Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2017. gada 20. decembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – LESD 56. pants – LESD 58. panta 1. punkts – Pakalpojumi transporta jomā – Direktīva 2006/123/EK – Pakalpojumi iekšējā tirgū – Direktīva 2000/31/EK – Direktīva 98/34/EK – Informācijas sabiedrības pakalpojumi – Starpniecības pakalpojums, kas ar viedtālruņa lietotnes palīdzību ļauj par samaksu savienot neprofesionālus autovadītājus, kas izmanto savu transportlīdzekli, ar personām, kuras vēlas pārvietoties pilsētā – Prasība saņemt atļauju

Lieta C-434/15

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona* (Barselonas Komerctiesa Nr. 3, Spānija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2015. gada 16. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2015. gada 7. augustā, tiesvedībā

Asociación Profesional Elite Taxi

pret

Uber Systems Spain SL.

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], priekšsēdētāja vietnieks A. Ticano [*A. Tizzano*], palātu priekšsēdētāji R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], M. Ilešičs [*M. Ilešič*], Ž. L. da Krušs Vilasa [*J. L. da Cruz Vilaça*], J. Malenovskis [*J. Malenovský*] un E. Levits, tiesneši E. Juhāss [*E. Juhász*], E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*], D. Švābi [*D. Šváby*] (referents), K. Likurgs [*C. Lycourgos*], M. Vilars [*M. Vilaras*] un J. Regans [*E. Regan*],

ģenerāladvokāts M. Špunars [*M. Szpunar*],

sekretāre M. Ferreira [*M. Ferreira*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2016. gada 29. novembra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *Asociación Profesional Elite Taxi* vārdā – *M. Balagué Farré* un *D. Salmerón Porras*, *abogados*, kā arī *J. A. López-Jurado González*, *procurador*,

– *Uber Systems Spain SL* vārdā – *B. Le Bret* un *D. Calciu*, advokāti, kā arī *R. Allendesalazar Corcho*, *J. J. Montero Pascual*, *C. Fernández Vicién* un *I. Moreno-Tapia Rivas*, *abogados*,

* Tiesvedības valoda – spāņu.

– Spānijas valdības vārdā – *M. A. Sampol Pucurull* un *A. Rubio González*, pārstāvji,

– Igaunijas valdības vārdā – *N. Grünberg*, pārstāve,

– Īrijas vārdā – *E. Creedon* un *L. Williams*, kā arī *A. Joyce*, pārstāvji, kuriem palīdz *A. Carroll*, *barrister*,

– Grieķijas valdības vārdā – *M. Michelogiannaki*, pārstāve,

– Francijas valdības vārdā – *D. Colas*, *G. de Bergues* un *R. Coesme*, pārstāvji,

– Nīderlandes valdības vārdā – *H. Stergiou* un *M. Bulterman*, pārstāves,

– Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,

– Somijas valdības vārdā – *S. Hartikainen*, pārstāvis,

– Eiropas Komisijas vārdā – *É. Gippini Fournier* un *F. Wilman*, kā arī *J. Hottiaux* un *H. Tserepa-Lacombe*, pārstāvji,

– EBTA Uzraudzības iestādes vārdā – *C. Zatschler* un *Ø. Bø*, kā arī *C. Perrin*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2017. gada 11. maija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt LESD 56. pantu, 1. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīvā 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.) (turpmāk tekstā – "Direktīva 98/34"), 3. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 8. jūnija Direktīvā 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.), kā arī 2. un 9. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīvā 2006/123/EK par pakalpojumiem iekšējā tirgū (OV 2006, L 376, 36. lpp.).

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *Asociación Profesional Elite Taxi* (turpmāk tekstā – "*Elite Taxi*"), Barselonas pilsētas taksometru vadītāju arodapvienību (Spānija), un *Uber Systems Spain SL*, sabiedrību, kas saistīta ar *Uber Technologies Inc.*, par to, ka *Uber Systems Spain SL* ar viedtālruņa lietotnes palīdzību par samaksu sniedz pakalpojumu, ko veido neprofesionālu autovadītāju, kas izmanto savu transportlīdzekli, savienošana ar personām, kuras vēlas pārvietoties pilsētā, bez licences un administratīvām atļaujām.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Direktīva 98/34

3 Direktīvas 98/34 1. panta 2. punktā ir noteikts:

"Šajā direktīvā piemēro šādus terminus:

[..]

2) "Pakalpojums" – jebkāds Informācijas sabiedrības pakalpojums, tas ir, jebkāds pakalpojums, ko parasti sniedz par atlīdzību no attāluma, ar elektroniskiem līdzekļiem un pēc pakalpojumu saņēmēja individuāla pieprasījuma.

Šajā definīcijā:

– "no attāluma" nozīmē, ka pakalpojumus sniedz bez vienlaicīgas pušu klātbūtnes,

– "ar elektroniskiem līdzekļiem" nozīmē, ka pakalpojumus nosūta un galamērķī saņem ar elektroniskas apstrādes (ieskaitot digitālu kompresiju) un informācijas uzglabāšanas aparatūras palīdzību un ka tos pilnībā pārraida, nosūta un saņem pa vadiem, pa radio ar optiskiem vai citiem elektromagnētiskiem līdzekļiem,

– "pēc pakalpojumu saņēmēja individuāla pieprasījuma" nozīmē, ka pakalpojumus sniedz, pārraidot informāciju pēc individuāla pieprasījuma.

Norādošs to pakalpojumu saraksts, uz kuriem neattiecas šī definīcija, ietverts V pielikumā.

[..]"

4 Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 9. septembra Direktīvas (ES) 2015/1535, kas nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu, un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu sfērā (OV 2015, L 241, 1. lpp.), 10. un 11. pantu Direktīva 98/34 tika atcelta ar 2015. gada 7. oktobri. Tomēr pēdējā minētā direktīva joprojām ir piemērojama pamatlietai *ratione temporis*.

Direktīva 2000/31

5 Direktīvas 2000/31 2. panta a) punktā ir paredzēts, ka šajā direktīvā "informācijas sabiedrības pakalpojumi" ir jāsaprot kā pakalpojumi Direktīvas 98/34 1. panta 2. punkta izpratnē.

6 Direktīvas 2000/31 3. panta 2. un 4. punktā ir paredzēts:

"2. Dalībvalstis koordinētajā jomā noteiktu iemeslu dēļ nedrīkst ierobežot brīvību piedāvāt informācijas sabiedrības pakalpojumus no citas dalībvalsts.

[..]

4. Dalībvalstis var pieņemt pasākumus, lai atkāptos no 2. punkta attiecībā uz noteiktu informācijas sabiedrības pakalpojumu, ja tiek ievēroti šādi noteikumi:

a) pasākumi ir:
   i) nepieciešami viena no šādiem iemesliem dēļ:

      – sabiedriskā kārtība, jo īpaši kriminālpārkāpumu novēršana, izmeklēšana, atklāšana un kriminālvajāšana, ieskaitot nepilngadīgo aizsardzību un cīņu pret kūdīšanu uz naidu rases, dzimuma, ticības vai tautības dēļ un personu cieņas un goda aizskaršanu attiecībā uz individuālām personām,

      – sabiedrības veselības aizsardzība,

      – sabiedrības drošība, ietverot valsts drošības un aizsardzības nodrošināšanu,

      – patērētāju aizsardzība, ietverot ieguldītāju aizsardzību;
   ii) pieņemti pret noteiktiem informācijas sabiedrības pakalpojumiem, kas ierobežo i) punktā minētos mērķus vai kas rada nopietnas aizdomas, ka tie varētu ierobežot šos mērķus;
   iii) samērīgi ar šiem mērķiem;

b) pirms attiecīgo pasākumu pieņemšanas, neskarot tiesas procesus, tostarp iepriekšējo izmeklēšanu un darbības, kas veiktas saskaņā ar krimināllizmeklēšanu, dalībvalsts ir:

   – prasījusi 1. punktā minētajai dalībvalstij pieņemt pasākumus, taču tā šādus pasākumus nav pieņēmusi vai tie bijuši nepiemēroti,

   – paziņojusi Komisijai un 1. punktā minētajai dalībvalstij par savu nodomu pieņemt šādus pasākumus."

Direktīva 2006/123

7 Saskaņā ar Direktīvas 2006/123 preambulas 21. apsvērumu "transporta pakalpojumi, tostarp pilsētu transports, taksometri un ātrās palīdzības mašīnas, kā arī ostu pakalpojumi, būtu jāizslēdz no šīs direktīvas darbības jomas".

8 Minētās direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā ir paredzēts, ka šo direktīvu nepiemēro pakalpojumiem pārvadājumu jomā, tostarp ostu pakalpojumiem, kas ir EK līguma V sadaļas, kura ir kļuvusi par LESD Trešās daļas VI sadaļu, piemērošanas jomā.

9 Direktīvas 2006/123 III nodaļas "Pakalpojumu sniedzēju brīvība veikt uzņēmējdarbību" 9. panta 1. punktā ir noteikts:

"Dalībvalstis piekļuvei pakalpojumu darbībai vai tās veikšanai piemēro atļauju sistēmu vienīgi tad, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) atļauju sistēma nav diskriminējoša pret attiecīgo pakalpojuma sniedzēju;

b) vajadzība pēc atļauju sistēmas ir pamatota ar sevišķi svarīgu iemeslu saistībā ar sabiedrības interesēm;

c) izvirzīto mērķi nevar sasniegt ar mazāk ierobežojošu pasākumu palīdzību, jo īpaši tāpēc, ka *a posteriori* pārbaude būtu pārāk vēla, lai būtu patiesi iedarbīga."

10 Šīs direktīvas IV nodaļas "Pakalpojumu brīva aprite" 16. pantā ir noteikta kārtība, kādā pakalpojumu sniedzēji var sniegt pakalpojumus citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā tie ir reģistrēti.

Spānijas tiesības

11 Lielbarselonā taksometru pakalpojumi ir reglamentēti ar 2003. gada 4. jūlija *Ley 19/2003 del Taxi* (Likums 19/2003 par taksometru pakalpojumiem; 2003. gada 16. jūlija *DOGC* Nr. 3926 un 2003. gada 8. augusta *BOE* Nr. 189) un ar *Reglamento Metropolitano del Taxi* (Lielbarselonas taksometru noteikumi), ko 2004. gada 22. jūlijā pieņēmusi *Consell Metropolitá de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona* (Lielbarselonas Transporta pārvaldes Administratīvā padome, Spānija).

12 Saskaņā ar minētā likuma 4. pantu:

"1. Pilsētas taksometru pakalpojumu sniegšanai iepriekš ir jāsaņem licence, ar kuru tiek piešķirtas tiesības katra transportlīdzekļa, kas ir paredzēti šīs darbības veikšanai, īpašniekam.

2. Licences, kas piešķir tiesības sniegt pilsētas taksometru pakalpojumus, izsniedz teritorijā, kurā darbība ir veicama, kompetentās pašvaldības vai vietējās pašpārvaldes iestādes.

3. Starppilsētu taksometru pakalpojumu sniegšanai ir jāsaņem atbilstoša atļauja, ko izsniedz transporta jomā kompetentā reģionālās valdības ministrija."

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

13 2014. gada 29. oktobrī *Elite Taxi* cēla prasību *Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona* (Barselonas Komerctiesa Nr. 3, Spānija), lūdzot šai tiesai konstatēt, ka ar *Uber Systems Spain* darbību tiek pārkāpts spēkā esošais tiesiskais regulējums, ka tās ir maldinošas darbības un negodīgas konkurences darbības 1991. gada 10. janvāra *Ley 3/1991 de Competencia Desleal* (Likums 3/1991 par negodīgu konkurenci) izpratnē. Tāpat *Elite Taxi* lūdz arī likt *Uber Systems Spain* izbeigt savu negodīgo rīcību, ko veido palīdzības sniegšana citām grupas sabiedrībām, ar mobilo ierīču un interneta palīdzību sniedzot rezervācijas pakalpojumus pēc pieprasījuma. Visbeidzot tā lūdz, lai minētā tiesa aizliegtu *Uber Systems Spain* veikt šo darbību nākotnē.

14 *Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona* (Barselonas Komerctiesa Nr. 3) iepriekš ir konstatējusi, ka, lai arī *Uber Systems Spain* veic savu darbību Spānijā, šī darbība ir saistīta ar starptautisko platformu, ar ko ir pamatots tas, ka šīs sabiedrības darbība ir jāizvērtē Eiropas Savienības līmenī. Tad tā norāda, ka nedz *Uber Systems Spain*, nedz attiecīgajiem transportlīdzekļu neprofesionālajiem vadītājiem nav 2004. gada 22. jūlija Lielbarselonas taksometru noteikumos paredzēto licenču un atļauju.

15 Lai pārbaudītu, vai *Uber Systems Spain* un ar to saistīto sabiedrību (turpmāk tekstā kopā – "*Uber*") prakse var tikt kvalificēta kā negodīga rīcība un Spānijas konkurences noteikumu pārkāpums, *Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona* (Barselonas Komerctiesa Nr. 3) uzskata, ka ir jāpārbauda, vai *Uber* ir jābūt iepriekšējai administratīvai atļaujai. Šim nolūkam esot jānosaka, vai šīs sabiedrības sniegtie pakalpojumi ir jāuzskata par transporta pakalpojumiem, informācijas sabiedrības pakalpojumiem vai par šo divu pakalpojumu veidu kombināciju. Proti, no noteiktās kvalifikācijas esot atkarīga iespēja šai sabiedrībai uzlikt pienākumu saņemt iepriekšēju administratīvu atļauju. Konkrētāk, iesniedzējtiesa uzskata, ka, ja uz attiecīgo pakalpojumu attiecas Direktīva 2006/123 vai Direktīva 98/34, *Uber* prakse nevarot tikt uzskatīta par negodīgu.

16 Šim nolūkam šī tiesa norāda, ka *Uber* sazinās vai tiek savienota ar neprofesionāliem vadītājiem, kuriem tā nodrošina informātikas rīku kopumu – saskarni, kas savukārt ļauj tiem tikt savienotiem ar personām, kuras vēlas pārvietoties pilsētā un piekļūst šim pakalpojumam ar lietotni ar tādu pašu nosaukumu starpniecību. *Uber* darbība tiekot veikta peļņas gūšanas nolūkā.

17 Iesniedzējtiesa arī norāda, ka lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu nekādi neattiecas uz faktiskajiem apstākļiem, bet gan tikai uz attiecīgā pakalpojuma juridisko kvalifikāciju.

18 Līdz ar to *Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona* (Barselonas Komerctiesa Nr. 3) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Ciktāl [Direktīvas 2006/123] 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā no šīs direktīvas piemērošanas jomas ir izslēgti pakalpojumi pārvadājumu jomā, – vai atbildētājas darbība, kas ietver starpniecību starp transportlīdzekļa īpašnieku un personu, kurai ir jāpārvietojas pilsētā, ko peļņas gūšanas nolūkā veic [*Uber Systems Spain*], pārvaldot informācijas tehnoloģijas – saskarni un programmatūras aplikāciju (atbilstoši [*Uber Systems Spain*] terminiem – "viedtālruņiem un tehnoloģiskajai platformai"), kas padara šo personu savienošanu iespējamu, ir jāuzskata tikai par darbību transporta jomā vai arī par elektronisko starpniecības pakalpojumu, vai par informācijas sabiedrības pakalpojumu [Direktīvas 98/34] 1. panta 2. punkta izpratnē?

2) Nosakot šīs darbības juridisko raksturu, – vai tā daļēji varētu tikt uzskatīta par informācijas sabiedrības pakalpojumu, un šādā gadījumā – vai uz elektronisko starpniecības pakalpojumu attiecas pakalpojumu sniegšanas brīvības princips, kā tas ir noteikts Savienības tiesību aktos, precīzāk – LESD 56. pantā un Direktīvās [2006/123] un [2000/31]?

3) Gadījumā, ja Tiesa uzskatītu, ka *Uber Systems Spain* sniegtais pakalpojums nav transporta pakalpojums un tādēļ ir ietverts gadījumos, uz kuriem attiecas Direktīva 2006/123, – vai 1991. gada 10. janvāra Likuma 3/1991 par negodīgu konkurenci 15. panta regulējums par konkurences darbības regulējošo tiesību normu pārkāpumu nav pretrunā šai direktīvai, precīzāk, tās 9. pantam par brīvību veikt uzņēmējdarbību un atļauju sistēmai, jo atsauce uz dalībvalsts likumiem vai tiesību normām tiek veikta, neņemot vērā, ka licenču un atļauju iegūšanas sistēma nedrīkst būt jebkādā ziņā ierobežojoša vai nesamērīga, tas ir, ar to nevar nepamatoti tikt ierobežots brīvības veikt uzņēmējdarbību princips?

4) Ja tiek apstiprināts, ka Direktīva [2000/31] ir piemērojama *Uber Systems Spain* sniegtajam pakalpojumam, – vai ierobežojumi, ko dalībvalsts nosaka brīvai elektroniskās starpniecības pakalpojuma sniegšanai no citas dalībvalsts, paredzot pakalpojuma licencēšanas vai atļaujas saņemšanas pienākumu vai tiesas rīkojumu, kurā paredzēts izbeigt elektroniskās starpniecības pakalpojuma sniegšanu, pamatojoties uz dalībvalsts tiesību aktiem par negodīgu konkurenci, ir piemēroti pasākumi, kas ir uzskatāmi par izņēmumiem no Direktīvas [2000/31] 3. panta 2. punkta saskaņā ar tās 3. panta 4. punktā noteikto?"

Par Tiesas kompetenci

19 *Elite Taxi* uzskata, ka *Uber* sniegto pakalpojumu juridiskā kvalifikācija nav Tiesas kompetencē, jo šāda kvalificēšana liek spriest par faktiska rakstura jautājumiem. Šādos apstākļos Tiesas kompetencē neesot atbildēt uz uzdotajiem jautājumiem.

20 Šajā saistībā ir jāatgādina, ka iesniedzējtiesa – kā izriet no šā sprieduma 17. punkta – ir skaidri norādījusi, ka šie jautājumi attiecas nevis uz pamatlietas faktu konstatēšanu vai izvērtēšanu, bet tikai uz attiecīgā pakalpojuma juridisko kvalifikāciju. Minētās tiesas konstatēto faktu kvalifikācija no

Savienības tiesību viedokļa liek interpretēt šīs tiesības, ko darīt LESD 267. pantā paredzētajā tiesvedībā ir Tiesas kompetencē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 3. decembris, *Banif Plus Bank*, C-312/14, EU:C:2015:794, 51. un 52. punkts).

21 Līdz ar to Tiesas kompetencē ir atbildēt uz uzdotajiem jautājumiem.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pieņemamību

22 Spānijas, Grieķijas, Nīderlandes, Polijas un Somijas valdības, Eiropas Komisija, kā arī EBTA Uzraudzības iestāde norāda uz lēmuma lūgt prejudiciālu nolēmumu nepietiekamo precizitāti saistībā gan ar piemērojamo valsts tiesisko regulējumu, gan ar attiecīgo darbību pamatlietā būtību.

23 Šajā saistībā ir jāatgādina, ka Tiesa var atteikties lemt par valsts tiesas uzdotu jautājumu tikai tad, ja ir acīmredzams, ka lūgtajai Savienības tiesību interpretācijai nav nekāda sakara ar pamatlietas faktisko situāciju vai tās priekšmetu, vai arī gadījumos, kad izvirzītā problēma ir hipotētiska vai kad Tiesai nav zināmi faktiskie vai juridiskie apstākļi, kas nepieciešami, lai sniegtu noderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem (spriedums, 2017. gada 27. jūnijs, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania*, C-74/16, EU:C:2017:496, 25. punkts).

24 Runājot par pēdējo minēto aspektu, nepieciešamība sniegt valsts tiesai noderīgu Savienības tiesību interpretāciju – kā izriet no Tiesas Reglamenta 94. panta a) un b) punkta – nozīmē, ka valsts tiesai ir jāizklāsta lietas faktiskie un tiesiskie apstākļi, uz kuriem attiecas tās uzdotie jautājumi, vai vismaz jāpaskaidro šo jautājumu pamatā esošie faktu pieņēmumi (skat. spriedumu, 2017. gada 10. maijs, *de Lobkowicz*, C-690/15, EU:C:2017:355, 28. punkts).

25 Turklāt saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru lēmumos par prejudiciālu jautājumu uzdošanu sniegtā informācija ne tikai ļauj Tiesai sniegt lietderīgas atbildes, bet arī dod iespēju dalībvalstu valdībām, kā arī citām ieinteresētajām personām iesniegt apsvērumus saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas statūtu 23. pantu. Tiesai ir jāuzrauga, lai šī iespēja tiktu nodrošināta, ņemot vērā, ka saskaņā ar šo pantu ieinteresētajām personām tiek paziņoti tikai lēmumi par prejudiciālu jautājumu uzdošanu, kuriem ir pievienots tulkojums katras dalībvalsts oficiālajā valodā, un netiek paziņoti valsts tiesā notiekošā procesa materiāli, ko Tiesai, iespējams, pārsūtījusi iesniedzējtiesa (spriedums, 2016. gada 4. maijs, *Pillbox 38*, C-477/14, EU:C:2016:324, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).

26 Šajā gadījumā ir jānorāda, ka lēmums lūgt prejudiciālu nolēmumu, kurā atsauce uz atbilstošajām valsts tiesību normām gan ir īsa, tomēr ļauj identificēt tās tiesību normas, kas var būt piemērojamas attiecīgajam pakalpojumam pamatlietā un no kurām izriet, ka to sniegšanai ir jāsaņem licence vai iepriekšēja administratīva atļauja.

27 Tāpat iesniedzējtiesas apraksts par *Uber* sniegto pakalpojumu, kura saturs ir atgādināts šā sprieduma 16. punktā, ir pietiekami precīzs.

28 Visbeidzot saskaņā ar Reglamenta 94. panta c) punktu iesniedzējtiesa pietiekami precīzi izklāsta iemeslus, kas tai liek šaubīties par Savienības tiesību interpretāciju.

29 Tādēļ ir jāuzskata, ka lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu ir ietvertas ziņas par faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem, kas Tiesai ļauj sniegt iesniedzējtiesai noderīgu atbildi un ieinteresētajām personām lietderīgi ieņemt nostāju par Tiesai iesniegtajiem jautājumiem atbilstoši šā sprieduma 25. punktā atgādinātajai judikatūrai.

30 Polijas valdība turklāt izsaka šaubas par to, vai šajā lietā ir piemērojams tostarp LESD 56. pants, jo attiecīgā situācija pamatlietā esot pilnībā iekšēja situācija.

31 Tomēr no lēmuma lūgt prejudiciālu nolēmumu, it īpaši no šā sprieduma 14. punktā atgādinātās informācijas, kā arī citiem Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem izriet, ka attiecīgais pakalpojums pamatlietā tiek sniegts ar tādas sabiedrības starpniecību, kas darbojas no citas dalībvalsts teritorijas, proti, no Nīderlandes Karalistes.

32 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir pieņemams.

Par lietas būtību

33 Ar pirmo un otro jautājumu, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai LESD 56. pants, lasot to kopsakarā ar LESD 58. panta 1. punktu, kā arī Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts un Direktīvas 98/34 1. panta 2. punkts, uz kuru ir atsauce Direktīvas 2000/31 2. panta a) punktā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tāds starpniecības pakalpojums kā pamatlietā aplūkotais, kura mērķis ir ar viedtālruņa lietotnes palīdzību par samaksu savienot neprofesionālus autovadītājus, kas izmanto savu transportlīdzekli, ar personām, kuras vēlas pārvietoties pilsētā, ir jākvalificē kā "pakalpojums transporta jomā" LESD 58. panta 1. punkta izpratnē, kas ir izslēgts no LESD 56. panta, Direktīvas 2006/123 un Direktīvas 2000/31 piemērošanas jomas, vai – tieši otrādi – uz šo pakalpojumu attiecas LESD 56. pants, Direktīva 2006/123, kā arī Direktīva 2000/31.

34 Šajā saistībā ir jānorāda, ka starpniecības pakalpojums, ko veido neprofesionāla autovadītāja, kas izmanto savu transportlīdzekli, savienošana ar personu, kura vēlas pārvietoties pilsētā, principā ir no pārvadājumu pakalpojuma – fiziskas personas vai preces pārvietošanas no vienas vietas uz otru ar transportlīdzekļa palīdzību – nošķirts pakalpojums. Ir jāpiebilst, ka katrs no šiem pakalpojumiem, ņemts atsevišķi, var tikt saistīts ar dažādām direktīvām vai LESD noteikumiem par pakalpojumu sniegšanas brīvību, kā to uzskata arī iesniedzējtiesa.

35 Tādējādi starpniecības pakalpojums, kas ļauj ar viedtālruņa lietotnes palīdzību nodot informāciju par transporta pakalpojumu rezervāciju starp pasažieri un neprofesionālu autovadītāju, kurš izmanto savu transportlīdzekli un kurš veiks pārvadājumu, principā atbilst kritērijiem, lai tiktu kvalificēts kā "informācijas sabiedrības pakalpojums" Direktīvas 98/34 1. panta 2. punkta, uz kuru ir atsauce Direktīvas 2000/31 2. panta a) punktā, izpratnē. Šis starpniecības pakalpojums – kā paredzēts minētajā Direktīvas 98/34 tiesību normas definīcijā – ir "pakalpojums, ko parasti sniedz par atlīdzību no attāluma, ar elektroniskiem līdzekļiem un pēc pakalpojumu saņēmēja individuāla pieprasījuma".

36 Turpretī pilsētas transporta, kas nav sabiedriskais transports, pakalpojums, piemēram, taksometra pakalpojums, ir jākvalificē kā "pakalpojums transporta jomā" Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta, lasot to šīs direktīvas preambulas 21. apsvēruma gaismā, izpratnē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 1. oktobris, *Trijber* un *Harmsen*, C-340/14 un C-341/14, EU:C:2015:641, 49. punkts).

37 Tomēr ir jānorāda, ka tāds pakalpojums kā pamatlietā aplūkotais nav tikai starpniecības pakalpojums, ko veido neprofesionāla autovadītāja, kas izmanto savu transportlīdzekli, savienošana ar viedtālruņa lietotnes palīdzību ar personu, kura vēlas pārvietoties pilsētā.

38 Proti, tādā situācijā kā tā, kuru min iesniedzējtiesa, kad pasažieru pārvadājumus nodrošina neprofesionāli autovadītāji, kas izmanto savus transportlīdzekļus, šā starpniecības pakalpojuma sniedzējs vienlaikus rada pilsētas transporta pakalpojumu piedāvājumu, ko tas padara pieejamu tostarp ar tādu informātikas rīku palīdzību kā attiecīgā lietotne pamatlietā, un tā vispārējo darbību tas rīko to personu labā, kuras vēlas izmantot šo piedāvājumu, lai pārvietotos pilsētā.

39 Šajā saistībā no Tiesas rīcībā esošās informācijas izriet, ka *Uber* starpniecības pakalpojums ir balstīts uz neprofesionālu autovadītāju, kas izmanto savus transportlīdzekļus, atlasi, kuriem šī sabiedrība nodrošina lietotni, bez kuras, pirmkārt, šie autovadītāji nevarētu veikt pārvadājumu pakalpojumus un, otrkārt, personas, kuras vēlas pārvietoties pilsētā, nevarētu izmantot minēto autovadītāju pakalpojumus. Turklāt *Uber* ir noteicoša ietekme uz šo autovadītāju pakalpojumu sniegšanas kārtību. Runājot par pēdējo minēto aspektu, tostarp ir jākonstatē, ka *Uber* ar lietotnes, kurai ir tāds pats nosaukums, palīdzību nosaka vismaz augstāko brauciena cenu, šī sabiedrība šo cenu iekasē no klienta pirms daļas pārskaitīšanas neprofesionālajam transportlīdzekļa vadītājam un tā īsteno zināmu kontroli pār transportlīdzekļu un to vadītāju kvalitāti, kā arī pār autovadītāju uzvedību, kuras dēļ attiecīgajā gadījumā šie autovadītāji var tikt izslēgti.

40 Tādējādi šis starpniecības pakalpojums ir jāuzskata par tādu, kas ir tāda vispārējā pakalpojuma neatņemama sastāvdaļa, kura galvenais elements ir pārvadājumu pakalpojums, un tātad par pakalpojumu, kas ir kvalificējams nevis kā "informācijas sabiedrības pakalpojums" Direktīvas 98/34 1. panta 2. punkta, uz kuru ir atsauce Direktīvas 2000/31 2. panta a) punktā, izpratnē, bet gan kā "pakalpojums pārvadājumu jomā" Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta izpratnē.

41 Turklāt šādu kvalifikāciju apstiprina arī Tiesas judikatūra, saskaņā ar kuru jēdziens "pakalpojums transporta jomā" ietver ne tikai pārvadājumu pakalpojumu pašu par sevi, bet arī pakalpojumus, kas ir cieši saistīti ar fizisku personas vai preces pārvietošanas darbību no vienas vietas uz otru ar transportlīdzekļa palīdzību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2015. gada 15. oktobris, *Grupo Itevelesa* u.c., C-168/14, EU:C:2015:685, 45. un 46. punkts, kā arī 2017. gada 16. maija Atzinums 2/15 (Brīvās tirdzniecības nolīgums ar Singapūru), EU:C:2017:376, 61. punkts).

42 Tādēļ Direktīva 2000/31 nav piemērojama tādam starpniecības pakalpojumam kā pamatlietā aplūkotais.

43 Šādam pakalpojumam, tā kā tas ir kvalificējams kā "pakalpojums transporta jomā", nav arī piemērojama Direktīva 2006/123, jo šāds pakalpojumu veids atbilstoši šīs direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta noteikumiem ir viens no pakalpojumiem, kas ir skaidri izslēgti no minētās direktīvas piemērošanas jomas.

44 Turklāt uz attiecīgo starpniecības pakalpojumu pamatlietā, tā kā tas atbilst kvalifikācijai "pakalpojums transporta jomā", attiecas nevis LESD 56. pants par pakalpojumu sniegšanas brīvību vispār, bet gan LESD 58. panta 1. punkts, kas ir speciāla tiesību norma, saskaņā ar kuru "pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi, kas izklāstīti sadaļā par transportu" (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 22. decembris, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).

45 Tāpēc atbilstoši LESD pakalpojumu sniegšanas brīvības princips ir jāpiemēro, īstenojot kopējo transporta politiku (spriedums, 2010. gada 22. decembris, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 30. punkts un tajā minētā judikatūra).

46 Ir jākonstatē, ka saistībā ar pilsētas transporta pakalpojumiem, kas nav sabiedriskā transporta pakalpojumi, kā arī tiem pakalpojumiem, kas ar tiem ir nedalāmi saistīti, piemēram, attiecīgais starpniecības pakalpojums pamatlietā, Eiropas Parlaments un Eiropas Savienības Padome nav pieņēmuši kopējus noteikumus vai noteikuši citus pasākumus, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punktu.

47 Līdz ar to šobrīd Savienības tiesībās tieši dalībvalstīm ir jāreglamentē tādu starpniecības pakalpojumu sniegšanas kā pamatlietā aplūkotais kārtība, ievērojot LESD vispārējos noteikumus.

48 Tādēļ uz pirmo un otro jautājumu ir jāatbild, ka LESD 56. pants, lasot to kopsakarā ar LESD 58. panta 1. punktu, kā arī Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts un Direktīvas 98/34 1. panta 2. punkts, uz kuru ir atsauce Direktīvas 2000/31 2. panta a) punktā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tāds starpniecības pakalpojums kā pamatlietā aplūkotais, ko veido ar viedtālruņa lietotnes palīdzību par samaksu veikta neprofesionālu autovadītāju, kas izmanto savu transportlīdzekli, savienošana ar personām, kuras vēlas pārvietoties pilsētā, ir jāuzskata par nedalāmi saistītu ar pārvadājumu pakalpojumu un tādu, kas tādēļ ir kvalificējams par "pakalpojumu transporta jomā" LESD 58. panta 1. punkta izpratnē. Tādējādi šāds pakalpojums ir izslēdzams no LESD 56. panta, Direktīvas 2006/123, kā arī Direktīvas 2000/31 piemērošanas jomas.

49 Ņemot vērā atbildi uz pirmo un otro jautājumu, uz trešo un ceturto jautājumu nav jāatbild, jo tie ir uzdoti gadījumam, ja Direktīva 2006/123 un Direktīva 2000/31 būtu piemērojamas.

Par tiesāšanās izdevumiem

50 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

LESD 56. pants, lasot to kopsakarā ar LESD 58. panta 1. punktu, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīvas 2006/123/EK par pakalpojumiem iekšējā tirgū 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts un Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīvas 98/34/EK, kas nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu, un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu sfērā, ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 20. jūlija Direktīvu 98/48/EK, 1. panta 2. punkts, uz kuru ir atsauce Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 8. jūnija Direktīvas 2000/31/EK par dažiem informācijas sabiedrības pakalpojumu tiesiskiem aspektiem, jo īpaši elektronisko tirdzniecību, iekšējā tirgū (Direktīva par elektronisko tirdzniecību) 2. panta a) punktā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tāds starpniecības pakalpojums kā pamatlietā aplūkotais, ko veido ar viedtālruņa lietotnes palīdzību par samaksu veikta neprofesionālu autovadītāju, kas izmanto savu transportlīdzekli, savienošana ar personām, kuras vēlas pārvietoties pilsētā, ir jāuzskata par nedalāmi saistītu ar pārvadājumu pakalpojumu un tādu, kas tādēļ ir kvalificējams par "pakalpojumu transporta jomā" LESD 58. panta 1. punkta izpratnē. Tādējādi šāds pakalpojums ir izslēdzams no LESD 56. panta, Direktīvas 2006/123, kā arī Direktīvas 2000/31 piemērošanas jomas.

[Paraksti]