



## Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK  
MACIEJ SZPUNAR  
esitatud 4. juulil 2017<sup>1</sup>

**Kohtuasi C-320/16**

**Uber France SAS**

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Tribunal de grande instance de Lille (Lille'i esimese astme üldkohus, Prantsusmaa))

Eelotsusetaotlus – Tehniline eeskiri – Mõiste – Teatamiskohustus – Karistus – Võimatus kohaldada karistust eraõigusliku isiku suhtes – Süsteem, millega viiakse kliendid kokku mittekutseliste juhtidega – Rakendus UberPop – Direktiiv 2006/123/EÜ – Kohaldamisala – Transpordi valdkonna teenusena väljajäämine

### Sissejuhatus

1. Käesolev kohtuasi on teine kohtuasi, milles Euroopa Kohus peab käsitlema kohaliku transpordi platvormi Uber toimimisega seotud õiguslikke küsimusi.<sup>2</sup> Esimeses kohtuasjas, milles ma esitasin oma ettepaneku 11. mail 2017,<sup>3</sup> oli keskne küsimus, kas niisugune teenus, mida osutab Uber, tuleb kvalifitseerida infoühiskonna teenuseks asjakohaste liidu õigusnormide tähenduses. See küsimus tekib ka käesolevas kohtuasjas. Viimane puudutab siiski teistsugust probleemi, nimelt seda, kas teatavatest siseriiklikest õigusnormidest, mida kohaldatakse selliste teenuste suhtes, nagu osutab Uber, oleks tulnud teatada kui teenuseid puudutavatest eeskirjadest tehnilistest eeskirjadest teatamist käsitlevate liidu õigusnormide tähenduses. Nagu ma aga tagapool selgitan, on see küsimus osaliselt sõltumatu sellest, kuidas Uberi tegevust kvalifitseeritakse.

2. Käesolevas ettepanekus käsitlen seega peamiselt teatamisprobleemi, viidates Uberi tegevuse infoühiskonna teenuseks kvalifitseerimise küsimuses oma eespool nimetatud ettepanekule.

1 Algkeel: prantsuse.

2 Kolmas eelotsusetaotlus, mis puudutas seda probleemi, jäeti 27. oktoobri 2016. aasta kohtumäärusega Uber Belgium (C-526/15, ei avaldata, EU:C:2016:830) vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata.

3 Vt ettepanek, mille ma esitasin kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

## Õiguslik raamistik

### *Liidu õigus*

3. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivi 98/34/EÜ, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord,<sup>4</sup> (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuli 1998. aasta direktiiviga 98/48/EÜ)<sup>5</sup> (edaspidi „muudetud direktiiv 98/34“) artikli 1 punktides 2, 5 ja 11 on sätestatud<sup>6</sup>:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

2. *teenus* – infoühiskonna iga teenus ehk kõik vahemaa tagant elektroonilisel teel ja teenusesaaja isikliku taotluse alusel ning tavaliselt tasu eest osutatavad teenused.

Selle määratluse puhul tähendab:

- „vahemaa tagant“, et teenust osutatakse ilma osapoolte üheaegse kohalolekuta,
- „elektroonilisel teel“, et teenus saadetakse lähtepunktist ja võetakse sihtkohas vastu elektrooniliste andmetöötlus- (sh pakkimisseadmete) ja säilitusseadmete abil ning seda saadetakse, edastatakse ja võetakse vastu täielikult juhtmete või raadio kaudu, optiliselt või muude elektromagnetiliste vahendite abil,
- „teenusesaaja isikliku taotluse alusel“, et teenust osutatakse andmeedastusena isikliku taotluse alusel.

Käesoleva määratluse alla mittekuuluvate teenuste näidisloend on toodud V lisas.

[...]

5. *teenuseid puudutav eeskiri* – üldist laadi nõuded, mis puudutavad teenuste pakkumisele juurdepääsu ja nende pakkumist punkti 2 tähenduses, eelkõige aga teenusepakkujat, teenuseid ja teenuste tarbijat puudutavad sätted, välja arvatud sätted, mis ei puuduta otseselt nimetatud punktis määratletud teenuseid.

[...]

Selles määratluses:

- peetakse eeskirja konkreetselt infoühiskonna teenustele suunatuks, kui selle põhjenduste või regulatiivosa kõigi sätete või mõne üksiksätte konkreetselt eesmärgiks on reguleerida nimetatud teenuseid otsesel ja sihikindlal viisil,
- eeskirja ei peeta konkreetselt infoühiskonna teenustele suunatuks, kui see puudutab nimetatud teenuseid ainult kaudselt ja juhuslikult.

4 EÜT 1998, L 204, lk 37; ELT eriväljaanne 13/20, lk 337.

5 EÜT 1998, L 217, lk 18; ELT eriväljaanne 13/21, lk 8.

6 Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiivi 2015/1535/EL, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord, (ELT 2015, L 241, lk 1) artiklile 11 tunnistati direktiiv 98/34 7. oktoobril 2015 kehtetuks. Põhikohtuasja faktiliste asjaolude suhtes on see siiski *ratione temporis* kohaldatav.

[...]

11. *tehnilised eeskirjad* – tehnilised spetsifikatsioonid ja muud nõuded või teenuseid puudutavad eeskirjad, sealhulgas vastavad haldusnormid, mille järgimine turustamisel, teenuste pakkumisel, teenusepakkuja asutamisel või teenuste kasutamisel liikmesriigis või selle põhiosas on *de jure* või *de facto* kohustuslik, samuti liikmesriikide õigus- ja haldusnormid, mis keelavad toote valmistamise, impordi, turustamise, kasutamise või keelavad teenuste pakkumise või kasutamise või teenusepakkuja asutamise, välja arvatud need normid, mis on sätestatud artiklis 10.

[...]“.

4. Muudetud direktiivi 98/34 artikli 8 lõike 1 esimeses lõigus on sätestatud:

„Piiramata artikli 10 kohaldamist, edastavad liikmesriigid viivitamata komisjonile kõik tehniliste eeskirjade eelnõud, välja arvatud siis, kui tegemist on rahvusvahelise või Euroopa standardi täieliku teksti ülevõtmisega, mille puhul piisab teatest vastava standardi kohta; nad teatavad komisjonile ka põhjused, miks selliste tehniliste eeskirjade jõustamine oli vajalik, kui neid põhjusi ei ole eelnõus juba selgitatud.“

### **Prantsuse õigus**

5. Transpordiseadustiku (code des transports) artiklid L. 3120-1 jj reguleerivad reisijate tasulise maanteeveo teenuseid, mida osutatakse alla kümne istekohaga sõidukiga.

6. Sama seadustiku artiklis L. 3124-13 on sätestatud:

„Sellise süsteemi korraldamise eest, millega kliente viiakse kokku isikutega, kes tegelevad artiklis L.3120-1 nimetatud tegevustega (reisijate tasuline maanteevedu alla kümne istekohaga sõidukiga), kuid ei ole ei maanteetranspordi ettevõtjad, kes võivad osutada käesoleva raamatu 1. jaotise II peatükis nimetatud juhuteenuseid, ega taksod, kahe- või kolmerattalised mootorsõidukid või reisijate vedamise teenust pakuvad juhiga autod käesoleva jaotise tähenduses, karistatakse kaheaastase vangistuse ja 300 000 [euro] suuruse rahalise karistusega.“

Juriidilisi isikuid, kes on tunnistatud kriminaalkorras vastutavaks käesolevas artiklis kirjeldatud kuriteo eest, karistatakse lisaks karistusseadustiku (code pénal) artiklis 131-38 ette nähtud korras mõistetavale rahalisele karistusele sama seadustiku artikli 131-39 punktides 2–9 ette nähtud karistustega. Selle artikli 131-39 punktis 2 nimetatud keeld puudutab tegevust, millega tegelemisel või millega seoses rikkumine toime pandi. Selle artikli punktides 2–7 ette nähtud karistusi saab määrata ainult maksimaalselt viieks aastaks.“

### **Faktilised asjaolud, menetlus ja eelotsuse küsimused**

7. Uber France on Prantsuse õiguse alusel asutatud äriühing, mis on Madalmaade õiguse alusel asutatud äriühingu Uber BV tütarettevõtja, kusjuures viimane on omakorda äriühingu Uber Technologies Inc. tütarettevõtja ja viimase äriühingu asukoht on San Francisco (Ameerika Ühendriigid). Uber BV käitab elektroonilist platvormi, mis võimaldab nutitelefonil abil, millesse on alla laaditud Uberi rakendus, tellida teenindatavates linnades linnatransporditeenust. Uberi platvormi pakutavad transporditeenused jagunevad eri kategooriatesse olenevalt juhtide staatusest ja sõiduki tüübist. UberPopi teenuse raames osutavad reisijateveo teenust eraisikust mittekutselised juhid oma

autoga.<sup>7</sup>

8. Tribunal correctionnel (Tribunal de grande instance, huitième chambre) de Lille (Lille'i kriminaalkohus (esimese astme üldkohtu kaheksas koda), Prantsusmaa) lahendab kiirmenetluses kriminaalasja, milles tsiviilhageja on Nabil Bensalem, äriühingu Uber France süüdistuses erinevate tegude toimepanemises, sealhulgas alates 10. juunist 2014 niisuguse süsteemi korraldamine, mille abil viiakse kliendid kokku isikutega, kes osutavad reisijate tasulise maanteeveo teenuseid alla kümne istekohaga sõidukitega transpordiseadustiku artiklis L. 3124-13 nimetatud tingimustel.

9. Uber France väitis selles menetluses, et transpordiseadustiku artikkel L. 3124-13 ei ole tema suhtes kohaldatav, sest see kujutab endast tehnilist eeskirja (teenuseid puudutavat eeskirja), millest ei ole teatatud, rikkudes seeläbi muudetud direktiivi 98/34 artikli 8 lõike 1 esimest lõiku. Vaidlust ei ole muide selles, et sellest õigusnormist ei teatatud. Vaieldakse selle üle, kas selle sätte võib kvalifitseerida „tehniliseks eeskirjaks“.

10. Selles olukorras otsustas Tribunal de grande instance de Lille (Lille'i esimehe astme üldkohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas transpordiseadustiku artikkel L.3124-13, mis lisati 1. oktoobri 2014. aasta seadusega nr 2014-1104 taksode ja reisijateveo teenust pakkuvate juhiga autode kohta, kujutab endast uut otsest tehnilist eeskirja, mis puudutab üht või mitut infoühiskonna teenust [muudetud direktiivi 98/34] tähenduses, mistõttu peab sellest sättest vastavalt selle direktiivi artiklile 8 eelnevalt Euroopa Komisjonile teatama, või kuulub see [direktiivi 2006/123<sup>8</sup>] kohaldamisalasse, mille artikli 2 punkti d kohaselt on transport välistatud?

2. Kas juhul, kui küsimuse esimesele osale vastatakse jaatavalt, on direktiivi [98/34] artiklis 8 ette nähtud teatamiskohustuse rikkumise tagajärjeks see, et transpordiseadustiku artikkel L. 3124-13 ei ole õigussubjektide suhtes kohaldatav?“

11. Eelotsusetaotlus saabus Euroopa Kohtusse 6. juunil 2016. Uber France, Eesti, Prantsuse, Madalmaade, Poola ja Soome valitsus ning komisjon esitasid oma kirjalikud seisukohad. Põhikohtuasja pooled, Eesti, Prantsuse ja Madalmaade valitsus, Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) Järelevalveamet ja komisjon olid esindatud ka kohtuistungil, mis leidis aset 24. aprillil 2017.

## Õiguslik analüüs

### *Sissejuhatavad märkused*

12. Eelotsusetaotluse esitanud kohus lähtus eelotsuse küsimusi esitades ilmselgelt eeldusest, et teenuse kvalifitseerimine nii, et see kuulub transpordi valdkonda direktiivi 2006/123 tähenduses, välistab selle kvalifitseerimise infoühiskonna teenuseks, mille tulemusena ei kohaldata muudetud direktiivi 98/34 alusel seda teenust käsitlevatest õigusnormidest teatamise kohustust. Ei ole siiski kindel, et sellel on niisugune automaatne tagajärg, sest muudetud direktiivis 98/34 ei ole sätestatud transpordi puhul samasugust erandit, nagu on nähtud ette direktiivi 2006/123 artikli 2 lõike 2 punktis d.<sup>9</sup> Minu arvates

<sup>7</sup> Uberi platvormi üksikasjalikku kirjeldust vt minu esitatud ettepaneku punktidest 12–15 kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

<sup>8</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/123/EÜ teenuste kohta siseturul (ELT 2006, L 376, lk 36).

<sup>9</sup> Teades, et teenus *transpordi valdkonnas* ei ole tingimata *transporditeenus* kitsas tähenduses (vt kohtuotsus, 15.10.2015, Grupo Itevelesa jt, C-168/14, EU:C:2015:685).

ei ole vaja arutada Uberi tegevuse kvalifitseerimist direktiivist 2006/123 lähtudes ning piisab, kui analüüsida küsimust, kas kõnesolev Prantsuse õigusnorm kujutab endast tehnilist eeskirja – ja konkreetselt teenuseid puuduvat eeskirja, sest see on ainus tehniliste eeskirjade kategooria, mis kõne alla tuleb –, millest oleks tulnud vastavalt muudetud direktiivi 98/34 artiklile 8 teatada.

13. Oma esimese eelotsuse küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus seega sisuliselt teada, kas muudetud direktiivi 98/34 artikli 1 punkti 5 koostoimes artikli 1 punktiga 2 tuleb tõlgendada nii, et siseriiklik õigusnorm, millega keelatakse niisuguse süsteemi korraldamine, millega viiakse kliendid kokku isikutega, kes osutavad reisijate tasulise maanteeveo teenuseid, rikkudes selle veotegevuse suhtes kohaldatavaid õigusnorme, ning karistatakse selle eest, kujutab endast selle sätte tähenduses teenuseid puuduvat eeskirja, mille puhul kehtib direktiivi artikli 8 kohaselt teatamiskohustus. Teine eelotsuse küsimus käsitleb põhikohtuasjas võimalikke tagajärgi, mis kaasnevad niisugusest õigusnormist teatamata jätmisega, kui seda tuleb pidada tehniliseks eeskirjaks.

14. Need küsimused tõstatavad mõistagi probleemi, kas niisuguse teenuse nagu UberPopi teenus, mida Uber pakub, võib kvalifitseerida infoühiskonna teenuseks. Ma käsitlesin seda probleemi kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi<sup>10</sup> esitatud ettepanekus, mida ma siin ainult resümeerin, täiendades seda kahes küsimuses. Arvan siiski, et vastus küsimusele, kas kõnesolevad Prantsuse õigusnormid kujutavad endast tehnilist eeskirja, ei sõltu sellest, kuidas kvalifitseeritakse teenus UberPop. Seda ma selgitan oma analüüsi teises osas. Lõpuks tuleb märkida, et teatamata jätmise võimalike tagajärgede probleemi on käsitletud kolmandas osas.

### ***Uberi teenuse kvalifitseerimine***

15. Kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi esitatud ettepanekus leidsin, et Uberi osutatav teenus UberPop on unikaalne kompleksne teenus, mis koosneb teenusest, mille käigus viiakse reisijad juhtidega nutitelefoniga tarkvara abil kokku, ja veoteenuse osutamisest. Märkisin lisaks, et kuna tegemist on niisuguse segateenusega, saab selle elektroonilisel teel osutatavat koostisosa pidada muudetud direktiivi 98/34 artikli 1 punktis 2 toodud niisuguste teenuste määratluse kohaldamisel infoühiskonna teenuseks ainult tingimusel, et see on majanduslikult sõltumatu koostisosast, mida ei osutata sel teel, või siis kujutab endast segateenuse hulka kuuluvat põhiteenust. Infoühiskonna teenuseid käsitlevate liidu õigusnormide (st nii muudetud direktiivi 98/34 kui ka direktiivi 2000/31<sup>11</sup>) kohaldamine teenuste suhtes, mis ei ole ei sõltumatud ega põhiteenused võrreldes nendega, mis ei kuulu nende õigusnormide kohaldamisalasse, oleks vastuolus kõnesolevate õigusnormide sõnastuse ja eesmärgiga ning tekitaks õiguslikku ebakindlust, sest on võimalik, et neid teisi teenuseid reguleeritakse siseriiklikus õiguses erinevalt, nagu see on just niisuguses eripärasel valdkonnas nagu transport.<sup>12</sup>

16. Uberi tegutsemisviisi kohta olemasoleva teabe kohaselt – kui just lõpuks siseriiklike kohtute tuvastatavatest faktidest asjaoludest ei ilmne muud – ei ole UberPopi teenuse puhul elektroonilisel teel kokkuviiamise teenus veoteenusest sõltumatu, sest on viimasega lahutamatu seotud ning mõlemat teenust osutab tegelikult äriühing Uber. Viimane, kes osutab vaieldamatult kokkuviiamise teenust, teostab nimelt juhtivat kontrolli ka veoteenuse üle kitsamas tähenduses. Seejärel tuleb märkida, et ma asusin ka seisukohale, et kokkuviiamise teenus on teisejärguline veoteenuse suhtes, mis kujutab endast terve UberPopi teenuse eksisteerimise tõelist majanduslikku põhjust.<sup>13</sup> Järeldasin sellest, et niisugust teenust ei saa pidada infoühiskonna teenuseks muudetud direktiivi 98/34 artikli 1 punktis 2 toodud niisuguste teenuste määratluse tähenduses.<sup>14</sup>

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

11 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2000. aasta direktiiv 2000/31/EÜ infoühiskonna teenuste teatavate õiguslike aspektide, eriti elektroonilise kaubanduse kohta siseturul (direktiiv elektroonilise kaubanduse kohta) (EÜT 2000, L 178, lk 1; ELT eriväljaanne 13/25, lk 399).

12 Vt minu esitatud ettepaneku punktid 29–38 kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

13 Vt minu esitatud ettepaneku punktid 39–64 kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

14 Vt minu esitatud ettepaneku punktid 65 ja 66 kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).

17. Käesolevas ettepanekus jään selle arvamuse juurde ja viitan täpsemate üksikasjade osas kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi esitatud ettepanekule. Täiendan selles ettepanekus esitatud kaalutlusi ainult kahes küsimuses.

18. Esiteks tuleb Uberi olukorda minu arvates eristada olukorrast, millega oli tegemist vaidluses, milles tehti kohtuotsus Vanderborght, mille Euroopa Kohus tegi mõned päevad enne seda, kui mina esitasin oma ettepaneku kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi. Selles kohtuotsuses leidis Euroopa Kohus, et hambaravikabineti reklaam, mida tehakse asjaomase arsti loodud veebisaidil, kuulub mõiste „infoühiskonna teenus“ alla.<sup>15</sup>

19. Kui selles olukorras eksisteerib kasutajatele (muudele kasutajatele kui arst ise) mõeldud teenus, on see infoteenus. See ei ole suunatud – igal juhul mitte peamiselt – isikutele, kes on juba selle arsti patsiendid, vaid üldiselt üldsusele, lootuses, et patsiente tuleb juurde. Niisugune teave võib sama hästi nii viia kui ka mitte viia (nagu see on muide tõenäoliselt enamikul juhtudest) järgneva hambaraviteenuste osutamiseni. Ehkki see reklaam on hambaravitegevuse kui niisugusega kahtlemata tihedalt seotud, ei ole sellel siiski mingit seost konkreetsete hambaraviteenustega, mida osutatakse konkreetsetele patsientidele.

20. Hoopis teisiti on teenusega, mille korral toimub kokkuviiimine Uberi platvormi raames, mis on mõeldud isikutele, kes on juba Uberi kliendid, ja mille eesmärk on osutada konkreetset veoteenust. See kokkuviiimine on muide kohustuslik etapp, mis tuleb läbi teha selleks, et Uberi süsteemi raames veoteenust kasutada.

21. Neid erinevusi arvestades ei usu ma, et kohtuotsusest Vanderborght saadavad juhised on otseselt kohaldatavad niisuguse küsimuse analüüsimisel, kas sellised teenused nagu UberPop võib kvalifitseerida infoühiskonna teenusteks.

22. Teiseks tahaksin rõhutada, et Uberi osutatava teenuse raames on olukord ilmselgelt teistsugune kui frantsiisiandja ja frantsiisivõtja vaheline suhe frantsiisilepingu raames. Ka frantsiisiandja võib tõesti teostada ranget kontrolli frantsiisivõtjate tegevuse üle ning kliendid tajuvad frantsiisivõtjaid seetõttu pigem kui frantsiisiandja tüdrettevõtjate kui iseseisvate ettevõtjatena. Frantsiisiandja roll piirdub siiski teenuste osutamisega (kaubamärkide kasutamise load, oskusteave, sisseseade tarnimine, nõustamine jm) frantsiisivõtjatele. Tal ei ole mingit suhet lõppteenuste tarbijatega, sest nende lõppteenuste osutajad on ainult frantsiisivõtjad. Frantsiisiandja teenused ei sõltu seega lõppteenustest, ehkki frantsiisiandja määrab seejuures kindlaks nende teenuste osutamise tingimused. Uberil on seevastu otsene roll lõppteenuse osutamises tarbijatele ning teda tuleb pidada – vastupidi frantsiisiandjale – selle teenuse osutajaks.

### ***Kõnesoleva siseriikliku õigusnormi kvalifitseerimine tehniliseks eeskirjaks***

23. Isegi kui Euroopa Kohus peaks otsustama, et UberPopi teenus on infoühiskonna teenus, ei tähenda see veel, et kõnesolev Prantsuse õigusnorm tuleb kvalifitseerida tehniliseks eeskirjaks. Ega iga õigusnorm, mis puudutab ükskõik missugusel viisil infoühiskonna teenuseid, ei kuulu veel automaatselt tehniliste eeskirjade kategooriasse.

24. Muudetud direktiivis 98/34 on tehniliste eeskirjade erinevate kategooriate hulgas nimelt eristatud teenuseid puudutavate eeskirjade kategooriat, kusjuures tuleb täpsustada, et siia kuuluvad ainult infoühiskonna teenused. Selle direktiivi artikli 1 punktis 5 toodud määratluse kohaselt kujutab teenuseid puudutav eeskiri endast üldist laadi nõudeid, mis puudutavad võimalust hakata teenuste

15 Kohtuotsus, 4.5.2017, Vanderborght (C-339/15, EU:C:2017:335, punkt 39).

pakkumisega tegelema ja teenuseid pakkuda. Selleks et neid saaks kvalifitseerida tehniliseks eeskirjaks, on veel vaja, et niisuguste nõuete konkreetne eesmärk ja eesoleks reguleerida sõnaselgelt ja sihikindlalt neid teenuseid. Sellest mõistest jäävad aga välja õigusnormid, mis puudutavad neid teenuseid ainult kaudselt või juhuslikult.

25. Transpordiseadustiku artikkel L. 3124-13 keelab korraldada niisuguseid süsteeme, mille abil viiakse kliendid kokku isikutega, kes tegelevad veotegevusega, rikkudes selle veotegevuse suhtes kohaldatavaid õigusnorme. Selle keelu rikkumise korral kohaldatakse kriminaalkaristusi.

26. Ma olen nõus, et see keeld puudutab – nagu eelkõige Uber France oma seisukohtades väidab – peamiselt elektroonilisel teel kokkuviimise süsteeme. Nüüdsel ajal on niisugused süsteemid tehniliselt ja majanduslikult elujõulised ainult siis, kui nende puhul kasutatakse infotehnoloogilisi vahendeid ja need toimivad seega muudetud direktiivi 98/34 tähenduses elektroonilisel teel. Kuigi telekommunikatsioonivahendite abil kokku viimise süsteemid on ikka veel olemas, on nende korraldamiseks vaja märkimisväärseid tehnilisi vahendeid (kõnekeskused, terminalid sõidukites), mille tõttu on vähe tõenäoline, et niisugust süsteemi on võimalik korraldada selliste isikute osavõtul, kes tegelevad veotegevusega väljaspool õiguslikku raamistikku.

27. Mind ei veena seega Prantsuse valitsuse argumendid, et kõnesolev õigusnorm ei puuduta konkreetset infoühiskonna teenuseid, sest see õigusnorm võib puudutada muidki vahenduskategooriaid transpordi valdkonnas.

28. Samas tuleb tõdeda, et selle õigusnormi eesmärk ei ole ei keelata ega muul viisil reguleerida tegevust, mille käigus viiakse kliendid üldiselt kokku veoteenuse osutajatega. Selle õigusnormi eesmärk on ainult keelata vahendustegevus veotegevusega *ebaseadusliku* tegelemise korral ja karistada selle eest. Vahendustegevus õiguspärastes veoteenustes jääb täielikult väljapoole selle õigusnormi kohaldamisala.

29. Nõustun seega seisukohaga, mida Poola valitsus oma kirjalikes seisukohtades väljendas ja mille kohaselt puudutab see õigusnorm infoühiskonna teenuseid ainult juhuslikult. Selle õigusnormi eesmärk ei ole reguleerida konkreetset neid teenuseid, vaid tagada veoteenuseid käsitlevate õigusnormide tõhusus – teenused, mida muudetud direktiiv 98/34 ei hõlma.

30. Muide, transpordiseadustiku artiklit L. 3124-13, mille kohaselt on niisuguse süsteemi korraldamine, mille abil viiakse kliendid kokku isikutega, kes osutavad veoteenuseid kohaldatavaid õigusnorme rikkudes, keelatud, tuleb hinnata selle kontekstis. Kui tegevus on ebaseaduslik, võib ka igasugust kaasosalust selle tegevusega tegelemisel pidada siseriikliku õiguse kohaselt ebaseaduslikuks. Nii on see eelkõige siis, kui see kaasosalus avaldub süsteemi korraldamises ja kui seda tehakse tulu saamise eesmärgil.<sup>16</sup> Transpordiseadustiku artikli L. 3124-13 normatiivne panus seisneb tegelikult seega peamiselt selles, et on kehtestatud kriminaalkaristused osalemise eest tegevuses, mille ebaseaduslikkus tuleneb juba siseriiklikest õigusaktidest.

31. Kui iga siseriiklikku õigusnormi, mis keelab ebaseadusliku tegevuse vahendamise või millega karistatakse selle eest, peetakse tehniliseks eeskirjaks ainuüksi seetõttu, et selle vahendamisega tegeldakse kõige tõenäolisemalt elektroonilisel teel, tuleks suurest hulgast liikmesriikide kirjapandud või kirjutamata õigusnormidest niiviisi teatada. See viiks teatamiskohustuse põhjendamatu laiendamiseni,<sup>17</sup> ilma et see aitaks tegelikult saavutada selle menetluse eesmärke, milleks on ennetada seda, et liikmesriigid võtavad siseturuga kokkusobimatuid meetmeid, ning võimaldada ettevõtjatel

16 Meenutan, et infoühiskonna teenusteks muudetud direktiivi 98/34 tähenduses saab pidada ainult tasu eest osutatavaid teenuseid.

17 Teatamiskohustuse laiendamine (*notification creep*), millele on muide viidatud juba kohtujurist Bobeki ettepaneku punktis 62 kohtuasjas M. ja S. (C-303/15, EU:C:2016:531).

paremini kasutada siseturuga seotud eeliseid.<sup>18</sup> Selle asemel võimaldaks niisugune liigne teatamiskohustus, mille täitmata jätmise eest karistatakse sellega, et õigusnormid, millest ei teatud, ei ole kohaldatavad,<sup>19</sup> seadust eirata ja tekitaks õiguslikku ebakindlust, sealhulgas eraõiguslike isikute vahelistes suhetes.

32. Kui transpordiseadustiku artiklit L. 3124-13 on – nagu Uber France oma seisukohtades väidab – võimalik käsitada nii, et see on suunatud konkreetselt Uberi platvormi vastu, siis seda seepärast, et Uber valis oma teenust UberPop välja töötades teadlikult majandusmudeli, mis on siseriiklike reisijateveo tegevust käsitlevate õigusnormidega vastuolus.<sup>20</sup> See mudel põhineb nimelt selliste mittekutseliste juhtide osutatavatel teenustel, kellel ei ole juba definitsiooni poolest lube, mis on Prantsuse õiguse kohaselt veotegevusega tegelemiseks vajalikud. See ei tee sellest õigusnormist siiski õigusnormi, mis reguleerib üldiselt vahendustegevust transpordi valdkonnas.

33. Nendel põhjustel arvan, et transpordiseadustiku artikkel L. 3124-13 puudutab teenuseid, mille käigus viiakse kliendid kokku veoteenuseid osutavate isikutega, ainult juhuslikult, kuivõrd see kokkuviiimine puudutab nende teenuste ebaseaduslikku osutamist. Kõnesolev õigusnorm tuleb seega muudetud direktiivi 98/34 kohaldamisalast vastavalt selle direktiivi artikli 1 punkti 5 viienda lõigu teisele taandele välja jätta.

34. See väljajätmine ei ole tingitud mitte sellest, et kõnesolev õigusnorm kuulub karistusõiguse valdkonda, vaid asjaolust, et see õigusnorm ei keela infoühiskonna teenuse laadi tegevust üldiselt ega karista selle eest, vaid ainult siis, kui see tegevus kujutab endast kaasosalust teises tegevuses, mis on ebaseaduslik ja jääb ka väljapoole muudetud direktiivi 98/34 kohaldamisala.

### ***Kõnesolevast siseriiklikust õigusnormist teatamata jätmise võimalikud tagajärjed***

35. Oma teise eelotsuse küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt, missugused järeldused peab ta põhikohtuasjas tegema sellest, et transpordiseadustiku artiklist L. 3124-13 jäeti teatamata.

36. Kui Euroopa Kohus järgib minu ettepanekut, kuidas esimesele eelotsuse küsimusele vastata, ehk otsustab, et kõnesolev õigusnorm ei kujuta endast tehnilist eeskirja muudetud direktiivi 98/34 tähenduses ning selle suhtes ei kohaldata seega teatamiskohustust, ei ole teine eelotsuse küsimus mõistagi enam asjakohane. Analüüsin seda siiski ammendavuse huvides, sest vastus, mis tuleb anda, võimaldab saada sellest teemast täieliku ülevaate.

37. Euroopa Kohtu praktika, mis puudutab tehnilistest eeskirjadest teatamata jätmise tagajärge, on hästi välja kujunenud. Põhimõtteliselt kujutab see teatamata jätmine endast menetlusnormide rikkumist asjaomaste tehniliste eeskirjade vastuvõtmisel ja toob kaasa selle, et need tehnilised eeskirjad ei ole kohaldatavad ega ole seega eraõiguslike isikute suhtes siduvad.<sup>21</sup> Kvalifitseerides teatamata jätmise menetlusnormide rikkumiseks, kohaldab Euroopa Kohus sama karistust nagu karistus, mis on nähtud ette siis, kui siseriiklik õigusnorm on sisuliselt liidu õigusnormiga vastuolus.<sup>22</sup>

18 Vt kohtuotsus, 4.2.2016, Ince (C-336/14, EU:C:2016:72, punkt 82).

19 Vt tagapool.

20 Selles küsimuses tuleb märkida, et Uber ei saa tugineda liidu õigusele, et vaidlustada õigusnorme, mis käsitlevad veoteenuseid kitsamas tähenduses, sest selles valdkonnas on vaja vastavalt ELTL artiklitele 58 ja 90 liidu seadusandja positiivset meedet.

21 Vt eelkõige kohtuotsused, 30.4.1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172, punkt 54) ja viimati 4.2.2016, Ince (C-336/14, EU:C:2016:72, punkt 67).

22 Vt kohtuotsus, 30.4.1996, CIA Security International (C-194/94, EU:C:1996:172, punkt 42).



38. Seega võib iga eraõiguslik isik, kes soovib, et tema suhtes õigusnormi ei kohaldataks, tugineda asjaolule, et sellest ei teatud, ilma et oleks vaja kindlaks teha, kas see õigusnorm on siseturu vabadustega sisuliselt vastuolus. Sellele, et õigusnorm ei ole kohaldatav, võivad tugineda isegi ettevõtjad, kelle tegevus kuulub küll asjaomase õigusnormi kohaldamisalasse, kuid ei kujuta endast infoühiskonna teenust, eelkõige seetõttu, et nende roll ei piirdu elektroonilisel teel osutatavate teenustega.<sup>23</sup> Ma pean eelkõige silmas juhtumit, millega meil on tegemist käesolevas kohtuasjas, nimelt Uberi juhtumit. Nagu ma märkisin kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi esitatud ettepanekus, ei kuulu tema tegevus mõiste „infoühiskonna teenus“ alla,<sup>24</sup> ehkki teda võib võtta transpordiseadustiku artikli L. 3124-13 alusel vastutusele. See tagajärg on teatamata jätmisele kui menetlusnormide rikkumisele siiski omane, sest muudab teatamata jäetud õigusnormi iga õigussubjekti suhtes kehtetuks.

39. Seega tuleb teisele eelotsuse küsimusele vastata, et kui artikkel L. 3124-13 leitakse olevat teenuseid puudutav eeskiri muudetud direktiivi 98/34 artikli 1 punkti 5 tähenduses, ei ole see eraõiguslike isikute suhtes kohaldatav, sest sellest ei teatud vastavalt selle direktiivi artiklile 8.

40. Mis puudutab lõpuks direktiivi 2006/123 artikli 15 lõikest 7 tulenevat teatamiskohustust, millele komisjon kohtuistungil viitas, siis meenutan, et olen juba märkinud,<sup>25</sup> et kui Uberi tegevust ei peeta selle kompleksse laadi tõttu infoühiskonna teenuseks, kuulub see kahtlemata transpordi valdkonda, mille tõttu jääb see väljapoole selle direktiivi kohaldamisala.

## Ettepanek

41. Kõikidest esitatud kaalutlustest lähtudes teen ettepaneku vastata Tribunal de grande instance de Lille'i (Lille'i esimese astme üldkohus, Prantsusmaa) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivi 98/34/EÜ, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord, (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuli 1998. aasta direktiiviga 98/48/EÜ), artikli 1 punkti 5 koostoimes selle artikli punktiga 2 tuleb tõlgendada nii, et siseriiklik õigusnorm, millega keelatakse niisuguse süsteemi korraldamine, mille abil viiakse kliendid kokku isikutega, kes tegelevad reisijateveoga selle veotegevuse suhtes kohaldatavaid õigusnorme rikkudes, ning karistatakse selle eest, ei kujuta endast teenuseid puudutavat eeskirja, mille puhul kehtib selle direktiivi artikli 8 kohaselt teatamiskohustus.

<sup>23</sup> Vt eelkõige käesoleva ettepaneku punktid 29–38.

<sup>24</sup> Vt käesoleva ettepaneku punktid 15 ja 16.

<sup>25</sup> Vt minu esitatud ettepaneku punktid 67–70 kohtuasjas Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:364).