ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 10ης Απριλίου 2018*

«Προδικαστική παραπομπή – Υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών – Οδηγία 2006/123/ΕΚ – Υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά – Οδηγία 98/34/ΕΚ – Υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας – Κανόνας σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας – Έννοια – Υπηρεσία διαμεσολάβησης στο πλαίσιο της οποίας, μέσω μιας εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, διευκολύνεται έναντι αμοιβής η επαφή μη επαγγελματιών οδηγών που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης – Ποινικές κυρώσεις»

Στην υπόθεση C-320/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το tribunal de grande instance de Lille (πλημμελειοδικείο Λίλλης, Γαλλία) με απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 6 Ιουνίου 2016, στο πλαίσιο της ποινικής δίκης

Uber France SAS,

παρισταμένου του:

Nabil Bensalem,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, A. Tizzano, Αντιπρόεδρο, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, A. Rosas, J. Malenovský και E. Levits, προέδρους τμήματος, E. Juhász, A. Borg Barthet, D. Šváby (εισηγητή), K. Jürimäe, K. Λυκούργο και M. Βηλαρά, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Szpunar

γραμματέας: V. Giacobbo-Peyronnel, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 24ης Απριλίου 2017,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Uber France SAS, εκπροσωπούμενη από τους Y. Chevalier, Y. Boubacir και H. Calvet, avocats,

– ο N. Bensalem, εκπροσωπούμενος από τον T. Ismi-Nedjadi, avocat,

– η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους D. Colas και R. Coesme,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

– η Εσθονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την N. Grünberg,

– η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις H. Stergiou και M. Bulterman,

– η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,

– η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον S. Hartikainen,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις E. Τσερέπα-Lacombe, J. Hottiaux και Y. G. Marinova, καθώς και από τους G. Braga da Cruz και F. Wilman,

– η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ, εκπροσωπούμενη από τους C. Zatschler, Ø. Bø και τις M. L. Hakkebo και C. Perrin,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 4ης Ιουλίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 1 και του άρθρου 8, παράγραφος 1, της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφορήσεως στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (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) (στο εξής: οδηγία 98/34), καθώς και του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, της οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά (ΕΕ 2006, L 376, σ. 36).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο δίκης ενώπιον πλημμελειοδικείου, η οποία κινήθηκε με απευθείας κλήση και με δήλωση παραστάσεως πολιτικής αγωγής, κατά της Uber France SAS, λόγω παράνομης οργανώσεως συστήματος προς διευκόλυνση της επαφής μη επαγγελματιών οδηγών που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 98/34

3 Το άρθρο 1, σημεία 2, 5, 11 και 12, της οδηγίας 98/34 ορίζει τα εξής:

«Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

[…]

2) “υπηρεσία”: οποιαδήποτε υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών, ήτοι κάθε υπηρεσία που συνήθως παρέχεται έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ αποστάσεως και κατόπιν προσωπικής επιλογής ενός αποδέκτη υπηρεσιών.

Για τους σκοπούς του παρόντος ορισμού, νοείται με τον όρο:

– “εξ αποστάσεως”: υπηρεσία που παρέχεται χωρίς τα συμβαλλόμενα μέρη να είναι ταυτόχρονα παρόντα,

– “με ηλεκτρονικά μέσα”: υπηρεσία που παρέχεται στην αφετηρία της και γίνεται αποδεκτή στον προορισμό της μέσω εξοπλισμών ηλεκτρονικής επεξεργασίας (συμπεριλαμβανομένης της ψηφιακής συμπίεσης) ή αποθήκευσης δεδομένων και η οποία παρέχεται, διαβιβάζεται και λαμβάνεται εξ ολοκλήρου μέσω τηλεφωνικής γραμμής, ραδιοφωνικής μετάδοσης, οπτικής ίνας ή με άλλα ηλεκτρομαγνητικά μέσα,

– “κατόπιν συγκεκριμένης παραγγελίας ενός αποδέκτη υπηρεσιών”: υπηρεσία που παρέχεται με μετάδοση δεδομένων κατόπιν συγκεκριμένης παραγγελίας.

Στο παράρτημα V περιέχεται ενδεικτικός κατάλογος των υπηρεσιών που δεν καλύπτονται από αυτόν τον ορισμό.

[…]

5) “κανόνας σχετικά με τις υπηρεσίες”: απαίτηση γενικής φύσεως σχετικά με την πρόσβαση στις δραστηριότητες των υπηρεσιών που περιγράφονται στο σημείο 2 και στην άσκησή τους, ειδικότερα διατάξεις για τους παρέχοντες υπηρεσίες, τις υπηρεσίες και τον αποδέκτη των υπηρεσιών, εξαιρουμένων των κανόνων που δεν αναφέρονται ειδικά στις υπηρεσίες που ορίζονται στο ίδιο σημείο.

[…]

Για τους σκοπούς του παρόντος ορισμού:

– ένας κανόνας θεωρείται ότι αφορά ειδικά τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών όταν, αν ληφθεί υπόψη η αιτιολογία και το κείμενό του, έχει συγκεκριμένο σκοπό και αντικείμενο, είτε εξ ολοκλήρου είτε σε επί μέρους διατάξεις, να ρυθμίσει με σαφή και εύστοχο τρόπο τις υπηρεσίες αυτές,

– ένας κανόνας δεν θεωρείται ότι αφορά ειδικά τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών όταν αφορά τις υπηρεσίες αυτές μόνον κατά συνεκδοχή ή κατά σύμπτωση.

[…]

11) “τεχνικός κανόνας”: τεχνική προδιαγραφή ή άλλη απαίτηση ή κανόνας σχετικά με τις υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των οικείων διοικητικών διατάξεων των οποίων η τήρηση είναι υποχρεωτική de jure ή de facto, για την εμπορία, την παροχή υπηρεσιών, την εγκατάσταση ενός φορέα παροχής υπηρεσιών ή τη χρήση σε κράτος μέλος ή σε σημαντικό τμήμα του κράτους αυτού, όπως επίσης, με την επιφύλαξη των οριζομένων στο άρθρο 10, οι νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις των κρατών μελών που απαγορεύουν την κατασκευή, εισαγωγή, εμπορία ή χρήση ενός προϊόντος και την παροχή ή χρήση μιας υπηρεσίας ή την εγκατάσταση για την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

[…]

12) “σχέδιο τεχνικού κανόνα”: το κείμενο μιας τεχνικής προδιαγραφής ή άλλης απαιτήσεως, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών διατάξεων, το οποίο εκπονείται προκειμένου η τεχνική αυτή προδιαγραφή ή απαίτηση να καθιερωθεί αμέσως ή εν τέλει ως τεχνικός κανόνας, και το οποίο, δεδομένου ότι βρίσκεται σε προπαρασκευαστικό στάδιο, μπορεί να υποστεί ουσιαστικές τροπολογίες.»

4 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:

«Με την επιφύλαξη του άρθρου 10, τα κράτη μέλη γνωστοποιούν πάραυτα στην Επιτροπή κάθε σχέδιο τεχνικού κανόνα, εκτός αν πρόκειται απλώς για αυτούσια μεταφορά ενός διεθνούς ή ευρωπαϊκού προτύπου, οπότε αρκεί μια απλή πληροφόρηση ως προς το συγκεκριμένο πρότυπο· επίσης, απευθύνουν στην Επιτροπή κοινοποίηση σχετικά με τους λόγους για τους οποίους είναι αναγκαία η θέσπιση ενός τέτοιου τεχνικού κανόνα, εκτός αν οι λόγοι αυτοί συνάγονται ήδη από το ίδιο το σχέδιο.»

5 Η οδηγία 98/34 καταργήθηκε στις 7 Οκτωβρίου 2015 δυνάμει των άρθρων 10 και 11 της οδηγίας (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).

Η οδηγία 2006/123

6 Κατά την αιτιολογική σκέψη 21 της οδηγίας 2006/123, «[ο]ι υπηρεσίες μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αστικών συγκοινωνιών, των αγοραίων οχημάτων (ταξί) και των ασθενοφόρων καθώς και οι λιμενικές υπηρεσίες θα πρέπει να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας».

7 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ’, της οδηγίας 2006/123 προβλέπει ότι η οδηγία αυτή δεν έχει εφαρμογή στις υπηρεσίες του τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπηρεσιών, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του τίτλου V της Συνθήκης ΕΚ, νυν τίτλου VI του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΛΕΕ.

Το γαλλικό δίκαιο

8 Με τον νόμο 2014-1104, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών ταξί και οχημάτων μεταφοράς με οδηγό (*JORF* της 2ας Οκτωβρίου 2014, σ. 15938), προστέθηκε στον κώδικα μεταφορών το άρθρο L. 3124-13, το οποίο έχει ως εξής:

«Επισύρει ποινή φυλακίσεως δύο ετών και πρόστιμο 300 000 [ευρώ] η οργάνωση συστήματος διαμεσολαβήσεως για την επαφή πελατών με άτομα τα οποία επιδίδονται στις δραστηριότητες που αναφέρει το άρθρο L. 3120-1[, ήτοι επ’ αμοιβή παροχή υπηρεσιών οδικής μεταφοράς με οχήματα που έχουν λιγότερες από δέκα θέσεις, πλην των μαζικών δημόσιων μεταφορών και της ιδιωτικής οδικής μεταφοράς προσώπων,] χωρίς να είναι επιχειρήσεις οδικής μεταφοράς που μπορούν να παρέχουν τις περιστασιακές υπηρεσίες που αναφέρει το κεφάλαιο II του τίτλου I του παρόντος βιβλίου, ούτε ταξί, δίκυκλα ή τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα ή οχήματα μεταφοράς με οδηγό κατά την έννοια του παρόντος τίτλου.

Στα νομικά πρόσωπα των οποίων αναγνωρίζεται η ποινική ευθύνη για το πλημμέλημα που προβλέπεται στο παρόν άρθρο επιβάλλονται, εκτός από το πρόστιμο κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 131-38 του code pénal [ποινικού κώδικα], οι ποινές που προβλέπονται στα σημεία 2 έως 9 του άρθρου 131-39 του ίδιου κώδικα. Η απαγόρευση που προβλέπεται στο σημείο 2 του άρθρου 131-39

αφορά τη δραστηριότητα κατά την άσκηση ή επ' ευκαιρία της ασκήσεως της οποίας διαπράχθηκε η παράβαση. Οι ποινές που προβλέπονται στα σημεία 2 έως 7 του εν λόγω άρθρου μπορούν να απαγγελθούν μόνο για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών.»

9 Το άρθρο 131-39, σημεία 2 έως 9, του ποινικού κώδικα προβλέπει τα εξής:

«Εφόσον ο νόμος το προβλέπει εις βάρος νομικού προσώπου, για τα ποινικά αδικήματα πλην των πταισμάτων μπορούν να επιβληθούν μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες ποινές:

[...]

2° Η οριστική ή για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών απαγόρευση άμεσης ή έμμεσης ασκήσεως μίας ή περισσότερων επαγγελματικών ή κοινωνικών δραστηριοτήτων·

3° Η θέση υπό δικαστική εποπτεία, για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών·

4° Η οριστική ή για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών παύση λειτουργίας όλων των εγκαταστάσεων ή, τουλάχιστον, μίας ή περισσότερων από τις εγκαταστάσεις της επιχειρήσεως που χρησιμοποιήθηκαν για την τέλεση των πράξεων για τις οποίες αυτή κατηγορείται·

5° Ο οριστικός ή για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών αποκλεισμός από δημόσιες συμβάσεις·

6° Η οριστική ή για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών απαγόρευση πραγματοποιήσεως δημόσιας προσφοράς χρηματοπιστωτικών τίτλων ή εισαγωγής χρηματοπιστωτικών τίτλων του νομικού προσώπου προς διαπραγμάτευση σε ρυθμιζόμενη αγορά·

7° Η απαγόρευση εκδόσεως επιταγών, πλην των επιταγών με τις οποίες ο εντολέας μπορεί να αποσύρει κεφάλαια από το πιστωτικό ίδρυμα που τις έχει εκδώσει και των εγγυημένων επιταγών, ή η απαγόρευση χρησιμοποιήσεως πιστωτικών και χρεωστικών καρτών, το πολύ για πέντε έτη·

8° Η ποινή της κατασχέσεως, υπό τις προϋποθέσεις και σύμφωνα με τις λεπτομέρειες του άρθρου 131-21·

9° Η ανάρτηση της εκδοθείσας αποφάσεως ή η δημοσιοποίησή της είτε μέσω του Τύπου είτε διά παντός μέσου ηλεκτρονικής επικοινωνίας με το κοινό.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

10 Η Uber France παρέχει, μέσω εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, υπηρεσία καλούμενη «Uber Pop», με την οποία διευκολύνει την επαφή μη επαγγελματιών οδηγών που χρησιμοποιούν το δικό τους όχημα και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης. Στο πλαίσιο της υπηρεσίας που παρέχεται μέσω της εφαρμογής αυτής, η εν λόγω εταιρία, όπως έκρινε το tribunal de grande instance de Lille (πλημμελειοδικείο Λίλλης, Γαλλία) στην απόφαση περί παραπομπής, καθορίζει τις τιμές, εισπράττει το κόμιστρο από τον πελάτη και στη συνέχεια αποδίδει τμήμα του κομίστρου στον μη επαγγελματία οδηγό του οχήματος και εκδίδει τις αποδείξεις.

11 Η Uber France διώκεται ενώπιον του δικαστηρίου αυτού, με απευθείας κλήση και με δήλωση παραστάσεως του Nabil Bensalem ως πολιτικώς ενάγοντος, για τις εξής πράξεις: πρώτον, από τις 2 Φεβρουαρίου 2014 και τις 10 Ιουνίου 2014, για αντίστοιχες παραπλανητικές εμπορικές πρακτικές, δεύτερον, από τις 10 Ιουνίου 2014, για συνέργεια σε παράνομη άσκηση του επαγγέλματος της παροχής υπηρεσιών ταξί, καθώς και, τρίτον, από 1ης Οκτωβρίου 2014, για παράνομη οργάνωση συστήματος προς διευκόλυνση της επαφής πελατών και ατόμων τα οποία παρέχουν υπηρεσίες οδικής μεταφοράς έναντι αμοιβής με οχήματα που έχουν λιγότερες από δέκα θέσεις.

12 Με απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, το tribunal de grande instance de Lille (πλημμελειοδικείο Λίλλης) έκρινε την Uber France ένοχη για παραπλανητική εμπορική πρακτική και την απάλλαξε από την κατηγορία της συνέργειας σε παράνομη άσκηση του επαγγέλματος της παροχής υπηρεσιών ταξί.

13 Όσον αφορά την κατηγορία της παράνομης οργανώσεως συστήματος προς διευκόλυνση της επαφής πελατών και μη επαγγελματιών οδηγών, η οποία τιμωρείται βάσει του άρθρου L. 3124-13 του code des transports (κώδικα μεταφορών), το εν λόγω δικαστήριο έχει αμφιβολίες περί του αν η διάταξη αυτή πρέπει να θεωρηθεί ότι θεσπίζει «κανόνα σχετικά με τις υπηρεσίες» της κοινωνίας της πληροφορίας, κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 5, της οδηγίας 98/34, ο οποίος δεν μπορεί να αντιταχθεί στους ιδιώτες σε περίπτωση που δεν έχει προηγουμένως κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, της ως άνω οδηγίας, ή αν πρέπει να θεωρηθεί μάλλον ως κανόνας σχετικά με «υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών», κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, της οδηγίας 2006/123.

14 Υπό τις συνθήκες αυτές, το tribunal de grande instance de Lille (πλημμελειοδικείο Λίλλης) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να θέσει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πρέπει να θεωρηθεί ότι το άρθρο L. 3124-13 του κώδικα μεταφορών, το οποίο θεσπίστηκε με τον νόμο 2014-1104 της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών ταξί και οχημάτων μεταφοράς με οδηγό, συνιστά νέο, ρητό τεχνικό κανόνα που διέπει μία ή περισσότερες υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας κατά την έννοια της [οδηγίας 98/34], με την οποία επιβάλλεται η υποχρέωση προηγούμενης κοινοποιήσεως του προς θέσπιση κανόνα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 8 της εν λόγω οδηγίας, ή ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της [οδηγίας 2006/123], η οποία στο άρθρο της [2, παράγραφος 2, στοιχείο δ′,] αποκλείει τις μεταφορές από το πεδίο εφαρμογής της;

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο σκέλος του ερωτήματος, συνεπάγεται η αθέτηση της κατά το άρθρο 8 της [οδηγίας 98/34] υποχρεώσεως κοινοποιήσεως ότι το άρθρο L. 3124-13 του κώδικα μεταφορών δεν μπορεί να αντιταχθεί σε ιδιώτες;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

15 Με το πρώτο μέρος του ερωτήματός του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 1 της οδηγίας 98/34 και το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, της οδηγίας 2006/123 έχουν την έννοια ότι εθνική ρύθμιση που προβλέπει ποινικές κυρώσεις για την οργάνωση συστήματος προς διευκόλυνση της επαφής πελατών και ατόμων τα οποία παρέχουν, χωρίς να έχουν άδεια προς τούτο, επ' αμοιβή υπηρεσίες οδικής μεταφοράς με οχήματα που έχουν λιγότερες από δέκα θέσεις πρέπει να χαρακτηριστεί ως κανόνας σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας, για τον οποίο ισχύει η προβλεπόμενη στο άρθρο 8, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 98/34 υποχρέωση προηγούμενης κοινοποιήσεως στην Επιτροπή, ή αν, αντιθέτως, η ρύθμιση αυτή αφορά υπηρεσία παρεχόμενη στον τομέα των μεταφορών, η οποία αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής τόσο της οδηγίας 98/34 όσο και της οδηγίας 2006/123.

16 Εξ αρχής επισημαίνεται ότι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης ρύθμιση προβλέπει ποινικές κυρώσεις, όπως φυλάκιση, πρόστιμο, απαγόρευση ασκήσεως επαγγελματικής ή κοινωνικής δραστηριότητας, παύση λειτουργίας εγκαταστάσεων της επιχειρήσεως, καθώς και κατάσχεση, για την οργάνωση συστήματος που διευκολύνει την επαφή πελατών και ατόμων τα οποία παρέχουν, χωρίς σχετική άδεια, υπηρεσίες οδικής μεταφοράς προσώπων.

17 Στην υπόθεση της κύριας δίκης, η επίμαχη υπηρεσία συνίσταται στη διευκόλυνση, μέσω εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα και έναντι αμοιβής, της επαφής μη επαγγελματιών οδηγών και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης, στο πλαίσιο της οποίας, όπως εκτέθηκε στη σκέψη 10 της

παρούσας αποφάσεως, ο παρέχων την εν λόγω υπηρεσία καθορίζει τις τιμές, εισπράττει το κόμιστρο από τον πελάτη και στη συνέχεια αποδίδει ένα τμήμα του κομίστρου στον μη επαγγελματία οδηγό του οχήματος και εκδίδει τις αποδείξεις.

18 Επιληφθέν προδικαστικής παραπομπής στο πλαίσιο αστικής διαφοράς, το Δικαστήριο διευκρίνισε ήδη, με την απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:981), τον νομικό χαρακτηρισμό της υπηρεσίας αυτής υπό το πρίσμα του δικαίου της Ένωσης.

19 Ειδικότερα, το Δικαστήριο έκρινε κατ' αρχάς ότι υπηρεσία διαμεσολάβησης η οποία καθιστά δυνατή τη μετάδοση, μέσω μιας εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, πληροφοριών σχετικών με την κράτηση υπηρεσίας μεταφοράς, μεταξύ του επιβάτη και του μη επαγγελματία οδηγού που χρησιμοποιεί δικό του όχημα και θα πραγματοποιήσει τη μεταφορά, πληροί κατ' αρχήν τα κριτήρια για να χαρακτηριστεί ως «υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών» κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34 (απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, σκέψη 35).

20 Εντούτοις, το Δικαστήριο έκρινε ότι η επίμαχη υπηρεσία στην υπόθεση που οδήγησε στην έκδοση της ως άνω αποφάσεως δεν περιοριζόταν μόνο σε υπηρεσία διαμεσολάβησης η οποία συνίστατο στη διευκόλυνση, μέσω εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, της επαφής μεταξύ μη επαγγελματία οδηγού που χρησιμοποιεί δικό του όχημα και ατόμου που επιθυμεί να μετακινηθεί εντός πόλης (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, σκέψη 37).

21 Συναφώς, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η υπηρεσία διαμεσολάβησης που παρείχε η εταιρία στην υπόθεση εκείνη συνδεόταν άρρηκτα με την παροχή υπηρεσιών μη συλλογικής αστικής μεταφοράς την οποία δημιούργησε η ίδια, δεδομένου ότι η εταιρία αυτή, πρώτον, παρείχε μια εφαρμογή χωρίς την οποία οι μεν οδηγοί δεν θα ήταν σε θέση να παράσχουν τις υπηρεσίες μεταφοράς, τα δε άτομα που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης δεν θα είχαν πρόσβαση στις υπηρεσίες των εν λόγω οδηγών, και, δεύτερον, ασκούσε αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής της υπηρεσίας από τους ως άνω οδηγούς, μεταξύ άλλων καθορίζοντας το ανώτατο κόμιστρο, εισπράττοντας το κόμιστρο από τον πελάτη και εν συνεχεία αποδίδοντας τμήμα του στον μη επαγγελματία οδηγό του οχήματος, και ελέγχοντας σε κάποιον βαθμό την ποιότητα των οχημάτων και των οδηγών τους, καθώς και τη συμπεριφορά των τελευταίων, επ' απειλή ακόμη και αποκλεισμού τους (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, σκέψεις 38 και 39).

22 Βάσει των στοιχείων αυτών, το Δικαστήριο έκρινε ότι η επίμαχη στην υπόθεση εκείνη υπηρεσία διαμεσολάβησης έπρεπε να θεωρηθεί ότι αποτελούσε αναπόσπαστο τμήμα μιας συνολικής υπηρεσίας της οποίας κύριο στοιχείο ήταν η υπηρεσία μεταφοράς και, ως εκ τούτου, δεν έπρεπε να χαρακτηριστεί «υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών» κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, αλλά «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών» κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123 (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, σκέψη 40).

23 Το Δικαστήριο συνήγαγε μεταξύ άλλων ότι αυτή η υπηρεσία διαμεσολάβησης δεν διεπόταν από τις διατάξεις της οδηγίας 2006/123, δεδομένου ότι οι υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών καταλέγονται, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της εν λόγω οδηγίας, μεταξύ των υπηρεσιών που αποκλείονται ρητώς από το πεδίο εφαρμογής της (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, σκέψη 43).

24 Το συμπέρασμα αυτό ισχύει, για τους ίδιους λόγους, και όσον αφορά την υπηρεσία διαμεσολάβησης στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεδομένου ότι από τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει ότι η υπηρεσία αυτή δεν διαφέρει σημαντικά από την περιγραφείσα στη σκέψη 21 της παρούσας αποφάσεως, όπερ πάντως εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.

25 Επομένως, υπό την επιφύλαξη της εξακριβώσεως αυτής, ρύθμιση όπως η επίμαχη εν προκειμένω, της οποίας γίνεται επίκληση στο πλαίσιο ποινικής δίκης κινηθείσας κατά της εταιρίας που παρέχει την εν λόγω υπηρεσία διαμεσολάβησης, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2006/123.

26 Επομένως, η ρύθμιση αυτή δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως κανόνας σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας, κατά την έννοια του άρθρου 1 της οδηγίας 98/34 και, συνεπώς, δεν υπόκειται στην υποχρέωση προηγούμενης κοινοποιήσεως στην Επιτροπή κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής.

27 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο μέρος του υποβληθέντος ερωτήματος πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 1 της οδηγίας 98/34 και το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, της οδηγίας 2006/123 έχουν την έννοια ότι εθνική ρύθμιση που προβλέπει ποινικές κυρώσεις για την οργάνωση συστήματος προς διευκόλυνση της επαφής πελατών και ατόμων τα οποία παρέχουν, χωρίς να διαθέτουν άδεια προς τούτο, επ' αμοιβή υπηρεσίες οδικής μεταφοράς με οχήματα που έχουν λιγότερες από δέκα θέσεις αφορά «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών», στον βαθμό που εφαρμόζεται επί υπηρεσίας διαμεσολάβησης η οποία παρέχεται μέσω εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος μιας συνολικής υπηρεσίας της οποίας κύριο στοιχείο είναι η υπηρεσία μεταφοράς. Τέτοιου είδους υπηρεσία αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής των οδηγιών αυτών.

28 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο μέρος του ερωτήματος, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο μέρος του, το οποίο αφορά την περίπτωση που η ρύθμιση αυτή θα έπρεπε, στον βαθμό που εφαρμόζεται επί υπηρεσίας όπως αυτή της υποθέσεως της κύριας δίκης, να κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 98/34.

Επί των δικαστικών εξόδων

29 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαίνεται:

Το άρθρο 1 της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφορήσεως στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/48/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1998, καθώς και το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ′, της οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά, έχουν την έννοια ότι εθνική ρύθμιση που προβλέπει ποινικές κυρώσεις για την οργάνωση συστήματος προς διευκόλυνση της επαφής πελατών και ατόμων τα οποία παρέχουν, χωρίς να διαθέτουν άδεια προς τούτο, επ' αμοιβή υπηρεσίες οδικής μεταφοράς προσώπων με οχήματα που έχουν λιγότερες από δέκα θέσεις αφορά «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών», στον βαθμό που εφαρμόζεται επί υπηρεσίας διαμεσολάβησης η οποία παρέχεται μέσω εφαρμογής για έξυπνα

τηλέφωνα και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος μιας συνολικής υπηρεσίας της οποίας κύριο στοιχείο είναι η υπηρεσία μεταφοράς. Τέτοιου είδους υπηρεσία αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής των οδηγιών αυτών.

(υπογραφές)