



Presse og Information

Den Europæiske Unions Domstol
PRESSEMEDDELELSE NR. 50/17

Luxembourg den 11. maj 2017

Forslag til afgørelse fremsat af generaladvokaten i sag C-434/15
Asociación Profesional Elite Taxi mod Uber Systems Spain, SL

Ifølge generaladvokat Szpunar er den digitale platform Uber, selv om konceptet er nyskabende, omfattet af transportområdet, således at Uber kan være forpligtet til at have de licenser og tilladelser, som er påkrævet i henhold til national ret

Uber er ikke omfattet af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, som er sikret i EU-retten for informationssamfundstjenester

Uber er en digital platform, som gør det muligt ved hjælp af en smartphone, der indeholder Uber-applikationen, at bestille en transportydelse i de byer, hvor ydelsen tilbydes. Applikationen lokaliserer brugerens opholdssted og finder de ledige chauffører, der befinder sig i nærheden. Når en chauffør har accepteret en køretur, får brugeren besked herom via applikationen, der viser chaufførens profil og den forventede pris for den strækning, som brugeren har givet oplysning om. Når køreturen er afsluttet, opkræves betaling for turen automatisk fra det bankkort, som brugeren skal oplyse som betingelse for at bruge applikationen. Applikationen indeholder endvidere en evalueringsfunktion, som gør det muligt for passagerne at vurdere chaufførerne og for chaufførerne at vurdere passagerne. En gennemsnitlig vurdering, der ligger under et vist niveau, kan medføre udelukkelse fra at anvende platformen. Ved den tjeneste, der benævnes UberPop, forestår private chauffører passagerbefordring i deres egne køretøjer.

I 2014 anlagde Asociación Profesional Elite Taxi (herefter »Elite Taxi«), som er en erhvervssammenslutning for taxichauffører i Barcelona i Spanien, sag ved Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (handelsret nr. 3 i Barcelona, Spanien) bl.a. med påstand om, at det spanske selskab Uber Systems Spain (herefter »Uber Spain«), som er et selskab i den koncern, der forvalter den nævnte platform, skulle pålægges en sanktion for at udøve illoyal konkurrence over for chaufførerne hos Elite Taxi. Elite Taxi er navnlig af den opfattelse, at Uber Spain ikke har ret til at udbyde UberPop-tjenesten i Barcelona. Hverken Uber Spain, indehaverne eller førerne af de berørte køretøjer har nemlig de licenser eller tilladelser, der er omhandlet i bekendtgørelsen om taxivirksomhed i Barcelonas byområder.

Da Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona er af den opfattelse, at afgørelsen af sagen nødvendiggør en fortolkning af flere bestemmelser i EU-retten, har den besluttet at forelægge Domstolen en række spørgsmål vedrørende kvalificeringen af Ubers virksomhed i henhold til EU-retten og de konsekvenser, der skal drages af denne kvalificering.

I sit forslag til afgørelse af dags dato bemærker Generaladvokat Maciej Szpunar indledningsvis, at det i det væsentlige skal afgøres, om de ydelser, som Uber-platformen tilbyder, er omfattet af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, idet de har karakter af »informationssamfundstjenester«¹, eller om de er omfattet af transportområdet², som reguleres i

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22.6.1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter (EFT 1998, L 204, s. 37), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/48/EF af 20.7.1998 (EFT 1998, L 217, s. 18) – erstattet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9.9.2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (EUT 2015, L 241, s. 1); Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/31/EF af 8.6.2000 om visse retlige aspekter af informationssamfundstjenester, navnlig elektronisk handel, i det indre marked (»Direktivet om elektronisk handel«) (EFT 2000, L 178, s. 1).

medlemsstaternes nationale ret. I det første tilfælde kan de licenser og tilladelser, som er omhandlet i den bekendtgørelse fra Barcelona, der vedrører Ubers virksomhed, være uforenelige med princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, mens medlemsstaterne i det andet tilfælde i princippet frit kan fastsætte reglerne for deres virksomhed.

Generaladvokaten finder, at selv om det tilkommer den nationale ret at afgøre og vurdere de faktiske omstændigheder, er den omhandlede tjenesteydelse en **blandet tjenesteydelse**, idet en del af denne ydelse leveres ad elektronisk vej, hvilket pr. definition ikke er tilfældet for den anden del.

En blandet tjenesteydelse kan dog være omfattet af begrebet »informationssamfundstjeneste«, når 1) den ydelse, der ikke leveres ad elektronisk vej, er økonomisk uafhængig af den tjenesteydelse, der leveres ad denne vej (dette er bl.a. tilfældet med en formidlingsplatform til køb af flybilletter eller reservation af hotelværelser) eller 2) tjenesteyderen leverer hele tjenesteydelsen (dvs. både den del af ydelsen, som leveres ad elektronisk vej, og den, som ikke leveres ad elektronisk vej) eller udøver en afgørende indflydelse på de betingelser, hvorunder den sidstnævnte ydelse skal leveres, således at de to ydelser udgør et uadskilleligt hele, forudsat at hovedelementet (dvs. samtlige hovedelementer ved transaktionen) leveres ad elektronisk vej (dette er f.eks. tilfældet med onlinesalg af varer).

Ifølge generaladvokaten opfylder den tjenesteydelse, som Uber tilbyder, ikke nogen af disse to betingelser. I denne forbindelse bemærker generaladvokaten, at de chauffører, der tilbyder køreture gennem Uber-platformen, ikke udøver en egentlig virksomhed, der består uafhængigt af denne platform. Denne virksomhed består tværtimod kun på grund af platformen og ville ikke give mening uden denne platform. Generaladvokaten anfører ligeledes, at Uber kontrollerer de væsentlige økonomiske faktorer, der kendetegner de bytransportydelser, som Uber tilbyder via sin platform. Uber i) fastlægger betingelserne for, at chaufførerne kan få adgang til at udøve aktiviteten og fortsætte hermed, ii) giver de chauffører, som gennemfører et meget stort antal køreture, en økonomisk bonus, og informerer dem om, hvor og i hvilke perioder der kan forudses at være behov for et stort antal køreture, og/eller om fordelagtige takster (Uber kan således tilpasse udbuddet efter udsvingene i efterspørgslen uden at opstille formelle begrænsninger for chaufførerne), iii) udøver en, ganske vist indirekte, kontrol med kvaliteten af chaufførernes arbejde, hvilket endda kan føre til, at chaufførerne udelukkes fra platformen, og iv) fastsætter faktisk prisen for tjenesteydelsen.

Disse karakteristika udelukker, at Uber kan anses for blot at optræde som formidler i forholdet mellem chaufførerne og passagerne. Inden for rammerne af den blandede tjenesteydelse, som platformen Uber tilbyder, er det utvivlsomt transportydelsen (altså den tjeneste, som ikke leveres ad elektronisk vej), der er hovedydelsen, og som giver denne tjeneste økonomisk værdi.

Generaladvokaten konkluderer, at den ydelse, der består i at sætte en passager i forbindelse med en chauffør, og som leveres ad elektronisk vej, hverken har en selvstændig karakter (jf. punkt 1 ovenfor) eller karakter af en hovedydelse (jf. punkt 2 ovenfor) i forhold til transportydelsen. **Af denne grund kan den af Uber tilbudte ydelse ikke kvalificeres som en »informationssamfundstjeneste«**. Der er snarere tale om organisering og administration af et fuldstændigt system, der leverer bytransportydelser på anmodning.

Uber tilbyder endvidere ikke samkørselsydelser, eftersom passagererne vælger bestemmelsesstedet, og eftersom chaufførerne modtager betaling med et beløb, der langt overstiger tilbagebetaling af de afholdte udgifter.

Da levering af transportydelser ud fra et økonomisk synspunkt udgør hovedelementet, mens den ydelse, der består i at sætte passagerer i forbindelse med chauffører ved hjælp af en applikation til smartphones, er et underordnet element, foreslår generaladvokaten Domstolen at fastslå, at **den**

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF af 12.12.2006 om tjenesteydelser i det indre marked (EUT 2006, L 376, s. 36). Anvendelsesområdet for dette direktiv, frem for hvilket de i den forgående fodnote nævnte direktiver har forrang, omfatter ikke bytransport og hyrevognskørsel.

tjenesteydelse, som platformen Uber tilbyder, skal kvalificeres som en »tjenesteydelse inden for transportområdet«.

Det følger af denne fortolkning, at Ubers virksomhed ikke er omfattet af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser som »informationssamfundstjeneste«, og at den således er undergivet de betingelser, under hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende³ (i det foreliggende tilfælde have de licenser og tilladelser, der er fastsat i bekendtgørelsen fra Barcelona by).

BEMÆRKNING: Generaladvokatens forslag til afgørelse er ikke bindende for Domstolen. Generaladvokaten har til opgave fuldstændig uafhængigt at foreslå Domstolen, hvorledes den pågældende sag skal afgøres. Domstolen indleder herefter sin rådslagning og afstemning, og dommen i sagen vil blive afsagt på et senere tidspunkt.

BEMÆRKNING: Gennem en præjudiciel forelæggelse kan retterne i medlemsstaterne i forbindelse med retssager, der verserer for dem, forelægge Domstolen spørgsmål vedrørende fortolkningen af EU-retten eller gyldigheden af en EU-retsakt. Domstolen træffer ikke afgørelse i den nationale retstvist. Det tilkommer den nationale ret at afgøre sagen i overensstemmelse med Domstolens afgørelse, der på tilsvarende måde er bindende for andre nationale retter i sager vedrørende en tilsvarende problemstilling.

Dette er et ikke-officielt dokument til mediernes brug og forpligter ikke Domstolen.

[Forslaget til afgørelse](#) offentliggøres på webstedet CURIA på fremsættelsesdagen.

Kontakt i Kontoret for Presse og Information: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

*Billeder fra fremsættelsen af forslaget til afgørelse er tilgængelige via
»[Europe by Satellite](#)« ☎ (+32) 2 2964106*

³ Artikel 91 TEUF.