Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

20. detsember 2017 *

Eelotsusetaotlus – ELTL artikkel 56 – ELTL artikli 58 lõige 1 – Transpordi valdkonna teenused – Direktiiv 2006/123/EÜ – Teenused siseturul – Direktiiv 2000/31/EÜ – Direktiiv 98/34/EÜ – Infoühiskonna teenused – Vahendusteenus, mis võimaldab nutitelefoni rakenduse abil tasu eest kokku viia oma autot kasutavad mittekutselised juhid ja isikud, kes soovivad linnas ühest kohast teise sõita – Loa omamise nõue

Kohtuasjas C-434/15,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (Barcelona kaubanduskohus nr 3, Hispaania) 16. juuli 2015. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 7. augustil 2015, menetluses

Asociación Profesional Elite Taxi

versus

Uber Systems Spain SL,

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president K. Lenaerts, asepresident A. Tizzano, kodade presidendid R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. L. da Cruz Vilaça, J. Malenovský ja E. Levits, kohtunikud E. Juhász, A. Borg Barthet, D. Šváby (ettekandja), C. Lycourgos, M. Vilaras ja E. Regan,

kohtujurist: M. Szpunar,

kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikku menetlust ja 29. novembri 2016. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Asociación Profesional Elite Taxi, esindajad: *abogado* M. Balagué Farré ja *abogado* D. Salmerón Porras ning *procurador* J. A. López-Jurado González,

– Uber Systems Spain SL, esindajad: advokaadid B. Le Bret ja D. Calciu ning *abogado* R. Allendesalazar Corcho, *abogado* J. J. Montero Pascual, *abogado* C. Fernández Vicién ja *abogado* Moreno-Tapia Rivas,

– Hispaania valitsus, esindajad: M. A. Sampol Pucurull ja A. Rubio González,

* Kohtumenetluse keel: hispaania.

– Eesti valitsus, esindaja: N. Grünberg,

– Iirimaa, esindajad: E. Creedon, L. Williams ja A. Joyce, keda abistas *barrister* A. Carroll,

– Kreeka valitsus, esindaja: M. Michelogiannaki,

– Prantsuse valitsus, esindajad: D. Colas, G. de Bergues ja R. Coesme,

– Madalmaade valitsus, esindajad: H. Stergiou ja M. Bulterman,

– Poola valitsus, esindaja: B. Majczyna,

– Soome valitsus, esindaja: S. Hartikainen,

– Euroopa Komisjon, esindajad: É. Gippini Fournier, F. Wilman, J. Hottiaux ja H. Tserepa-Lacombe,

– EFTA järelevalveamet, esindajad: C. Zatschler, Ø. Bø ja C. Perrin,

olles 11. mai 2017. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tuleb tõlgendada ELTL artiklit 56, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivi 98/34/EÜ, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (EÜT 1998, L 204, lk 37; ELT eriväljaanne 13/20, lk 337) (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuli 1998. aasta direktiiviga 98/48/EÜ (EÜT 1998, L 217, lk 18; ELT eriväljaanne 13/21, lk 8)) (edaspidi „direktiiv 98/34“) artiklit 1, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2000. aasta direktiivi 2000/31/EÜ infoühiskonna teenuste teatavate õiguslike aspektide, eriti elektroonilise kaubanduse kohta siseturul (direktiiv elektroonilise kaubanduse kohta) (EÜT 2000, L 178, lk 1; ELT eriväljaanne 13/25, lk 399) artiklit 3 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/123/EÜ teenuste kohta siseturul (ELT 2006, L 376, lk 36) artikleid 2 ja 9.

2 Taotlus on esitatud kohtuvaidluse raames, mille pooled on Barcelona linna (Hispaania) taksojuhte ühendav kutseorganisatsioon Asociación Profesional Elite Taxi (edaspidi „Elite Taxi“) ja Uber Technologies Inc-iga seotud äriühing Uber Systems Spain SL ning mis käsitleb viimati nimetatud äriühingu poolt nutitelefoni rakenduse abil tasulise teenuse osutamist, mis seisneb oma autot kasutavate mittekutseliste juhtide ja linnas ühest kohast teise sõita soovivate isikute kokkuviimises, ilma et tal oleks litsentsi või halduslubа.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Direktiiv 98/34

3 Direktiivi 98/34 artikli 1 punkt 2 sätestab:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

2. teenus – infoühiskonna iga teenus ehk kõik vahemaa tagant elektroonilisel teel ja teenusesaaja isikliku taotluse alusel ning tavaliselt tasu eest osutatavad teenused.

Selle määratluse puhul tähendab:

– „vahemaa tagant“, et teenust osutatakse ilma osapoolte üheaegse kohalolekuta,

– „elektroonilisel teel“, et teenus saadetakse lähtepunktist ja võetakse sihtkohas vastu elektrooniliste andmetöötlus- (sh pakkimisseadmete) ja säilitusseadmete abil ning seda saadetakse, edastatakse ja võetakse vastu täielikult juhtmete või raadio kaudu, optiliselt või muude elektromagnetiliste vahendite abil,

– „teenusesaaja isikliku taotluse alusel“, et teenust osutatakse andmeedastusena isikliku taotluse alusel.

Käesoleva määratluse alla mittekuuluvate teenuste näidisloend on toodud V lisas.

[…]“

4 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiivi (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (ELT 2015, L 241, lk 1), artiklite 10 ja 11 kohaselt tunnistati direktiiv 98/34 kehtetuks alates 7. oktoobrist 2015. Põhikohtuasjas jääb aga *ratione temporis* kohaldatavaks viimati nimetatud direktiiv.

Direktiiv 2000/31

5 Direktiivi 2000/31 artikli 2 punkti a kohaselt on selles direktiivis kasutatud mõiste „infoühiskonna teenused“ all mõeldud teenuseid direktiivi 98/34 artikli 1 punkti 2 tähenduses.

6 Direktiivi 2000/31 artikli 3 lõigetes 2 ja 4 on ette nähtud:

„2. Liikmesriigid ei tohi kooskõlastatud valdkonda kuuluvatel põhjustel piirata teisest liikmesriigist pärit infoühiskonna teenuste osutamise vabadust.

[…]

4. Liikmesriigid võivad võtta meetmeid konkreetse infoühiskonna teenuse osas erandi tegemiseks lõikest 2, kui on täidetud järgmised tingimused:

a) meetmed:
   i) on vajalikud ühel järgmistest põhjustest:

      – avalik kord, eriti kuritegude ennetamine, uurimine, avastamine ja nende eest vastutusele võtmine, kaasa arvatud alaealiste kaitse ja võitlus rassilise, soolise, usulise või rahvusliku viha õhutamise vastu ning üksikisikuid puudutavate inimväärikuse rikkumiste vastu,

      – rahva tervise kaitse,

      – avalik julgeolek, sealhulgas riigi julgeoleku ja kaitse tagamine,

      – tarbijate, sealhulgas investorite kaitse;
   ii) võetakse konkreetse infoühiskonna teenuse vastu, mis takistab punktis i nimetatud eesmärkide saavutamist või kujutab endast tõsist ohtu nende eesmärkide saavutamisele;
   iii) on vastavuses nende eesmärkidega;

b) enne kõnealuste meetmete võtmist ja piiramata kohtumenetlusi, kaasa arvatud esialgsed menetlused ja eeluurimise raames tehtud toimingud, on liikmesriik:

   – taotlenud lõikes 1 osutatud liikmesriigilt meetmete võtmist ja viimane pole neid võtnud või need on olnud ebapiisavad,

   – teatanud komisjonile ja lõikes 1 osutatud liikmesriigile oma kavatsusest võtta selliseid meetmeid.“

Direktiiv 2006/123

7 Direktiivi 2006/123 põhjenduses 21 on märgitud, et „[t]ransporditeenused, sealhulgas linnatransport, takso- ja kiirabiveod, samuti sadamateenused tuleks [selle] direktiivi reguleerimisalast välja jätta“.

8 Vastavalt direktiivi artikli 2 lõike 2 punktile d ei kohaldata seda direktiivi transpordi valdkonna teenustele, sealhulgas sadamateenustele, mis kuuluvad EÜ asutamislepingu V jaotise – nüüd ELi toimimise lepingu kolmanda osa VI jaotise – reguleerimisalasse.

9 Direktiivi 2006/123 III peatükis „Teenuseosutajate asutamisvabadus“ sisalduva artikli 9 lõige 1 sätestab:

„Liikmesriigid võivad teenuste osutamise valdkonnale juurdepääsu või selles valdkonnas tegutsemise suhtes kohaldada autoriseerimisskeemi ainult siis, kui on täidetud järgmised tingimused:

a) autoriseerimisskeem ei diskrimineeri asjaomast teenuseosutajat;

b) vajadus autoriseerimisskeemi järele on põhjendatud olulise avaliku huviga seotud põhjusega;

c) taotletavat eesmärki ei ole võimalik saavutada vähem piirava meetmega, eelkõige põhjusel, et tagantjärele tehtav kontroll toimuks liiga hilja selleks, et olla tõeliselt tõhus.“

10 Direktiivi IV peatükis „Teenuste vaba liikumine“ sisalduv artikkel 16 määrab kindlaks tingimused, mille kohaselt võivad teenuseosutajad osutada teenuseid muus liikmesriigis kui selles, kus nad on asutatud.

Hispaania õigus

11 Barcelona linnastus on taksoteenused reguleeritud taksoteenuseid käsitleva 4. juuli 2003. aasta seadusega nr 19/2003 (Ley 19/2003 del Taxi, *DOGC* nr 3926, 16.7.2003, ja *BOE* nr 189, 8.8.2003) ning Barcelona linnastu taksoteenuste määrusega (Reglamento Metropolitano del Taxi), mille võttis 22. juulil 2004 vastu Consell Metropolitá de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (Barcelona linnastu transpordiamet, Hispaania).

12 Nimetatud seaduse artikkel 4 sätestab:

„1. Linnas taksoteenuste osutamiseks on iga auto kohta vaja eelnevat luba, mis annab loa omajale õiguse sellist teenust osutada.

2. Linnas taksoteenuse osutamise lube annavad välja kohaliku omavalitsuse üksused, kelle vastutusalasse kuuluval territooriumil kavatsetakse teenust osutada.

3. Linnadevaheliste taksoteenuste osutamiseks on vaja vastavat luba, mille annab välja transpordi valdkonnas pädev piirkondliku valitsuse ministeerium."

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

13 Elite Taxi esitas 29. oktoobril 2014 Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelonale (Barcelona kaubanduskohus nr 3, Hispaania) hagi, paludes sel kohtul tuvastada, et Uber Systems Spaini tegevus rikub kehtivaid õigusnorme ja on eksitav ning on käsitatav ebaausa konkurentsina 10. jaanuari 1991. aasta seaduse nr 3/1991 ebaausa konkurentsi kohta (Ley 3/1991 de Competencia Desleal) tähenduses. Ühtlasi palub Elite Taxi kohustada Uber Systems Spaini lõpetama ebaausa tegevuse, mis seisneb selles, et see äriühing abistab teisi kontserni äriühinguid, osutades mobiilseadmete ja interneti abil tellimisel broneerimisteenuseid. Veel palub ta, et kohus keelaks Uber Systems Spainil sellel alal edaspidi tegutseda.

14 Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (Barcelona kaubanduskohus nr 3) tõdes kõigepealt, et kuigi Uber Systems Spain tegutseb Hispaanias, on see tegevus siiski seotud rahvusvahelise platvormiga, mistõttu on põhjendatud, et seda tegevust hinnataks Euroopa Liidu tasandil. Ta lisab, et ei Uber Systems Spainil ega asjaomaste autode mittekutselistel juhtidel ei ole 22. juuli 2004. aasta Barcelona linnastu taksoteenuste määrusega ette nähtud litsentse ega tegevuslube.

15 Selleks et kontrollida, kas Uber Systems Spaini ja temaga seotud äriühingute (edaspidi koos „Uber") tegevust tuleb pidada ebaausaks ja kas see rikub Hispaania konkurentsiõiguse norme, peab Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (Barcelona kaubanduskohus nr 3) vajalikuks kindlaks teha, kas Uber on kohustatud eelnevat halduslubа omama või mitte. Selleks on vaja kindlaks teha, kas selle äriühingu osutatud teenuseid tuleb pidada transporditeenuseks, infoühiskonna teenuseks või nende kahe kombinatsiooniks. Sellest kvalifitseerimisest sõltub, kas Uberile saab panna eelneva halduslоa omamise kohustuse. Eelotsusetaotluse esitanud kohus on seisukohal, et kui kõnealune teenus kuulub direktiivi 2006/123 või direktiivi 98/34 kohaldamisalasse, ei saa Uberi tegevust ebaausaks pidada.

16 Selle kohta märgib nimetatud kohus, et Uber võtab ühendust või kontakteerub mittekutseliste juhtidega, kelle käsutusse ta annab infotehnoloogilisi vahendeid – kasutajaliidese –, mille abil nad saavad omakorda võtta ühendust isikutega, kellel on vaja jõuda linnas ühest punktist teise ja kellele on teenuse kättesaadav Uberi-nimelise rakenduse abil. Uber tegutseb tulu saamise eesmärgil.

17 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib veel, et eelotsusetaotlus ei ole mingil juhul esitatud seoses nende faktiliste asjaoludega, vaid puudutab kõigest teenuse õiguslikku kvalifitseerimist.

18 Neil asjaoludel otsustas Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (Barcelona kaubanduskohus nr 3) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kuna [direktiivi 2006/123] artikli 2 lõike 2 punktis d on sätestatud, et transpordi valdkond jääb selle direktiivi kohaldamisalast välja, siis kas vahendustegevust sõidukiomanike ja isikute vahel, kellel on vaja linnas ühest kohast teise sõita, mida [Uber Systems Spain] teostab tasu eest ja mille raames ta kasutab infotehnoloogilisi vahendeid – tarkvaraliidest ja -rakendust ([Uber Systems Spaini] sõnul „nutitelefonid ja tehnoloogiaplatvormid“) –, mis võimaldavad nendel isikutel ühendust võtta, tuleb käsitada transporditegevusena, elektroonilise vahendusteenusena või infoühiskonnale omase teenusena [direktiivi 98/34] artikli 1 punkti 2 tähenduses?

2. Kas selle tegevuse õigusliku laadi kindlakstegemiseks võib seda tegevust käsitada osaliselt infoühiskonna teenusena ja kas sel juhul peaks elektroonilise vahendusteenuse suhtes kehtima liidu õigusega ja täpsemalt ELTL artikliga 56 ning direktiividega [2006/123] ja [2000/31] tagatud teenuste osutamise vabaduse põhimõte?

3. Kui Euroopa Kohus leiab, et äriühingu [Uber Systems Spain] osutatav teenus ei ole transporditeenus ja kuulub seega direktiivis 2006/123 osutatud juhtude hulka, siis kas ebaausat konkurentsi käsitleva 10. jaanuari 1991. aasta seaduse nr 3/1991 artikkel 15 – mis puudutab konkurentsi reguleerivate eeskirjade rikkumist – on vastuolus direktiiviga 2006/123 ja konkreetselt selle artikliga 9, mis käsitleb asutamisvabadust ja autoriseerimisskeeme, kuna selles on viidatud siseriiklikele seadustele ja õigusnormidele, võtmata arvesse seda, et litsentside, heakskiidu või tegevuslubade andmise kord ei tohi olla mingil moel piirav või ebaproportsionaalne, see tähendab ei tohi kuidagi ebamõistlikult takistada asutamisvabadust?

4. Kui leiab kinnitust, et direktiiv [2000/31] on äriühingu [Uber Systems Spain] osutatavale teenusele kohaldatav, siis kas liikmesriigi kehtestatud piirangud teisest liikmesriigist elektroonilise vahendusteenuse osutamise vabadusele, mis seisnevad selles, et teenuse osutamisele kehtestatakse loa- või litsentsinõue, või kohtu ettekirjutuses selle elektroonilise vahendusteenuse osutamine lõpetada, mis tehakse ebaausat konkurentsi käsitlevate liikmesriigi õigusaktide alusel, on kehtivad meetmed, millega tehakse direktiivi [2000/31] artikli 3 lõike 4 alusel erand selle direktiivi artikli 3 lõikest 2?“

Euroopa Kohtu pädevus

19 Elite Taxi arvates ei kuulu Uberi osutatava teenuse õiguslik kvalifitseerimine Euroopa Kohtu pädevusse, sest selline kvalifitseerimine eeldab faktiliste küsimuste kohta otsuse tegemist. Seetõttu ei ole Euroopa Kohus pädev esitatud küsimustele vastama.

20 Seoses sellega olgu meenutatud, et käesoleva otsuse punktist 17 nähtuvalt on eelotsusetaotluse esitanud kohus selgelt väljendanud, et tema küsimused ei puuduta põhikohtuasja faktiliste asjaolude tuvastamist või hindamist, vaid kõigest teenuse õiguslikku kvalifitseerimist. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu tuvastatud faktiliste asjaolude kvalifitseerimine liidu õiguse seisukohast eeldab aga liidu õiguse tõlgendamist, mida Euroopa Kohus on ELTL artiklis 267 ette nähtud menetluses pädev tegema (vt selle kohta kohtuotsus, 3.12.2015, Banif Plus Bank, C-312/14, EU:C:2015:794, punktid 51 ja 52).

21 Seega on Euroopa Kohus pädev esitatud küsimustele vastama.

Eelotsuse küsimuste analüüs

Vastuvõetavus

22 Hispaania, Kreeka, Madalmaade, Poola ja Soome valitsus, Euroopa Komisjon ning EFTA järelevalveamet leiavad, et eelotsusetaotluses ei ole kohaldatavaid siseriiklikke õigusnorme ega põhikohtuasjas kõnealuse tegevuse laadi esitatud piisava täpsusega.

23 Seoses sellega olgu meenutatud, et Euroopa Kohus võib liikmesriigi kohtu esitatud eelotsuse küsimusele vastamast keelduda üksnes juhul, kui on ilmne, et taotletaval liidu õiguse tõlgendamisel puudub igasugune seos põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega, kui probleem on hüpoteetiline või kui Euroopa Kohtule ei ole teada vajalikke faktilisi ja õiguslikke asjaolusid, et anda tarvilik vastus talle esitatud küsimustele (kohtuotsus, 27.6.2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punkt 25).

24 Viimati nimetatud aspekti kohta tuleb märkida, et vajadus anda liikmesriigi kohtule tarvilik liidu õiguse tõlgendus eeldab, nagu nähtub ka Euroopa Kohtu kodukorra artikli 94 punktidest a ja b, et eelotsusetaotluse esitanud kohus määraks kindlaks tema esitatud küsimuste faktilise ja õigusliku raamistiku või vähemalt selgitaks küsimuste aluseks olevat faktilist olukorda (vt kohtuotsus, 10.5.2017, de Lobkowicz, C-690/15, EU:C:2017:355, punkt 28).

25 Lisaks tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et eelotsusetaotluses sisalduv teave ei pea mitte ainult võimaldama Euroopa Kohtul anda tarvilikku vastust, vaid ka tagama liikmesriikide valitsustele ja teistele huvitatud isikutele võimaluse esitada Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 23 alusel oma seisukohad. Euroopa Kohtul tuleb kontrollida, et see võimalus oleks tagatud, võttes arvesse, et viidatud artikli alusel toimetatakse huvitatud isikutele kätte ainult eelotsusetaotlused koos tõlkega iga liikmesriigi ametlikku keelde, mitte aga siseriikliku kohtuasja toimikut, mille võib olla Euroopa Kohtule edastanud eelotsusetaotluse esitanud kohus (kohtuotsus, 4.5.2016, Pillbox 38, C-477/14, EU:C:2016:324, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

26 Antud juhul olgu märgitud, et eelotsusetaotluses on asjassepuutuvad siseriiklikud õigusnormid esitatud küll lühidalt, kuid sellest hoolimata on võimalik kindlaks teha õigusnormid, mis võivad olla kohaldatavad põhikohtuasjas kõnealuse teenuse osutamisele ja millest nähtub, et selle osutamiseks on vaja eelnevat litsentsi või halduslubа.

27 Samuti on piisavalt täpne eelotsusetaotluse esitanud kohtu kirjeldus Uberi osutatava teenuse kohta, mille sisu on esitatud käesoleva otsuse punktis 16.

28 Kooskõlas kodukorra artikli 94 punktiga c selgitab eelotsusetaotluse esitanud kohus üksikasjalikult, millistel põhjustel ta tõstatas liidu õigusnormide tõlgendamise küsimuse.

29 Seetõttu tuleb asuda seisukohale, et eelotsusetaotlus sisaldab faktilisi ja õiguslikke asjaolusid, mis võimaldavad Euroopa Kohtul anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule tarviliku vastuse ja huvitatud isikutel kujundada asjakohaselt oma seisukoha Euroopa Kohtule esitatud küsimuste kohta vastavalt käesoleva otsuse punktis 25 viidatud kohtupraktikale.

30 Poola valitsus kahtleb veel selles, kas ELTL artikkel 56 on käesolevas asjas kohaldatav, kuivõrd põhikohtuasjas on tegemist puhtalt riigisisese olukorraga.

31 Eelotsusetaotlusest, eelkõige käesoleva otsuse punktis 14 kirjeldatud asjaoludest ja Euroopa Kohtu käsutuses oleva toimiku dokumentidest nähtub siiski, et põhikohtuasjas kõnealust teenust osutatakse sellise äriühingu vahendusel, kes tegutseb teise liikmesriigi, s.o Madalmaade Kuningriigi territooriumil.

32 Neil asjaoludel tuleb eelotsusetaotlus lugeda vastuvõetavaks.

Sisulised küsimused

33 Esimese ja teise küsimusega, mida tuleb käsitelda koos, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas ELTL artiklit 56 koostoimes ELTL artikli 58 lõikega 1 ning direktiivi 2006/123 artikli 2 lõike 2 punkti d ja direktiivi 98/34 artikli 1 punkti 2, millele viitab direktiivi 2000/31 artikli 2 punkt a, tuleb tõlgendada nii, et selline vahendusteenus, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mille eesmärk on nutitelefoni rakenduse abil tasu eest kokku viia oma autot kasutavad mittekutselised juhid ja isikud, kes soovivad linnas ühest kohast teise sõita, tuleb kvalifitseerida „transporditeenuseks“ ELTL artikli 58 lõike 1 tähenduses ning seetõttu ELTL artikli 56, direktiivi 2006/123 ja direktiivi 2000/31 kohaldamisalast välja arvata, või kuulub see teenus ELTL artikli 56, direktiivi 2006/123 ja direktiivi 2000/31 kohaldamisalasse.

34 Seoses sellega olgu märgitud, et vahendusteenus, mis seisneb oma autot kasutava mittekutselise juhi ja linnas ühest kohast teise sõita sooviva isiku kokkuviimises, on teenus, mis põhimõtteliselt erineb transporditeenusest, mis on füüsiline toiming, millega viiakse inimesed või kaup transpordivahendi abil ühest kohast teise. Olgu lisatud, et eraldi võetuna saab kumbagi teenust seostada teenuste osutamise vabadust käsitlevate eri direktiivide või ELi toimimise lepingu sätetega, nagu märkis ka eelotsusetaotluse esitanud kohus.

35 Vahendusteenus, mis võimaldab edastada nutitelefoni rakenduse abil transporditeenuse broneerimise andmeid reisija ja oma autot kasutades transporditeenust osutava mittekutselise juhi vahel, vastab põhimõtteliselt kriteeriumidele, mille põhjal saaks selle kvalifitseerida „infoühiskonna teenuseks“ direktiivi 98/34 artikli 1 punkti 2 – millele viitab direktiivi 2000/31 artikli 2 punkt a – tähenduses. Selline vahendusteenus vastab direktiivi 98/34 kõnealuses sättes toodud määratlusele „kõik vahemaa tagant elektroonilisel teel ja teenusesaaja isikliku taotluse alusel ning tavaliselt tasu eest osutatavad teenused”.

36 Individuaalne linnatransporditeenus nagu taksoteenus tuleb seevastu kvalifitseerida „transpordi valdkonna teenuseks“ direktiivi 2006/123 artikli 2 lõike 2 punkti d – koostoimes direktiivi põhjendusega 21 – tähenduses (vt selle kohta kohtuotsus, 1.10.2015, Trijber ja Harmsen, C-340/14 ja C-341/14, EU:C:2015:641, punkt 49).

37 Olgu siiski märgitud, et selline teenus, nagu põhikohtuasjas on kõne all, ei ole ainult vahendusteenus, mis seisneb oma autot kasutava mittekutselise juhi ja linnas ühest kohast teise sõita sooviva isiku kokkuviimises nutitelefoni rakenduse abil.

38 Nimelt sellises olukorras, nagu kirjeldas eelotsusetaotluse esitanud kohus, kus sõitjateveo eest vastutavad oma autot kasutavad mittekutselised juhid, loob vahendusteenuse osutaja ühtlasi linnatransporditeenuse pakkumise, mille ta teeb kättesaadavaks eeskätt infotehnoloogia vahendite abil, nagu põhikohtuasjas kõnealune rakendus, ja mille üldist toimimist ta korraldab isikute huvides, kes soovivad seda pakkumist kasutada linnas ühest kohast teise sõitmiseks.

39 Euroopa Kohtu käsutuses olevast teabest nähtub, et Uberi vahendusteenus põhineb oma autot kasutavate mittekutseliste juhtide valikul, kelle käsutusse annab see äriühing rakenduse, ilma milleta esiteks ei osutaks need juhid transporditeenust ja teiseks ei kasutaks linnas ühest kohast teise sõita soovivad isikud nende juhtide teenuseid. Lisaks on Uberil otsustav mõju sellele, millistel tingimustel need juhid teenust osutavad. Viimati mainitud seigaga seoses ilmneb nimelt, et Uber kehtestab samanimelise rakenduse kaudu vähemalt maksimaalse sõiduhinna, et ta võtab kliendilt sõiduhinna tasu ja kannab seejärel osa sellest tasust üle mittekutselisele autojuhile ning et tal on teatav kontroll autode ja juhtide kvaliteedi ja juhtide käitumise üle, mis võib vajaduse korral tuua kaasa juhtide väljaarvamise.

40 Niisiis tuleb seda vahendusteenust pidada lahutamatuks osaks üldisest teenusest, mille põhikomponent on transporditeenus, ning järelikult ei ole see kvalifitseeritav mitte „infoühiskonna teenuseks“ direktiivi 98/34 artikli 1 punkti 2 – millele viitab direktiivi 2000/31 artikli 2 punkt a – tähenduses, vaid „transpordi valdkonna teenuseks“ direktiivi 2006/123 artikli 2 lõike 2 punkti d tähenduses.

41 Sellist kvalifikatsiooni kinnitab ka Euroopa Kohtu praktika, mille kohaselt hõlmab mõiste „transpordi valdkonna teenused“ mitte ainult transporditeenuseid kui selliseid, vaid ka kõiki muid teenuseid, mis on olemuslikult seotud füüsilise toiminguga, mis tehakse transpordivahendi abil inimeste või kauba viimiseks ühest kohast teise (vt selle kohta kohtuotsus, 15.10.2015, Grupo Itevelesa jt, C-168/14, EU:C:2015:685, punktid 45 ja 46, ning arvamus 2/15 (Singapuri vabakaubandusleping), 16.5.2017, EU:C:2017:376, punkt 61).

42 Seetõttu ei ole direktiiv 2000/31 kohaldatav sellisele vahendusteenusele, nagu on kõne all põhikohtuasjas.

43 Kuna see teenus on kvalifitseeritav „transpordi valdkonna teenuseks“, ei kohaldata sellele ka direktiivi 2006/123, sest seda liiki teenused kuuluvad antud direktiivi artikli 2 lõike 2 punkti d kohaselt teenuste hulka, mis on sõnaselgelt selle direktiivi kohaldamisalast välja arvatud.

44 Olgu lisatud, et „transpordi valdkonna teenuseks“ kvalifitseeritavuse tõttu ei kuulu põhikohtuasjas kõnealune vahendusteenus üldiselt teenuste osutamise vabadust käsitleva ELTL artikli 56 kohaldamisalasse, vaid sellele kohaldatakse erisätet ELTL artikli 58 lõikes 1, mis näeb ette, et „[t]ransporditeenuste osutamise vabadust käsitletakse transpordi jaotise sätetes“ (vt selle kohta kohtuotsus, 22.12.2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).

45 Teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamine tuleb ELi toimimise lepingu alusel läbi viia ühise transpordipoliitika rakendamisega (kohtuotsus, 22.12.2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).

46 Ent tuleb tõdeda, et Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu ei ole individuaalsete linnatransporditeenuste ja nendega lahutamatult seotud teenuste nagu põhikohtuasjas kõnealuse vahendusteenuse kohta võtnud vastu ühiseid eeskirju ega muid meetmeid ELTL artikli 91 lõike 1 alusel.

47 Sellest tuleneb, et kehtiva liidu õiguse kohaselt on liikmesriikide ülesanne sätestada ELi toimimise lepingu üldsätteid järgides tingimused selliste vahendusteenuste osutamiseks, nagu on kõne all nagu põhikohtuasjas.

48 Järelikult tuleb esimesele ja teisele küsimusele vastata, et ELTL artiklit 56 koostoimes ELTL artikli 58 lõikega 1 ning direktiivi 2006/123 artikli 2 lõike 2 punkti d ja direktiivi 98/34 artikli 1 punkti 2, millele viitab direktiivi 2000/31 artikli 2 punkt a, tuleb tõlgendada nii, et niisugust vahendusteenust, nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mille eesmärk on nutitelefoni rakenduse abil tasu eest kokku viia oma autot kasutavad mittekutselised juhid ja isikud, kes soovivad linnas ühest kohast teise sõita, tuleb pidada transporditeenusega lahutamatult seotuks ning seetõttu tuleb see kvalifitseerida „transporditeenuseks“ ELTL artikli 58 lõike 1 tähenduses. Järelikult tuleb niisugune teenus ELTL artikli 56, direktiivi 2006/123 ja direktiivi 2000/31 kohaldamisalast välja arvata.

49 Arvestades esimesele ja teisele küsimusele antud vastust, ei ole vaja vastata kolmandale ja neljandale küsimusele, mis on esitatud juhuks, kui direktiiv 2006/123 või direktiiv 2000/31 on kohaldatav.

Kohtukulud

50 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

ELTL artiklit 56 koostoimes ELTL artikli 58 lõikega 1 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/123/EÜ teenuste kohta siseturul artikli 2 lõike 2 punkti d ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivi 98/34/EÜ, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuli 1998. aasta direktiiviga 98/48/EÜ), artikli 1 punkti 2, millele viitab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2000. aasta direktiivi 2000/31/EÜ infoühiskonna teenuste teatavate õiguslike aspektide, eriti elektroonilise kaubanduse kohta siseturul (direktiiv elektroonilise kaubanduse kohta) artikli 2 punkt a, tuleb tõlgendada nii, et niisugust vahendusteenust nagu on kõne all põhikohtuasjas ja mille eesmärk on nutitelefoni rakenduse abil tasu eest kokku viia oma autot kasutavad mittekutselised juhid ja isikud, kes soovivad linnas ühest kohast teise sõita, tuleb pidada transporditeenusega lahutamatult seotuks ning seetõttu tuleb see kvalifitseerida „transporditeenuseks“ ELTL artikli 58 lõike 1 tähenduses. Järelikult tuleb niisugune teenus ELTL artikli 56, direktiivi 2006/123 ja direktiivi 2000/31 kohaldamisalast välja arvata.

Allkirjad