A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2017. december 20.*

„Előzetes döntéshozatal – EUMSZ 56. cikk – Az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése – A közlekedés területén nyújtott szolgáltatások – 2006/123/EK irányelv – Belső piaci szolgáltatások – 2000/31/EK irányelv – 98/34/EK irányelv – Az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások – Közvetítői szolgáltatás, amely egy okostelefonos alkalmazás segítségével lehetővé teszi a saját gépjárművüket használó, nem hivatásos sofőrök és a városon belüli helyváltoztatást igénylő személyek díjazás ellenében történő összekapcsolását – Engedélyre vonatkozó követelmény”

A C-434/15. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (barcelonai 3. sz. kereskedelmi bíróság, Spanyolország) a Bírósághoz 2015. augusztus 7-én érkezett, 2015. július 16-i határozatával terjesztett elő

az **Asociación Profesional Elite Taxi**

és

az **Uber Systems Spain SL** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: K. Lenaerts elnök, A. Tizzano elnökhelyettes, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. L. da Cruz Vilaça, J. Malenovský és E. Levits tanácselnökök, Juhász E., A. Borg Barthet, D. Šváby (előadó), C. Lycourgos, M. Vilaras és E. Regan bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2016. november 29-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az Asociación Profesional Elite Taxi képviseletében M. Balagué Farré és D. Salmerón Porras abogados, valamint J. A. López-Jurado González procurador,

– az Uber Systems Spain SL képviseletében B. Le Bret és D. Calciu avocats, valamint R. Allendesalazar Corcho, J. J. Montero Pascual, C. Fernández Vicién és I. Moreno-Tapia Rivas abogados,

* Az eljárás nyelve: spanyol.

– a spanyol kormány képviseletében A. Sampol Pucurull és A. Rubio González, meghatalmazotti minőségben,

– az észt kormány képviseletében N. Grünberg, meghatalmazotti minőségben,

– Írország képviseletében E. Creedon, L. Williams és A. Joyce, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: A. Carroll barrister,

– a Görög Köztársaság képviseletében M. Michelogiannaki, meghatalmazotti minőségben,

– a francia kormány képviseletében D. Colas, G. de Bergues és R. Coesme, meghatalmazotti minőségben,

– a holland kormány képviseletében H. Stergiou és M. Bulterman, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,

– a finn kormány képviseletében S. Hartikainen, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében É. Gippini Fournier, F. Wilman, J. Hottiaux és H. Tserepa-Lacombe, meghatalmazotti minőségben,

– az EFTA Felügyeleti Hatóság képviseletében C. Zatschler, Ø. Bø és C. Perrin, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2017. május 11-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 56. cikknek, az 1998. július 20-i 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 1998. L 217., 18. o.) módosított, a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról [helyesen: a műszaki szabványok és szabályok, valamint az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok terén alkalmazott információszolgáltatási eljárás megállapításáról] szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1998. L 204., 37. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 20. kötet, 337. o.; a továbbiakban: 98/34 irányelv) 1. cikkének, a belső piacon az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások, különösen az elektronikus kereskedelem, egyes jogi vonatkozásairól szóló, 2000. június 8-i 2000/31/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2000. L 178., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 25. kötet, 399. o., „elektronikus kereskedelemről szóló irányelv”) 3. cikkének, valamint a belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2006. L 376., 36. o.) 2. és 9. cikkének értelmezésére irányul.

2 E kérelmet az Asociación Profesional Elite Taxi (a továbbiakban: Elite Taxi), Barcelona (Spanyolország) taxisainak szakmai szervezete, és az Uber Systems Spain SL, az Uber Technologies Inc.-hez kapcsolódó társaság között annak tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, hogy az Uber Systems Spain SL a szükséges vezetői engedélyek és hatósági engedélyek nélkül nyújt egy okostelefonos alkalmazás segítségével, díjazás ellenében a saját gépjárművüket használó, nem hivatásos sofőrök és a városon belüli helyváltoztatást igénylő személyek összekapcsolására irányuló szolgáltatást.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 98/34 irányelv

3 A 98/34 irányelv 1. cikkének 2. pontja szerint:

„Ezen irányelv alkalmazásában az következő meghatározásokat kell alkalmazni:

[…]

2) »szolgáltatás«: az információs társadalom bármely szolgáltatása, azaz bármely, általában térítés ellenében, távolról, elektronikus úton és a szolgáltatást igénybe vevő egyéni kérelmére nyújtott szolgáltatás.

E meghatározás alkalmazásában:

– »távolról« azt jelenti, hogy a szolgáltatást a felek egyidejű jelenléte nélkül nyújtják,

– »elektronikus úton« azt jelenti, hogy a szolgáltatás kezdőpontjától való elküldése és célállomásán való fogadása adatok feldolgozására (beleértve a digitális tömörítést is) és tárolására szolgáló elektronikus berendezés útján történik, valamint annak elküldése, továbbítása és vétele teljes egészében vezetéken, rádión, optikai vagy egyéb elektromágneses eszköz útján történik,

– »a szolgáltatást igénybe vevő egyéni kérelmére« azt jelenti, hogy az adatok továbbításával nyújtott szolgáltatás egyéni kérelemre történik.

Azoknak a szolgáltatásoknak a tájékoztató jegyzékét, amelyek nem tartoznak e meghatározás alá, az V. melléklet tartalmazza.

[…]”

4 A műszaki szabályokkal és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályokkal kapcsolatos információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 2015. szeptember 9-i (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2015. L 241., 1. o.) 10. és 11. cikkével összhangban a 98/34 irányelvet 2015. október 7-én hatályon kívül helyezték. Ezen irányelv ugyanakkor *ratione temporis* továbbra is alkalmazandó az alapügyben szereplő jogvitára.

A 2000/31/EK irányelv

5 A 2000/31 irányelv 2. cikkének a) pontja értelmében ennek az irányelvnek az alkalmazásában az „információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokon” a 98/34/EK irányelv 1. cikkének 2. pontja szerinti szolgáltatásokat kell érteni.

6 A 2000/31 irányelv 3. cikkének (2) és (4) bekezdése szerint:

„(2) […] A tagállamok nem korlátozhatják a szabályozott területtel összefüggő okokból az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások másik tagállamból történő nyújtásának szabadságát.

[…]

(4) A tagállamok tehetnek a (2) bekezdéstől történő eltérésre irányuló intézkedéseket egy adott, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás tekintetében, ha a következő feltételek teljesülnek:

a) az intézkedés:
   i. szükséges a következő okok egyike miatt:

      – közrend, különösen a bűncselekmények megelőzése, nyomozása, felderítése és üldözése, ideértve a kiskorúak védelmét és a faji, nemi, vallási vagy nemzeti alapú bármilyen gyűlöletre uszítás és az egyének emberi méltóságának megsértése elleni harcot,

      – közegészség-védelem,

      – közbiztonság, ideértve a nemzetbiztonsági és honvédelmi érdekek védelmét,

      – a fogyasztók védelme, ideértve a befektetők védelmét is;
   ii. egy olyan, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás ellen irányul, amely az i. alpontban említett célokat sérti, vagy e célokat komolyan és súlyosan veszélyezteti;
   iii. az említett célokkal arányos;

b) a szóban forgó intézkedés meghozatala előtt és a bírósági eljárás sérelme nélkül, ideértve az előzetes eljárásokat és a bűnügyi nyomozás keretében végrehajtott intézkedéseket, a tagállam:

   – felkérte az (1) bekezdésben említett tagállamot, hogy intézkedjen, és az utóbbi ezt nem tette meg, vagy az intézkedések nem voltak megfelelőek,

   – közölte a Bizottsággal és az (1) bekezdésben említett tagállammal, hogy ilyen intézkedést szándékozik tenni.”

A 2006/123 irányelv

7 A 2006/123 irányelv (21) preambulumbekezdése értelmében „[a] közlekedési szolgáltatások – beleértve a városi közlekedést, a taxikat és a betegszállító járműveket, valamint a kikötői szolgáltatásokat – nem tartoznak [ezen] irányelv hatálya alá”.

8 Az említett irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja szerint az irányelv nem alkalmazandó a közlekedés területén nyújtott, az EK-Szerződés harmadik része V. címének, jelenleg az EUM-Szerződés harmadik része VI. címének hatálya alá tartozó szolgáltatásokra, beleértve a kikötői szolgáltatásokat.

9 A 2006/123 irányelv „A szolgáltatók letelepedésének szabadsága” című III. fejezete tartalmazza az irányelv 9. cikkét, amely az (1) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok a szolgáltatási tevékenység nyújtására való jogosultságot, illetve annak gyakorlását nem kötik engedélyezési rendszerhez, kivéve az alábbi feltételek teljesülése esetén:

a) az engedélyezési rendszer nem alkalmaz hátrányos megkülönböztetést az érintett szolgáltatóval szemben;

b) az engedélyezési rendszert a közérdeken alapuló kényszerítő indok támasztja alá;

c) a kitűzött cél kevésbé korlátozó intézkedés útján nem valósítható meg, különösen azért, mert az utólagos ellenőrzésre túl későn kerülne sor ahhoz, hogy az valóban hatékony legyen.”

10 Ezen irányelv „A szolgáltatások szabad mozgása” című IV. fejezete tartalmazza az irányelv 16. cikkét, amely megállapítja a szolgáltatásnyújtók számára a letelepedési helyük szerinti tagállamtól eltérő tagállamban való szolgáltatásnyújtást lehetővé tevő szabályokat.

A spanyol jog

11 A barcelonai agglomerációban a taxiszolgáltatásokat a 2003. július 4-i Ley 19/2003 del Taxi (a taxiszolgáltatásokkal kapcsolatos, 19/2003. sz. törvény) (3926. sz. DOGC, 2003. július 16., és 189. sz. BOE, 2003. augusztus 8.) és a Consell Metropolitá de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (barcelonai városi közlekedési tanács igazgatótanácsa, Spanyolország) által 2004. július 22-én elfogadott Reglamento Metropolitano del Taxi (városi taxirendelet) szabályozza.

12 Az említett törvény 4. cikke értelmében:

„(1) A városi taxiszolgálatás nyújtásához előzetes engedély megszerzése szükséges, amely a jogosultat minden egyes, e tevékenység folytatásához használt jármű tekintetében feljogosítja.

(2) A városi taxiszolgáltatás nyújtására feljogosító engedélyeket azon terület illetékes városi vagy a helyi önkormányzata állítja ki, amelyen a szolgáltatást nyújtani kívánják.

(3) A helyközi taxiszolgáltatás nyújtása a regionális kormány közlekedésért felelős minisztere által kiállított, megfelelő engedély megszerzésétől függ.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

13 2014. október 29-én az Elite Taxi keresetet terjesztett a Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (barcelonai 3. számú kereskedelmi bíróság, Spanyolország) elé, azt kérve, hogy e bíróság állapítsa meg, hogy az Uber Systems Spain tevékenysége sérti a hatályos szabályozást, és megtévesztő gyakorlatnak és tisztességtelen versenymagatartásnak minősül a 1991. január 10-i Ley 3/1991 de Competencia Desleal (a tisztességtelen versenyről szóló, 3/1991. sz. törvény) értelmében. Az Elite Taxi azt kérte továbbá, hogy a bíróság kötelezze az Uber Systems Spain-t arra, hogy vessen véget azon tisztességtelen magatartásának, hogy segítséget nyújt a csoport többi társaságának mobilkészülékek és az internet segítségével kérelemre nyújtott lefoglalási szolgáltatások biztosításával. Végül azt kérte, hogy az említett bíróság tiltsa el az Uber Systems Spaint a jövőre nézve e tevékenység gyakorlásától.

14 A Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (barcelonai 3. számú kereskedelmi bíróság) előzetesen megállapította, hogy jóllehet az Uber Systems Spain Spanyolország területén folytat tevékenységet, e tevékenység egy nemzetközi platformhoz kapcsolódik, ami indokolja, hogy a társaságot az Európai Unió szintjén értékeljék. Ezt követően megállapította, hogy sem az Uber Spain, sem az érintett gépjárművek nem hivatásos sofőrjei nem rendelkeznek a 2004. július 22-i barcelonai városi taxirendelet által előírt engedélyekkel és vezetői engedélyekkel.

15 Annak vizsgálata végett, hogy az Uber Systems Spain és a hozzá kapcsolódó társaságok (a továbbiakban együtt: Uber) tisztességtelennek minősíthetőek-e, és megsértik-e a spanyol versenyszabályokat, a Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (barcelonai 3. számú kereskedelmi bíróság) szükségesnek találta annak vizsgálatát, hogy az Ubernek kell-e, vagy sem előzetes hatósági engedéllyel rendelkeznie. Ennek érdekében meg kell határozni, hogy az e társaság által nyújtott szolgáltatások közlekedési szolgáltatásoknak, az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásoknak, vagy e két szolgáltatástípus kombinációjának tekintendőek-e. Az elfogadott minősítés ugyanis annak lehetőségétől függ, hogy előírható-e az előzetes hatósági engedély megszerzésének kötelezettsége. A kérdést előterjesztő bíróság közelebbről úgy véli, hogy amennyiben a szóban forgó szolgáltatás a 2006/123 vagy a 98/34 irányelv hatálya alá tartozik, az Uber magatartása nem tekinthető tisztességtelennek.

16 E tekintetben e bíróság rámutat, hogy az Uber nem hivatásos sofőröket keres meg vagy lép velük kapcsolatba, és számukra számos informatikai eszközt – közöttük egy interfészt – biztosít, amelyek lehetővé teszik számukra, hogy városon belüli utakat megtenni szándékozó személyekkel lépjenek kapcsolatba, akik a szolgáltatáshoz egy azonos nevű informatikai alkalmazás segítségével férnek hozzá. Az Uber a tevékenységét haszonszerzési céllal végzi.

17 A kérdést előterjesztő bíróság rámutat továbbá, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem egyáltalán nem e ténybeli elemekre vonatkozik, hanem kizárólag a szóban forgó szolgáltatás jogi minősítésére.

18 E körülmények között a Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (barcelonai 3. sz. kereskedelmi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Amennyiben [a 2006/123 irányelv] 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja kizárja az említett irányelv hatálya alól a közlekedési tevékenységeket: az [Uber Systems Spain] által haszonszerzés céljából, a gépjármű tulajdonosa és a városon belüli helyváltoztatást igénylő személy között, az összekapcsolódásukat lehetővé tevő informatikai eszközök – az [Uber Systems Spain] kifejezéseivel élve: interfész és »okostelefon, illetve műszaki platform« szoftver alkalmazása – kezelésével folytatott közvetítési tevékenységet pusztán közlekedési tevékenységnek vagy elektronikus közvetítési szolgáltatásnak kell-e tekinteni, illetve az információs társadalom önálló szolgáltatásának minősül-e [a 98/34 irányelv] 1. cikkének 2. pontja értelmében véve?

2) E tevékenység jogi természetének meghatározása tekintetében részben az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak minősíthető-e, és ebben az esetben, az elektronikus közvetítési szolgáltatásra a szolgáltatásnyújtás szabadságának elve vonatkozik-e, amint azt a közösségi jogszabályok – az EUMSZ 56. cikk, a [2006/123] irányelv, illetve a [2000/31] irányelv – meghatározzák?

3) Amennyiben megállapításra kerül, hogy az Uber Systems Spain által végzett szolgáltatás nem közlekedési szolgáltatás, és ezért a 2006/123 irányelv által meghatározott tényállások közé tartozik: az 1991. január 10-i, a tisztességtelen versenyről szóló, 3/1991. számú törvény 15. cikkének tartalma – amely a versenytevékenységet szabályozó rendelkezések megsértésére vonatkozik – nem ellentétes-e az 2006/123 irányelvvel, konkrétan a letelepedés szabadságára és az engedélyezési rendszerekre vonatkozó 9. cikkel, amennyiben úgy hivatkozik belső törvényekre vagy jogszabályokra, hogy nem veszi figyelembe azt, hogy az engedélyek, a hatósági engedélyek és vezetői engedélyek megszerzésének rendszere nem lehet korlátozó jellegű vagy aránytalan, azaz semmilyen észszerűtlen módon nem akadályozhatja a letelepedés szabadságának elvét?

4) Ha megállapításra kerül, hogy az Uber Systems Spain által nyújtott szolgáltatásokra a [2000/31] irányelv alkalmazandó: egy másik tagállamból származó elektronikus közvetítési szolgáltatás szabad nyújtásának oly módon történő tagállami korlátozása, hogy a szolgáltatást hatósági engedélyhez vagy egyéb engedélyhez kötik, vagy a szolgáltatót bírósági határozat útján, a tisztességtelen versenyre vonatkozó nemzeti jogszabályok alkalmazása alapján az elektronikus közvetítési szolgáltatás abbahagyására kötelezik, olyan érvényes intézkedésnek minősül-e, amely a [2000/31] irányelv 3. cikke (4) bekezdésének megfelelően a (2) bekezdés alóli kivételt képez?”

A Bíróság hatásköréről

19 Az Elite Taxi úgy véli, hogy az Uber által nyújtott szolgáltatás nem tartozik a Bíróság hatáskörébe, mivel e minősítés ténykérdések eldöntését feltételezi. E körülményekre figyelemmel a Bíróság nem rendelkezik hatáskörrel az előterjesztett kérdések megválaszolására.

20 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a kérdést előterjesztő bíróság egyértelművé tette, amint az a jelen ítélet 17. pontjából is kitűnik, hogy kérdései nem az alapeljárás tényállásának megállapítására vagy értékelésére vonatkoznak, hanem kizárólag a szóban forgó szolgáltatás jogi minősítésére. Az említett bíróság által megállapított tények uniós jog alapján történő minősítése azonban e jog értelmezését feltételezi, amely értelmezés tekintetében a Bíróság az EUMSZ 267. cikkben meghatározott eljárás keretében hatáskörrel bír (lásd ebben az értelemben: 2015. december 3-i Banif Plus Bank ítélet, C-312/14, EU:C:2015:794, 51. és 52. pont).

21 Ennélfogva a Bíróság hatáskörrel rendelkezik az elé terjesztett kérdések elbírálására.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az elfogadhatóságról

22 A spanyol, görög, holland, lengyel és finn kormányok, az Európai Bizottság, valamint az EFTA Felügyeleti Hatósága mind az alkalmazandó nemzeti szabályozást, mind az alapügyben szóban forgó szolgáltatások jellegét illetően az előzetes döntéshozatalra utaló határozatnak a nem kellően pontos mivolta mellett foglalnak állást.

23 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság csak akkor utasíthatja el a nemzeti bíróságok által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, ha az uniós jog kért értelmezése nyilvánvalóan semmilyen összefüggésben nincs az alapügy tényállásával vagy tárgyával, ha a probléma hipotetikus jellegű, vagy ha nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli és jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson (2017. június 27-i Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania ítélet, C-74/16, EU:C:2017:496, 25. pont).

24 Ezen utóbbi pontot illetően az uniós jog nemzeti bíróság számára hasznos értelmezésének szüksége megköveteli – amint az a Bíróság eljárási szabályzata 94. cikkének a) és b) pontjából kitűnik –, hogy a nemzeti bíróság meghatározza az általa felvetett kérdés ténybeli és jogszabályi hátterét, vagy legalábbis kifejtse azokat a ténybeli körülményeket, amelyeken e kérdések alapulnak (lásd: 2017. május 10-i de Lobkowicz ítélet, C-690/15, EU:C:2017:355, 28. pont).

25 Ezenfelül a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokban szolgáltatott információknak nem kizárólag azt kell lehetővé tenniük, hogy a Bíróság hasznos válaszokat adhasson, hanem azt is, hogy a tagállamok kormányai és az egyéb érdekelt felek az Európai Unió Bírósága Alapokmányának 23. cikke szerint előterjeszthessék észrevételeiket. A Bíróság feladata arra ügyelni, hogy ez a lehetőség biztosított legyen, figyelemmel arra a tényre, hogy e cikk értelmében az érdekelt feleket csak az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokról tájékoztatják – együttesen e határozatoknak az egyes tagállamok hivatalos nyelvére lefordított szövegével –, a kérdést előterjesztő bíróság által a Bíróságnak esetlegesen megküldött nemzeti iratanyagról azonban nem (2016. május 4-i Pillbox 38 ítélet, C-477/14, EU:C:2016:324, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

26 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozat jóllehet szűkszavú a releváns nemzeti rendelkezésekre való hivatkozásaiban, lehetővé teszi azonban azok azonosítását, melyek az alapügyben szóban forgó szolgáltatás nyújtására alkalmazhatóak lehetnek, és amelyekből kitűnik, hogy engedély vagy hatósági engedély előzetes megszerzése szükséges.

27 Hasonlóképpen, kellően pontos a kérdést előterjesztő bíróságnak az Uber által nyújtott szolgáltatásról adott leírása, melynek tartalmára a jelen ítélet 16. pontja emlékeztet.

28 Végül az eljárási szabályzat 94. cikkének c) pontja értelmében a kérdést előterjesztő bíróság pontosan megjelöli azon okokat, amelyek miatt kérdés merült fel benne az uniós jog értelmezésére vonatkozóan.

29 Következésképpen meg kell állapítani, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozat tartalmazza az ahhoz szükséges ténybeli és jogi elemeket, hogy a Bíróság hasznos választ adhasson a kérdést előterjesztő bíróság számára, és más érdekelt felek a Bíróság elé terjesztett kérdéseket illetően megfelelő módon állást foglalhassanak, a jelen ítélet 25. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlattal összhangban.

30 A lengyel kormány egyébiránt kétségeit fejezte ki többek között az EUMSZ 56. cikknek a jelen ügyre való alkalmazhatóságát illetően, azon indokkal, hogy az alapügyben szóban forgó helyzet tisztán belső helyzet.

31 Ugyanakkor az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból – különösen a jelen ítélet 14. pontjában felidézett elemekből, valamint a Bíróság rendelkezésére álló egyéb iratokból – kitűnik, hogy az alapügyben szóban forgó szóban forgó szolgáltatást egy olyan társaságon keresztül nyújtják, mely egy másik tagállam, tudniillik a Holland Királyság területén tevékenykedik.

32 E körülményekre tekintettel azt kell megállapítani, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadható.

Az ügy érdeméről

33 Első és második kérdésével, amelyeket együttesen kell megvizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett EUMSZ 56. cikket, a 2006/123 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját, a 98/34 irányelv 1. cikkének 2. pontját, amelyre a 2000/31 irányelv 2. cikkének a) pontja hivatkozik, úgy kell-e értelmezni, hogy az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló közvetítői szolgáltatás, melynek célja egy okostelefonos alkalmazás segítségével a saját gépjárművüket használó, nem hivatásos sofőrök és a városon belüli helyváltoztatást igénylő személyek díjazás ellenében történő összekapcsolása, „a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak” minősül az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése értelmében, és ennélfogva nem tartozik az EUMSZ 56. cikk, a 2006/123 irányelv és a 2000/31 irányelv hatálya alá, vagy éppen ellenkezőleg, e szolgáltatás az EUMSZ 56. cikk, valamint a 2006/123 irányelv és a 2000/31 irányelv hatálya alá tartozik.

34 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az olyan közvetítői szolgáltatás, amely a saját gépjárművüket használó, nem hivatásos sofőrök és a városon belüli helyváltoztatást igénylő személyek összekapcsolásában áll, főszabály szerint a személyek vagy áruk gépjárművel egyik helyről a másikra történő mozgatásának fizikai cselekményét magába foglaló közlekedési szolgáltatástól elkülönülő szolgáltatásnak minősül. Hozzá kell fűzni, hogy önmagában e szolgáltatások mindegyike, kapcsolódhat különböző irányelvekhez vagy az EUM-Szerződés szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezéseihez, amint azt a kérdést előterjesztő bíróság is figyelembe vette.

35 Így egy olyan közvetítői szolgáltatás, amely lehetővé teszi egy okostelefonos alkalmazás segítségével a közlekedési szolgáltatás lefoglalásával kapcsolatos információknak az utas és a szállítást végző, saját gépjárművét használó, nem hivatásos sofőr közötti közvetítését, főszabályként megfelel azon feltételeknek, melyek alapján „az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak” minősíthető a 2000/31 irányelv 2. cikkének a) pontja értelmében. Ez a közvetítői szolgáltatás, a 98/34 irányelv említett rendelkezésében szereplő meghatározás szerint, egy „általában térítés ellenében, távolról, elektronikus úton és a szolgáltatást igénybe vevő egyéni kérelmére nyújtott szolgáltatás”.

36 Ezzel ellentétben, az olyan, nem tömegközlekedési jellegű, városi közlekedési szolgáltatás, mint a taxiszolgáltatás, „a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak” minősül a 2006/123 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének az irányelv (21) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett d) pontja értelmében (lásd ebben az értelemben: 2015. október 1-jei, Trijber és Harmsen ítélet, C-340/14 és C-341/14, EU:C:2015:641, 49. pont).

37 Meg kell ugyanakkor állapítani, hogy az olyan szolgáltatás, mint az alapügy tárgyát képező, nem merül ki egy olyan közvetítői szolgáltatás nyújtásában, amely a saját gépjárművüket használó, nem hivatásos sofőröket és a városon belüli helyváltoztatást igénylő személyeket egy okostelefonos alkalmazás segítségével kapcsolja össze.

38 Ugyanis a kérdést előterjesztő bíróság által felvázolthoz hasonló helyzetben, ahol a személyek szállítását saját gépjárművüket használó, nem hivatásos sofőrök biztosítják, ezen közvetítői szolgáltatás nyújtója egyben létrehoz egy városi közlekedési szolgáltatáskínálatot, amelyet többek között olyan informatikai eszközök révén tesz elérhetővé, mint az alapügy tárgyát képező alkalmazás, és amely általános működését a városon belüli helyváltoztatáshoz e szolgáltatást igénybe venni szándékozó személyek javára szervezi meg.

39 E tekintetben kitűnik a Bíróságnak rendelkezésére álló információkból, hogy az Uber közvetítői szolgáltatása azon saját gépjárművüket használó, nem hivatásos sofőrök kiválasztásán alapul, akik számára e társaság egy olyan alkalmazást biztosít, amely nélkül egyfelől e sofőrök nem tudnák nyújtani a közlekedési szolgáltatásokat, és másfelől a városon belüli helyváltoztatást igénylő személyek nem tudnák az említett sofőrök szolgáltatásait igénybe venni. Ezenfelül az Uber döntő befolyást gyakorol az ilyen sofőrök által nyújtott szolgáltatás feltételeire. Ez utóbbi pontot illetően kifejezetten úgy tűnik, hogy az Uber az azonos nevű alkalmazáson keresztül megállapítja legalább a legmagasabb fuvardíjat, hogy e társaság e díjat beszedi az ügyféltől, majd annak egy részét a gépjármű nem hivatásos sofőrjének kifizeti, valamint hogy bizonyos mértékű ellenőrzést gyakorol a gépjárművek és sofőrjeik minőségét, és ez utóbbiak magatartását illetően, amely adott esetben a kizárásukhoz vezethet.

40 Ez a közvetítői szolgáltatás tehát tekinthető egy átfogó szolgáltatás szerves részének, amely átfogó szolgáltatás fő eleme egy közlekedési szolgáltatás, és ennélfogva nem a 98/34 irányelv 1. cikkének 2., a 2000/31 irányelv 2. cikkének a) pontjában hivatkozott pontja szerinti, „az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak” minősül, hanem a 2006/123 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja szerinti, „a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak”.

41 E minősítést egyébiránt megerősíti a Bíróság ítélkezési gyakorlata, mely szerint „a közlekedés területén nyújtott szolgáltatás” fogalma nem csak magukat a közlekedési szolgáltatásokat foglalja magában, hanem a személyek vagy áruk valamely közlekedési eszközzel egyik helyről a másikra történő mozgatásának fizikai cselekményéhez elválaszthatatlanul kapcsolódó valamennyi szolgáltatást (lásd ebben az értelemben: 2015. október 15-i Grupo Itevelesa és társai ítélet, C-168/14, EU:C:2015:685, 45. és 46. pont; valamint a 2017. május 16-i 2/15 [Szingapúrral kötendő szabadkereskedelmi megállapodás] vélemény, EU:C:2017:376, 61. pont).

42 Következésképpen a 2000/31 irányelv nem alkalmazható az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló közvetítői szolgáltatásra.

43 Az ilyen szolgáltatás, amennyiben a „közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak” minősül, nem tartozik a 2006/123 irányelv hatálya alá sem, mivel az ilyen szolgáltatások ezen irányelv 2. cikk (2) bekezdésének d) pontja értelmében az említett irányelv hatálya alól kifejezetten kizárt szolgáltatások közé tartoznak.

44 Egyébiránt, mivel az alapügyben szóban forgó közvetítői szolgáltatás megfelel a „közlekedés területén nyújtott szolgáltatás” minősítésének, arra nem az általános értelemben vett szolgáltatásnyújtás szabadságával kapcsolatos EUMSZ 56. cikk, hanem az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése vonatkozik,

amely különös rendelkezés szerint „[a] közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára a közlekedésre vonatkozó cím rendelkezései az irányadók” (lásd ebben az értelemben: 2010. december 22-i Yellow Cab Verkehrsbetrieb ítélet, C-338/09, EU:C:2010:814, 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

45 Így a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó elv alkalmazását az EUM-Szerződés szerint a közös közlekedéspolitika végrehajtásával kell elérni (lásd: 2010. december 22-i Yellow Cab Verkehrsbetrieb ítélet, C-338/09, EU:C:2010:814, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

46 Meg kell továbbá állapítani, hogy a nem tömegközlekedési jellegű, városi közlekedési szolgáltatások, valamint az ezekhez elválaszthatatlanul kapcsolódó szolgáltatások – mint amilyen az alapügy tárgyát képező közvetítői szolgáltatás is - nem szolgáltak az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdése alapján az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa által elfogadott közös szabályok vagy más intézkedések alapjául.

47 Következésképpen az uniós jog jelenlegi állása szerint a tagállamok feladata az EUM-Szerződés általános szabályaival összhangban az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló közvetítői szolgáltatások nyújtásának feltételeit szabályozni.

48 Ennélfogva az első és a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett EUMSZ 56. cikket, a 2006/123 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját, a 98/34 irányelv 1. cikkének 2. pontját, amelyre a 2000/31 irányelv 2. cikkének a) pontja hivatkozik, úgy kell értelmezni, hogy az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló közvetítői szolgáltatást, melynek célja egy okostelefonos alkalmazás segítségével a saját gépjárművüket használó, nem hivatásos sofőrök és a városon belüli helyváltoztatást igénylő személyek díjazás ellenében történő összekapcsolása, úgy kell tekinteni, hogy az elválaszthatatlanul kapcsolódik egy közlekedési szolgáltatáshoz, és ennélfogva „a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak” minősül az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése értelmében. Az ilyen szolgáltatás következésképpen ki van zárva az EUMSZ 56. cikk, a 2006/123 irányelv és a 2000/31 irányelv hatálya alól.

49 Tekintettel az első és a második kérdésre adott válaszra, nem kell a harmadik és negyedik kérdésre válaszolni, amelyek arra az esetre vonatkoznak, ha a 2006/123 irányelv vagy a 2000/31 irányelv lenne alkalmazandó.

A költségekről

50 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

Az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett EUMSZ 56. cikket, a belső piaci szolgáltatásokról szóló, 2006. december 12-i 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikke (2) bekezdésének d) pontját, az 1998. július 20-i 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról [helyesen: a műszaki szabványok és szabályok, valamint az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok terén alkalmazott információszolgáltatási eljárás megállapításáról] szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 1. cikkének 2. pontját, amelyre a belső piacon az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások, különösen az elektronikus kereskedelem, egyes jogi vonatkozásairól szóló, 2000. június 8-i 2000/31/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („elektronikus kereskedelemről szóló irányelv”) 2. cikkének a) pontja hivatkozik, úgy kell értelmezni, hogy az alapügy tárgyát

képezőhöz hasonló közvetítői szolgáltatást, melynek célja egy okostelefonos alkalmazás segítségével a saját gépjárművüket használó, nem hivatásos sofőrök és a városon belüli helyváltoztatást igénylő személyek díjazás ellenében történő összekapcsolása, úgy kell tekinteni, hogy az elválaszthatatlanul kapcsolódik egy közlekedési szolgáltatáshoz, és ennélfogva a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősül az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése értelmében. Az ilyen szolgáltatást következésképpen ki kell zárni az EUMSZ 56. cikk, a 2006/123 irányelv és a 2000/31 irányelv hatálya alól.

Aláírások