



Spauda ir informacija

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas  
**PRANEŠIMAS SPAUDAI Nr. 50/17**  
2017 m. gegužės 11 d., Liuksemburgas

Generalinio advokato išvada byloje C-434/15  
*Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems Spain SL*

**Generalinio advokato M. Szpunar teigimu, nors elektroninė platforma *Uber* yra naujoviška idėja, ji priklauso transporto sričiai, todėl *Uber* gali būti įpareigota turėti pagal nacionalinę teisę reikalaujamas licencijas ir leidimus**

*Iš tiesų „Uber“ nėra taikomas laisvės teikti paslaugas principas, garantuojamas Sąjungos teisėje informacinės visuomenės paslaugoms*

*Uber* yra elektroninė platforma, kurią naudojant išmaniajame telefone su įdiegta atitinkama programėle aptarnaujamuose miestuose galima užsisakyti miesto transporto paslaugą. Programėlė atpažįsta naudotojo buvimo vietą ir suranda netoliese esančius laisvus vairuotojus. Kai vairuotojas priima užsakymą, programėlė praneša apie tai naudotojui, rodydama vairuotojo profilį ir apytikrą kelionės kainą iki naudotojo nurodytos paskirties vietos. Užbaigus kelionę jos kaina automatiškai nuskaičiuojama nuo banko kortelės, kurią naudotojas privalo nurodyti užsiregistruodamas programėlėje. Programėlėje taip pat yra vertinimo funkcija: keleiviai gali vertinti vairuotojus, o vairuotojai – keleivius. Jei vidutinis vertinimas nesiekia tam tikros viršutinės ribos, iš platformos gali būti šalinama. Teikiant vadinamąją *UberPop* paslaugą fiziniai asmenys, neprofesionalūs vairuotojai, veža keleivius savo transporto priemonėmis.

2014 m. *Asociación Profesional Elite Taxi* (toliau – *Elite Taxi*), Barcelonos miesto Ispanijoje taksi vairuotojus vienijanti profesinė organizacija, pareiškė ieškinį *Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona* (Barselonos komercinis teismas Nr. 3, Ispanija) ir, be kita ko, prašė taikyti sankcijas Ispanijos bendrovei *Uber Systems Spain* (toliau – *Uber Spain*), t. y. bendrovei, kuri priklauso minėtą platformą valdančiai grupei, dėl nesąžiningos konkurencijos *Elite Taxi* vairuotojų atžvilgiu. Kalbant konkrečiai, *Elite Taxi* mano, kad *Uber Spain* neturi teisės teikti *UberPop* paslaugos Barcelonos mieste. Iš tiesų nei *Uber Spain*, nei atitinkamų transporto priemonių savininkai ar vairuotojai neturi Barcelonos miesto priimtose taksi paslaugų teikimo taisyklėse numatytų licencijų ir leidimų.

Manydamas, kad ginčui išspręsti reikia išaiškinti keletą Sąjungos teisės nuostatų, *Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona* nusprendė pateikti Teisingumo Teismui kelis prejudicinius klausimus dėl *Uber* veiklos kvalifikavimo pagal Sąjungos teisę ir šio kvalifikavimo pasekmių.

Šiandien pateiktoje išvadoje generalinis advokatas Maciej Szpunar visų pirma pažymi, kad iš esmės reikia nustatyti, ar *Uber* platformos teikiamoms paslaugoms taikomas laisvės teikti paslaugas principas kaip „informacinės visuomenės paslaugoms“<sup>1</sup>, ar jos priklauso transporto sričiai<sup>2</sup>, kurią reglamentuoja valstybių narių teisė. Pirmuoju atveju Barcelonos miesto taisyklėse

<sup>1</sup> 1998 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/34/EB, nustatanti informacijos apie techninius standartus, reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisykles teikimo tvarką (OL L 204, 1998, p. 37; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 20 t., p. 337), iš dalies pakeista 1998 m. liepos 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 98/48/EB (OL L 217, 1998, p. 18; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 21 t., p. 8) – ją pakeitė 2015 m. rugsėjo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/1535, kuria nustatoma informacijos apie techninius reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisykles teikimo tvarka (OL L 241, 2015, p. 1); 2000 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/31/EB dėl kai kurių informacinės visuomenės paslaugų, ypač elektroninės komercijos, teisinių aspektų vidaus rinkoje (Elektroninės komercijos direktyva) (OL L 178, 2000, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 25 t., p. 399).

<sup>2</sup> 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/123/EB dėl paslaugų vidaus rinkoje (OL L 376, 2006, p. 36). Į šios direktyvos, kurios atžvilgiu pirmesnėje išnašoje nurodytos direktyvos yra specialieji teisės aktai, taikymo sritį nepatenka paslaugos transporto srityje, įskaitant miesto transportą ir taksi.

numatytos licencijos ir leidimai, kalbant apie *Uber* veiklą, gali būti nesuderinami su laisve teikti paslaugas, o antruoju atveju valstybės narės iš principo gali laisvai reglamentuoti jos veiklą.

Generalinis advokatas laikosi nuomonės, kad nors faktines aplinkybes turi nustatyti ir įvertinti nacionalinis teismas, nagrinėjama paslauga yra **mišri paslauga**: viena jos dalis teikiama elektroninėmis priemonėmis, o kita – dėl jos pobūdžio ne tokiu būdu.

Mišri paslauga gali patekti į „informacinės visuomenės paslaugas“ sąvoką, jeigu 1) paslauga, kuri nėra teikiama elektroninėmis priemonėmis, yra ekonomiškai nepriklausoma nuo šiomis priemonėmis teikiamos paslaugos (taip, be kita ko, yra kalbant apie lėktuvų bilietų pirkimo arba viešbučių užsakymo tarpininkavimo platformas) arba 2) teikėjas teikia visą paslaugą (t. y. ir paslaugos dalį, teikiamą elektroninėmis priemonėmis, ir jos dalį, teikiamą neelektroniniu būdu) arba daro lemiamą įtaką pastarosios paslaugos teikimo sąlygoms, todėl abi paslaugos yra neatsiejamos viena nuo kitos, su sąlyga, kad pagrindinis elementas (arba net visi esminiai sandorio elementai) būtų teikiamas elektroninėmis priemonėmis (taip, pavyzdžiui, yra kalbant apie prekių pardavimą internetu).

Generalinio advokato teigimu, *Uber* teikiama paslauga neatitinka nė vienos iš šių sąlygų. Šiuo klausimu generalinis advokatas pažymi, kad *Uber* platformą naudojantys vairuotojai nevykdo atskiros veiklos, kuri egzistuoja nepriklausomai nuo šios platformos. Priešingai, ši veikla gali egzistuoti tik per šią platformą, be kurios ji neturėtų jokios prasmės. Generalinis advokatas taip pat pabrėžia, kad *Uber* kontroliuoja ekonomiškai svarbius jos platformoje siūlomos miesto transporto paslaugos veiksnius. Iš tiesų *Uber* i) nustato vairuotojams galimybės verstis šia veikla ir vertimosi ja išankstines sąlygas, ii) finansiškai atsilygina vairuotojams, įvykdžiusiems didelį kelionių skaičių, ir jiems nurodo vietas ir laiką, kai jie gali tikėtis atlikti daug kelionių ir (arba) palankių tarifų (o tai leidžia *Uber* pritaikyti savo pasiūlą prie paklausos svyravimų formaliai neįpareigojant vairuotojų), iii) kontroliuoja, nors ir netiesiogiai, vairuotojų darbo kokybę ir dėl to vairuotojai net gali būti pašalinti iš platformos ir iv) faktiškai nustato paslaugos kainą.

Dėl visų šių savybių atmetama galimybė, kad *Uber* gali būti laikoma paprasta tarpininke tarp vairuotojų ir keleivių. Be to, teikiant *Uber* platformos siūlomą mišrią paslaugą pagrindinė paslauga neabejotinai yra vežimo paslauga (taigi paslauga, kuri nėra teikiama elektroninėmis priemonėmis), suteikianti šiai paslaugai ekonominę prasmę.

Generalinis advokatas daro išvadą, kad keleivio ir vairuotojo ryšio užmezgimo paslauga, teikiama elektroninėmis priemonėmis, nėra nei atskira (žr. pirma nurodytą 1 punktą), nei pagrindinė (žr. pirma nurodytą 2 punktą) vežimo paslaugos atžvilgiu. **Dėl to *Uber* teikiama paslauga negali būti laikoma „informacinės visuomenės paslauga“.** Veikiau tai yra visos užsakomojo miesto transporto sistemos organizavimas ir valdymas.

Be to, *Uber* neteikia dalijimosi vienu automobiliu paslaugos, nes paskirties vietą pasirenka keleiviai ir vairuotojams atlyginama suma, kuri yra gerokai didesnė nei tiesiog patirtų išlaidų padengimas.

Atsižvelgdamas į tai, kad ekonominiu požiūriu vežimo paslauga yra pagrindinis elementas, o keleivių ir vairuotojų ryšio užmezgimo naudojant išmaniųjų telefonų programėlę paslauga – papildomas elementas, generalinis advokatas siūlo Teisingumo Teismui atsakyti į pateiktus klausimus taip, kad ***Uber* platformos teikiama paslauga turi būti laikoma „paslauga transporto srityje“.**

Remiantis šiuo aiškinimu matyti, kad *Uber* veiklai **netaikomas laisvės teikti paslaugas principas** teikiant „informacinės visuomenės paslaugas“, taigi jai taikomos sąlygos, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas<sup>3</sup> (nagrinėjamu atveju – Barselonos miesto taisyklėse numatytą licencijų ir leidimų turėjimas).

---

<sup>3</sup> SESV 91 straipsnis.

---

**PASTABA:** Generalinio advokato išvada nėra privaloma Teisingumo Teismui. Būdami visiškai nepriklausomi, generaliniai advokatai siūlo Teisingumo Teismui teisinį bylos, už kurią jie atsakingi, išsprendimo būdą. Teisingumo Teismo teisėjai pradeda pasitarimus šioje byloje. Sprendimas bus priimtas vėliau.

**PASTABA:** Prašyme priimti prejudicinį sprendimą valstybių narių teismai, nagrinėdami juose iškeltą bylą, gali pateikti Teisingumo Teismui klausimus dėl Sąjungos teisės išaiškinimo ar Sąjungos teisės akto galiojimo. Teisingumo Teismas nenagrinėja nacionalinės bylos. Remdamasis Teisingumo Teismo sprendimu šią bylą turi išspręsti nacionalinis teismas. Šis sprendimas taip pat privalomas kitiems nacionaliniams teismams, nagrinėjantiems panašias problemas.

---

*Žiniasklaidai skirtas neoficialus dokumentas, neįpareigojantis Teisingumo Teismo.*

*[Visas išvados tekstas](#) nuo jos perskaitymo dienos prieinamas CURIA tinklalapyje.*

*Kontaktinis asmuo: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127*

*Nuotraukas iš išvadų skaitymo posėdžio galima rasti „[Europe by Satellite](#)“ ☐ ☎ (+32) 2 2964106*