeraný, t. j. nesmie neprímerane zasahovať do zásady slobody usadiť sa?

4. Ak sa potvrdí, že na službu, ktorú poskytuje [Uber Spain], sa vzťahuje smernica [2000/31], sú obmedzenia zavedené členským štátom [v súvislosti] so slobodným poskytovaním elektronickej sprostredkovateľskej služby z iného členského štátu v podobe stanovenia požiadavky povolenia alebo licencie pre túto službu alebo v podobe súdneho rozhodnutia ukladajúceho povinnosť zdržať sa poskytovania elektronickej sprostredkovateľskej služby vydaného na základe vnútroštátnej právnej úpravy nekalej súťaže, platnými opatreniami, ktoré predstavujú výnimky z článku 3 ods. 2 na základe článku 3 ods. 4 smernice [2000/31]?”

21. Návrh na začatie prejudiciálneho konania bol Súdnemu dvoru doručený 7. augusta 2015. Písomné pripomienky predložili účastníci konania vo veci samej, španielska, fínska, francúzska a grécka vláda, Írsko, holandská a poľská vláda, ako aj Európska komisia a Európske združenie voľného obchodu (EZVO). Tie isté dotknuté osoby s výnimkou gréckej vlády, ako aj estónska vláda, boli zastúpené na pojednávaní, ktoré sa konalo 29. novembra 2016.

Analýza

22. Vnútroštátny súd kladie štyri prejudiciálne otázky, pričom prvé dve sa týkajú kvalifikácie činnosti spoločnosti Uber z hľadiska smerníc 2000/31 a 2006/123, ako aj Zmluvy o FEÚ, zatiaľ čo ďalšie dve sa týkajú dôsledkov, ktoré treba prípadne vyvodiť z tejto kvalifikácie.

O posúdení činnosti spoločnosti Uber

23. Svojimi prvými dvoma prejudiciálnymi otázkami sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa na činnosť spoločnosti Uber vzťahujú smernice 2006/123 a 2000/31, ako aj ustanovenia Zmluvy o FEÚ o slobodnom poskytovaní služieb.

24. Na účely odpovede na tieto otázky bude potrebné v prvom rade posúdiť túto činnosť s prihliadnutím na systém zriadený smernicou 2000/31 a definíciu „služby informačnej spoločnosti“ nachádzajúcu sa v článku 1 bode 2 smernice 98/34, na ktorú odkazuje článok 2 písm. a) smernice 2000/31.

25. V druhom rade bude potrebné určiť, či táto činnosť predstavuje službu v oblasti dopravy v zmysle článku 58 ods. 1 ZFEÚ a článku 2 ods. 2 písm. d) smernice 2006/123. Slobodný pohyb služieb v oblasti dopravy sa totiž uskutočňuje v rámci spoločnej dopravnej politiky⁷ a tieto služby sú teda podľa vyššie uvedeného ustanovenia vylúčené z pôsobnosti smernice 2006/123.

Činnosť spoločnosti Uber z hľadiska smernice 2000/31

26. S cieľom posúdiť, či činnosť spoločnosti Uber patrí do pôsobnosti smernice 2000/31, sa treba odvolať na definíciu služieb informačnej spoločnosti uvedenú v článku 2 písm. a) tejto smernice. Táto definícia odkazuje na článok 1 bod 2 smernice 98/34.

⁷ Pozri článok 90 ZFEÚ v spojení s článkom 58 ods. 1 ZFEÚ.

27. Podľa článku 1 bodu 2 smernice 98/34 je služba informačnej spoločnosti službou, ktorá sa poskytuje za odmenu, na diaľku elektronickým spôsobom a na základe individuálnej žiadosti príjemcu. Nezdá sa, že kritériá odplatnosti služby a poskytovania služby na základe individuálnej žiadosti predstavujú problém. Naopak, neplatí to pre kritérium poskytovania služby na diaľku elektronickým spôsobom.

28. Ako som stručne vysvetlil v časti venovanej skutkovým okolnostiam veci samej, Uber v podstate umožňuje pomocou aplikácie pre smartfón nájsť vodiča a skontaktovať ho s potenciálnym cestujúcim s cieľom poskytnúť službu mestskej dopravy na požiadanie. V tomto prípade teda ide o zmiešanú službu, keďže jedna jej časť sa uskutočňuje elektronicky a druhá z povahy veci nie. Treba určiť, či sa na takúto službu vzťahuje smernica 2000/31.

– Zmiešané služby v smernici 2000/31

29. Smernica 2000/31 má zabezpečiť efektívnosť slobodného poskytovania služieb informačnej spoločnosti. Tieto služby sú v článku 2 písm. a) tejto smernice definované odkazom na článok 1 bod 2 smernice 98/34. Podľa tohto ustanovenia je takáto služba okrem iného „úplne vysielaná, prenášaná a prijímaná po drôte, prostredníctvom rádiových vln, optickým spôsobom, alebo inými elektromagnetickými prostriedkami“⁸.

30. Niektoré služby, prirodzene, obsahujú zložky, ktoré nie sú prenášané elektronicky, pretože nemôžu byť dematerializované. Dobrým príkladom je predaj hmotného tovaru on-line, keďže tento podľa odôvodnenia č. 18 smernice 2000/31 nevyhnutne patrí medzi služby informačnej spoločnosti. Smernica 2000/31 navyše spresňuje, že koordinovaná oblasť, t. j. všetky právne pravidlá, ktoré sa uplatňujú na službu informačnej spoločnosti a na základe ktorých členské štáty v zásade nemôžu obmedziť činnosť poskytovateľov usadených v iných členských štátoch, nezahŕňa požiadavky, ktoré sa uplatňujú na služby, ktoré nie sú poskytované elektronicky.⁹ Členské štáty sú teda oprávnené v medziach prípadne stanovených inými ustanoveniami práva Únie obmedziť slobodu poskytovateľov prostredníctvom pravidiel týkajúcich sa služieb, ktoré nie sú poskytované týmto spôsobom.¹⁰

31. Aby však smernica 2000/31 mohla dosiahnuť svoj cieľ liberalizácie služieb informačnej spoločnosti, musí mať liberalizácia obmedzená iba na elektronickú zložku skutočný vplyv na možnosť vykonávať činnosť. Práve z tohto dôvodu sa normotvorca zameral na služby, ktoré sú v zásade úplne prenášané elektronicky, pričom prípadné plnenia poskytované inými spôsobmi sú iba vedľajšou zložkou takýchto služieb. Bolo by totiž zbytočné liberalizovať iba druhoradú časť zloženej služby, ak by túto službu nebolo možné poskytovať slobodne pre právnu úpravu nepatriacu do pôsobnosti ustanovení smernice 2000/31. Takáto zdanlivá liberalizácia by nielen nedosiahla svoj cieľ, ale mala by aj negatívne dôsledky tým, že by viedla k právnej neistote a vyvolala stratu dôvery v právnu úpravu Únie.

32. Z tohto dôvodu by bol výklad pojmu služieb informačnej spoločnosti, ktorý by do pôsobnosti tohto pojmu zahŕňal činnosti on-line, ktoré nemajú samostatnú ekonomickú hodnotu, neefektívny z hľadiska dosiahnutia cieľa sledovaného smernicou 2000/31.

33. V prípade zmiešaných služieb, t. j. služieb zahŕňajúcich elektronickú a neelektronickú zložku, možno službu považovať za úplne prenášanú elektronicky v prvom rade vtedy, keď je plnenie, ktoré nie je poskytované elektronicky, ekonomicky nezávislé od služby, ktorá je poskytovaná elektronicky.

⁸ Článok 1 bod 2 druhý odsek druhá zarážka smernice 98/34. Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

⁹ Článok 2 písm. h) a článok 3 ods. 2 smernice 2000/31.

¹⁰ Pozri v tomto zmysle rozsudok z 2. decembra 2010, Ker-Optika (C-108/09, EU:C:2010:725, body 29 a 30).

34. Tento prípad nastáva najmä v situácii sprostredkovateľa, ktorý uľahčuje obchodné vzťahy medzi užívateľom a nezávislým poskytovateľom služieb (alebo predajcom). Príkladom sú platformy pre nákup leteniek alebo rezerváciu hotelov. V takomto prípade má plnenie sprostredkovateľa skutočnú pridanú hodnotu tak pre užívateľa, ako aj pre dotknutého podnikateľa, ale zostáva ekonomicky samostatné, pretože podnikateľ vykonáva svoju činnosť nezávisle.

35. Naopak, keď je poskytovateľ služby dodávaný elektronicky zároveň poskytovateľom služby, ktorá nie je dodávaná týmto spôsobom alebo keď má rozhodujúci vplyv na podmienky poskytovania tejto služby dodávaný iným spôsobom, takže obe služby tvoria neoddeliteľný celok, treba podľa môjho názoru určiť hlavnú zložku posudzovaného plnenia, teda tú, ktorá mu dáva jeho ekonomický zmysel. Kvalifikácia služby informačnej spoločnosti znamená, že práve táto hlavná zložka je realizovaná elektronicky.

36. To je napríklad prípad on-line predaja tovaru. Pri on-line predaji sú podstatné zložky transakcie, t. j. predloženie ponuky a jej prijatie kupujúcim, uzavretie zmluvy a najčastejšie aj platba, realizované elektronicky a vzťahuje sa na ne pojem služby informačnej spoločnosti. Súdny dvor to skonštatoval vo svojom rozsudku Ker-Optika.¹¹ Dodanie zakúpeného tovaru je iba splnením zmluvnej povinnosti, takže právna úprava tohto dodania sa v zásade nesmie dotknúť poskytovania hlavnej služby.

37. Nemyslím si však, že sa smernica 2000/31 má vykladať v tom zmysle, že každá on-line činnosť, ktorá súvisí s obchodnými transakciami, hoci má iba vedľajšiu, druhoradú alebo prípravnú povahu, a ktorá nie je ekonomicky nezávislá, predstavuje sama osebe službu informačnej spoločnosti.

38. Teraz chcem posúdiť činnosť Uber s prihliadnutím na predchádzajúce úvahy.

– Činnosť spoločnosti Uber

39. Výsledok tejto analýzy bude do značnej miery závisieť od toho, či činnosť spoločnosti Uber treba považovať za celok tvorený na jednej strane plnením spočívajúcim v skontaktovaní cestujúcich s vodičmi pomocou elektronickej platformy a na druhej strane plnením spočívajúcim v doprave vo vlastnom slova zmysle, alebo či tieto dve plnenia treba považovať za dve rôzne služby. Začnem touto otázkou.

40. Pokiaľ ide o kvalifikáciu činnosti so zreteľom na príslušné právne ustanovenia, bude treba formulovať určité skutkové hypotézy. Keďže skutkové okolnosti uvedené vnútroštátnym súdom sú neúplné a keďže daná služba bola v Španielsku pozastavená na základe súdnych príkazov, bude moja analýza vychádzať z dostupných informácií o spôsoboch fungovania Uber v iných krajinách.¹² Tieto spôsoby fungovania sú z väčšej časti podobné. V každom prípade bude prináležať vnútroštátnemu súdu, aby vykonal definitívne skutkové posúdenia.

41. Čo je Uber? Ide o dopravný podnik, presnejšie povedané o taxislužbu? Alebo je to iba elektronická platforma umožňujúca vyhľadať, rezervovať a zaplatiť dopravnú službu poskytovanú iným subjektom?

¹¹ Rozsudok z 2. decembra 2010 (C-108/09, EU:C:2010:725, body 22 a 28).

¹² Fungovaniu Uber sa venuje už rozsiahla doktrína. Pozri najmä NOTO LA DIEGA, G.: c.d., ROGERS, B.: The Social Cost of Uber. In: *The University of Chicago Law Review Dialogue*, 82/2015, s. 85 až 102; GAMET, L.: UberPop (+). In: *Droit social*, 2015, s. 929; PRASSL, J., RISAK, M.: Uber, Taskrabbit, and Co.: Platforms as Employers? Rethinking the Legal Analysis of Crowdwork. In: *Comparative Labor Law & Policy Journal*, zv. 37 (2016), s. 619 až 651. Skutkové okolnosti týkajúce sa spôsobu fungovania Uber vyplývajú aj z rozhodnutí vnútroštátnych súdov členských štátov, pozri najmä rozsudok London Employment Tribunal z 28. októbra 2016, Aslam, Farrar and Others v. Uber (vec 2202551/2015); rozhodnutie Audiencia Provincial de Madrid č. 15/2017 z 23. januára 2017 vo veci, v ktorej proti sebe stáli Uber a Asociación Madrileña del Taxi, a uznesenie Tribunale Ordinario di Milano z 2. júla 2015 (veci 35445/2015 a 36491/2015).

42. Uber sa bežne klasifikuje ako podnik (alebo platforma) tzv. „kolaboratívneho“ hospodárstva. Myslím, že je zbytočné venovať sa na tomto mieste presnému významu tohto výrazu.¹³ Dôležité vo vzťahu k Uber je, že ju celkom iste nemožno považovať za platformu pre spolujazdu.¹⁴ Vodiči v rámci tejto platformy totiž ponúkajú cestujúcim dopravnú službu do miesta určenia zvoleného cestujúcim a sú za to odmeňovaní sumou, ktorá značne prekračuje obyčajnú náhradu vynaložených nákladov. Ide teda o klasickú dopravnú službu. To, či sa má táto služba považovať za súčasť „kolaboratívneho hospodárstva“ alebo nie, nemá dôsledky na účely jej kvalifikácie z hľadiska platného práva.

43. Vo svojich písomných pripomienkach spoločnosť Uber tvrdí, že iba spája ponuku (mestskej dopravy) s dopytom. Myslím si však, že ide o zjednodušený pohľad na jej úlohu. Spoločnosť Uber robí v skutočnosti oveľa viac, ako je spájanie ponuky a dopytu: samotná Uber vytvorila túto ponuku. Upravuje tiež jej podstatné vlastnosti a organizuje jej fungovanie.

44. Spoločnosť Uber umožňuje osobám, ktoré chcú začať vykonávať mestskú dopravu cestujúcich, aby sa pripojili na jej aplikáciu a vykonávali túto činnosť za podmienok, ktoré stanovuje spoločnosť Uber a ktoré sú pre vodičov záväzné prostredníctvom zmluvy o používaní aplikácie. Týchto podmienok je veľa a týkajú sa tak prístupu k činnosti, ako aj jej vykonávania, a dokonca aj správania vodičov pri uskutočňovaní plnení.

45. Na získanie prístupu k aplikácii Uber ako vodič je nevyhnutné mať k dispozícii motorové vozidlo.¹⁵ Vozidlo spôsobilé na jazdu na účet Uber musí spĺňať podmienky, ktoré, ako sa zdá, sa líšia v závislosti od krajiny a mesta, ale vo všeobecnosti ide o štvordverové alebo pätdverové osobné motorové vozidlá, na ktoré sa vzťahuje minimálne vekový limit. Vozidlá musia byť v súlade s právnymi predpismi, pokiaľ ide o technickú kontrolu a ustanovenia o povinnom poistení.¹⁶

46. Vodiči musia mať prirodzene oprávnenie na vedenie motorového vozidla (s určitým počtom rokov praxe) a čistý register trestov. V niektorých krajinách sa vyžaduje aj výpis dopravných priestupkov.

47. Hoci v rámci platformy Uber nie je upravený pracovný čas, takže vodiči môžu vykonávať túto činnosť doplnkovo, ukazuje sa, že väčšina ciest je vykonaná vodičmi, pre ktorých táto činnosť predstavuje ich jedinú alebo hlavnú zárobkovú činnosť. Uber finančne odmeňuje vodičov aj za dosiahnutie veľkého počtu ciest. Rovnako im oznamuje miesta a časy, v ktorých sa môžu spoľahnúť na veľký počet jazd a/alebo výhodné tarify. Bez toho, aby vyvíjala formálny tlak na vodičov, je tak Uber schopná prispôsobiť svoju ponuku výkyvom dopytu.

48. Aplikácia Uber obsahuje funkciu hodnotenia: cestujúci môžu hodnotiť vodičov a naopak. Priemer hodnotení, ktorý je nižší ako určitá hranica, môže mať za následok vylúčenie z platformy, najmä v prípade vodičov. Uber teda vykonáva kontrolu kvality služieb poskytovaných vodičmi, aj keď nepriamo.

13 K pojmu kolaboratívneho hospodárstva pozri najmä HATZOPOULOS, V. a ROMA, S.: Caring for Sharing? The Collaborative Economy under EU Law. In: *Common Market Law Review*, č. 54, 2017, s. 81 až 128, s. 84 a nasl.. Komisia navrhuje jeho definíciu vo svojom oznámení s názvom „Európska agenda pre kolaboratívne hospodárstvo“ [COM(2016) 356 final, s. 3]. Táto definícia je však natoľko široká, že možno pochybovať o jej užitočnosti pri tom, aby bol na jej základe rozoznaný dostatočne odlišný typ činnosti, ktorý by odôvodňoval, aby mu bolo vyhradené špeciálne právne zaobchádzanie.

14 Spolujazda spočíva v zdieľaní spoločnej trasy, ktorú určuje vodič a nie cestujúci, a za ktorú vodič dostane nanajvyš náhradu časti cestovných nákladov. Keďže nadviazanie kontaktu medzi vodičmi a potenciálnymi cestujúcimi je uľahčené vďaka on-line aplikáciám, ide o istý druh „autostopu 2.0“. V každom prípade nejde o zárobkovú činnosť.

15 Spoločnosť Uber popiera, že by poskytovala vodičom motorové vozidlá, ale prostredníctvom svojej služby Ubermarketplace zohráva úlohu sprostredkovateľa medzi vodičmi a podnikmi, ktoré prenájmajú alebo poskytujú vozidlá na leasing.

16 Nie je však jasné, či tam ide o požiadavky, ktoré sa uplatňujú na vozidlá určené na platenú dopravu cestujúcich alebo jednoducho formálne požiadavky uplatniteľné na vozidlá používané na súkromné účely.

49. Napokon práve Uber určuje cenu poskytovanej služby. Táto cena je vypočítaná v závislosti od vzdialenosti a trvania cesty tak, ako sú zaznamenané aplikáciou pomocou geolokalizácie. Algoritmus následne prispôsobí cenu intenzite dopytu vynásobením základnej ceny vhodným koeficientom, akonáhle dopyt stúpne, napríklad po nejakej udalosti alebo jednoducho zmene meteorologických podmienok, ako je napríklad búrka.

50. Hoci zástupcovia spoločnosti Uber potvrdili na pojednávaní, že vodiči sú v zásade oprávnení požadovať nižšiu sumu než je suma uvedená aplikáciou, nemyslím si, že je to pre vodičov skutočne mysliteľná možnosť. Aj keď totiž takúto možnosť teoreticky majú, spoločnosť Uber si zráža ako províziu sumu, ktorá vyplýva z výpočtu ceny za cestu vykonaného aplikáciou. Každé prípadné zníženie ceny platenej cestujúcim by sa tak robilo na ujmu vodiča, takže je málo pravdepodobné, že vodič túto možnosť využije.¹⁷ V dôsledku toho si myslím, že možno ťažko popierať, že cenu cesty určuje spoločnosť Uber.

51. Spoločnosť Uber tak vykonáva kontrolu nad všetkými relevantnými aspektmi služby mestskej dopravy: zjavne nad cenou, ale rovnako aj nad minimálnymi bezpečnostnými podmienkami prostredníctvom predbežných požiadaviek kladených na vodičov a vozidlá, nad dostupnosťou ponuky dopravy prostredníctvom nabádania vodičov, aby vykonávali činnosť v časoch a na miestach s vysokým dopytom, nad správaním vodičov prostredníctvom systému hodnotenia a napokon nad možnosťou vylúčenia z platformy. Ostatné aspekty sú podľa môjho názoru z pohľadu priemerného užívateľa služby mestskej dopravy druhořadé a neovplyvňujú jeho ekonomické rozhodnutia. Spoločnosť Uber teda vykonáva kontrolu nad ekonomicky relevantnými faktormi dopravnej služby, ktorá je ponúkaná v rámci jej platformy.

52. Hoci táto kontrola sa nevykonáva podľa zvyčajného spôsobu hierarchickej podriadenosti, netreba sa nechať oklamať zdaním. Taká nepriama kontrola, akú vykonáva spoločnosť Uber, ktorá sa zakladá na finančných stimuloch a decentralizovanom hodnotení vykonávanom cestujúcimi, so stupňovitým účinkom,¹⁸ umožňuje rovnako efektívne, ak nie ešte efektívnejšie riadenie ako kontrola založená na formálnych pokynoch, ktoré dáva zamestnávateľ svojim zamestnancom a priamej kontrole ich plnenia.

53. To ma privádza k zisteniu, že činnosť Uber spočíva v samotnom poskytovaní dopravy vozidlom nájdeným a objednaným pomocou aplikácie pre smartfón a že táto služba je z ekonomického hľadiska¹⁹ poskytovaná spoločnosťou Uber alebo v jej mene. Táto služba je tiež takýmto spôsobom užívateľom predstavovaná a nimi vnímaná. Keď sa títo užívatelia rozhodujú využiť služby Uber, hľadajú dopravnú službu s určitými funkciami a určitou kvalitou. Tieto funkcie a kvalitu dopravy zabezpečuje Uber.

54. Toto zistenie však neznamená, že vodičov Uber treba nevyhnutne považovať za jej zamestnancov. Táto spoločnosť môže veľmi dobre uskutočňovať svoje plnenia využitím nezávislých podnikateľov, ktorí konajú v jej mene ako subdodávateľia. Polemika o postavení vodičov vo vzťahu k Uber, ktorá už viedla k súdnym rozhodnutiam v niektorých členských štátoch,²⁰ teda vôbec nesúvisí s právnymi otázkami, ktorými sa zaoberám v prejednávanej veci.

17 Pozri rozsudok London Employment Tribunal uvedený v poznámke pod čiarou 12, bod 18.

18 Vysoký počet vodičov umožňuje dosiahnuť očakávaný výsledok bez toho, aby sa musela vykonávať priama a individuálna kontrola každého z nich. Naopak, vysoký počet cestujúcich zabezpečuje efektívnu a relatívne objektívnu kontrolu správania vodičov tým, že poskytuje platformu pre túto úlohu.

19 Nezaobrámam sa tu kvalifikáciou právneho vzťahu, ktorý spája spoločnosť Uber s jej vodičmi, keďže na tento aspekt sa vzťahuje vnútroštátne právo.

20 Pozri najmä rozsudok London Employment Tribunal, uvedený v poznámke pod čiarou 12.

55. Rovnako to platí pre otázku vlastníctva vozidiel. Skutočnosť, že spoločnosť Uber nie je ich vlastníkom, je podľa môjho názoru irelevantná, pretože podnikateľ môže veľmi dobre zabezpečiť poskytovanie dopravných služieb pomocou vozidiel patriacich tretím osobám, najmä ak na účely týchto služieb využíva tieto tretie osoby, bez ohľadu na povahu právneho vzťahu, ktorý spája týchto dvoch účastníkov.

56. Naproti tomu zistenie, ktoré som práve urobil, vylučuje podľa môjho názoru to, aby sa spoločnosť Uber považovala za obyčajného sprostredkovateľa medzi vodičmi a cestujúcimi. Vodiči, ktorí jazdia v rámci platformy Uber, nevykonávajú vlastnú činnosť, ktorá by existovala nezávisle od tejto platformy. Naopak, táto činnosť môže existovať iba vďaka platforme,²¹ bez ktorej by nemala žiadny zmysel.

57. Z tohto dôvodu je podľa môjho názoru nesprávne porovnávať Uber so sprostredkovateľskými platformami takého typu, ako sú tie, ktoré umožňujú rezervovať hotel alebo zakúpiť letenky.

58. Podobnosti, samozrejme, existujú, napríklad pre rezervačný mechanizmus alebo mechanizmus priameho nákupu cez platformu, platobné možnosti alebo systém hodnotenia. To sú služby, ktoré platforma ponúka svojim užívateľom.

59. Na rozdiel od situácie vodičov Uber sú však tak hotely, ako aj letecké spoločnosti podnikmi, ktorých fungovanie je úplne nezávislé od akejkoľvek sprostredkovateľskej platformy a pre ktoré takéto platformy predstavujú iba jeden spomedzi iných prostriedkov uvádzania ich služieb na trh. Sú to tiež tieto podniky, a nie rezervačné platformy, ktoré určujú podmienky poskytovania svojich služieb, počínajúc cenami.²² Tieto podniky tiež fungujú podľa právnych úprav, ktoré sú špecifické pre ich sektor činnosti, takže rezervačné platformy nevykonávajú predbežnú kontrolu prístupu k činnosti tak, ako to robí Uber v prípade svojich vodičov.

60. Napokon užívatelia majú na takejto rezervačnej platforme skutočnú možnosť výberu medzi viacerými poskytovateľmi, ktorých ponuky sa z ich pohľadu líšia vo viacerých dôležitých faktoroch, ako je napríklad štandard letu alebo ubytovania, letový poriadok lietadiel, miesto hotela atď. Naproti tomu u spoločnosti Uber sú tieto faktory štandardizované a určené platformou, takže vo všeobecnosti cestujúci prijme plnenie od vodiča, ktorý je najrýchlejší k dispozícii.

61. Uber teda nie je obyčajným sprostredkovateľom medzi vodičmi pripravenými príležitostne ponúknuť dopravnú službu a cestujúcimi hľadajúcimi takúto službu. Práve naopak, Uber je skutočne organizátorom a prevádzkovateľom služieb mestskej dopravy v mestách, v ktorých pôsobí. Hoci je pravda, ako to Uber tvrdí vo svojich pripomienkach v prejednávanej veci, že jej koncept je novátorský, táto inovácia napriek tomu patrí do oblasti mestskej dopravy.

62. Musím rovnako uviesť, že považovať Uber za platformu združujúcu nezávislých poskytovateľov služieb by mohlo vyvolávať otázky z hľadiska práva hospodárskej súťaže.²³ Túto otázku však obsírnejšie nerozoberám, pretože prekračuje rámec prejednávanej veci.

21 Alebo podobnej platforme, pretože model, ktorý je v pozadí Uber, bol od jeho vytvorenia napodobnený bez toho, aby sa stal rovnako všeobecne známym.

22 Skutočnosť, že niektoré platformy uzatvárajú s hotelmi dohody o cenovej parite, ktorými sa hotely zaväzujú, že nebudú inde ponúkať ceny priaznivejšie, než je cena ponúkaná na danej platforme, na tom nič nemení. Nejde totiž o určenie ceny plnení platformou, ale o záväzok týkajúci sa cenového zaobchádzania s rôznymi obchodnými partnermi. Navyše tieto paritné doložky boli spochybnené orgánmi hospodárskej súťaže vo viacerých členských štátoch, čo viedlo k vytvoreniu Európskej pracovnej skupiny pre on-line rezervačné platformy pod záštitou Komisie.

23 Napríklad používanie rovnakého algoritmu pre výpočet ceny súťažiteľmi nie je samo osebe protiprávne, ale môže vyvolávať obavy, pokiaľ ide o *hub-and-spoke conspiracy* v prípade, keď sila platformy vzrastie. K prípadným problémom modelu Uber z pohľadu práva hospodárskej súťaže pozri HATZOPOULOS, V., ROMA, S.: c. d., s. 110 a 120, ako aj EZRACHI, A., STUCKE, M. E.: Artificial Intelligence & Collusion: When Computers Inhibit Competition, In: *CCLP Working Paper 40*. Oxford 2015, s. 14. Pozri tiež rozsudky z 22. októbra 2015, AC-Treuhand/Komisia (C-194/14 P, EU:C:2015:717) a z 21. januára 2016, Eturas a i. (C-74/14, EU:C:2016:42, body 27 a 28 a citovanú judikatúru), ako aj moje návrhy v tejto veci (C-74/14, EU:C:2015:493).

63. V systéme fungovania Uber teda skontaktovanie potenciálneho cestujúceho s vodičom nemá vlastnú ekonomickú hodnotu, pretože, ako som už vysvetlil vyššie, vodiči pracujúci pre Uber nevykonávajú vo všetkých prípadoch prevozu v rámci služieb Uber nezávislú hospodársku činnosť. V rámci tejto služby totiž na jednej strane vodiči Uber nemôžu nájsť cestujúcich inak ako pomocou aplikácie Uber a na druhej strane táto aplikácia umožňuje nájsť iba vodičov pracujúcich v rámci tejto platformy. Jedno teda nemožno oddeliť od druhého, ale obe tvoria jedinú službu. Nemyslím si ani to, že poskytovanie dopravy vo vlastnom slova zmysle možno považovať za druhoradé.

64. Je pravda, že novátorská povaha platformy Uber spočíva z veľkej časti v tom, že sa na organizáciu mestskej dopravy používajú nové technológie, ako je geolokalizácia a smartfóny. Táto inovácia sa však neobmedzuje iba na to: týka sa aj organizácie samotnej dopravy, bez ktorej by Uber bola obyčajnou aplikáciou na rezerváciu taxíkov. V rámci tejto služby je teda hlavným plnením bezpochyby poskytovanie dopravy, ktoré dáva službe jej ekonomický význam. Užívatelia hľadajú vodičov iba s jedným cieľom, a to byť prepravení z jedného bodu do druhého. Fáza skontaktovania má teda iba prípravnú povahu s cieľom umožniť uskutočnenie hlavného plnenia za najlepších podmienok.

65. Skontaktovanie cestujúceho s vodičom nie je teda ani samostatným, ani hlavným plnením vo vzťahu k poskytnutiu dopravy. Z tohto dôvodu ho nemožno kvalifikovať ako „službu informačnej spoločnosti“. Takáto kvalifikácia by neumožňovala dosiahnuť ciele liberalizácie, ktoré sú v pozadí smernice 2001/31, pretože aj keby činnosť skontaktovania bola liberalizovaná, členské štáty by mohli znemožniť jej výkon reguláciou dopravnej činnosti. Jediným výsledkom takejto liberalizácie by teda bolo, že členský štát, v ktorom je usadený poskytovateľ, by mohol mať výhody z tohto usadenia sa (vďaka investíciám, vytvoreniu pracovných miest a daňovými príjmom), pričom by však zabránil poskytovaniu služby na svojom území podľa právnej úpravy týkajúcej sa plnení, na ktoré sa nevzťahuje smernica 2000/31.²⁴ Takáto situácia by odporovala celej logike slobodného poskytovania služieb informačnej spoločnosti tak, ako je zavedená touto smernicou, ktorá sa zakladá na dohľade nad zákonnosťou fungovania poskytovateľa vykonávanom členskými štátmi, v ktorom je usadený a na uznaní tohto dohľadu ostatnými členskými štátmi.²⁵

66. Taká situácia, v ktorej fungovanie platformy nie je formálne zakázané, ale pre samotný model služby UberPop, ktorá sa zakladá na neprofesionálnych vodičoch, nemôže byť dopravná činnosť vykonávaná v súlade so zákonom, spôsobuje iný škodlivý účinok. Ukazuje sa totiž, že Uber používa rôzne prostriedky, o ktorých informovala tlač, napríklad tým, že dočasne odpojí aplikáciu v určitých zónach, aby zabránila kontrolám jej vodičov zo strany orgánov. Poskytuje tiež právnu a finančnú pomoc vodičom, ktorým boli uložené sankcie za to, že poskytovali dopravnú službu bez toho, aby mali požadované povolenie. Samotní vodiči používajú rôzne prostriedky na to, aby unikli kontrolám.²⁶ Táto neúplná, ba dokonca jednoducho zdanlivá liberalizácia, v ktorej je jedna zložka zloženej činnosti liberalizovaná, zatiaľ čo druhá zostáva regulovaná, spôsobuje právnu neistotu, ktorá vytvára šedú zónu a nabáda k porušovaniu zákona.

Činnosť Uber z hľadiska smernice 2006/123

67. Nie je prekvapením, že činnosť Uber tak, ako je definovaná v predchádzajúcich bodoch, teda ako jediné plnenie pozostávajúce tak z hľadania vodiča, ktorý je k dispozícii, a rezervovania jazdy, ako aj z poskytnutia dopravy vo vlastnom zmysle slova, možno považovať za službu v oblasti dopravy v zmysle článku 2 ods. 2 písm. d) smernice 2006/123.

²⁴ Upozorňujem, že podľa dostupných informácií bola služba UberPop zakázaná v Holandsku, členskom štáte, v ktorom je usadená spoločnosť Uber BV, a to rozsudkom College van Beroep voor het bedrijfsleven z 8. decembra 2014 (AWB 14/726, ECLI:NL:CBB:2014:450). Pozri HATZOPOULOS, V., a ROMA, S.: c. d., s. 91.

²⁵ Pozri článok 3 ods. 1 a 2 smernice 2000/31.

²⁶ Najmä softvér Greyball, ktorý umožňuje vyhnúť sa kontrolám vykonávaným orgánmi. Pozri Uber Uses Tech to Deceive Authorities Worldwide. In: *The New York Times* zo 4. marca 2017.

68. Hoci samotné znenie tohto ustanovenia, ktoré vylučuje z pôsobnosti smernice 2006/123 „služby v oblasti dopravy“, sa nezdá dostatočné na takéto konštatovanie, odôvodnenie 21 tejto smernice nenecháva žiadne pochybnosti, keď uvádza, že uvedené služby zahŕňajú služby „mestskej dopravy [a] taxi služby“. Nie je teda potrebné púšťať sa do diskusie o tom, či plnenia Uber predstavujú formu taxislužby: sú tam uvedené všetky spôsoby mestskej dopravy a Uber je určite jedným z nich.

69. Činnosť Uber treba tiež klasifikovať tak, že sa na ňu vzťahuje výnimka zo slobodného poskytovania služieb upravená v článku 58 ods. 1 ZFEÚ a podriadiť ju právnej úprave obsiahnutej v článku 90 a nasl. ZFEÚ. Článok 91 ods. 1 písm. b) ZFEÚ výslovne uvádza „podmienky, za ktorých môže prepravca, ktorý nemá sídlo na území členského štátu, v tomto členskom štáte uskutočňovať dopravu“ ako oblasť, ktorá musí byť upravená v rámci spoločnej dopravnej politiky. Ak sa však uzná, ako to tvrdím, že spoločnosť Uber poskytuje mestskú dopravu, potom ju treba považovať, ak už nie za dopravcu vo vlastnom zmysle slova, prinajmenšom za organizátora dopravných služieb.

70. Bez toho, aby bolo potrebné analyzovať rozsudok Grupo Itevelesa a i.²⁷, uvádzaný vnútroštátnym súdom v jeho rozhodnutí o podaní návrhu na začatie prejudiciálneho konania, preto treba dospieť k záveru, že činnosť spoločnosti Uber predstavuje službu v oblasti dopravy v zmysle článku 2 ods. 2 písm. d) smernice 2006/123. Táto činnosť je teda vylúčená z pôsobnosti tejto smernice. Okrem toho sa na túto činnosť vzťahuje výnimka zo slobodného poskytovania služieb obsiahnutá v článku 58 ods. 1 ZFEÚ a upravujú ju ustanovenia článku 90 a nasl. ZFEÚ.

Návrh k prvej a druhej prejudiciálnej otázke

71. Aby som zhrnul predchádzajúce úvahy, myslím si, že v prípade zmiešaných služieb, pozostávajúcich zo zložky poskytovanej elektronicky a zložky, ktorá nie je poskytovaná týmto spôsobom, musí byť prvá zložka buď ekonomicky nezávislá, alebo hlavná vo vzťahu k druhej zložke na to, aby ju bolo možné kvalifikovať ako „službu informačnej spoločnosti“. Činnosť Uber treba posudzovať ako celok, ktorý zahŕňa tak službu skontaktovania cestujúcich s vodičmi prostredníctvom aplikácie pre smartfóny, ako aj poskytnutie samotnej dopravy, ktorá z ekonomického hľadiska predstavuje hlavnú zložku. Túto činnosť teda nemožno rozdeliť na dve s cieľom zaradiť časť tejto služby medzi služby informačnej spoločnosti. V dôsledku toho treba túto službu kvalifikovať ako „službu v oblasti dopravy“.

72. Navrhujem preto odpovedať na prvú a druhú prejudiciálnu otázku takto:

- Článok 2 písm. a) smernice 2000/31 v spojení s článkom 1 bodom 2 smernice 98/34 sa má vykladať v tom zmysle, že služba, ktorá spočíva v tom, že sa pomocou softvéru pre mobilné telefóny skontaktujú potenciálni cestujúci s vodičmi ponúkajúcimi individuálnu mestskú dopravu na požiadanie v situácii, keď poskytovateľ tejto služby vykonáva kontrolu nad podstatnými podmienkami dopravy vykonávanej v tomto rámci, najmä nad cenou za uvedené služby, nie je službou informačnej spoločnosti v zmysle uvedených ustanovení.
- Článok 58 ods. 1 ZFEÚ a článok 2 ods. 2 písm. d) smernice 2006/123 sa majú vykladať v tom zmysle, že služba opísaná v predchádzajúcom bode predstavuje dopravnú službu v zmysle týchto ustanovení.

73. Bude, samozrejme, prináležať vnútroštátnemu súdu, aby s prihliadnutím na svoje vlastné skutkové zistenia posúdil, či činnosť, o ktorú ide vo veci samej, spĺňa kritérium kontroly uvedené vyššie. Upozorňujem však, že viacero súdov v rôznych členských štátoch už rozhodlo v tomto zmysle.²⁸ To by mohlo slúžiť ako inšpirácia pre vnútroštátny súd v duchu prepojenej spravodlivosti.

²⁷ Rozsudok z 15. októbra 2015 (C-168/14, EU:C:2015:685).

²⁸ Pozri najmä vnútroštátne rozhodnutia uvádzané v poznámke pod čiarou 12.

Závěrečné poznámky

74. Vzhľadom na odpovede, ktoré navrhujem dať na prvú a druhú otázku, sa tretia a štvrtá prejudiciálna otázka stávajú bezpredmetné. Vo svojich záverečných poznámkach by som však chcel posúdiť právne účinky prípadnej kvalifikácie plnení, ktoré uskutočňuje Uber, ako samostatnej služby, obmedzenej na skontaktovanie cestujúcich s vodičmi, ktorá preto nezahŕňa poskytovanie dopravy vo vlastnom zmysle slove. Takúto službu by bezpochyby bolo treba kvalifikovať ako „službu informačnej spoločnosti“. Nebolo by však potrebné podľa môjho názoru zaoberať sa otázkou, či táto služba patrí do oblasti dopravy.

Služba skontaktovania ako služba informačnej spoločnosti

75. Pripomínam, že podľa článku 1 bodu 2 smernice 98/34 je služba informačnej spoločnosti službou, ktorá sa poskytuje za odmenu, na diaľku, elektronickým spôsobom a na základe individuálnej žiadosti príjemcu. Služba spočívajúca v skontaktovaní potenciálnych cestujúcich s vodičmi prostredníctvom aplikácie pre smartfóny celkom iste spĺňa tieto kritériá.

76. Pokiaľ ide o odplatosť služby, v systéme Uber časť ceny za cestu platená cestujúcim patrí prevádzkovateľovi platformy. Za skontaktovanie teda cestujúci platí odmenu, hneď ako je uskutočnená doprava.

77. Táto služba, posudzovaná oddelene od poskytnutia dopravy, je tiež poskytovaná na diaľku, keďže obe strany, teda Uber a príjemca služby, nie sú prítomné súčasne. Skontaktovanie sa uskutočňuje pomocou aplikácie pre smartfóny prevádzkovanvej prostredníctvom internetu, na čo sa bezpochyby vzťahuje pojem poskytovania elektronicky. Okrem toho je to jediný spôsob rezervácie cesty v rámci platformy Uber. Napokon služba nie je poskytovaná nepretržite, ale na základe žiadosti príjemcu.

78. Na službu Uber tak, ako je definovaná v bode 74 vyššie, sa teda vzťahujú ustanovenia smernice 2000/31.

79. Keďže aplikácia Uber je spravovaná a poskytovaná tak vodičom, ako aj cestujúcim na území Únie spoločnosťou Uber BV usadenou v Holandsku, v ostatných členských štátoch, vrátane Španielska, sa poskytuje v rámci slobodného poskytovania služieb upraveného najmä článkom 3 ods. 2 a 4 smernice 2000/31.

80. Podľa týchto ustanovení členské štáty v zásade nemôžu obmedziť slobodné poskytovanie služieb z iných členských štátov z dôvodov spadajúcich do koordinovanej oblasti zavedením požiadaviek, či už sú špeciálne navrhnuté pre služby informačnej spoločnosti alebo majú všeobecnú povahu. Koordinovaná oblasť zahŕňa podľa článku 2 písm. h) bodu i) prvej zarážky smernice 2000/31 najmä požiadavky, pokiaľ ide o „začatie činnosti...“, ako napríklad požiadavky týkajúce sa... udeľovania oprávnení“. Naopak, podľa toho istého článku písm. h) bodu ii) tretej zarážky koordinovaná oblasť nezahŕňa „požiadavky, ktoré sa uplatňujú na služby, ktoré sa neposkytujú elektronicky“.

81. Z toho vyplýva, že požiadavka mať povolenie na poskytovanie sprostredkovateľských služieb pri uzatváraní zmlúv o mestskej doprave na požiadanie, pokiaľ je táto požiadavka stále v platnosti,²⁹ patrí v rozsahu, v akom sa uplatňuje na službu skontaktovania poskytovanú platformou Uber, do koordinovanej oblasti, a preto sa na ňu vzťahuje zákaz uvedený v článku 3 ods. 2 smernice 2000/31. Naproti tomu všetky požiadavky kladené na vodičov, tak pokiaľ ide o začatie dopravnej činnosti, ako aj jej vykonávanie, nepatria do koordinovanej oblasti a v dôsledku toho sa na ne nevzťahuje tento zákaz, pretože dopravná služba nie je z povahy veci poskytovaná elektronicky.

²⁹ Pozri moje poznámky k tejto problematike v bode 9 vyššie.

82. Členské štáty môžu podľa článku 3 ods. 4 smernice 2000/31 prijať opatrenia, ktoré sa odchyľujú od slobodného poskytovania služieb informačnej spoločnosti, ak sú tieto opatrenia nevyhnutné z dôvodov verejného poriadku, verejného zdravia, verejnej bezpečnosti alebo ochrany spotrebiteľov.

83. Hoci štvrtá prejudiciálna otázka sa týka práve odôvodnenia sporných vnútroštátnych opatrení, vnútroštátny súd neuvádza vo svojom návrhu žiadne dôvody, ktoré by mohli odôvodniť podriadenie sprostredkovateľskej činnosti v oblasti dopravy požiadavke povolenia. Španielska vláda vo svojich pripomienkach uvádza také dôvody, ako sú riadenie dopravy a bezpečnosť na cestách. Zdá sa však, že ide skôr o dôvody, ktoré môžu odôvodniť požiadavky kladené na vodičov vykonávajúcich dopravu.

84. Pokiaľ ide priamo o plnenia sprostredkovateľa, jediným dôvodom uvádzaným španielskou vládou, ktorý by sa mohol uplatniť na Uber, je dôvod týkajúci sa transparentnosti pri určovaní cien, ktorý patrí do oblasti ochrany spotrebiteľov. Myslím si však, že túto transparentnosť možno zabezpečiť prostredníctvom menej reštriktívnych prostriedkov, než je požiadavka povolenia na výkon sprostredkovateľskej činnosti, ako je napríklad povinnosť informovať cestujúceho. Takáto požiadavka preto nespĺňa kritérium proporcionality výslovne uvedené v článku 3 ods. 4 písm. a) bode iii) smernice 2000/31.

85. Zložitosť veci samej však spočíva v tom, že predmetom tohto konania je uloženie sankcie spoločnosti Uber za údajné konania predstavujúce nekalú súťaž voči členom žalobkyne.³⁰ Tieto konania majú vyplývať nielen z toho, že Uber vykonáva bez potrebného povolenia sprostredkovateľskú činnosť pri uzatváraní prepravných zmlúv, ale aj z toho, že vodiči, ktorí vykonávajú dopravu v rámci tejto platformy, nespĺňajú podmienky vyžadované španielskou právnou úpravou pre tento typ plnení. Na tieto podmienky sa však nevzťahuje ani smernica 2000/31, ani smernica 2006/123, pretože tieto podmienky patria nepochybne do oblasti dopravy.

86. Bránia teda ustanovenia smernice 2000/31 tomu, aby bola spoločnosti Uber uložená sankcia za nekalú súťaž vyplývajúcu z činnosti vodičov, ktorí vykonávajú dopravu v rámci tejto platformy? Ako som to vysvetlil vyššie,³¹ Uber nie je podľa môjho názoru obvyčajným sprostredkovateľom medzi cestujúcimi a vodičmi. Organizuje a spravuje celý systém mestskej dopravy na požiadanie. Z tohto dôvodu zodpovedá nielen za skontaktovanie cestujúcich s vodičmi, ale aj za činnosť vodičov. Platilo by to aj vtedy, ak by sa skontaktovanie malo považovať za nezávislé od poskytovania dopravy vo vlastnom slova zmysle, pretože tieto dve plnenia sú v konečnom dôsledku vykonávané zo strany Uber alebo v jej mene.

87. Výklad, podľa ktorého na zabezpečenie účinnosti smernice 2000/31 musí činnosť Uber ako celok požívať výhody liberalizácie upravenej touto smernicou, treba podľa môjho názoru vylúčiť. Tento výklad by totiž odporoval výslovným ustanoveniam smernice 2000/31, podľa ktorých sa zákaz obsiahnutý v článku 3 ods. 2 tejto smernice týka iba požiadaviek vzťahujúcich sa na služby poskytované elektronicky.³² Podľa takéhoto výkladu by každá ekonomická činnosť mohla teoreticky patriť do pôsobnosti smernice 2000/31, pretože každý podnikateľ je dnes schopný ponúkať elektronicky plnenia, ako sú napríklad informácie o výrobkoch alebo službách, rezervácie, dohadovanie stretnutí alebo platby.

88. Smernica 2000/31 teda nebráni tomu, aby vnútroštátne právo upravilo požiadavky týkajúce sa dopravnej činnosti vo vlastnom slova zmysle, ani tomu, aby bola spoločnosti Uber za nerešpektovanie týchto požiadaviek uložená sankcia, vrátane príkazu zdržať sa poskytovania služby. Činnosť Uber, prinajmenšom pokiaľ ide o službu UberPop, o ktorú ide vo veci samej, je však organizovaná tak, že za daného stavu Uber nemôže vyhovieť týmto požiadavkám. Táto služba je totiž založená na neprofesionálnych vodičoch, ktorí tým, že nemajú povolenie na mestskú dopravu, pojmovo nespĺňajú

30 Pripomínam, že spor vo veci samej sa netýka fungovania aplikácie Uber ako takej, ale poskytovania služby UberPop v meste Barcelona.

31 Pozri najmä body 43 až 53 vyššie.

32 Pozri článok 3 ods. 2 smernice 2000/31 v spojení s článkom 2 písm. h) bodom ii) treťou zarážkou tejto smernice. Toto ustanovenie je potvrdené odôvodnením 18 tej istej smernice.

uvedené požiadavky. To, že sa činnosť skontaktovania považuje za službu informačnej spoločnosti, nemení nič na tomto zistení, pretože plnenia vodičov nepatria do pôsobnosti smernice 2000/31. To preukazuje, že rozlišovanie medzi službou, ktorá je poskytovaná elektronicky, a službou, ktorá elektronicky poskytovaná nie je v prípade, keď sú tieto dve plnenia tak veľmi navzájom spojené a sú poskytované tým istým poskytovateľom, je vykonštruované.

89. Nemyslím si však, že potreba zabezpečiť účinnosť právnej úpravy týkajúcej sa poskytovania dopravných služieb vo vlastnom zmysle slova môže odôvodniť, aby sa preventívne stanovila požiadavka povolenia pre sprostredkovateľské služby vo všeobecnosti. Boj proti každej protiprávnej činnosti v tejto oblasti môže byť iba represívny.

90. Aby som uzavrel túto časť, myslím si, že ak službu skontaktovania potenciálnych cestujúcich s vodičmi treba považovať za nezávislú od poskytovania dopravy vo vlastnom zmysle slova a teda za službu informačnej spoločnosti, potom článok 3 ods. 2 smernice 2000/31 bráni tomu, aby sa na poskytovanie takejto služby požadovalo povolenie, ibaže je táto požiadavka odôvodnená niektorým z dôvodov uvedených v článku 3 ods. 4 tejto smernice a je primeraná sledovanému cieľu, čo sa mi zdá málo pravdepodobné. Uvedené však aj tak nemá skutočný právny význam, keďže táto služba skontaktovania nemá žiadny ekonomický zmysel bez poskytovania dopravy, ktoré naopak môže vnútroštátny zákonodarca podriaďiť mnohým požiadavkám.

O uplatniteľnosti smernice 2006/123

91. Pokiaľ ide o uplatniteľnosť smernice 2006/123, podľa môjho názoru nie je potrebné posudzovať otázku, či sa na službu, ktorá spočíva v tom, že sa pomocou aplikácie pre smartfóny skontaktujú potenciálni cestujúci s vodičmi ponúkajúcimi mestskú dopravu na požiadanie, vzťahuje pojem služby v oblasti dopravy v zmysle článku 2 ods. 2 písm. d) tejto smernice.

92. Článok 3 ods. 1 smernice 2006/123 totiž zavádza prednosť ustanovení iných aktov práva Únie, ktoré upravujú prístup a vykonávanie služby v osobitných oblastiach v prípade rozporu uvedených ustanovení s touto smernicou. Hoci smernica 2000/31 sa nenachádza medzi aktmi vymenovanými v tomto ustanovení, formulácia „patrí sem“ podľa môjho názoru jasne znamená, že ide o demonštratívny výpočet, ktorý sa obmedzuje iba na akty, ktorých zahrnutie nie je zjavné samo osebe. Smernica 2000/31 má však natoľko povahu *lex specialis* vo vzťahu k smernici 2006/123, že aj keby neexistoval článok 3 ods. 1 smernice 2006/123, musela by mať prednosť v súlade s úslovím *lex posterior generali non derogat legi priori speciali*.

93. Ak by sa teda činnosť skontaktovania mala považovať za činnosť, na ktorú sa vzťahuje smernica 2000/31, potom by táto činnosť nepatriala do pôsobnosti smernice 2006/123.

Návrh

94. So zreteľom na všetky predchádzajúce úvahy navrhujem Súdnemu dvoru, aby na prejudiciálne otázky, ktoré položil Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona (Obchodný súd č. 3 Barcelona, Španielsko), odpovedal takto:

1. Článok 2 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/31/ES z 8. júna 2000 o určitých právnych aspektoch služieb informačnej spoločnosti na vnútornom trhu, najmä o elektronickom obchode (smernica o elektronickom obchode), v spojení s článkom 1 bodom 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti, zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 98/48/ES z 20. júla 1998, sa má vykladať v tom zmysle, že služba, ktorá spočíva v tom, že

sa pomocou softvéru pre mobilné telefóny skontaktujú potenciálni cestujúci s vodičmi ponúkajúcimi individuálnu mestskú dopravu na požiadanie v situácii, keď poskytovateľ tejto služby vykonáva kontrolu nad podstatnými podmienkami dopravy vykonávanej v tomto rámci, najmä nad cenou tejto dopravy, nie je službou informačnej spoločnosti v zmysle uvedených ustanovení.

2. Článok 58 ods. 1 ZFEÚ a článok 2 ods. 2 písm. d) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu sa majú vykladať v tom zmysle, že služba opísaná v predchádzajúcom bode je dopravnou službou v zmysle týchto ustanovení.