

Η Uber δεν διέπεται από την αρχή της ελεύθερης παροχής ψηφιακών υπηρεσιών. Υποχρεωτική η κατοχή άδειας μεταφοράς

2017/05/11 14:41 στην κατηγορία MMM

Κατά τον γενικό εισαγγελέα του Δικαστηρίου της ΕΕ, M. Szpunar, η ηλεκτρονική πλατφόρμα Uber, αν και καινοτόμος σύλληψη, άπτεται του τομέα των μεταφορών, οπότε μπορεί πράγματι η Uber να υποχρεούται να κατέχει τις άδειες και τις εγκρίσεις που απαιτούνται από το εθνικό δίκαιο.

Ειδικότερα, δεν ισχύει υπέρ της Uber η αρχή της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών την οποία διασφαλίζει το δίκαιο της Ένωσης για τις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας.

Το σκεπτικό της υπόθεσης

Η Uber είναι ηλεκτρονική πλατφόρμα, η οποία παρέχει στον χρήστη τη δυνατότητα, αφού έχει φορτώσει την αντίστοιχη εφαρμογή στο smartphone του, να παραγγείλει υπηρεσία αστικής μεταφοράς στις πόλεις που εξυπηρετούνται. Η εφαρμογή αναγνωρίζει το γεωγραφικό στίγμα του χρήστη και αναζητεί τους πλησιέστερους διαθέσιμους οδηγούς. Μόλις ένας οδηγός δεχθεί να εκτελέσει τη μεταφορά, η εφαρμογή ενημερώνει τον χρήστη, εμφανίζει το προφίλ του οδηγού και αναγράφει μια εκτιμώμενη τιμή για τη διαδρομή μέχρι τον προορισμό που έχει δηλώσει ο χρήστης.

Με το πέρας της μεταφοράς, το ποσό του κομίστρου χρεώνεται αυτομάτως στην πιστωτική κάρτα της οποίας τα στοιχεία δίνει υποχρεωτικά ο χρήστης με την εγγραφή του στο σύστημα. Η εφαρμογή παρέχει επίσης δυνατότητα αξιολόγησης: οι οδηγοί και οι επιβάτες μπορούν να βαθμολογήσουν οι μεν τους δε. Μέση βαθμολογία χαμηλότερη από κάποιο όριο ενδέχεται να επισύρει αποκλεισμό από την πλατφόρμα. Στο πλαίσιο της λεγόμενης υπηρεσίας UberPop, ιδιώτες οδηγοί, που δεν είναι επαγγελματίες, αναλαμβάνουν με τα δικά τους οχήματα τη μεταφορά των επιβατών.

Το 2014, η Asociación Profesional Elite Taxi, επαγγελματική οργάνωση οδηγών ταξί της πόλης της Βαρκελώνης, στην Ισπανία, άσκησε αγωγή ενώπιον του Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (3ου εμποροδικείου της Βαρκελώνης, Ισπανία) ζητώντας, μεταξύ άλλων, να εκδοθεί απόφαση εις βάρος της Uber Systems Spain, εταιρίας του ομίλου που διαχειρίζεται την πλατφόρμα, για αθέμιτο ανταγωνισμό έναντι των

οδηγών της Elite Taxi.

Πιο συγκεκριμένα, η Elite Taxi υποστηρίζει ότι η Uber Spain δεν έχει δικαίωμα να παρέχει την υπηρεσία UberPop στην πόλη της Βαρκελώνης. Πράγματι, ούτε η Uber Spain ούτε οι ιδιοκτήτες ούτε οι οδηγοί των οχημάτων διαθέτουν τις άδειες και τις εγκρίσεις που προβλέπονται από την κανονιστική πράξη για τις υπηρεσίες ταξί, η οποία ισχύει στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης.

Εκτιμώντας ότι για την επίλυση της ενώπιόν του διαφοράς είναι αναγκαία η ερμηνεία πλειόνων διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, το Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο διάφορα προδικαστικά ερωτήματα σχετικά με τον **χαρακτηρισμό της δραστηριότητας της Uber κατά το δίκαιο της Ένωσης, καθώς και με τις συνέπειες που πρέπει να συναχθούν από τον χαρακτηρισμό αυτόν.**

Με τις σημερινές του προτάσεις, ο γενικός εισαγγελέας Maciej Szpunar επισημαίνει κατ' αρχάς ότι πρέπει να εξεταστεί, κατ' ουσίαν, **αν οι παροχές που προσφέρει στους χρήστες η πλατφόρμα Uber καλύπτονται από την αρχή της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών ως «υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας» [\[1\]](#) ή αν, αντιθέτως, εμπίπτουν στον τομέα των μεταφορών [\[2\]](#) , ο οποίος ρυθμίζεται από το δίκαιο των κρατών μελών.**

Στην πρώτη περίπτωση, οι άδειες και οι εγκρίσεις που απαιτούνται από την κανονιστική πράξη της πόλης της Βαρκελώνης, βάσει της σχετικής κανονιστικής πράξης, για τη λειτουργία της Uber θα μπορούσαν να θεωρηθούν ασύμβατες προς την αρχή της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών, ενώ, στη δεύτερη περίπτωση, τα κράτη μέλη θα ήταν κατ' αρχήν ελεύθερα να ρυθμίσουν τη δραστηριότητα της Uber.

Κατά την άποψη του γενικού εισαγγελέα, μολονότι εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να διαπιστώσει και να κρίνει τα πραγματικά περιστατικά, η επίμαχη υπηρεσία είναι μικτή υπηρεσία, δεδομένου ότι παρέχεται με ηλεκτρονικά μέσα κατά το ένα σκέλος της και κατά το άλλο, εξ ορισμού, όχι.

Μια μικτή υπηρεσία μπορεί να αποτελεί «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας» σε περίπτωση που 1) το μη ηλεκτρονικό σκέλος είναι, από οικονομικής άποψης, αυτοτελές σε σχέση με το ηλεκτρονικό σκέλος (τούτο συμβαίνει, μεταξύ άλλων, στις πλατφόρμες διαμεσολάβησης για την αγορά αεροπορικών εισιτηρίων ή για την κράτηση ξενοδοχείων) ή 2) το ίδιο πρόσωπο παρέχει το σύνολο της υπηρεσίας (δηλαδή τόσο το ηλεκτρονικό όσο και το μη ηλεκτρονικό σκέλος) ή ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής της μη ηλεκτρονικής υπηρεσίας, με αποτέλεσμα οι δύο υπηρεσίες να συνθέτουν ένα αδιαχώριστο σύνολο, εφόσον όμως το κύριο στοιχείο (ήτοι όλες οι βασικές παράμετροι της συναλλαγής) παρέχεται με ηλεκτρονικά μέσα (όπως, παραδείγματος χάρη, στη διαδικτυακή πώληση

εμπορευμάτων).

Κατά τον γενικό εισαγγελέα, **η υπηρεσία της Uber δεν πληροί καμία από τις ως άνω δύο προϋποθέσεις**. Επ' αυτού, ο γενικός εισαγγελέας παρατηρεί ότι οι οδηγοί που εκτελούν μεταφορές στο πλαίσιο της πλατφόρμας Uber δεν ασκούν δική τους δραστηριότητα, η οποία θα υπήρχε και ανεξαρτήτως της πλατφόρμας. Τουναντίον, η δραστηριότητά τους υφίσταται αποκλειστικώς και μόνον χάρη στην πλατφόρμα, χωρίς την οποία δεν θα είχε κανένα νόημα.

Ο γενικός εισαγγελέας σημειώνει επίσης ότι η Uber ελέγχει όλες τις σημαντικές, από οικονομικής πλευράς, πτυχές της υπηρεσίας αστικής μεταφοράς που προσφέρεται στο πλαίσιο της πλατφόρμας της.

Ειδικότερα, η Uber i) επιβάλλει όρους τους οποίους οι οδηγοί οφείλουν να πληρούν τόσο για την ανάληψη δραστηριότητας όσο και για την άσκησή της· ii) καταβάλλει χρηματική αμοιβή στους οδηγούς που εκτελούν σημαντικό αριθμό διαδρομών και τους υποδεικνύει τις περιοχές και τις χρονικές περιόδους στις οποίες αναμένεται αυξημένος αριθμός πελατών και/ή πιο επικερδή κόμιστρα (όπερ σημαίνει ότι η Uber είναι σε θέση να προσαρμόζει την προσφορά της στις διακυμάνσεις της ζήτησης χωρίς να εξαναγκάζει τυπικά τους οδηγούς)· iii) ελέγχει, έστω εμμέσως, την ποιότητα των υπηρεσιών των οδηγών, μέχρι του σημείου να είναι δυνατός ο αποκλεισμός οδηγού από την πλατφόρμα, και iv) καθορίζει, όπως προκύπτει από τα πραγματικά περιστατικά, την τιμή της υπηρεσίας.

Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά αποκλείουν το ενδεχόμενο να θεωρηθεί **η Uber απλός διαμεσολαβητής μεταξύ των οδηγών και των επιβατών**.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της μικτής υπηρεσίας την οποία προσφέρει η πλατφόρμα Uber, δεν χωρεί αμφιβολία ότι η μεταφορά (άρα το μη ηλεκτρονικό σκέλος της υπηρεσίας) είναι η κύρια παροχή και προσδίδει στη μικτή αυτή υπηρεσία την οικονομική της σημασία.

Ο γενικός εισαγγελέας καταλήγει ότι η υπηρεσία της μεσολάβησης για την επαφή των επιβατών με τους οδηγούς, η οποία παρέχεται με ηλεκτρονικά μέσα, δεν είναι ούτε αυτοτελής (βλ. προϋπόθεση 1 ανωτέρω) ούτε κύρια (βλ. προϋπόθεση 2 ανωτέρω) σε σχέση με την υπηρεσία μεταφοράς.

Για τον λόγο αυτόν, η υπηρεσία της Uber δεν είναι δυνατό να χαρακτηριστεί ως «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας». Πρόκειται μάλλον για οργάνωση και διαχείριση ενός πλήρους συστήματος αστικών μεταφορών κατά παραγγελία.

Εξάλλου, η Uber δεν παρέχει υπηρεσία συνεπιβατισμού, δεδομένου ότι, αφενός, ο προορισμός επιλέγεται από τους επιβάτες και, αφετέρου, οι οδηγοί εισπράττουν ως αμοιβή ένα ποσό που υπερβαίνει κατά πολύ την απλή κάλυψη των εξόδων στα οποία

υποβάλλονται.

Λαμβανομένου υπόψη ότι η υπηρεσία μεταφοράς συνιστά, από οικονομικής άποψης, το κύριο στοιχείο, ενώ η υπηρεσία της μεσολάβησης για την επαφή των επιβατών με τους οδηγούς, μέσω της εφαρμογής για smartphones, αποτελεί δευτερεύον στοιχείο, ο γενικός εισαγγελέας προτείνει στο Δικαστήριο να απαντήσει ότι η υπηρεσία της πλατφόρμας Uber πρέπει να χαρακτηριστεί ως «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών».

Συνέπεια της ερμηνείας αυτής είναι ότι η δραστηριότητα της Uber **δεν διέπεται από την αρχή της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών** όπως κατοχυρώνεται για τον τομέα των «υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας» και ότι, ως εκ τούτου, υπόκειται στους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό [\[3\]](#) (εν προκειμένω, υποχρέωση κατοχής των αδειών και εγκρίσεων τις οποίες προβλέπει η σχετική κανονιστική πράξη για την πόλη της Βαρκελώνης).

[\[1\]](#) Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών (ΕΕ 1998, L 204, σ. 37), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/48/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1998 (ΕΕ 1998, L 217, σ. 18), η οποία αντικαταστάθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ 2015, L 241, σ. 1)· οδηγία 2000/31/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2000, για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά («οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο») (ΕΕ 2000, L 178, σ. 1).

[\[2\]](#) Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά (ΕΕ 2006, L 376, σ. 36). Η οδηγία αυτή, την οποία οι οδηγίες που αναφέρθηκαν στην αμέσως προηγούμενη υποσημείωση απλώς εξειδικεύουν περαιτέρω, αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής της τις υπηρεσίες του τομέα των μεταφορών, περιλαμβανομένων των αστικών συγκοινωνιών και των αγοραίων οχημάτων (ταξί).

[\[3\]](#) Άρθρο 91 ΣΛΕΕ.