Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (wielka izba)

z dnia 20 grudnia 2017 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Artykuł 56 TFUE – Artykuł 58 ust. 1 TFUE – Usługi w dziedzinie transportu – Dyrektywa 2006/123/WE – Usługi na rynku wewnętrznym – Dyrektywa 2000/31/WE – Dyrektywa 98/34/WE – Usługi społeczeństwa informacyjnego – Usługa pośrednictwa umożliwiająca odpłatnie, za pomocą aplikacji na inteligentny telefon, nawiązywanie kontaktów między właścicielami pojazdów niebędącymi zawodowymi kierowcami a osobami chcącymi przebyć trasę miejską – Wymóg uzyskania pozwolenia

W sprawie C-434/15

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (sąd gospodarczy nr 3 w Barcelonie, Hiszpania) postanowieniem z dnia 16 lipca 2015 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 7 sierpnia 2015 r., w postępowaniu:

Asociación Profesional Elite Taxi

przeciwko

Uber Systems Spain SL,

TRYBUNAŁ (wielka izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes, A. Tizzano, wiceprezes, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J.L. da Cruz Vilaça, J. Malenovský i E. Levits, prezesi izb, E. Juhász, A. Borg Barthet, D. Šváby (sprawozdawca), C. Lycourgos, M. Vilaras i E. Regan, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Szpunar,

sekretarz: M. Ferreira, główny administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 29 listopada 2016 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

– w imieniu Asociación Profesional Elite Taxi przez M. Balagué Farré oraz D. Salmeróna Porrasa, abogados, a także przez J.A. Lópeza-Jurada Gonzáleza, procurador,

– w imieniu Uber Systems Spain SL przez B. Le Breta i D. Calciu, avocats, a także przez R. Allendesalazara Corcha, J. J. Montera Pascuala, C. Fernándeza Viciéna i I. Moreno-Tapię Rivas, abogados,

* Język postępowania: hiszpański.

– M. Balague Farre oraz D. Salmeróna Porrasa, abogados, a także przez J.A. Lópeza-Jurada Gonzáleza, procurador,

– w imieniu rządu hiszpańskiego przez A. Sampola Pucurulla oraz A. Rubia Gonzáleza, działających w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu estońskiego przez N. Grünberg, działającą w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu Irlandii przez E. Creedon, L. Williams oraz A. Joyce'a, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez A. Carroll, barrister,

– w imieniu rządu greckiego przez M. Michelogiannaki, działającą w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu rządu francuskiego przez D. Colasa, G. de Bergues'a oraz R. Coesme'a, działających w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu niderlandzkiego przez H. Stergiou oraz M. Bulterman, działające w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu polskiego przez B. Majczynę, działającego w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu rządu fińskiego przez S. Hartikainena, działającego w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu Komisji Europejskiej przez É. Gippiniego Fourniera, F. Wilmana, J. Hottiaux oraz H. Tserepę-Lacombe, działających w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Urzędu Nadzoru EFTA przez C. Zatschlera, Ø. Bø oraz C. Perrin, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 11 maja 2017 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 56 TFUE, art. 1 dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. 1998, L 204, s. 37), zmienionej dyrektywą 98/48/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lipca 1998 r. (Dz.U. 1998, L 217, s. 18) (zwanej dalej „dyrektywą 98/34"), art. 3 dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego („dyrektywy o handlu elektronicznym") (Dz.U. 2000, L 178, s. 1), a także art. 2 i 9 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz.U. 2006, L 376, s. 36).

2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu Asociación Profesional Elite Taxi (organizacji zawodowej zrzeszającej kierowców taksówek miasta Barcelona, zwanej dalej „Elite Taxi") z Uber Systems Spain SL, spółką powiązaną z Uber Technologies Inc., w przedmiocie świadczenia przez tę spółkę, za pośrednictwem aplikacji na inteligentny telefon, odpłatnej usługi umożliwiającej nawiązywanie kontaktów między właścicielami pojazdów niebędącymi zawodowymi kierowcami i nieposiadającymi licencji ani pozwoleń administracyjnych a osobami chcącymi przebyć trasę miejską.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywa 98/34

3 Artykuł 1 pkt 2 dyrektywy 98/34 stanowi:

„Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się poniższe terminy:

[…]

2) »usługa«: każda usługa społeczeństwa informacyjnego, to znaczy każda usługa normalnie świadczona za wynagrodzeniem, na odległość, drogą elektroniczną i na indywidualne żądanie odbiorcy usług.

Do celów niniejszej definicji:

– »na odległość« oznacza usługę świadczoną bez równoczesnej obecności stron,

– »drogą elektroniczną« oznacza, iż usługa jest przesyłana pierwotnie i otrzymywana w miejscu przeznaczenia za pomocą sprzętu elektronicznego do przetwarzania (włącznie z kompresją cyfrową) oraz przechowywania danych, i która jest całkowicie przesyłana, kierowana i otrzymywana za pomocą kabla, odbiornika radiowego, środków optycznych lub innych środków elektromagnetycznych,

– »na indywidualne żądanie odbiorcy usług« oznacza, że usługa świadczona jest poprzez przesyłanie danych na indywidualne żądanie.

Orientacyjny wykaz usług nieobjętych niniejszą definicją został określony w załączniku V.

[…]”.

4 Zgodnie z art. 10 i 11 dyrektywy (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. 2015, L 241, s. 1) dyrektywa 98/34 została uchylona w dniu 7 października 2015 r. Ta ostatnia dyrektywa ma jednak zastosowanie ratione temporis do sporu rozpoznawanego w postępowaniu głównym.

Dyrektywa 2000/31

5 Artykuł 2 lit. a) dyrektywy 2000/31 stanowi, że do celów tej dyrektywy „usługi społeczeństwa informacyjnego” są to usługi w rozumieniu art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34.

6 Artykuł 3 ust. 2 i 4 dyrektywy 2000/31 stanowi:

„2. Państwa członkowskie nie mogą z powodów wchodzących w zakres koordynowanej dziedziny ograniczać swobodnego przepływu usług społeczeństwa informacyjnego pochodzących z innego państwa członkowskiego.

[…]

4. Państwa członkowskie mogą podejmować środki mające na celu odstąpienie od ust. 2 w odniesieniu do określonej usługi społeczeństwa informacyjnego, jeżeli spełnione są następujące warunki:

a) środki [te] są:
   (i) konieczne z jednego z następujących powodów:

   – porządek publiczny, w szczególności zapobieganie, dochodzenie, wykrywanie oraz ściganie przestępstw, wraz z ochroną małoletnich oraz walką z podżeganiem do nienawiści z powodów rasowych, seksualnych, religijnych oraz narodowościowych, a także z naruszeniem godności człowieka dotyczącymi osób fizycznych,

   – ochrona zdrowia publicznego,

   – bezpieczeństwo publiczne, łącznie z zapewnianiem bezpieczeństwa narodowego oraz obrony narodowej,

   – ochrona konsumentów, łącznie z inwestorami;
   (ii) podejmowane przeciw określonej usłudze społeczeństwa informacyjnego, która narusza cele określone w [ppkt (i)] lub która faktycznie i poważnie grozi naruszeniem tych celów;
   (iii) proporcjonalne do tych celów;

b) państwo członkowskie przed podjęciem takich środków oraz bez uszczerbku dla postępowania sądowego, łącznie ze wstępną procedurą sądową oraz czynnościami przeprowadzonymi w postępowaniu przygotowawczym:

   – zwróciło się do państwa członkowskiego określonego w ust. 1, aby podjęło [ono] środki, a państwo to ich nie podjęło lub były one niewystarczające,

   – powiadomiło Komisję i państwo członkowskie określone w ust. 1 o zamiarze podjęcia takich środków”.

Dyrektywa 2006/123

7 Zgodnie z motywem 21 dyrektywy 2006/123 „[u]sługi transportowe, w tym transport miejski, taksówki i karetki pogotowia ratunkowego, jak również usługi portowe powinny być wyłączone z zakresu zastosowania [tej] dyrektywy”.

8 Artykuł 2 ust. 2 lit. d) wskazanej dyrektywy przewiduje, że nie ma ona zastosowania do usług w dziedzinie transportu, w tym usług portowych, objętych zakresem zastosowania tytułu V części trzeciej traktatu WE, a obecnie tytułu VI części trzeciej traktatu FUE.

9 Rozdział III dyrektywy 2006/123, zatytułowany „Swoboda przedsiębiorczości dla usługodawców”, zawiera art. 9, który stanowi w ust. 1:

„Państwa członkowskie nie uzależniają możliwości podejmowania lub prowadzenia działalności usługowej od jakiegokolwiek systemu zezwoleń, chyba że spełnione są następujące warunki:

a) system zezwoleń nie dyskryminuje danego usługodawcy;

b) potrzeba wprowadzenia systemu zezwoleń jest uzasadniona nadrzędnym interesem publicznym;

c) wyznaczonego celu nie można osiągnąć za pomocą mniej restrykcyjnych środków, w szczególności z uwagi na fakt, iż kontrola następcza miałaby miejsce zbyt późno, by odnieść rzeczywisty skutek”.

10 Rozdział IV tej dyrektywy, zatytułowany „Swobodny przepływ usług”, zawiera art. 16, w którym określono warunki, na jakich usługodawcy mogą świadczyć usługi w państwie członkowskim innym niż to, w którym prowadzą oni przedsiębiorstwo.

Prawo hiszpańskie

11 Świadczenie usług taksówkowych w aglomeracji Barcelony reguluje Ley 19/2003 del Taxi (ustawa nr 19/2003 w sprawie usług taksówkowych) z dnia 4 lipca 2003 r. (DOGC nr 3926 z dnia 16 lipca 2003 r. i BOE nr 189 z dnia 8 sierpnia 2003 r.) oraz Reglamento Metropolitano del Taxi (rozporządzenie w sprawie usług taksówkowych w aglomeracji Barcelony) z dnia 22 lipca 2004 r., przyjęte przez Consell Metropolitá de l'Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (radę organu zarządzającego transportem aglomeracji Barcelony, Hiszpania).

12 Zgodnie z art. 4 wskazanej ustawy:

„1. Świadczenie miejskich usług taksówkowych wymaga uprzedniego uzyskania licencji uprawniającej jej posiadacza do prowadzenia takiej działalności, wydawanej dla każdego z przeznaczonych do tego celu pojazdów.

2. Licencje uprawniające do świadczenia miejskich usług taksówkowych wydaje burmistrz lub jednostka samorządu terytorialnego właściwa miejscowo dla obszaru, na którym ma być prowadzona działalność.

3. Świadczenie międzymiastowych usług taksówkowych wymaga uzyskania stosownej licencji, którą wydaje minister rządu regionalnego właściwy w dziedzinie transportu”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

13 W dniu 29 października 2014 r. Elite Taxi wniosła do Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (sądu gospodarczego nr 3 w Barcelonie, Hiszpania) powództwo, w którym zażądała, aby sąd ten stwierdził, że działalność prowadzona przez Uber Systems Spain narusza obowiązujące przepisy prawa oraz że obejmuje ona oszukańcze praktyki i czyny nieuczciwej konkurencji w rozumieniu Ley 3/1991 de Competencia Desleal (ustawy nr 3/1991 o nieuczciwej konkurencji) z dnia 10 stycznia 1991 r. Elite Taxi wniosła także o nakazanie spółce Uber Systems Spain zaprzestania nieuczciwego zachowania polegającego na wspieraniu innych spółek grupy poprzez świadczenie usług rezerwacji „on demand” przy użyciu telefonów komórkowych i przez Internet. Organizacja ta zażądała wreszcie, aby sąd zakazał spółce Uber Systems Spain wykonywania tej działalności w przyszłości.

14 Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (sąd gospodarczy nr 3 w Barcelonie) stwierdził na wstępie, że chociaż Uber Systems Spain prowadzi działalność w Hiszpanii, to jednak działalność ta jest związana z platformą międzynarodową, wobec czego działania tej spółki powinny zostać ocenione na szczeblu Unii Europejskiej. Sąd ten zaznaczył następnie, że ani Uber Systems Spain, ani kierowcy odpowiednich pojazdów, którzy nie są kierowcami zawodowymi, nie posiadają licencji i pozwoleń przewidzianych w rozporządzeniu w sprawie usług taksówkowych w aglomeracji Barcelony z dnia 22 lipca 2004 r.

15 W celu zbadania, czy praktyki spółki Uber Systems Spain i spółek z nią powiązanych (zwanych dalej łącznie „przedsiębiorstwem Uber”) mogą zostać uznane za nieuczciwe i naruszające hiszpańskie reguły konkurencji, Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (sąd gospodarczy nr 3 w Barcelonie) uznał, że konieczne jest ustalenie, czy przedsiębiorstwo Uber powinno było uzyskać wcześniej pozwolenie administracyjne. W związku z tym należy ustalić, czy świadczone przez to przedsiębiorstwo usługi należy uznać za usługi przewozowe, właściwe usługi społeczeństwa informacyjnego czy też połączenie tych dwóch rodzajów usług. Od tego, jaka kwalifikacja zostanie przyjęta, zależy bowiem możliwość

nałożenia na to przedsiębiorstwo obowiązku uzyskania pozwolenia administracyjnego przed rozpoczęciem działalności. W szczególności sąd odsyłający stoi na stanowisku, że jeśli sporne usługi są objęte zakresem zastosowania dyrektywy 2006/123 lub dyrektywy 98/34, to praktyk przedsiębiorstwa Uber nie można uznać za nieuczciwe.

16 Sąd ten wskazuje w tym względzie, że przedsiębiorstwo Uber nawiązuje kontakt lub stosunki z właścicielami pojazdów niebędącymi kierowcami zawodowymi, którym dostarcza szereg narzędzi informatycznych, a mianowicie interfejs, który z kolei umożliwia owym kierowcom nawiązywanie kontaktów z osobami chcącymi przebyć trasę miejską, które to osoby uzyskują dostęp do owej usługi za pośrednictwem eponimicznej aplikacji internetowej. Działalność przedsiębiorstwa Uber prowadzona jest w celu zarobkowym.

17 Sąd odsyłający wskazuje również, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym nie odnosi się w żaden sposób do okoliczności faktycznych, ale wyłącznie do kwalifikacji prawnej spornej usługi.

18 Wobec powyższego Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (sąd gospodarczy nr 3 w Barcelonie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) W zakresie, w jakim art. 2 ust. 2 lit. d) [dyrektywy 2006/123] wyklucza działalność przewozową z zakresu zastosowania tej dyrektywy: czy działalność pośrednictwa pomiędzy właścicielami pojazdów a osobami chcącymi przebyć trasę miejską prowadzona przez [Uber Systems Spain] w celach zarobkowych przy wykorzystaniu urządzeń informatycznych – interfejsu i oprogramowania (»inteligentnych telefonów i platformy technologicznej« wedle sformułowania [Uber Systems Spain]) – które umożliwiają skontaktowanie się tych osób, należy uznać za działalność przewozową, za elektroniczną usługę pośrednictwa czy też za właściwą usługę społeczeństwa informacyjnego w rozumieniu art. 1 pkt 2 [dyrektywy 98/34]?

2) Czy dla celów ustalenia charakteru prawnego tej działalności może ona zostać uznana w części za usługę społeczeństwa informacyjnego, a w przypadku odpowiedzi twierdzącej – czy elektroniczna usługa pośrednictwa powinna korzystać z zasady swobodnego świadczenia usług zagwarantowanego przez prawo Unii, a konkretniej przez art. 56 TFUE, dyrektywę [2006/123] i dyrektywę [2000/31]?

3) Gdyby Trybunał uznał, że usługa świadczona przez Uber Systems Spain nie stanowi usługi przewozowej i że jest w związku z tym objęta uregulowaniami zawartymi w dyrektywie 2006/123, to czy treść art. 15 ustawy nr 3/1991 w sprawie nieuczciwej konkurencji z dnia 10 stycznia 1991 r. – dotyczącego naruszenia przepisów regulujących działalność konkurencyjną – jest sprzeczna z tą dyrektywą, a w szczególności z jej art. 9, dotyczącym swobody przedsiębiorczości i systemów pozwoleń, gdyż odsyła do ustaw lub przepisów wewnętrznych bez uwzględnienia okoliczności, że system uzyskiwania licencji, pozwoleń lub zatwierdzeń nie może być w żaden sposób restrykcyjny lub nieproporcjonalny w tym sensie, że nie może on ustanawiać nieracjonalnych przeszkód dla stosowania zasady swobody przedsiębiorczości?

4) Jeżeli zostanie stwierdzone, że dyrektywa [2000/31] ma zastosowanie do usług świadczonych przez Uber Systems Spain, to czy ustanowione przez dane państwo członkowskie ograniczenia swobodnego świadczenia elektronicznych usług pośrednictwa wykonywanych z innego państwa członkowskiego polegające na obowiązku uzyskania pozwolenia lub licencji lub na sądowym nakazie zaprzestania świadczenia elektronicznych usług pośrednictwa w oparciu o krajowe przepisy z dziedziny nieuczciwej konkurencji stanowią zgodne z prawem środki będące odstępstwami od art. 3 ust. 2 dyrektywy [2000/31] zgodnie z art. 3 ust. 4 tej dyrektywy?”.

W przedmiocie właściwości Trybunału

19 Elite Taxi twierdzi, że kwalifikacja prawna usługi świadczonej przez przedsiębiorstwo Uber nie należy do kompetencji Trybunału, ponieważ dokonanie takiej kwalifikacji wymaga rozstrzygnięcia kwestii z zakresu okoliczności faktycznych. Wobec tego Trybunał nie jest właściwy do udzielenia odpowiedzi na przedstawione pytania.

20 W tym względzie należy przypomnieć, że sąd odsyłający wyraźnie wskazał – jak wynika z pkt 17 niniejszego wyroku – że jego pytania nie dotyczą ustalenia ani oceny okoliczności faktycznych rozpatrywanych w postępowaniu głównym, lecz jedynie kwalifikacji prawnej spornej usługi. Tymczasem kwalifikacja w świetle prawa Unii ustalonych przez ten sąd okoliczności faktycznych wymaga dokonania wykładni prawa, do czego właściwy jest Trybunał w ramach procedury przewidzianej w art. 267 TFUE (zob. podobnie wyrok z dnia 3 grudnia 2015 r., Banif Plus Bank, C-312/14, EU:C:2015:794, pkt 51, 52).

21 Trybunał jest zatem właściwy do wydania orzeczenia w przedmiocie przedstawionych pytań.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie dopuszczalności

22 Rządy hiszpański, grecki, niderlandzki, polski i fiński, Komisja Europejska i Urząd Nadzoru EFTA zwracają uwagę na niewystarczająco precyzyjny charakter postanowienia odsyłającego w odniesieniu zarówno do mających zastosowanie przepisów krajowych, jak i do charakteru działalności, o której mowa w postępowaniu głównym.

23 W tym względzie należy przypomnieć, że odmowa wydania przez Trybunał orzeczenia w przedmiocie pytania prejudycjalnego przedstawionego przez sąd krajowy jest możliwa tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą wniesiono, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem postępowania głównego, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie stanu faktycznego lub prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na postawione mu pytania (wyrok z dnia 27 czerwca 2017 r., Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, pkt 25).

24 Co się tyczy tej ostatniej kwestii, konieczność dokonania użytecznej dla sądu krajowego wykładni prawa Unii wymaga – jak wynika z art. 94 lit. a) i b) regulaminu postępowania przed Trybunałem – by sąd ten określił faktyczne i prawne ramy, w jakich mieszczą się stawiane przez niego pytania, lub by przynajmniej wyjaśnił on założenia faktyczne, na których pytania te są oparte (zob. wyrok z dnia 10 maja 2017 r., de Lobkowicz, C-690/15, EU:C:2017:355, pkt 28).

25 Ponadto, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, informacje zawarte w postanowieniach odsyłających powinny nie tylko pozwolić Trybunałowi na udzielenie użytecznych odpowiedzi, ale także dostarczyć rządom państw członkowskich oraz innym zainteresowanym stronom możliwości przedstawienia uwag zgodnie z art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Zadaniem Trybunału jest zapewnić tę możliwość, biorąc pod uwagę fakt, iż zgodnie ze wskazanym artykułem statutu zainteresowanym stronom doręczane jest tylko postanowienie odsyłające wraz z tłumaczeniem na język urzędowy każdego państwa członkowskiego; nie otrzymują one natomiast akt postępowania krajowego, jakie sąd odsyłający ewentualnie przesłał do Trybunału (wyrok z dnia 4 maja 2016 r., Pillbox 38, C-477/14, EU:C:2016:324, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo).

26 W niniejszej sprawie należy zaznaczyć, że chociaż w postanowieniu odsyłającym mające znaczenie przepisy krajowe przedstawiono wprawdzie w sposób skrótowy, to jednak postanowienie to umożliwia zidentyfikowanie tych przepisów, które mogą mieć zastosowanie do świadczenia usługi, o której mowa w postępowaniu głównym, przy czym z przepisów tych wynika, że do podjęcia takiej działalności niezbędne jest wcześniejsze uzyskanie pozwolenia administracyjnego.

27 Również przedstawiony przez sąd odsyłający opis usługi świadczonej przez przedsiębiorstwo Uber – którego treść przypomniano w pkt 16 niniejszego wyroku – jest wystarczająco dokładny.

28 Wreszcie, zgodnie z art. 94 lit. c) regulaminu postępowania sąd odsyłający precyzyjnie przedstawił powody, dla których postanowił zwrócić się z wnioskiem o wykładnię prawa Unii.

29 Wobec tego należy stwierdzić, że postanowienie odsyłające zawiera elementy stanu faktycznego i prawnego umożliwiające Trybunałowi udzielenie sądowi odsyłającemu użytecznej odpowiedzi na przedłożone Trybunałowi pytania i pozwalające zainteresowanym stronom na zajęcie w użyteczny sposób stanowiska w przedmiocie tych pytań, zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 25 niniejszego wyroku.

30 Rząd polski wyraził ponadto wątpliwości co do zastosowania w niniejszej sprawie w szczególności art. 56 TFUE z uwagi na okoliczność, że sytuacja analizowana w postępowaniu głównym jest sytuacją czysto wewnętrzną.

31 Z postanowienia odsyłającego, w szczególności z elementów przypomnianych w pkt 14 niniejszego wyroku, a także z innych dokumentów, którymi dysponuje Trybunał, wynika jednak, że usługa, o której mowa w postępowaniu głównym, jest świadczona za pośrednictwem spółki zarejestrowanej na terytorium innego państwa członkowskiego, a mianowicie Królestwa Niderlandów.

32 W tych okolicznościach wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym należy uznać za dopuszczalny.

Co do istoty

33 Poprzez pytania pierwsze i drugie, które należy przeanalizować łącznie, sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 56 TFUE w związku z art. 58 ust. 1 TFUE, a także art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 2006/123 i art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34, do którego odsyła art. 2 lit. a) dyrektywy 2000/31, należy interpretować w ten sposób, że usługę pośrednictwa taką jak ta, o której mowa w postępowaniu głównym i która polega na odpłatnym umożliwianiu nawiązywania kontaktów, poprzez aplikację na inteligentny telefon, między właścicielami pojazdów niebędącymi zawodowymi kierowcami a osobami chcącymi przebyć trasę miejską, należy uznać za „usługę w dziedzinie transportu" w rozumieniu art. 58 ust. 1 TFUE, czyli za usługę wyłączoną z zakresu zastosowania art. 56 TFUE, dyrektywy 2006/123 i dyrektywy 2000/31, czy – przeciwnie – usługa ta jest objęta zakresem zastosowania art. 56 TFUE, dyrektywy 2006/123 oraz dyrektywy 2000/31.

34 W tym względzie należy zaznaczyć, że usługa pośrednictwa polegająca na umożliwianiu nawiązywania kontaktów między właścicielami pojazdów niebędącymi zawodowymi kierowcami a osobami chcącymi przebyć trasę miejską stanowi co do zasady usługę odrębną od usługi przewozowej, która polega na wykonaniu fizycznej czynności przemieszczenia osób lub towarów z jednego miejsca w inne miejsce przy użyciu pojazdu. Należy dodać, że każda z tych usług, rozpatrywana odrębnie, może zostać powiązana z różnymi dyrektywami lub postanowieniami traktatu FUE dotyczącymi swobodnego świadczenia usług, na co zwrócił uwagę sąd odsyłający.

35 I tak, usługa pośrednictwa, która umożliwia przekazywanie, za pomocą aplikacji na inteligentny telefon, informacji dotyczących rezerwacji usługi przewozowej między pasażerem a niebędącym zawodowym kierowcą właścicielem pojazdu, który ma zrealizować ten przewóz, spełnia co do zasady kryteria pozwalające na uznanie jej za usługę społeczeństwa informacyjnego w rozumieniu art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34, do którego odsyła art. 2 lit. a) dyrektywy 2000/31. Ta usługa pośrednictwa stanowi, w myśl definicji zawartej we wskazanym przepisie dyrektywy 98/34, „usługę normalnie świadczoną za wynagrodzeniem, na odległość, drogą elektroniczną i na indywidualne żądanie odbiorcy usług".

36 Natomiast usługę indywidualnego transportu miejskiego, taką jak usługa taksówkowa, należy zakwalifikować jako „usługę w dziedzinie transportu" w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 2006/123 interpretowanego w świetle motywu 21 tego aktu (zob. podobnie wyrok z dnia 1 października 2015 r., Trijber i Harmsen, C-340/14 i C-341/14, EU:C:2015:641, pkt 49).

37 Należy jednak zaznaczyć, że usługa taka jak ta, o której mowa w postępowaniu głównym, nie ogranicza się do usługi pośrednictwa polegającej na umożliwianiu nawiązywania kontaktów, poprzez aplikację na inteligentny telefon, między właścicielami pojazdów niebędącymi zawodowymi kierowcami a osobami chcącymi przebyć trasę miejską.

38 W sytuacji takiej jak analizowana przez sąd odsyłający, w której przewozem pasażerów zajmują się właściciele pojazdów niebędący zawodowymi kierowcami, podmiot świadczący tę usługę pośrednictwa tworzy jednocześnie ofertę miejskich usług przewozowych, którą udostępnia w szczególności za pomocą narzędzi informatycznych takich jak aplikacja, o której mowa w postępowaniu głównym, i której ogólne funkcjonowanie organizuje on w taki sposób, aby osoby chcące przebyć trasę miejską mogły z tej oferty skorzystać.

39 Z informacji, którymi dysponuje Trybunał, wynika w tym względzie, że usługa pośrednictwa świadczona przez przedsiębiorstwo Uber polega na selekcjonowaniu właścicieli pojazdów niebędących zawodowymi kierowcami, którym przedsiębiorstwo to dostarcza aplikację, bez której, po pierwsze, kierowcy ci nie świadczyliby usług przewozowych, a po drugie, osoby chcące przebyć trasę miejską nie miałyby dostępu do usług owych kierowców. Co więcej, Uber wywiera decydujący wpływ na warunki, na jakich kierowcy ci świadczą usługi. Co się tyczy tej ostatniej kwestii, okazuje się w szczególności, że Uber określa – za pomocą aplikacji o tej samej nazwie – przynajmniej maksymalną cenę danego przewozu, że przedsiębiorstwo to pobiera tę cenę od klienta, a następnie przekazuje jej część właścicielowi pojazdu niebędącemu zawodowym kierowcą i że sprawuje ono pewną kontrolę w odniesieniu do jakości pojazdów i ich kierowców, a także do zachowania tych ostatnich, przy czym kontrola taka może w stosownym wypadku skutkować wykluczeniem danego kierowcy ze świadczenia usług przewozowych.

40 Tę usługę pośrednictwa należy zatem uznać za integralną część złożonej usługi, której głównym elementem jest usługa przewozowa, wobec czego należy zakwalifikować ją nie jako „usługę społeczeństwa informacyjnego" w rozumieniu art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34, do którego odsyła art. 2 lit. a) dyrektywy 2000/31, ale jako „usługę w dziedzinie transportu" w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 2006/123.

41 Za przyjęciem takiej kwalifikacji przemawia zresztą orzecznictwo Trybunału, w myśl którego pojęcie „usługi w dziedzinie transportu" obejmuje nie tylko usługi przewozowe jako takie, ale także wszelkie usługi nierozerwalnie związane z fizyczną czynnością polegającą na przemieszczaniu osób lub towarów z jednego miejsca do drugiego za pomocą środka transportu [zob. podobnie wyrok z dnia 15 października 2015 r., Grupo Itevelesa i in., C-168/14, EU:C:2015:685, pkt 45, 46; a także opinia 2/15 (umowa o wolnym handlu z Singapurem) z dnia 16 maja 2017 r., EU:C:2017:376, pkt 61].

42 Wobec tego dyrektywa 2000/31 nie ma zastosowania do usługi pośrednictwa takiej jak ta rozpatrywana w postępowaniu głównym.

43 Ponieważ tego rodzaju usługę należy kwalifikować jako „usługę w dziedzinie transportu", nie podlega ona również dyrektywie 2006/123, zważywszy, że ten rodzaj usług zalicza się – w myśl art. 2 ust. 2 lit. d) tej dyrektywy – do usług wyraźnie wyłączonych z zakresu zastosowania rzeczonej dyrektywy.

44 Co więcej, skoro usługę pośrednictwa, o której mowa w postępowaniu głównym, należy kwalifikować jako „usługę w dziedzinie transportu", podlega ona nie postanowieniom art. 56 TFUE dotyczącego swobodnego przepływu usług w ogólności, lecz postanowieniom art. 58 ust. 1 TFUE, będącego przepisem szczególnym, w myśl którego „[s]wobodę przepływu usług w dziedzinie transportu regulują postanowienia tytułu dotyczącego transportu" (zob. podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2010 r., Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).

45 Tak więc zastosowanie zasady swobody przepływu usług powinno być realizowane, zgodnie z traktatem FUE, poprzez wdrożenie wspólnej polityki przewozowej (wyrok z dnia 22 grudnia 2010 r., Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).

46 Tymczasem należy stwierdzić, że w odniesieniu do usług w zakresie indywidualnych przewozów miejskich, jak również usług nierozerwalnie z nimi związanych, takich jak usługa pośrednictwa, o której mowa w postępowaniu głównym, Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej nie ustanowiły wspólnych reguł ani innych środków na podstawie art. 91 ust. 1 TFUE.

47 Wynika stąd, że w świetle prawa Unii w jego obecnym kształcie zadaniem państw członkowskich jest uregulowanie warunków świadczenia usług pośrednictwa takich jak usługa, o której mowa w postępowaniu głównym, przy zapewnieniu poszanowania zasad ogólnych traktatu FUE.

48 Wobec powyższego na pytania pierwsze i drugie należy udzielić odpowiedzi, że art. 56 TFUE w związku z art. 58 ust. 1 TFUE, a także art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 2006/123 i art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34, do którego odsyła art. 2 lit. a) dyrektywy 2000/31, należy interpretować w ten sposób, że usługę pośrednictwa taką jak ta, o której mowa w postępowaniu głównym i która polega na odpłatnym umożliwianiu nawiązywania kontaktów, poprzez aplikację na inteligentny telefon, między właścicielami pojazdów niebędącymi zawodowymi kierowcami a osobami chcącymi przebyć trasę miejską, należy uznać za usługę nierozerwalnie związaną z usługą przewozową, a tym samym za usługę wchodzącą w zakres „usług w dziedzinie transportu" w rozumieniu art. 58 ust. 1 TFUE. Tego rodzaju usługę należy zatem wyłączyć z zakresu zastosowania art. 56 TFUE, dyrektywy 2006/123 i dyrektywy 2000/31.

49 W świetle odpowiedzi, jaka została udzielona na pytania pierwsze i drugie, nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytania trzecie i czwarte, które zostały przedstawione na wypadek, gdyby uznano, że zastosowanie ma dyrektywa 2006/123 lub dyrektywa 2000/31.

W przedmiocie kosztów

50 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (wielka izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 56 TFUE w związku z art. 58 ust. 1 TFUE, a także art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznymi i art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego, zmienionej dyrektywą 98/48/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lipca 1998 r., do którego odsyła art. 2

lit. a) dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywy o handlu elektronicznym), należy interpretować w ten sposób, że usługę pośrednictwa taką jak ta, o której mowa w postępowaniu głównym i która polega na odpłatnym umożliwianiu nawiązywania kontaktów, poprzez aplikację na inteligentny telefon, między właścicielami pojazdów niebędącymi zawodowymi kierowcami a osobami chcącymi przebyć trasę miejską, należy uznać za usługę nierozerwalnie związaną z usługą przewozową, a tym samym za usługę wchodzącą w zakres „usług w dziedzinie transportu" w rozumieniu art. 58 ust. 1 TFUE. Tego rodzaju usługę należy zatem wyłączyć z zakresu zastosowania art. 56 TFUE, dyrektywy 2006/123 i dyrektywy 2000/31.

Podpisy