



Prese un informācija

Eiropas Savienības Tiesa
PAZIŅOJUMS PRESEI Nr. 50/17
Luksemburgā, 2017. gada 11. maijā

Ģenerālvokāta secinājumi lietā C-434/15
Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, SL

Ģenerālvokāts M. Špunars [*M. Szipunár*] uzskata, ka, lai gan elektroniskā platforma *Uber* ir inovatīva koncepcija, tā ietilpst transporta jomā, un tādēļ *Uber* var tikt noteikts pienākums saņemt valsts tiesībās paredzētās licences un atļaujas

Proti, “Uber” nav piemērojams Savienības tiesībās informācijas sabiedrības pakalpojumiem garantētais pakalpojumu sniegšanas brīvības princips

Uber ir elektroniska platforma, kura ar viedtālruni, kas aprīkots ar attiecīgu lietojumprogrammu, palīdzību ļauj pasūtīt pilsētas transporta pakalpojumus pilsētās, kuras tā apkalpo. Lietojumprogramma atpazīst lietotāja atrašanās vietu un atrod tuvumā esošos pieejamos autovadītājus. Ja autovadītājs uzņemas veikt braucienu, lietojumprogramma par to informē lietotāju, parādot autovadītāja profilu, kā arī brauciena uz lietotāja norādīto galamērķi cenas aplēsi. Kad brauciens ir īstenots, samaksa par to tiek automātiski atskaitīta no lietotāja bankas kartes, kas lietotājam ir obligāti jānorāda, piesakoties lietojumprogrammai. Lietojumprogrammai piemīt arī vērtējuma funkcija, – gan pasažieri var novērtēt autovadītājus, gan autovadītāji – pasažierus. Vidējā vērtējuma, kas ir zemāks par noteiktu sliekšni, sekas var būt izslēgšana no platformas. Pakalpojuma ar nosaukumu *UberPop* ietvaros autovadītāji, kas ir privātpersonas un nav profesionāļi, pasažieru pārvadājumus nodrošina ar saviem transportlīdzekļiem.

2014. gadā, *Asociación Profesional Elite Taxi* (turpmāk tekstā – “*Elite Taxi*”), profesionāla asociācija, kurā ir apvienoti Barselonas pilsētas (Spānija) taksometru vadītāji, cēla prasību *Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona* (Barselonas Komerctiesa Nr. 3, Spānija), kurā it īpaši lūdza uzlikt sodu Spānijas sabiedrībai *Uber Systems Spain SL* (turpmāk tekstā – “*Uber Spain*”), kas ir grupā, kura pārvalda minēto platformu, ietilpstoša sabiedrība, par negodīgu konkurenci attiecībā pret *Elite Taxi*. Konkrētāk, *Elite Taxi* uzskata, ka *Uber Spain* nav tiesību sniegt *UberPop* pakalpojumu Barselonas pilsētā. Proti, nedz *Uber Spain*, nedz attiecīgo transportlīdzekļu īpašniekiem, nedz to vadītājiem neesot Lielbarselonas pieņemtajos taksometru pakalpojumu sniegšanas noteikumos paredzēto licenču un atļauju.

Uzskatīdama, ka tai iesniegtā strīda risinājumam ir nepieciešama vairāku Savienības tiesību normu interpretācija, *Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona* nolēma uzdot Tiesai vairākus prejudiciālus jautājumus par *Uber* darbības kvalifikāciju Savienības tiesību aspektā, kā arī par secinājumiem, kādi ir jāizdara no šādas kvalifikācijas.

Šajos šodienas secinājumos ģenerālvokāts Macejs Špunars [*Maciej Szipunár*] vispirms norāda, ka vispirms būtībā ir jānosaka, vai uz *Uber* platformas piedāvātajiem pakalpojumiem kā uz “informācijas sabiedrības pakalpojumiem”¹ attiecas pakalpojumu sniegšanas brīvība vai arī tie

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīva 98/34/EK, kas nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu, un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu sfērā (OV 1998, L 204, 37. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 20. jūlija Direktīvu 98/48/EK (OV 1998, L 217, 18. lpp.), – aizstāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 9. septembra Direktīvu (ES) 2015/1535, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko noteikumu un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā (OV 2015, L 241, 1. lpp.); Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 8. jūnija Direktīva 2000/31/EK par dažiem informācijas sabiedrības pakalpojumu tiesiskiem aspektiem, jo īpaši elektronisko tirdzniecību, iekšējā tirgū (Direktīva par elektronisko tirdzniecību) (OV 2000, L 178, 1. lpp.).

ietilpst transporta jomā², kura tiek reglamentēta dalībvalstu tiesībās. Pirmajā gadījumā Lielbarselonas noteikumos paredzētās licences un atļaujas attiecībā uz *Uber* darbību varētu nebūt saderīgas ar pakalpojumu sniegšanas brīvības principu, bet otrajā gadījumā dalībvalstis principā varētu brīvi reglamentēt tās darbību.

Ģenerālvokāts uzskata, ka, lai arī valsts tiesai ir jākonstatē un jāizvērtē fakti, attiecīgais pakalpojums ir **jaukts pakalpojums**, jo viena daļa šī pakalpojuma tiek īstenota ar elektroniskiem līdzekļiem, bet otra – pēc definīcijas – netiek.

Tomēr jaukts pakalpojums var iekļauties “informācijas sabiedrības pakalpojuma” jēdzienā, ja: 1) pakalpojums, kas nav sniegts ar elektroniskiem līdzekļiem, ir ekonomiski neatkarīgs no pakalpojuma, kas ir sniegts ar šiem līdzekļiem (tāds tostarp ir aviobiļešu pirkšanas vai viesnīcu rezervēšanas starpniecības platformu gadījums), vai 2) pakalpojuma sniedzējs sniedz visu pakalpojumu (proti, gan pakalpojuma daļu, kas tiek sniegta ar elektroniskiem līdzekļiem, gan to, kas tiek sniegta ar citiem līdzekļiem) vai tam ir izšķiroša ietekme uz šā pakalpojuma sniegšanas nosacījumiem, un tādēļ abi pakalpojumi veido nedalāmu kopumu, ar nosacījumu, ka galvenais elements (pat visi galvenie darījuma elementi) tiek īstenots ar elektroniskiem līdzekļiem (tāds, piemēram, ir preču pārdošanas tiešsaistē gadījums).

Ģenerālvokāta skatījumā neviens no šiem abiem nosacījumiem nav izpildīts *Uber* sniegto pakalpojumu gadījumā. Šajā saistībā ģenerālvokāts norāda, ka autovadītāji, kas veic braucienus *Uber* platformas ietvaros, neveic savu individuālo darbību, kas pastāvētu neatkarīgi no šīs platformas. Gluži pretēji, šī darbība var pastāvēt vienīgi ar platformas starpniecību, bez kuras tai nebūtu nekādas jēgas. Ģenerālvokāts arī norāda, ka *Uber* kontrolē pilsētas transporta pakalpojumam, kas tiek sniegts šīs platformas ietvaros, saimnieciski nozīmīgus aspektus. Proti, *Uber*: i) nosaka priekšnosacījumus autovadītājiem, lai tie varētu piekļūt darbībai un to turpināt veikt; ii) sniedz finansiālu atlīdzību autovadītājiem, kuri īsteno lielu braucienu skaitu, un tiem norāda vietas un laiku, kad viņi var rēķināties ar lielu braucienu skaitu un/vai izdevīgākiem tarifiem (kas tādējādi *Uber* ļauj pielāgot savu piedāvājumu pieprasījuma svārstībām, formāli neierobežojot autovadītājus); iii) lai arī netieši, īsteno autovadītāju darba kvalitātes kontroli, kā rezultātā autovadītāji pat var tikt izslēgti no platformas, un iv) faktiski nosaka pakalpojumu cenu.

Visas šīs raksturiezīmes izslēdz iespēju, ka *Uber* varētu tikt uzskatīta tikai par starpnieku starp autovadītājiem un pasažieriem. Turklāt *Uber* platformas piedāvātā jauktā pakalpojuma ietvaros galvenais pakalpojums, nenoliedzami, ir transporta pakalpojums (tātad pakalpojums, kas netiek sniegts ar elektroniskiem līdzekļiem), kas tam piešķir ekonomisko nozīmi.

Ģenerālvokāts secina, ka elektroniskas sasaistes starp pasažieri un autovadītāju izveides pakalpojums nav nedz autonom (skat. 1. punktu), nedz galvenais (skat. 2. punktu) attiecībā pret transporta pakalpojumu sniegšanu. **Tādēļ *Uber* piedāvātais pakalpojums nevar tikt kvalificēts kā “informācijas sabiedrības pakalpojums”.** Runa drīzāk ir par pilnīgas pilsētas transporta pēc pieprasījuma sistēmas organizēšanu un pārvaldību.

Turklāt *Uber* nepiedāvā transportlīdzekļu kopīgošanas pakalpojumu, jo pasažieri izvēlas galamērķi un autovadītājiem tiek par to atlīdzināts apmērā, kas ievērojami pārsniedz vienkārši radušos izdevumu atlīdzinājumu.

Ņemot vērā, ka transporta pakalpojums no ekonomikas viedokļa veido galveno elementu, bet sasaistes starp pasažieriem un autovadītājiem izveides, izmantojot viedtālrunu lietojumprogrammu, pakalpojums, ir sekundārs elements, ģenerālvokāts piedāvā Tiesai atbildēt, ka ***Uber* platformas piedāvātais pakalpojums ir jākvalificē kā “pakalpojums transporta jomā”.**

No šīs interpretācijas izriet, ka uz *Uber* darbību kā uz “informācijas sabiedrības pakalpojumu” **neattiecas pakalpojumu sniegšanas brīvības princips** un ka uz to tātad attiecas nosacījumi par

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīva 2006/123/EK par pakalpojumiem iekšējā tirgū (OV 2006, L 376, 36. lpp.). Šajā direktīvā, attiecībā pret kuru iepriekšējā zemsvītras piezīmē minētās direktīvas ir *lex specialis*, no tās piemērošanas jomas ir izslēgti pakalpojumi transporta jomā, tostarp pilsētas transports un taksometri.

nerezidentu pārvadātāju pielaišanu valsts pārvadājumiem dalībvalstīs³ (šajā lietā – prasība saņemt Lielbarselonas noteikumus paredzētās licences un atļaujas).

ATGĀDINĀJUMS: Ģenerāladvokāta secinājumi Tiesai nav saistoši. Ģenerāladvokātu pienākumos ietilpst, ievērojot pilnīgu neatkarību, piedāvāt Tiesai juridiskus risinājumus viņiem nozīmētās lietās. Tiesas tiesneši šobrīd uzsāk apspriest šo lietu, un spriedums tiks pasludināts vēlāk.

ATGĀDINĀJUMS: Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ļauj dalībvalstu tiesām to tiesvedības ietvaros uzdot jautājumus Tiesai par Savienības tiesību interpretāciju vai Savienības akta spēkā esamību. Tiesa neiztiesā strīdus, ko izskata valstu tiesas. Valsts tiesai ir jāatrisina lieta saskaņā ar Tiesas nolēmumu. Šis nolēmums līdzīgā veidā ir saistošs citām valstu tiesām, kurām ir jāatrisina līdzīgas problēmas.

Neoficiāls dokuments plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, kas Tiesai nav saistošs.

[Pilns secinājumu teksts](#) tiek publicēts CURIA mājas lapā to sniegšanas dienā.

Kontaktpersona presei: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Secinājumu nolasišanas attēli ir pieejami no "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106

³ LESD 91. pants.