



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (stora avdelningen)

den 20 december 2017*

”Begäran om förhandsavgörande – Artikel 56 FEUF – Artikel 58.1 FEUF – Tjänster på transportområdet – Direktiv 2006/123/EG – Tjänster på den inre marknaden – Direktiv 2000/31/EG – Direktiv 98/34/EG – Informationssamhällets tjänster – Förmedlingstjänst som gör det möjligt att, med hjälp av en applikation för smarta mobiltelefoner, mot ersättning sammanföra förare som inte är yrkesförare och som använder sina egna fordon med personer som vill företa en resa inom en tätort – Tillståndskrav”

I mål C-434/15,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona (Barcelonas handelsdomstol nr 3, Spanien) genom beslut av den 16 juli 2015, som inkom till domstolen den 7 augusti 2015, i målet

Asociación Profesional Elite Taxi

mot

Uber Systems Spain SL,

meddelar

DOMSTOLEN (stora avdelningen)

sammansatt av ordföranden K. Lenaerts, vice-ordföranden A. Tizzano, avdelningsordförandena R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J.L. da Cruz Vilaça, J. Malenovský och E. Levits samt domarna E. Juhász, A. Borg Barthet, D. Šváby (referent), C. Lycourgos, M. Vilaras och E. Regan,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitiesekreterare: förste handläggaren M. Ferreira,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 29 november 2016,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Asociación Profesional Elite Taxi, genom M. Balagué Farré och D. Salmerón Porras, abogados, samt genom J.A. López-Jurado González, procurador,
- Uber Systems Spain SL, genom B. Le Bret och D. Calciu, avocats, samt genom R. Allendesalazar Corcho, J.J. Montero Pascual, C. Fernández Vicién och I. Moreno-Tapia Rivas, abogados,

* Rättegångsspråk: spanska.

- Spaniens regering, genom M.A. Sampol Pucurull och A. Rubio González, båda i egenskap av ombud,
- Estlands regering, genom N. Grünberg, i egenskap av ombud,
- Irlands regering, genom E. Creedon, L. Williams och A. Joyce, samtliga i egenskap av ombud, biträdda av A. Carroll, barrister,
- Greklands regering, genom M. Michelogiannaki, i egenskap av ombud,
- Frankrikes regering, genom D. Colas, G. de Bergues och R. Coesme, samtliga i egenskap av ombud,
- Nederländernas regering, genom H. Stergiou och M. Bulterman, båda i egenskap av ombud,
- Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,
- Finlands regering, genom S. Hartikainen, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom É. Gippini Fournier, F. Wilman, J. Hottiaux och H. Tserepa-Lacombe, samtliga i egenskap av ombud,
- Eftas övervakningsmyndighet, genom C. Zatschler, Ø. Bø och C. Perrin, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 11 maj 2017 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,
följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 56 FEUF, artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 1998, s. 37), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG av den 20 juli 1998 (EGT L 217, 1998, s. 18) (nedan kallat direktiv 98/34), artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden ("Direktiv om elektronisk handel") (EGT L 178, 2000, s. 1) samt artiklarna 2 och 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden (EUT L 376, 2006, s. 36).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Asociación Profesional Elite Taxi (nedan kallad Elite Taxi), en yrkesorganisation för taxichaufförer i Barcelona stad (Spanien), och Uber Systems Spain SL, som är ett bolag knutet till Uber Technologies Inc. Målet rör den tjänst som mot ersättning tillhandahålls av Uber Systems Spain SL med hjälp av en applikation för smarta mobiltelefoner, och som innebär att förare som inte är yrkesförare och som använder sina egna fordon utan innehav av administrativa licenser eller tillstånd, sammanförs med personer som vill företa en resa inom en tätort.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Direktiv 98/34

- 3 I artikel 1.2 i direktiv 98/34 föreskrivs följande:

”I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

...

- 2) *tjänst*: alla informationssamhällets tjänster, det vill säga tjänster som vanligtvis utförs mot ersättning på distans, på elektronisk väg och på individuell begäran av en tjänstemottagare.

I denna definition avses med

- *på distans*: tjänster som tillhandahålls utan att parterna är närvarande samtidigt,
- *på elektronisk väg*: en tjänst som sänds vid utgångspunkten och tas emot vid slutpunkten med hjälp av utrustning för elektronisk behandling (inbegripet digital signalkomprimering) och lagring av uppgifter, och som i sin helhet sänds, befordras och tas emot genom tråd, radio, optiska medel eller andra elektromagnetiska medel,
- *på individuell begäran av en tjänstemottagare*: en tjänst som tillhandahålls genom överföring av uppgifter på individuell begäran.

En vägledande förteckning över tjänster som inte avses med denna definition finns i bilaga V.

...”

- 4 I enlighet med artiklarna 10 och 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 2015, s. 1) upphävdes direktiv 98/34 den 7 oktober 2015. Direktivet är dock fortfarande tillämpligt i tiden (*ratione temporis*) i målet vid den nationella domstolen.

Direktiv 2000/31

- 5 I artikel 2 a i direktiv 2000/31 anges att uttrycket ”informationssamhällets tjänster” i detta direktiv avser tjänster i den mening som avses i artikel 1.2 i direktiv 98/34.
- 6 I artikel 3.2 och 3.4 i direktiv 2000/31 föreskrivs följande:

”2. Medlemsstaterna får inte av skäl som omfattas av det samordnade området begränsa den fria rörligheten för de av informationssamhällets tjänster som har ursprung i en annan medlemsstat.

...

4. Medlemsstaterna får vidta åtgärder för undantag från punkt 2 när det gäller någon av informationssamhällets tjänster om följande villkor uppfylls:

- a) Åtgärderna skall
 - i) vara nödvändiga av någon av följande anledningar:
 - den allmänna ordningen, i synnerhet förebyggande, utredning, upptäckt och åtal av brott, inbegripet skydd av minderåriga och bekämpning av hets mot personer på grund av ras, kön, religion eller nationalitet samt kränkningar av enskilda personers mänskliga värdighet,
 - skydd av folkhälsan,
 - allmän säkerhet, inbegripet skydd av nationell säkerhet och försvar,
 - skydd av konsumenter, inbegripet investerare,
 - ii) vidtas med avseende på någon av informationssamhällets tjänster som är till förfång för de mål som avses i punkt i eller utgör en allvarlig risk för att dessa mål inte uppnås,
 - iii) vara proportionerliga i förhållande till dessa mål.
- b) Innan ifrågavarande åtgärder vidtas och utan det påverkar domstolsförfaranden, inbegripet förberedande förhandlingar och åtgärder som vidtas inom ramen för en brottsutredning, skall medlemsstaten
 - ha uppmanat den medlemsstat som avses i punkt 1 att vidta åtgärder, varpå denna senare medlemsstat inte vidtagit några åtgärder eller endast vidtagit otillräckliga åtgärder,
 - ha anmält till kommissionen och till den medlemsstat som avses i punkt 1 sin avsikt att vidta sådana åtgärder.”

Direktiv 2006/123

- 7 I skäl 21 i direktiv 2006/123 anges att "[t]ransporttjänster, inklusive lokaltrafik, taxi och ambulanser samt hamntjänster, bör undantas från detta direktivs tillämpningsområde”.
- 8 Enligt artikel 2.2 d i nämnda direktiv är direktivet inte tillämpligt på tjänster på transportområdet, inbegripet hamntjänster, som omfattas av avdelning V i tredje delen av EG-fördraget, som nu är avdelning VI i tredje delen av EUF-fördraget.
- 9 Kapitel III i direktiv 2006/123 har rubriken "Etableringsfrihet för tjänsteleverantörer". Där återfinns artikel 9.1 som lyder enligt följande:

”Medlemsstaterna får endast kräva tillstånd för tillträde till och utövande av tjänsteverksamhet om följande villkor är uppfyllda:

- a) Tillståndsförfarandet diskriminerar inte tjänsteleverantören i fråga.
- b) Behovet av ett tillståndsförfarande är motiverat av tvingande hänsyn till allmänintresset.
- c) Det eftersträlvade målet kan inte uppnås med en mindre begränsande åtgärd, i synnerhet därför att en efterhandskontroll skulle ske för sent för att få någon reell verkan.”

- 10 Kapitel IV i direktivet, med rubriken ”Fri rörlighet för tjänster”, innehåller artikel 16 som reglerar möjligheten för tjänsteleverantörer att tillhandahålla tjänster i en annan medlemsstat än den där de är etablerade.

Spansk rätt

- 11 I tätorten Barcelona regleras taxitjänsterna genom Ley 19/2003 del Taxi (lag nr 19/2003 om taxitjänster) av den 4 juli 2003 (DOGC nr 3926 av den 16 juli 2003 och BOE nr 189 av den 8 augusti 2003) och genom Reglamento Metropolitano del Taxi (föreskrifter om taxitjänster i tätorten Barcelona) av den 22 juli 2004, som antagits av Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (styrelsen för transportförvaltningen i tätorten Barcelona, Spanien).
- 12 Artikel 4 i nämnda lag har följande lydelse:
- ”1. För tillhandahållandet av taxitjänster inom tätort krävs en licens som ger dess innehavare behörighet för vart och ett av de fordon som är avsedda att användas i verksamheten.
2. Licenserna för tillhandahållandet av taxitjänster inom tätort utfärdas av kommuner eller behöriga lokala organ inom det område där verksamheten ska bedrivas.
3. För tillhandahållandet av taxitjänster mellan olika tätorter krävs ett motsvarande tillstånd som utfärdas av den regionala regeringens ministerium med behörighet på transportområdet.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 13 Den 29 oktober 2014 väckte Elite Taxi talan vid Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona (Barcelonas handelsdomstol nr 3, Spanien) och yrkade att domstolen skulle fastställa att Uber Systems Spains verksamhet stred mot gällande lagstiftning, att den innehöll vilseledande affärsmetoder och utgjorde illojal konkurrens i den mening som avses i Ley 3/1991 de Competencia Desleal (lag 3/1991 om illojal konkurrens) av den 10 januari 1991. Elite Taxi yrkade även att Uber Systems Spain skulle åläggas att upphöra med sitt illojala beteende som bestod i att stödja andra bolag i koncernen genom att tillhandahålla på begäran-tjänster som beställs med hjälp av mobila apparater och internet. Slutligen yrkade Elite Taxi att domstolen skulle förbjuda Uber Systems Spain att utöva denna verksamhet i framtiden.
- 14 Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona (Barcelonas handelsdomstol nr 3) konstaterade inledningsvis att även om Uber Systems Spain utövade sin verksamhet i Spanien, så var den kopplad till en internationell plattform, vilket motiverade att bolagets agerande skulle bedömas utifrån ett EU-perspektiv. Därefter konstaterade handelsdomstolen att varken Uber Systems Spain eller förarna av fordonen, som inte var yrkesförare, förfogade över de licenser och godkännanden som krävdes enligt föreskrifterna om taxitjänster i tätorten Barcelona av den 22 juli 2004.
- 15 För att en bedömning ska kunna göras av huruvida Uber Systems Spain och de därtill knutna bolagen (i det följande tillsammans kallade Uber) kan anses vara illojala och ha brutit mot spanska konkurrensbestämmelser, anser Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona (Barcelonas handelsdomstol nr 3) att det först måste fastställas huruvida det krävs att Uber innehar ett administrativt tillstånd. Detta kräver i sin tur ett fastställande av hur de tjänster som bolaget tillhandahåller ska betecknas: som transporttjänster, som sådana tjänster som är utmärkande för informationssamhället eller som en kombination av båda tjänstetyperna. Möjligheten att kräva att Uber innehar ett administrativt tillstånd är nämligen beroende av vilken beteckning som väljs. Enligt den hänskjutande domstolen förhåller det sig närmare bestämt så, att om tjänsten i fråga faller under direktiv 2006/123 eller direktiv 98/34, kan Ubers metoder inte betraktas som illojala.

- 16 Nämnda domstol uppger att Uber kontaktar eller sätter sig i förbindelse med förare som inte är yrkesförare. Därefter förser Uber förarna med en rad it-verktyg – ett gränssnitt – som gör att dessa i sin tur kan sätta sig i förbindelse med personer som önskar företa en resa inom en tätort och som kan komma åt tjänsten via it-applikationen med samma namn. Uber bedriver verksamheten med vinstintresse.
- 17 Den hänskjutande domstolen anger även att begäran om förhandsavgörande ingalunda handlar om dessa faktiska omständigheter, utan endast om den rättsliga kvalificeringen av den aktuella tjänsten.
- 18 Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona (Barcelonas handelsdomstol nr 3) har således beslutat att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:
- ”1) Ska, mot bakgrund av att transportverksamhet enligt artikel 2.2 d i [direktiv 2006/123] inte ingår i det direktivets tillämpningsområde, den av [Uber Systems Spain] i vinstsyfte bedrivna verksamheten som mellanhand mellan fordonsägare och personer som behöver resa inom en stad, inom ramen för vilken bolaget utnyttjar informationsteknik – ett gränssnitt och mjukvaruapplikationer (’smarta mobiler och tekniska plattformar’ med [Uber Systems Spains] formulering) – som gör det möjligt för dessa personer att sätta sig i förbindelse med varandra, anses utgöra en transportverksamhet, en elektronisk förmedlingstjänst eller en tjänst som är utmärkande för informationssamhället i den mening som avses i artikel 1.2 i [direktiv 98/34]?
- 2) Kan det vid den rättsliga kvalificeringen av denna verksamhet anses att den till viss del utgör en av informationssamhällets tjänster, och ska i så fall den elektroniska förmedlingstjänsten omfattas av den princip om frihet att tillhandahålla tjänster som säkerställs genom unionsrätten, närmare bestämt genom artikel 56 FEUF och direktiven [2006/123] och [2000/31]?
- 3) Om EU-domstolen finner att den tjänst som tillhandahålls av [Uber Systems Spain] inte är en transporttjänst och således är att hänföra till de fall som avses i direktiv 2006/123, strider då innehållet i artikel 15 i lag nr 3/1991 om illojal konkurrens av den 10 januari 1991, vilken rör överträdelser av konkurrensbestämmelser, mot det direktivet, närmare bestämt mot artikel 9 i detta, vilken rör etableringsfriheten och tillståndsförfaranden, då det i nämnda artikel 15 hänvisas till inhemska lagar eller föreskrifter utan att hänsyn tas till att förfarandet för erhållande av licenser, tillstånd och godkännanden inte på något sätt får vara restriktivt eller oproportionerligt, det vill säga att detta förfarande inte på ett oskäligt sätt får hindra tillämpningen av principen om etableringsfrihet?
- 4) Om EU-domstolen slår fast att direktiv [2000/31] är tillämpligt på den tjänst som tillhandahålls av Uber Systems Spain, ska då inskränkningar som en medlemsstat tillämpar på det fria tillhandahållandet av en elektronisk förmedlingstjänst från en annan medlemsstat, i form av krav på tillstånd eller licens eller i form av domstolsförelägganden med innebörden att den elektroniska förmedlingstjänsten ska upphöra vilka meddelas med stöd av nationell lagstiftning rörande illojal konkurrens, anses utgöra åtgärder för undantag från artikel 3.2 i direktiv [2000/31] som är tillåtna enligt artikel 3.4 i samma direktiv?”

Domstolens behörighet

- 19 Elite Taxi anser att EU-domstolen saknar behörighet för att göra en rättslig kvalificering av den tjänst som tillhandahålls av Uber, eftersom en sådan kvalificering förutsätter en bedömning av faktiska omständigheter. Således är EU-domstolen inte behörig att besvara tolkningsfrågorna.
- 20 EU-domstolen erinrar om att den hänskjutande domstolen tydligt, vilket anges ovan i punkt 17, har klargjort att dess frågor inte handlar om fastställandet eller bedömningen av de faktiska omständigheterna i det nationella målet, utan endast om den rättsliga kvalificeringen av den aktuella

tjänsten. För att de faktiska omständigheter som har fastställts av den hänskjutande domstolen ska kunna kvalificeras från ett EU-rättsligt perspektiv krävs det en tolkning av EU-rätten, för vilken EU-domstolen är behörig inom ramen för förfarandet enligt artikel 267 FEUF (se, för ett liknande resonemang, dom av den 3 december 2015, Banif Plus Bank, C-312/14, EU:C:2015:794, punkterna 51 och 52).

- 21 Domstolen är följaktligen behörig att pröva de frågor som har ställts.

Prövning av tolkningsfrågorna

Upptagande till prövning

- 22 Den spanska, den grekiska, den nederländska, den polska och den finländska regeringen, Europeiska kommissionen samt Eftas övervakningsmyndighet har hänvisat till den bristande tydligheten i begäran om förhandsavgörande vad gäller såväl tillämplig nationell lagstiftning som den i målet aktuella verksamhetens art.
- 23 Det ska erinras om att en tolkningsfråga från en nationell domstol bara kan avvisas då det är uppenbart att den begärda tolkningen av unionsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet, då frågorna är hypotetiska eller EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den (dom av den 27 juni 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punkt 25).
- 24 Det ska på den sista punkten erinras om att, eftersom det är nödvändigt att komma fram till en tolkning av unionsrätten som är användbar för den nationella domstolen, krävs det, såsom anges i artikel 94 a och b i domstolens rättegångsregler, att den nationella domstolen klargör den faktiska och rättsliga bakgrunden till de frågor som ställs, eller att den åtminstone förklarar de faktiska omständigheter som ligger till grund för dessa frågor (se dom av den 10 maj 2017, de Lobkowicz, C-690/15, EU:C:2017:355, punkt 28).
- 25 Av domstolens fasta praxis följer dessutom att de uppgifter som lämnas i begäran om förhandsavgörande inte bara tjänar till att göra det möjligt för domstolen att lämna användbara svar, utan också tjänar till att ge såväl medlemsstaternas regeringar som andra berörda en möjlighet att avge yttranden i enlighet med artikel 23 i stadgan för Europeiska unionens domstol. Det ankommer på EU-domstolen att slå vakt om denna möjlighet, med hänsyn till att det enligt nämnda bestämmelse endast är begäran om förhandsavgörande som delges de berörda parterna, till vilken en översättning till varje medlemsstats officiella språk finns bifogad, och inte akten i det nationella målet som den hänskjutande domstolen eventuellt överlämnat till EU-domstolen (dom av den 4 maj 2016, Pillbox 38, C-477/14, EU:C:2016:324, punkt 26 och där angiven rättspraxis).
- 26 I det nu aktuella fallet kan det konstateras att även om hänvisningen i beslutet om hänskjutande till de relevanta nationella bestämmelserna visserligen är kortfattad, framgår det av beslutet vilka bestämmelser som kan komma att tillämpas på den aktuella tjänsten, och av vilka det följer att en administrativ licens eller ett administrativt tillstånd krävs för ändamålet.
- 27 Likaså är den beskrivning av Ubers tjänster som har lämnats av den hänskjutande domstolen, och vars innehåll återges ovan i punkt 16, tillräckligt precis.
- 28 Den hänskjutande domstolen har slutligen, i enlighet med artikel 94 c i rättegångsreglerna, lämnat en noggrann redogörelse för de skäl som fått den att undra över tolkningen av unionsrätten.

- 29 Således ska beslutet om hänskjutande anses innehålla de uppgifter om faktiska eller rättsliga omständigheter som behövs för att EU-domstolen ska kunna ge ett användbart svar till den hänskjutande domstolen, och för att de som berörs ska kunna ta ställning till tolkningsfrågorna på ett meningsfullt sätt, i enlighet med den rättspraxis som det erinras om ovan i punkt 25.
- 30 Den polska regeringen har dessutom uttryckt osäkerhet beträffande huruvida artikel 56 FEUF är tillämplig i det nu aktuella målet, med motiveringen att situationen i målet vid den nationella domstolen utgör en rent inhemsk situation.
- 31 Det framgår dock av begäran om förhandsavgörande, och särskilt av de uppgifter som nämns ovan i punkt 14, samt av de övriga rättegångshandlingar som domstolen förfogar över, att den tjänst som är aktuell i det nationella målet tillhandahålls med hjälp av ett bolag som bedriver verksamhet från en annan medlemsstat, nämligen Konungariket Nederländerna.
- 32 Begäran om förhandsavgörande kan följaktligen tas upp till sakprövning.

Prövning i sak

- 33 Den hänskjutande domstolen har ställt den första och den andra frågan, vilka ska prövas gemensamt, för att få klarhet i huruvida artikel 56 FEUF jämförd med artikel 58.1 FEUF, samt artikel 2.2 d i direktiv 2006/123 och artikel 1.2 i direktiv 98/34, till vilken det hänvisas i artikel 2 a i direktiv 2000/31, ska tolkas på så sätt att en sådan förmedlingstjänst som den i det nationella målet, som syftar till att, med hjälp av en applikation för smarta mobiltelefoner, mot ersättning se till att förare som inte är yrkesförare, och som använder sina egna fordon, sammanförs med personer som vill företa en resa inom en tätort ska kvalificeras som "tjänster på transportområdet" i den mening som avses i artikel 58.1 FEUF, och därmed undantas från tillämpningsområdet för artikel 56 FEUF, direktiv 2006/123 och direktiv 2000/31, eller om det tvärtom är så att denna tjänst faller under artikel 56 FEUF, direktiv 2006/123 och direktiv 2000/31.
- 34 I detta sammanhang ska det framhållas att en förmedlingstjänst för att sammanföra en förare som inte är yrkesförare, och som använder sitt eget fordon, med en person som vill företa en resa inom en tätort, i princip inte utgör en transporttjänst, då en transporttjänst utgörs av den fysiska handlingen att förflytta personer eller varor från en plats till en annan med hjälp av ett fordon. Det ska tilläggas att var och en av dessa tjänster, separat betraktad, kan kopplas samman med olika direktiv eller bestämmelser i EUF-fördraget avseende den fria rörligheten för tjänster, såsom den hänskjutande domstolen har funnit.
- 35 Sålunda uppfyller en förmedlingstjänst som med hjälp av en applikation för smarta mobiltelefoner gör att information om beställning av en transporttjänst kan överföras mellan en passagerare och en förare som inte är yrkesförare, och som använder sitt eget fordon, i princip kriterierna för att kvalificeras som en av "informationssamhällets tjänster" i den mening som avses i artikel 1.2 i direktiv 98/34, till vilken det hänvisas i artikel 2 a i direktiv 2000/31. Denna förmedlingstjänst utgör, i enlighet med definitionen i nämnda artikel i direktiv 98/34, en tjänst "som vanligtvis utförs mot ersättning på distans, på elektronisk väg och på individuell begäran av en tjänstemottagare".
- 36 Samtidigt ska en tjänst för lokaltrafik som inte utgör kollektivtrafik, som till exempel en taxitjänst, kvalificeras som "tjänst på transportområdet" i den mening som avses i artikel 2.2 d i direktiv 2006/123, jämförd med skäl 21 i samma direktiv (se, för ett liknande resonemang, dom av den 1 oktober 2015, Trijber och Harmsen, C-340/14 och C-341/14, EU:C:2015:641, punkt 49).

- 37 Det ska dock framhållas att en sådan tjänst som den i det nationella målet inte kan sammanfattas såsom endast bestående av en förmedlingstjänst för att, med hjälp av en applikation för smarta mobiltelefoner, sammanföra en förare som inte är yrkesförare, och som använder sitt eget fordon, med en person som vill företa en resa inom en tätort.
- 38 Det som händer i en situation såsom den som beskrivs av den hänskjutande domstolen, där förare som inte är yrkesförare, och som använder sina egna fordon, utför passagerartransport är nämligen att den som tillhandahåller förmedlingstjänsten på samma gång skapar ett utbud av lokaltrafiktjänster, som denne framför allt tillgängliggör med hjälp av it-verktyg, såsom den applikation som är aktuell i det nationella målet, och som den på ett övergripande sätt sköter administrationen av till förmån för personer som önskar dra nytta av utbudet för att företa resor inom en tätort.
- 39 Det framgår av de uppgifter som domstolen förfogar över att Ubers förmedlingstjänst bygger på rekrytering av förare som inte är yrkesförare och som använder sina egna fordon, vilka bolaget förser med en applikation utan vilken dessa förare inte skulle förmås att tillhandahålla transporttjänster och utan vilken de personer som önskar företa en resa inom en tätort inte skulle ha möjlighet att utnyttja förarnas tjänster. Dessutom utövar Uber ett bestämmande inflytande över villkoren för tillhandahållandet av förarnas tjänster. Det ska på den sista punkten konstateras att Uber med hjälp av applikationen med samma namn fastställer åtminstone maximipriset för körningen, att bolaget uppbär betalning från kunden innan det betalar ut en del till fordonets förare, som inte är yrkesförare, och att det gör vissa kontroller av fordonens och förarnas egenskaper samt förarnas beteenden, som i förekommande fall kan utgöra grund för uteslutning av förare.
- 40 Denna förmedlingstjänst får således anses utgöra en integrerad del av en helhetstjänst som huvudsakligen består av en transporttjänst, och den är således inte att kvalificera som en av "informationssamhällets tjänster" i den mening som avses i artikel 1 led 2 i direktiv 98/34, till vilken det hänvisas i artikel 2 a i direktiv 2000/31, utan som en "tjänst på transportområdet" i den mening som avses i artikel 2.2 d i direktiv 2006/123.
- 41 En sådan kvalificering stöds för övrigt av EU-domstolens praxis i vilken det har slagits fast att begreppet "tjänst på transportområdet" inte endast omfattar transporttjänsten som sådan, utan även alla andra tjänster som har en så nära anknytning till den fysiska handlingen att med ett transportfordon förflytta personer eller varor från en plats till en annan, att de inte kan skiljas från denna (se, för ett liknande resonemang, dom av den 15 oktober 2015, Grupo Itevelesa m.fl., C-168/14, EU:C:2015:685, punkterna 45 och 46, samt yttrande 2/15 (Frihandelsavtal med Singapore) av den 16 maj 2017, EU:C:2017:376, punkt 61).
- 42 Således är direktiv 2000/31 inte tillämpligt på en förmedlingstjänst såsom den i det nationella målet.
- 43 I den mån en sådan tjänst är att kvalificera som en "tjänst på transportområdet" omfattas den inte heller av direktiv 2006/123, eftersom denna typ av tjänst enligt artikel 2.2 d i nämnda direktiv utgör en av de tjänster som uttryckligen har undantagits från det direktivets tillämpningsområde.
- 44 Eftersom förmedlingstjänsten i det nationella målet är att kvalificera som en "tjänst på transportområdet", faller den inte heller under artikel 56 FEUF, som handlar om friheten att tillhandahålla tjänster i allmänhet, utan under artikel 58.1 FEUF, som är en särskild bestämmelse enligt vilken "[f]ri rörlighet för tjänster på transportområdet regleras av bestämmelserna i avdelningen om transporter" (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punkt 29 och där angiven rättspraxis).
- 45 Principen om frihet att tillhandahålla tjänster ska således, enligt EUF-fördraget, säkerställas via genomförandet av den gemensamma transportpolitiken (dom av den 22 december 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punkt 30 och där angiven rättspraxis).

- 46 Det ska dock konstateras att Europaparlamentet och Europeiska unionens råd inte har antagit några gemensamma regler eller vidtagit andra åtgärder med stöd av artikel 91.1 FEUF med anledning av lokaltrafiktjänster som inte utgör kollektivtrafik och tjänster som har en så nära anknytning till de förstnämnda tjänsterna att de inte kan skiljas från dessa, såsom den förmedlingstjänst som är aktuell i det nationella målet.
- 47 Det innebär att enligt det rådande rättsläget i unionsrätten ankommer det på medlemsstaterna att reglera villkoren för tillhandahållandet av sådana förmedlingstjänster som den som är aktuell i det nationella målet med iakttagande av de allmänna reglerna i EUF-fördraget.
- 48 Följaktligen ska den första och den andra frågan besvaras på följande sätt: Artikel 56 FEUF jämförd med artikel 58.1 FEUF samt artikel 2.2 d i direktiv 2006/123 och artikel 1.2 i direktiv 98/34, till vilken det hänvisas i artikel 2 a i direktiv 2000/31, ska tolkas på så sätt att en sådan förmedlingstjänst som den i det nationella målet, som syftar till att, med hjälp av en applikation för smarta mobiltelefoner, mot ersättning se till att förare som inte är yrkesförare, och som använder sina egna fordon, sammanförs med personer som önskar företa en resa inom en tätort ska anses ha en så nära anknytning till en transporttjänst att den inte kan skiljas från denna och därmed vara att kvalificera som en "tjänst på transportområdet" i den mening som avses i artikel 58.1 FEUF. En sådan tjänst ska således vara undantagen från tillämpningsområdet för artikel 56 FEUF, direktiv 2006/123 och direktiv 2000/31.
- 49 Med hänsyn till svaret på den första och den andra frågan saknas det anledning att besvara den tredje och den fjärde frågan, vilka har ställts för det fall direktiv 2006/123 eller direktiv 2000/31 skulle vara tillämpligt.

Rättegångskostnader

- 50 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (stora avdelningen) följande:

Artikel 56 FEUF jämförd med artikel 58.1 FEUF samt artikel 2.2 d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden och artikel 1.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG av den 20 juli 1998, till vilken det hänvisas i artikel 2 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden ("Direktiv om elektronisk handel"), ska tolkas på så sätt att en sådan förmedlingstjänst som den i det nationella målet, som syftar till att, med hjälp av en applikation för smarta mobiltelefoner, mot ersättning se till att förare som inte är yrkesförare, och som använder sina egna fordon, sammanförs med personer som önskar företa en resa inom en tätort ska anses ha en så nära anknytning till en transporttjänst att den inte kan skiljas från denna och därmed vara att kvalificera som en "tjänst på transportområdet" i den mening som avses i artikel 58.1 FEUF. En sådan tjänst ska således vara undantagen från tillämpningsområdet för artikel 56 FEUF, direktiv 2006/123 och direktiv 2000/31.

Underskrifter