

Kovács Ildikó*



Az Európai Bíróság „taxiítéletei”: az UberPop és a Star Taxi App

BEVEZETÉS

A közösségi gazdaság („*sharing economy*”) szolgáltatásai a 2010-es évek elejétől egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek a fogyasztók körében. Az informatikai alkalmazások igénybevételével több területen szinte forradalmasították a szolgáltatásnyújtás hagyományos modelljét, egyúttal számos esetben nem kis ellenérzést váltottak ki a tradicionális típusú szolgáltatásokat nyújtók körében – a vélt vagy valós – egyenlőtlen versenyfeltételek miatt. A közösségi gazdaság új típusú szolgáltatásai, különösen a rövid távú szálláshely-szolgáltatás és a városi, nem tömegközlekedési jellegű személyszállítási szolgáltatás, azaz a taxiszoftverek körében népszerűek; a közlekedési piacon legkorábban megjelenő és egyik legismertebb szolgáltatója minden bizonnyal az Uber.¹

Az új típusú szolgáltatási modellek azonban nemcsak a szolgáltatások piacára vannak hatással, hanem a jogalkotást és a jogalkalmazást is folyamatosan kihívás elé állítják. Uniós szintű jogalkotásról a közösségi gazdaság területén egyelőre még nem beszélhetünk, azonban a tagállami bíróságok a 2010-es évek közepétől egyre gyakrabban fordulnak az Európai Unió Bíróságához (a továbbiakban: Bíróság vagy EUB) előzetes döntéshozatali kérelmekkel. Jellemzően nehézséget okoz az új típusú szolgáltatások uniós joggal összhangban történő tagállami szabályozása, illetve a már meglévő szabályoknak az új modellekre való alkalmazása.

* Kovács Ildikó: Igazságügyi Minisztérium, Európai Uniói Jogi Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkárság, EU Jogi Megfelelésvizsgálati Főosztály, csoportvezető.

1 Az „Uber”-re mint társaságra, szolgáltatóra, általános jelleggel hivatkozom, amennyiben külön nem történik konkrét hivatkozás az anyavállalatra vagy az egyes leányvállalataira. Az Uber központja, anyavállalata San Franciscóban található, európai tevékenységét egy hollandiai székhelyű leányvállalata útján irányítja. 2016-os adatok szerint az Uber szolgáltatásait világszerte mintegy 82 országban végezte, köztük 21 európai ország 66 városában. Lásd EURÓPAI BIZOTTSÁG: *Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets*. Annex 4.7. Uber case study, 2017. http://ec.europa.eu/newsroom/just/item-detail.cfm?&item_id=77704 [letöltve: 2021. 01. 30.].

Lásd továbbá *Uber Spain*-ügyben Maciej Szpunar főtanácsnok indítványának 12. pontját: „Az Uber olyan elektronikus platform neve, amelyet a San Franciscó-i (Egyesült Államok) székhelyű Uber Technologies Inc. társaság fejlesztett ki. Az Európai Unióban az Uber platformot a holland jog szerint működő Uber BV társaság, az Uber Technologies társaság leányvállalata kezeli.”

Az Uberre vonatkozó legfrissebb adatok: <https://www.uber.com/hu/newsroom/c%3C%A9gadatok/>

A Bíróság az új típusú taxiszoftverekre vonatkozó, mérőszámok számító első döntését a C-434/15. sz. ügyben 2017. december 20-án hozta (a továbbiakban: *Uber Spain*-ügy), az ítélet a Barcelonában tevékenykedő Uber szolgáltatásának jogi minősítésére vonatkozott.² Ezt követően 2018-ban találkozhatunk újabb döntéssel a C-320/16. sz. ügyben (a továbbiakban: *Uber France*-ügy)³, majd 2020. december 3-án az EUB a C-62/19. számú, bukaresti vonatkozású ügyben⁴ a Star Taxi App-szolgáltatás kapcsán fejtette ki álláspontját (a továbbiakban: *Star Taxi*-ügy).

A tanulmány a Bíróság említett ítéleteit mutatja be, amelyek a taxiszoftverek területén nyújtott elektronikus közvetítő szolgáltatások jogi minősítésére vonatkoznak.

Előzetesen azonban célszerű néhány szót ejteni a „*sharing economy*” jelenségéről, a felmerülő jogi problémákról, az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) ezekre adott válaszárol, majd ezt követően kerül sor az EUB három taxi-ítéletének részletes ismertetésére.

1. ELŐZMÉNYEK: AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG KÖZÖSSÉGI GAZDASÁGRA VONATKOZÓ KÖZLEMÉNYEI

A közösségi gazdaság fogalmát illetően eddig nem alakult ki egységes álláspont, ugyanakkor napjainkban a szóhasználat már széles körben elterjedt. A közösségigazdaság-fogalom meghatározásának nehézségeit, kihívásait és a nemzetközi definíciókat széleskörűen bemutató tanulmányában⁵ Dudás Gábor és Boros Lajos végül arra a következtetésre jutott, hogy definíciók helyett egy „értelmezési keretrendszer” jobban használható, amely keretrendszer az „*online platformok használata*

2 Az Európai Bíróság C-434/15. sz., *Asociación Profesional Elite Taxi kontra Uber Systems Spain SL*-ügyben 2017. december 20-án hozott ítélete. ECLI:EU:C:2017:981.

3 Az Európai Bíróság C-320/16. sz., *Uber France SAS elleni büntetőeljárás*-ügyben 2018. április 10-én hozott ítélete. ECLI:EU:C:2018:221.

4 Az Európai Bíróság C-62/19. sz., *Star Taxi App SRL kontra Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul București prin Primar General és társa*-ügyben 2020. december 3-án hozott ítélete. ECLI:EU:C:2020:980.

5 DUDÁS GÁBOR – BOROS LAJOS: A közösségi gazdaság (*sharing economy*) definiálásának dilemmái. *Tér és Társadalom*, 33. évf., 2019., 1. szám (124. o.), <https://doi.org/10.17649/TET.33.1.3058>

mellett a kihasználatlan kapacitások megosztását, a kapcsolat és a használat átmeneti jellegét, valamint a fogyasztó és fogyasztó közötti közvetlen kapcsolatot tekinti sarokpontoknak”.

Egyúttal a szerzők rámutatnak arra is, hogy „az elkövetkező években a közösségi gazdasághoz kapcsolható konfliktusok és problémák azonosítása és a megfelelő válaszok adása lesz az egyik legfontosabb feladata a kutatóknak, szakembereknek és törvényhozóknak (nagyvárosok irányítóinak) egyaránt – mind a bevételek növelése, legalizálása, mind pedig a társadalmi hatások mérséklése miatt.”⁶

Kovács Tünde és Nábrádi Tamás álláspontja szerint:

„[a] közösségi gazdaság (collaborative economy) egy olyan kereslet elvű gazdasági tevékenység, amelyet digitális piacokon technológiai társaságok működtetnek, ahol az árukhoz és szolgáltatásokhoz való azonnali hozzáférés révén elégitik ki a fogyasztói igényeket online internetes platformokon keresztül. A digitális piacokon a termékekkel vagy szolgáltatásokkal kapcsolatos információt/árut több harmadik fél biztosítja. Az ügyleteket a piac működtetője (technológiai társaság) dolgozza fel. [...] a mai napig nem alakult ki egy egységes álláspont a tekintetben, hogy mit is jelent és milyen területek tartoznak a közösségi gazdaság ernyője alá és talán ezzel magyarázható, hogy a regulációja is várat még magára.”⁷

Azon túlmenően, hogy a közösségi gazdaság egységes fogalmáról nem beszélhetünk, kifejezetten a közösségi gazdaság szolgáltatásaira vonatkozó, uniós szintű jogalkotás sem született, azonban a Bizottság már két közleményében⁸ reagált a „sharing economy” jelenségére.

A Bizottság 2016 májusában tette közzé az „Online platformok és a digitális egységes piac. Lehetőség és kihívás Európa számára” című közleményét (a továbbiakban: platformközlemény), amely a tagállamok számára jogi jellegű ajánlásokat még nem fogalmazott meg, azonban egyértelműen állást foglalt a platformgazdaság ösztönzésének szükségessége mellett. A platformközleményt követő néhány napon belül, 2016 júniusában a Bizottság közzétette a „A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend” (a továbbiakban: menetrendközlemény) című közleményét is, amely már a felmerülő jogi problémákra is iránymutatást kívánt adni.

1.1. A PLATFORMKÖZLEMÉNY

A Bizottság a platformközleményben rámutat arra, hogy az online platformok a rohamos ütemben növekvő digitális gazdaság fontos részei, jelenlétük és fejlődésük fontos verseny-

6 DUDÁS-BOROS: i. m.: 124–125. o.

7 KOVÁCS TÜNDE – NÁBRÁDI ANDRÁS: A közösségi gazdaság az EU-28-ban és népszerűségük Magyarországon és Romániában. *Régiókutatás Szemle*, V. évf., 2020. 1. szám (97. o.).
https://www.researchgate.net/publication/341499343_A_kozossegi_gazdasag_az_EU-28-ban_es_nepszeruseguk_Magyarorszagon_es_Romaniaban

8 A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Online platformok és a digitális egységes piac. Lehetőség és kihívás Európa számára. 2016. 05. 25. [COM (2016) 288 végleges]. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend. 2016. 06. 02. [COM (2016) 0356 végleges].

képességi tényező Európa számára; a platformok a gazdaság újabb és újabb területeit hódítják meg, forradalmasították az információhoz való hozzáférést. A versenyképesség szempontjából rendkívül fontos, hogy az Unió ösztönözze az online platformok fejlődését, mert – amint azt a Bizottság a közleményben összegzi: „az online platformok olyan digitális értékteremtést tesznek lehetővé, amely a digitális egységes piacon gazdasági növekedéshez vezet. Jelentőségük egyszerűen arra enged következtetni, hogy a versenyképes EU-központú platformok létrehozásának elősegítése és támogatása Európa számára sürgető gazdasági és stratégiai feladat.” Emellett a Bizottság azt is hangsúlyozza, hogy az online platformok ösztönzésével párhuzamosan a fogyasztók és más felhasználók jogos érdekeinek megfelelő védelmét és a tisztességes versenyfeltételeket is biztosítani kell.

A közlemény megemlíti, hogy az online platformoknak szerteágazó típusai léteznek az óriás platformoktól kezdve (pl. az online reklámpiacok, piacok, keresőgépek, média-platformok, fizetési rendszerek stb.) a kisebb platformokig; az online platformok egyik típusát képezik a közösségi gazdaság szolgáltatásait (pl. szálláshely-szolgáltatást, közlekedési szolgáltatást) közvetítő internetes felületek is. A közlemény az online platformok jellemzőit különösen a következőkben ragadja meg: képesek új piacok létrehozására, formálására; kihívást jelentenek a hagyományos piacok számára; szolgáltatásaik értéke a felhasználók számának növekedésével párhuzamosan növekszik; új információs és kommunikációs technológiákra támaszkodnak, és az új technológiák segítségével új üzleti modelleket hoznak létre. Az internetes felületek az új üzleti modellek megvalósításával jelentős értékteremtő szerepet töltenek be; növelik a hatékonyságot, a fogyasztók számára bővítik a választékot, és hozzájárulnak a versenyképesség javításához.

A platformközlemény ugyanakkor felhívja a figyelmet a szabályozási kihívásokra is, így – többek között – arra, hogy „[...] a hagyományos és gyakorta helyi szolgáltatásokra kigondolt szabályok akadályt jelenthetnek az online platformok üzleti modellje számára”; hangsúlyozza a kiegyensúlyozott szabályozási keretek megteremtésének és a tagállami jogszabályok összehangolásának szükségességét.⁹

1.2. A MENETRENDKÖZLEMÉNY

A menetrendközlemény már az együttműködésen alapuló gazdasággal kapcsolatos jogi problémákat illetően is eligazítást kíván adni a közigazgatási szervek, a piaci szereplők és az érdekelt polgárok számára. A Bizottság a jogi problémákat illetően a következőkre hívja fel a figyelmet:

„[a] közösségi gazdaság [...] gyakran vet fel kérdéseket a hatályos jogi keretek alkalmazásával, a fogyasztók és a szolgáltatók, az alkalmazottak és az egyéni vállalkozók, valamint

9 Lásd platformközlemény: „[...] ahhoz, hogy Európa kihasználhassa a platformgazdaság összes hasznát, és ösztönözhesse az induló platformok növekedését Európában, értelemszerűen nem lehet az egységes piacon 28 különböző szabályhalmaz. Az online platformokra vonatkozó eltérő nemzeti, sőt helyi szabályok a gazdasági szereplők számára bizonytalanságot teremtenek, korlátozzák a digitális szolgáltatások rendelkezésre állását, a felhasználók és a vállalkozások körében pedig zavart keltenek”.

a szolgáltatásnyújtás foglalkozásszerű (szakmai) és nem foglalkozásszerű formái közötti hagyományos határvonalak elmosódásával kapcsolatban. Így előfordulhat, hogy nem lehet tudni, milyen szabályokat kell követni, különösen akkor, ha az eltérő tagállami, illetve helyi szintű szabályozási megközelítések közül eredően a szabályozás sem egységes. Mindez hátráltatja a közösségi gazdaság kialakulását Európában és megakadályozza, hogy az azzal járó előnyök maradéktalanul érvényesüljenek. Fennáll ugyanakkor a kockázata annak, hogy a szabályozási szempontból szürke területeket egyesek kihasználhatják a közérdek védelmét szolgáló szabályok megkerülésére.”

A közlemény deklarált célja, hogy elősegítse a közösségi gazdaság előnyeinek kiaknázását, egyúttal megoldásokat kereszen a jogbizonytalansággal járó kérdésekre, jogi iránymutatást és szakpolitikai irányvonalat kíván adni. Jogi jellegét tekintve a menetrend a következőképpen definiálja önmagát: „Ez a dokumentum olyan, nem kötelező iránymutatás, amely arról szól, hogy a hatályos uniós jogszabályok hogyan alkalmazandók a közösségi gazdaság vonatkozásában, és a piaci szereplőket és a közigazgatási szerveket érintő alapvető kérdésekkel foglalkozik.” A Bizottság egyúttal hangsúlyozta, hogy a közlemény „[n]incs hatással azokra az esetleges kezdeményezésekre, amelyeket a Bizottság hozhat a jövőben ezen a területen, valamint az Európai Unió Bíróságának az uniós jog értelmezésére vonatkozó előjogaira sem”.

A platformközlemény nem tartalmaz fogalom meghatározásokat, ezzel szemben a Bizottság a menetrendközleményben, ha nem is definíciót ad, de legalább kísérletet tesz a közösségi gazdaság lényegének a megragadására a következők szerint:¹⁰

„E közlemény alkalmazásában a közösségi gazdaság kifejezés olyan üzleti modellre utal, amelynek keretében a tevékenységeket olyan együttműködési platformok könnyítik meg, amelyek nyitott hozzáféréstű piacteret hoznak létre a gyakran magánszemélyek által kínált áruk és szolgáltatások időleges használatához. A közösségi gazdaság résztvevői három kategóriába sorolhatók: i. eszközt, erőforrást, időt és/vagy készséget megosztó szolgáltatók, akik lehetnek szolgáltatót alkalmasszerűen kínáló magánszemélyek (»magánszemélyek«) vagy szakmai minőségben eljáró szolgáltatók (»szakmai szolgáltatók«), ii. mindezek felhasználói, valamint iii. közvetítők, akik – online platform útján – kapcsolatot létesítenek a szolgáltatók és a felhasználók között, valamint megkönnyítik köztük az ügyletet (»együttműködési platformok«). A közösségi gazdaság keretében zajló ügyletek általában nem járnak tulajdonjog

átruházásával, elvégzésük nyereségorientált vagy nonprofit formában is történhet.”

A menetrendközlemény az együttműködésen alapuló gazdaság jogi szempontból leginkább problematikus kérdéseinek a következőket tekinti: *piacra jutási feltételek szabályozása* (különösen engedélyezési, bejelentési rendszerek alkalmazása), *felelősségi kérdések, felhasználók, fogyasztók védelme; munkajogi aspektusok és adózási vonatkozások*.

Figyelemmel arra, hogy a bemutatásra kerülő ítéletek fókuszában a szolgáltatók piacra jutási feltételeinek, ezen belül a tagállami engedélyezési rendszereknek az uniós joggal való összeegyeztethetősége áll, az alábbiakban csak a *piacra jutási korlátozásokkal* kapcsolatos bizottsági álláspont összegzése tűnik célszerűnek.

A piacra jutási feltételek legtipikusabb korlátait az engedélyezési (enyhébb esetben bejelentési) rendszerek képezik, de számos más követelmény is e kategóriába sorolható, amely korlátozza a szolgáltatók letelepedési vagy szolgáltatásnyújtási szabadságát.

A menetrendközlemény három kategóriába sorolja a szolgáltatókat: *alkalmi alapon szolgáltatást végző magánszemély* (a közlemény terminológiájával ún. „személyközi szolgáltatók” vagy „peer”-ek), *szakmai szolgáltatók* („businesses”) és a közösségi gazdaság platformszolgáltatói, az ún. *együttműködési platformok*.¹¹

A szolgáltatók csoportosítását a Bizottság nem öncélúan végzi, hanem indokoltan tartja, hogy az engedélyezési rendszerek alkalmazását vagy mellőzését a tagállamok e szempontok alapján is mérlegeljék. Míg egy szakmai szolgáltató esetében akár indokolt lehet egy engedélyezési rendszer bevezetése, addig az alkalmi szolgáltatást végző magánszemély esetében egy ilyen követelmény már kevésbé támasztható alá.¹²

Az EUB bemutatásra kerülő ítéleteinek tükrében a Bizottságnak a menetrendközleményben kifejtett, arra vonatkozó megállapításai, hogy miként minősíthető a szolgáltatás, ha az online platformszolgáltató az elektronikus közvetítő szolgáltatáson túl az alapszolgáltatás körébe tartozó szolgáltatást is végez, rendkívül előre mutatónak bizonyultak. A Bizottság mindenekelőtt a platformszolgáltató alapszolgáltatásra gyakorolt befolyása, ellenőrzése vizsgálatának szükségességét hangsúlyozta, ennek körében különösen az árak kialakítására, a szerződési feltételek meghatározására és az alapvető eszkö-

10 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) kritikával illette a fogalom meghatározást, álláspontja szerint „Az Európai Bizottság zavart okoz azzal, hogy egy kalap alá veszi a digitális platformokat és a közösségi gazdaságot”, továbbá úgy találta, hogy a Bizottság lényegében adós maradt „az egyértelmű és átlátható jogi keret modelljének és paramétereinek” meghatározásával, ugyanakkor a menetrend megközelítésével és számos elemével egyetértett. Ugyanakkor az EGSZB is arra az álláspontra helyezkedett, hogy rugalmasabb szabályozás indokolt a piacon, ezért a tagállamok jogszabályi környezetének felülvizsgálatát javasolja. Lásd Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend. [COM (2016) 356 final], HL (2017) C 75., 2017. 03. 10., 33. o.

11 Az előző felosztással kapcsolatban a menetrendközlemény utal arra, hogy az uniós jogszabályok nem állapítják meg, hogy ténylegesen mikortól tekinthető a közösségi gazdaságban egy magánszemély *szakmai szolgáltató*nak, egyes tagállamok ennek megállapítása érdekében határértékeket alkalmaznak, az ésszerűen megállapított határértékeket a Bizottság hasznos segédesszövegnek tartja.

12 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) erre vonatkozó álláspontja: „[...] a szolgáltatók kizárólag a legfontosabb közérdekű célú célkitűzések eléréséhez szükséges engedélyek megszerzésére kötelezhetők. Egy adott tevékenység teljes tilalma csak végső esetben alkalmazható. Az együttműködési platformok nem lehetnek engedélykötelesek, ha kizárólag a fogyasztók és a szóban forgó szolgáltatások nyújtói közötti köztes szolgáltatásokat nyújtanak (például közlekedési vagy szálláshely szolgáltatás). A tagállamoknak különbséget kell tenniük a szolgáltatást alkalmasszerűen kínáló magánszemélyek és a szakmai minőségben eljáró szolgáltatók között, például a tevékenység szintjén alapuló határértékek meghatározásával.” Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye, lásd 10. lábjegyzet.

zők tulajdonjogára vonatkozó körülmények vizsgálata bír kiemelkedő jelentőséggel.

A Bíróság alábbiakban ismertetett ítéleteinek érvrendszeréből az a következtetés vonható le, hogy az EUB lényegében azonosulni tudott a Bizottság menetrendközleményben kifejtett szempontrendszerével.

2. AZ UBERPOP-SZOLGÁLTATÁSRA VONATKOZÓ ÍTÉLETEK

Az „UberPop” elnevezés egyaránt jelöli az Uber által kifejlesztett mobiltelefonos alkalmazást és azt a sajátos szolgáltatástípust is, amelyet az Uber ennek az alkalmazásnak a segítségével biztosított, és amely különbözik a társaság által nyújtott egyéb szolgáltatásoktól (pl. *UberBlack*, *UberPool*)¹³, Szpunar főtanácsnok erre a következők szerint mutatott rá:

„Az Uber platform által kínált különböző szolgáltatások a sofőrök minősége és a jármű típusa alapján különböző kategóriákra oszlanak. Az alapeljárás alperese által szolgáltatott információk szerint az alapeljárásban az UberPop nevű szolgáltatás érintett, amelynek keretében nem hivatásos magánszemély sofőrök nyújtják saját járműveikkel a személyszállítási szolgáltatást.”¹⁴

Az Uber tehát különböző szolgáltatásokat nyújtott, illetve nyújt, és ezeknek csak egyike az UberPop nevű szolgáltatás, amely Európában az egyik legnépszerűbb taxiszoállításnak számított az EUB ítéleteinek meghozatalakor.

Az UberPop-szolgáltatás nagy népszerűségnek örvendett a szolgáltatást igénybe vevők körében, ugyanakkor komoly gazdasági fenyegetést jelentett a hagyományos taxiszoállítás számára, ezért az Uber európai piacra lépése élénk tiltakozást váltott ki a taxitársaságok részéről, és a tagállami bíróságok is sorra tiltották be az UberPop-szolgáltatást.¹⁵

Az alábbiakban ismertetett ügyekben az UberPop-szolgáltatás legfőbb jellemzője az volt, hogy a platformszolgáltató (Uber) engedély nélkül végzett olyan elektronikus, közvetítői szolgáltatást, amely az általa kifejlesztett mobiltelefonos applikáció segítségével kötötte össze az utasokat és a személyszállítási tevékenységet

ugyancsak engedély nélkül végző, nem hivatásos, magánszemély taxisokat.¹⁶

A Bíróság UberPop-szolgáltatással kapcsolatos álláspontját, és – különösen a kérdést elsőként tárgyaló – *Uber Spain*-ítéletet fokozott várakozás előzte meg mind a gazdasági szereplők, mind a jogalkotók és jogalkalmazók részéről. Ez a kiemelt figyelem annak volt köszönhető, hogy az EUB állásfoglalásától függött a tagállamok szabályozási mozgástere az UberPop és az ahhoz hasonló szolgáltatások területén. A szabályozási mozgástér nagysága konkrétan ahhoz igazodott, hogy az EUB az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak vagy a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősíti-e az UberPop-szolgáltatást; a minősítés pedig befolyásolhatta a szolgáltatás további piaci jelenlétét.

Jellemző a döntést megelőző kiemelt érdeklődésre, hogy már az előzetes döntéshozatali kérelem benyújtását követően olyan jogi okfejtések láttak napvilágot, amelyek a Bíróság álláspontját kívánták formálni. Ezek közül említést érdemel például DAMIEN álláspontja, aki azzal érvelt, hogy az UberPop-szolgáltatás az információs társadalom szolgáltatása, és mint ilyen, az e-kereskedelmi irányelv, a szolgáltatási irányelv és az EUMSZ 56. cikkének hatálya alá tartozik. A szerző véleménye szerint ez a típusú szolgáltatás semmi esetre sem tekinthető közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak, főként a következők miatt: az Uber nem a közlekedési szolgáltatással teremt értéket, hanem azzal, hogy közvetlen összeköttetést létesít a felhasználók között, az UberPop-szolgáltatás fő célja nem a közlekedési szolgáltatás, hanem a közvetítő szolgáltatás nyújtása. Az autók nem az Uber tulajdonát képezik, azokat nem üzemelteti, a sofőrök nem az Uber alkalmazottai. Az Uber lényegében ugyanolyan platformszolgáltató, mint az AirBnB vagy a Booking.com.¹⁷

Az UberPop-szolgáltatásra vonatkozó ítéletek alatt a Bíróság *Uber Spain* és *Uber France*-ügyekben hozott ítéletei értendők. A Bíróságnak első alkalommal az *Uber Spain*-ügyben nyílt lehetősége az UberPop-szolgáltatás jogi minősítésére, és valószínűsíthető volt, hogy precedens értékű döntés születik.

2.1. AZ UBER SPAIN-ÜGY

Az előzőekben már említettem, hogy a Bizottság a platformközleményben és a menetrendben felhívta a figyelmet az új típusú szolgáltatások versenyjogi aspektusaira. Az *Uber Spain*-ügy alapeljárásában a kérelmet előterjesztő barcelonai taxisok szakmai szervezete, az *Asociación Profesional Elite Taxi* (a továbbiakban: Elite Taxi) szintén versenyjogi sérelemre hivatkozott.

A jogvita tárgyát az képezte, hogy az Uber Systems Spain SL társaság (a továbbiakban: Uber Spain SL) engedély nélkül,

13 Az Uber a közlekedési szolgáltatások piacán különböző szolgáltatásokkal van jelen, ezek közül Európában az egyik legelterjedtebb az UberPop-szolgáltatás, ezen kívül azonban egyéb elnevezésű és típusú szolgáltatásokat is nyújt (pl. *UberBlack*, *UberPool*, *UberX* stb.). Az *UberBlack*-szolgáltatást pl. megkülönbözteti az *UberPool*-szolgáltatástól, hogy előbbi esetében engedéllyel rendelkező hivatásos sofőrök nyújtják a szolgáltatást, utóbbi esetében viszont magánszemélyek (ún. „peer”-ek). Lásd EURÓPAI BIZOTTSÁG: *Exploratory study of consumer issues in online peer-to-peer platform markets*. Annex 4.7. Uber case study, 2017. http://ec.europa.eu/newsroom/just/item-detail.cfm?&item_id=77704 [letöltve: 2021. 01. 30.].

14 *Uber Spain*-ügy, főtanácsnoki indítvány, 14. pont.

15 Erre vonatkozó ismertetést lásd bővebben A. Alexander DEMASI: *Uber: Europe's Backseat Driver for the Sharing Economy*, *Creighton International and Comparative Law Journal* 7, no. 1 (2016): (73–85. o.), https://dspace2.creighton.edu/xmlui/handle/10504/27640/discover?filtertype_1=title&filter_relational_operator_1=contains&filter_1=volume+7&submit_apply_filter=&query=%22volume+7%22&sort_by=dc.title.sort&order=asc [letöltve: 2021. 02. 24.].

16 Az Uber szolgáltatásának közgazdasági szempontú elemzését illetően lásd BERDE Éva: *Uber és taxi egymás mellett – új piaci modellek hagyományos árdiszkriminációval*. *Közgazdasági Szemle*, LXV. évf., 2018. június (650–666. o.), <http://dx.doi.org/10.18414/KSZ.2018.6.650> [letöltve: 2021. 01. 31.].

17 Geradin DAMIEN: *Online Intermediation Platforms and Free Trade Principles – Some Reflections on the Uber Preliminary Ruling Case*. 2016. április. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2759379 [letöltve: 2021. 02. 24.].

okostelefonos alkalmazás segítségével, díjazás ellenében olyan közvetítői szolgáltatást nyújtott, amely összekapcsolta a saját gépjárműüket használó, nem hivatásos sofőröket és az utasokat, az alkalmazás segítségével a sofőrök taxisengedély nélküli személyszállítási tevékenységet végeztek.

Mivel sem az Uber Spain SL, sem pedig a magánszemély sofőrök nem rendelkeztek engedéllyel, ezzel szemben a hivatásos taxisok szolgáltatásait csak engedély birtokában nyújthatták, utóbbiak értelemszerűen versenyhátrányba kerültek az „Uber-sofőrökkel” szemben. Emiatt az Elite Taxi 2014-ben keresetet terjesztett elő, és azt kérte a barcelonai kereskedelmi bíróságtól, hogy állapítsa meg az Uber Spain SL tisztességtelen versenymagatartását, amely – véleménye szerint – abban állt, hogy a társaság engedély nélkül, mobiltelefonnal igénybe vehető internetes alkalmazás segítségével foglalási szolgáltatást nyújt az engedéllyel ugyancsak nem rendelkező magánszemély taxisoknak; kötelezze továbbá a társaságot a tisztességtelen magatartás abbahagyására, és egyúttal – a jövőre nézve is – tiltsa el az ilyen tevékenységtől.¹⁸ Az Uber Spain SL vitatta, hogy tevékenysége bármilyen módon engedélyezési kötelezettség alá esne és tisztességtelen versenymagatartást tanúsítana.

A barcelonai kereskedelmi bíróság álláspontja szerint – mivel az Uber Spain SL tevékenysége nemzetközi platformhoz kapcsolódik – szolgáltatását uniós jogi kontextusban kell vizsgálni. A kérdést előterjesztő barcelonai bíróság álláspontja szerint az Uber Spain SL magatartása a spanyol jog szerint akkor minősül tisztességtelennek, ha szolgáltatása az uniós jog alapján is előzetes engedélyhez köthető. Ennek megállapítása viszont annak függvénye, hogy az Uber Spain SL által nyújtott UberPop-szolgáltatás minek minősül az uniós jog szemszögéből: *információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak* – amely indokoltá teheti az elektronikus kereskedelemről szóló 2000/31/EK irányelv¹⁹ (a továbbiakban: e-kereskedelmi irányelv) alkalmazását –, vagy *közlekedési* (illetve közlekedés területén nyújtott) szolgáltatásnak, esetleg a kettő kombinációjának?

A *közlekedés területén* végzett szolgáltatást a belső piaci szolgáltatásokról szóló 2006/123/EK irányelv²⁰ (a továbbiakban: szolgáltatási irányelv) 2. cikke (2) bekezdésének d) pontja mint a szolgáltatási irányelv hatálya alól kivett tevékenységet határozza meg. A közlekedés területén nyújtott szolgáltatás fogalma tágabb a közlekedési szolgáltatás fogalmánál, ugyanakkor a fogalmat tételes uniós jogszabály nem definiálja. Az EUB a 168/14. számú, *Grupo Itevelesa*-ügyben fejtette ki az ismérveket, megállapítva, hogy e fogalomba nemcsak a közlekedési eszközökkel végzett szolgáltatások tartoznak, hanem minden olyan tevékenység, amely a főtevékenység, azaz a közlekedési tevékenység gyakorlásának előzetes és elengedhetetlen feltételét képezi.²¹

Az előzetes döntéshozatali kérelem tehát az Uber szolgáltatásának uniós jogi szempontból történő minősítésére

vonakozott. Nevezetesen annak eldöntésére, hogy az UberPop-szolgáltatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés²² (a továbbiakban: EUMSZ) 56. cikke szerinti szolgáltatásnyújtás szabadságának, illetve az ezen alapuló irányelvek valamelyikének (e-kereskedelmi irányelv, szolgáltatási irányelv) a hatálya alá tartozik-e, vagy éppen ellenkezőleg, e szabályok nem alkalmazhatók, mert az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése szerinti közlekedés területén nyújtott szolgáltatásról van szó. A jogi minősítés ugyanis előfeltételét képezte a spanyol jog szerinti tisztességtelen versenymagatartás megállapításának, amire az alapügy felperese hivatkozott.²³

2.2. AZ UBERPOP-SZOLGÁLTATÁS JOGI MINŐSÍTÉSE

A Bíróság egyértelműen állást foglalt abban a kérdésben, hogy a szolgáltatás jogi minősítése az uniós jog értelmezését teszi szükségessé, továbbá a hollandiai Uber vállalattal való kapcsolat miatt a kérdést a szolgáltatásnyújtás szabadsága szempontjából is vizsgálni kell.²⁴ A jogi minősítéshez, annak meghatározásához, hogy az UberPop szolgáltatása az EUMSZ melyik rendelkezése, illetve melyik irányelv hatálya alá tartozik, az EUB a szolgáltatás ténybeli jellemzőiből indult ki, amelyeket a főtanácsnoki indítvány részletesen tartalmazott. A főtanácsnok egyúttal arra is rámutatott, hogy az Uber az UberPop-szolgáltatást lényegében valamennyi tagállamban azonos ismertetőjegyekkel nyújtja.²⁵

A feltárt sajátosságok két csoportra oszthatók: egyrészt az Uber létrehozott egy sajátos, újfajta városi közlekedési szolgáltatást, amelyet folyamatosan megszervez és üzemeltet, másrészt e közlekedési szolgáltatás felett meghatározó befolyást gyakorol.

A főtanácsnok álláspontja szerint az Uber maga hozta létre a városi közlekedési szolgáltatásnak ezt a sajátos modelljét, amelyben elválaszthatatlanul összekapcsolódik a közlekedési szolgáltatás és az elektronikus közvetítői platformszolgáltatás; ebben a sajátos modellben a platformszolgáltató meghatározó befolyást gyakorol a közlekedési szolgáltatás megszervezésére. A sofőrök nem a platformtól független tevékenységet fejtenek ki, hanem ez a típusú személyszállítási tevékenység kizárólag a platformnak köszönhetően létezik. A főtanácsnok azzal érvelt, hogy az Uber a közlekedési szolgáltatás szervezője és üzemeltetője, és maguk a fogyasztók is úgy értékelik, hogy a személyszállítási szolgáltatás az Uber nevében történik.²⁶ A Bíróság osztotta a főtanácsnok álláspontját, és maga is akként értékelte az Uber tevékenységét, hogy az nem merül ki az elektronikus közvetítési szolgáltatásban, hanem az Uber valójában létrehozott egy újfajta városi közlekedési szolgáltatási kínálatot; az Uber platformszolgáltatása nélkül a sofőrök ebben a konstrukcióban nem tudnák nyújtani a személyszállítási

18 *Uber Spain*-ítélet 13. pontja.

19 A belső piacon az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások, különösen az elektronikus kereskedelem, egyes jogi vonatkozásairól szóló 2000/31/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv. HL (2000) L 178., 2000. 07. 17., magyar különkiadás, 13. fejezet, 25. kötet, 399. o.

20 A belső piaci szolgáltatásokról szóló 2006/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv. HL (2006) L 376., 2006. 12. 27., 36–68. o.

21 C-168/14. sz. ügy, *Grupo Itevelesa SL és társai kontra OCA Inspección Técnica de Vehículos SA és társai* ügyben 2015. október 15-én hozott ítélet 45–47. pontja, ECLI:EU:C:2015:685.

22 Az Európai Unióról szóló szerződés és az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata. HL (2012) C 326, 2012. 10. 26., 47–390. o.

23 *Uber Spain*-ítélet, 14–18. pont, valamint főtanácsnoki indítvány 2. pont és 23–25. pont.

24 *Uber Spain*-ítélet 20. és 31. pontja.

25 *Uber Spain*-ítélet, 40. pont.

26 *Uber Spain*-ügy, főtanácsnoki indítvány, 53., 56. és 61. pont.

szolgáltatást és az utasok sem tudnák ezt a típusú szolgáltatást igénybe venni.²⁷

Az Uber közlekedési szolgáltatásra gyakorolt döntő befolyása a következőkben ragadható meg: az internetes alkalmazás segítségével az aktuális keresleti-kínálati viszonyokhoz igazítva meghatározza a fuvardíjat, ezt a díjat az Uber vonja le az utasoktól, majd annak saját, kb. 20–25%-os jutalékával csökkentett összegét kifizeti a sofőröknek. A sofőrök nem jogosultak az Uber által meghatározott díjnál magasabb összeget elkérni az utasoktól, ugyanakkor, alacsonyabb fuvardíj megállapítására jogosultak, azonban ez nem csökkentheti az Uber jutalékát. Ezt meghaladóan az Uber bizonyos ellenőrzést, kiválasztást is gyakorol a sofőrök és autók felett; amennyiben a sofőr nem tesz eleget az elvárásoknak, az Uber ki is zárhatja a szolgáltatásnyújtásból.²⁸

Az előzőekben összegzett tényállási elemek miatt a Bíróság – egyetértve a főtanácsnok indítványával – arra a következtetésre jutott, hogy egy átfogó jellegű, komplex szolgáltatásról van szó. Ebben az átfogó jellegű szolgáltatásban a közlekedési szolgáltatás és az elektronikus közvetítői szolgáltatás elválaszthatatlanul kapcsolódik egymáshoz; a közvetítői szolgáltatás az átfogó szolgáltatás szerves részét képezi, az elektronikus közvetítői szolgáltatást ebben a konstrukcióban nem lehet önálló szolgáltatásnak tekinteni. A főtanácsnok és az EUB álláspontja szerint fő szolgáltatásnak a közlekedési szolgáltatás minősül, amelynek megszervezésére, fő jellemzőinek meghatározására (pl. fuvardíj) a platformszolgáltató meghatározó befolyást gyakorol. Mindezekre a körülményekre figyelemmel a Bíróság az UberPop-szolgáltatást a *közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak* minősítette.²⁹

A főtanácsnoki indítvány az ítéletnél markánsabban rávilágít arra, hogy miért a közlekedési szolgáltatás minősül fő szolgáltatásnak. Ennek lényegét a főtanácsnok abban látja, hogy az átfogó szolgáltatás *gazdasági értékét* a közlekedési szolgáltatás adja. Ugyanakkor az Uber ellenőrzés alatt tartja a közlekedési szolgáltatás *gazdaságilag releváns tényezőit*, ez az ellenőrzés azonban nem a munkaviszonyok klasszikus alá-fölé rendeltségi sémája szerint történik, azonban legalább olyan erős, ha nem erősebb ösztönzőkön keresztül (pl. árképzés, utasok értékelése), mint a munkáltatói ellenőrzés.³⁰

Figyelemmel arra, hogy a Bíróság *nem önálló elektronikus kereskedelmi szolgáltatásnak*, hanem az EUMSZ 58. cikkének (1) bekezdése szerinti *közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak* minősítette az UberPop-szolgáltatást, erre vonatkoztatva nem látta alkalmazhatónak az EUMSZ 56. cikkét, továbbá az e cikkre épülő e-kereskedelmi irányelvet és szolgáltatási irányelvet, ezzel szemben az EUMSZ *közlekedésre* vonatkozó szabályainak³¹ alkalmazhatóságát állapította meg.

Az EUB már a *Yellow Cab*-ügyben rámutatott arra, hogy „a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságát nem az EUMSZ 56. cikkében szereplő rendelkezés – amely általánosságban vonatkozik a szolgáltatásnyújtás szabadságára –,

hanem az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésében szereplő különös rendelkezés szabályozza”.³²

Az UberPop-szolgáltatás jogi minősítésének a jelentősége abban áll, hogy a közlekedés területén a tagállamok valamelyest nagyobb szabályozási mozgástérrel rendelkeznek a szabad szolgáltatásnyújtás szabályozását illetően. Az EUMSZ 90. cikkének értelmében a közlekedéspolitikát, a közlekedés területére vonatkozó jogalkotást az EU és a tagállamok megosztott hatáskörben gyakorolják, azonban egyelőre nincs olyan – megosztott hatáskörben hozott – uniós jogszabály, amely a jogvita tárgyát képező ügyben alkalmazható lenne. Emiatt a tagállamok a közlekedési szolgáltatások területén – másodlagos joganyag hiányában – nagyobb mozgástérrel rendelkeznek, ugyanakkor a közlekedéspolitika területén sem korlátlan a szabadságuk. Az elsődleges jog általános elveit kötelesek tiszteletben tartani.³³

Hangsúlyozni kell ugyanakkor, hogy a közlekedési területre vonatkozó nagyobb szabályozási mozgástér csak a szabad szolgáltatásnyújtás esetkörét illetően érvényesül, ami azt jelenti, hogy az EUMSZ 56. cikkét nem lehet alkalmazni, azonban a szolgáltatók letelepedésére vonatkozó szabályok (EUMSZ 49. cikke) változatlanul érvényesülnek a közlekedés területén nyújtott szolgáltatások esetében is.³⁴

A Bíróságnak az UberPop-szolgáltatás jogi minősítésére vonatkozó álláspontja nem maradt visszhang nélkül. Ellentétes vélemények ütköztek, azonban egyetértés mutatkozott abban, hogy az ítélet kiemelkedő jelentőséggel bír nem csak a közlekedéssel összefüggő elektronikus közvetítői szolgáltatások, egyéb platformszolgáltatások megítélésében is.

Colangelo és Maggolino³⁵ arra mutatott rá, hogy egyes vélemények szerint a döntés károsan hat az új technológiák és üzleti modellek elterjedésére. Ugyanakkor a szerzők álláspontja szerint az ítélet lényegében összhangban áll a Bizottsági menetrend közleményben rögzített szempontrendszerrel. Az ítélet hatására a jogalkotóknak újra kell gondolniuk a hagyományos üzleti modellekre kialakított szabályozásokat, meg kell vizsgálniuk, hogy azok mennyiben illeszkednek az új kihívásokhoz, és a szabályozás újragondolása során nem az elavult szabályokat kell az új típusú modellekre erőltetni.

Hacker³⁶ álláspontja szerint az olyan típusú szolgáltatási csomagok esetében, mint az UberPop logikus a Bíróság következtetése, miszerint a jogi minősítés az alapszolgáltatáshoz igazodik, mivel az alapszolgáltatás és nem a közvetítői szolgáltatás

27 *Uber Spain*-ítélet, 37., 39. pont.

28 *Uber Spain*-ítélet, 39. pont, főtanácsnoki indítvány, 45–50. pont.

29 *Uber Spain*-ítélet, 40. pont.

30 *Uber Spain*-ügy, főtanácsnoki indítvány, 51–52. és 64–65. pont.

31 EUMSZ III. részének VI. alcíme alá tartozó rendelkezések.

32 C-338/09. sz., *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH kontra Landeshauptmann von Wien* ügyben 2010. december 22-én hozott ítélet (a továbbiakban: *Yellow Cab*-ítélet) 29. pontja, ECLI:EU:C:2010:814.

33 *Uber Spain*-ítélet, 47. pont: „[...] 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.”

34 *Yellow Cab*-ítélet, 33. pont és C-168/14. sz. ügy, *Grupo Itevelesa SL és társai kontra OCA Inspección Técnica de Vehículos SA és társai* ügyben 2015. október 15-én hozott ítélet, (ECLI:EU:C:2015:685) 53. pont.

35 Margherita COLANGELO – Mariateresa MAGGIOLINO: *Uber in Europe: Are There Still Judges in Luxembourg? CPI Antitrust Chronicle*, 2018. május, <https://ssrn.com/abstract=3192086> [letöltve: 2021. 02. 24.].

36 Philipp HACKER: *UberPop, UberBlack, and the Regulation of Digital Platforms after the Asociación Profesional Elite Taxi Judgment of the CJEU. European Review of Contract Law (Forthcoming)*, 2018. február, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3116143 [letöltve: 2021. 02. 24.].

rendelkezik a nagyobb gazdasági erővel. Hacker is úgy gondolja, hogy az *Uber Spain*-ítélet jelentős hatást fog gyakorolni a platformszolgáltatók üzleti modelljének meghatározására és a tagállamok jogalkotására. Véleménye szerint – az ítélet hatására – a platformszolgáltatóknak a jövőben el kell majd gondolkodniuk azon, hogy melyik üzleti modell alkalmazása áll érdekükben: az alapszolgáltatásokba való nagyobb gazdasági beavatkozás, amely azzal a következménnyel jár, hogy nem élvezhetik az e-kereskedelmi irányelv előnyeit, vagy az egyszerű közvetítői szolgáltatás, amelynek választása esetén kevesebb piacra jutási akadállyal (pl. engedélyezés) szembesülnek, és élvezhetik az e-kereskedelmi irányelv előnyeit. A szerző ugyancsak szükségesnek tartja a jogszabályok digitális jelenhez történő igazítását, különösen a hagyományos szolgáltatásokra vonatkozó elavult követelmények megszüntetését, amelyek esetenként a tradicionális szolgáltatók tevékenységét is szükségtelenül megnehezítik.

A nagy visszhangot kiváltó *Uber Spain*-ügy után a Bíróság megerősítette az *UberPop*-szolgáltatás jogi minősítésére vonatkozó álláspontját, erre elsőként az *Uber France*-ügyben nyílt lehetősége.

2.3. AZ UBER FRANCE-ÜGY

Az *Uber France*-ügy alapját magánvádas büntetőeljárásban felmerült kérdések képezték. Az *Uber France SAS* társaság (a továbbiakban: *Uber France SAS*) Franciaország területén nyújtott *UberPop*-szolgáltatást ugyanazokkal a jellemzőkkel, mint az *Uber Spain SL* társaság Barcelonában. A francia közlekedési törvénykönyv 2014-ben úgy módosult, hogy *büntetőjogi eszközökkel* (pénzbírság és szabadságvesztés) szankcionálta az olyan elektronikus közvetítő rendszer létrehozását, amely utasokat olyan – nem hivatásos – sofőrökkel kapcsolt össze, akik engedély nélkül folytattak taxis személyszállítást. Az *Uber France SAS* ellen a hivatkozott szabály megsértése miatt indult magánvádas büntetőeljárás.

Az előzetes döntéshozatali eljárásban az a kérdés merült fel, hogy az elektronikus közvetítői szolgáltatást büntetőjogi eszközökkel szankcionáló nemzeti szabályozás az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó olyan szabálynak minősül-e, amelyet a 98/34 irányelv³⁷ 8. cikkének (1) bekezdése értelmében műszaki notifikációs eljárás keretében előzetesen be kellett volna jelenteni a Bizottságnak. A kérdést előterjesztő bíróság arra is választ szeretett volna kapni, hogy amennyiben a szabályozás a műszaki notifikációs eljárás keretében bejelentési kötelezettség alá tartozna, annak elmaradása a büntető jogszabály alkalmazhatatlanságát vonja-e maga után.

A Bíróság először is utalt az *Uber Spain*-ügyben tett megállapításaira, miszerint az *UberPop*-szolgáltatás *főszabály* sze-

rint megfelel az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak, ugyanakkor az *UberPop*-szolgáltatás *nem merül ki a közvetítői szolgáltatásban*, hanem annak kereteit meghaladja, megszervezi a személyszállítási szolgáltatást és arra meghatározó befolyást gyakorol, következésképpen *nem az információs társadalom szolgáltatásának, hanem a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősül*. Erre figyelemmel a Bíróság az *Uber France SAS* által nyújtott *UberPop*-szolgáltatást is a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősítette. A Bíróság egyúttal arra a következtetésre jutott, hogy a szolgáltatásnak a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásként történő minősítése kizárja, hogy a francia büntetőjogi rendelkezés a 98/34 irányelv hatálya alá tartozó, információs társadalommal összefüggő szolgáltatásra vonatkozó szabálynak minősüljön, következésképpen a műszaki notifikációs kötelezettség nem áll fenn.³⁸

A Bíróság az *Uber Spain*-ítélet meghozatala után már könnyű helyzetben volt az *UberPop*-szolgáltatás jogi minősítését illetően, és mivel ezt a fajta elektronikus közvetítői szolgáltatást nem az információs társadalom szolgáltatásának minősítette, azzal a kérdéssel sem kellett foglalkoznia, hogy melyek a műszaki notifikáció elmaradásának jogkövetkezményei, ha azok büntetőjogi szabály bejelentésének elmulasztására vonatkoznak.

A főtanácsnok azonban ezt a kérdést is megvizsgálta, és arra az álláspontra jutott, hogy az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásra vonatkozó szabály fogalomkörét nem lehet olyan tágan meghatározni, hogy abba büntetőjogi szankciós szabály is beletartozzon.³⁹

A főtanácsnok – kizárólag a teljesség kedvéért – kitért arra a kérdésre is, ha egy büntetőjogi szankciót tartalmazó rendelkezés mégis műszaki notifikációs kötelezettség alá tartozna, akkor annak elmaradása olyan eljárási hibának minősülne, amely kizárná a magánszeméllyel szemben történő alkalmazhatóságát, tehát a műszaki notifikáció elmulasztásának jogkövetkezményei nemcsak polgári jogvitában, hanem büntetőeljárás keretében is érvényesíthetők.⁴⁰

3. A STAR TAXI APP-SZOLGÁLTATÁSRA VONATKOZÓ ÍTÉLET

A 2019. január 19-én a Bíróság elé került *Star Taxi*-ügy az *Uber Spain* és *Uber France*-ügyekhez látszólag hasonló elemeket tartalmaz, ezért első látásra könnyen feltételezhető, hogy az előző ítéletekhez hasonló döntés születik. Ugyanakkor a látszólagos hasonlóság mellett jelentős különbségek figyelhetők meg, amelyek megmagyarázzák a Bíróság korábbiaktól

37 A 98/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 1998. L 217., 1998. 07. 20.; magyar kiadás 13. fejezet, 21. kötet, 8. 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 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv. HL (1998) L 204., 1998. 06. 22., magyar kiadás 13. fejezet, 20. kötet, 337. o.

38 *Uber France*-ítélet 19–27. pont.

39 „Ha a jogellenes tevékenységek közvetítését tiltó vagy szankcionáló minden nemzeti rendelkezést műszaki szabálynak kellene tekinteni pusztán azon tényről fogva, hogy e közvetítés a legnagyobb valószínűséggel elektronikus úton történik, akkor ezen a jogcímen a tagállamok írott vagy íratlan belső szabályainak jelentős részét be kellene jelenteni. Ez a bejelentési kötelezettség megalapozatlan kiterjesztéséhez vezetne [...]” *Uber France*-ügy, főtanácsnoki indítvány, 31. pont.

40 *Uber France*-ügy, főtanácsnoki indítvány, 36–39. pont.

eltérő döntését, aláhúzza a *case by case* elbírálás nélkülözhetetlenségét.

A *Star Taxi*-ügy alapeljárásának alperesei, Bukarest főváros önkormányzata és közgyűlése szintén azzal védekeztek, hogy a romániai *Star Taxi App SRL* társaság (a továbbiakban: *Star Taxi*) által nyújtott applikációs közvetítői szolgáltatás (a továbbiakban: *Star Taxi App*-szolgáltatás) – hasonlóan az *UberPop*-szolgáltatáshoz – szintén a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősül, ezzel szemben az eltérő tényállási elemekre már az előzetes döntéshozatali kérelmet előterjesztő bukaresti törvényszék is felhívta a figyelmet.

Az ügy háttere a következő: A *Star Taxi* egy román jog szerint létrejött és Romániában bejegyzett, Bukarestben tevékenykedő társaság, amely egy olyan okostelefonos alkalmazást fejlesztett ki és üzemeltetett, amely lehetővé tette az utasok és engedéllyel rendelkező hivatásos taxisofőrök összekapcsolását (az alkalmazás a társaság nevét viselte). Az utasok számára az applikáció letöltése ingyenes volt, ezzel szemben a társaság szerződéses jogviszony keretében és havi díjazás ellenében tette lehetővé a taxisok részére az alkalmazás használatát, egyidejűleg egy okostelefont is biztosítva a hivatásos taxisoknak, amelyre a „*Star Taxi sofőr*” nevű alkalmazást telepítette.

A szoftver lehetővé tette az utasok számára, hogy mobiltelefonon megjelenítsék az elérhető sofőrök listáját, ugyanakkor a társaság nem közvetítette ki konkrét sofőrt az utas számára, az utas szabadon választhatta ki az általa igénybe venni kívánt taxit, és a fuvardíjat is közvetlenül a sofőrnek fizette; a fuvardíjat a sofőr állapította meg.

Az alapeljárásban a jogvita tárgyát a bukaresti önkormányzat 2017-ben hozott határozata képezte (a továbbiakban: 2017-es határozat), amely alapján a *Star Taxi* tevékenységét, illetve az ahhoz hasonló elektronikus közvetítői tevékenységet taxis *diszpécser-szolgálati* tevékenységnek minősítette. A román jog szerint a taxiszoftvert tevékenységet egy 2003-as törvény és – Bukarest területén – egy 2008-as önkormányzati közgyűlési határozat (a továbbiakban: 2008-as határozat) szabályozta. Az említett jogszabályok alapján a diszpécseri szolgáltatás előzetes engedélyhez kötött tevékenység, a taxis személyszállítás úgszintén csak erre vonatkozó engedély birtokában végezhető, a taxisok számára egyúttal kötelező a diszpécser-szolgálat igénybevétele. Diszpécser-szolgálati tevékenység alatt az említett jogszabályok taxis személyszállítással összefüggő olyan tevékenységet értettek, amelyek során az utasok *telefon* vagy *más eszköz alkalmazásával* adják le a megrendelésüket a diszpécser-szolgálatnak, a diszpécser-szolgálat pedig rádió adó-vevővel közvetíti a megrendeléseket a sofőröknek. Diszpécser-szolgálati engedélyt az a jogi személy kaphatott, amely rendelkezett – többek között – a szükséges műszaki eszközökkel, így pl. rádió adó-vevővel és rádiófrekvencia-használati jogosultsággal. A diszpécser-szolgálatnak és a taxisoknak a diszpécser-szolgálati tevékenység igénybevételére szerződést kell kötniük, amelyben közösen állapították meg a tarifákat; a diszpécser-szolgálat bérleti díj ellenében a taxisok rendelkezésére bocsátotta a rádió adó-vevőt. Az említett kötelezettségek megszegése, így az előzetes engedély hiányában végzett diszpécser-szolgálati tevékenység közel ezer eurónak megfelelő összegű bírságot vont maga után.

A 2017-es határozat a *Star Taxi App*-szolgáltatást és a hasonló szolgáltatásokat diszpécseri szolgáltatásnak minősítette,

anélkül azonban, hogy az új típusú szolgáltatásokra érdemben új jogi szabályozási keretet hozott volna létre. Ennek következtében a „tradicionális” diszpécseri szolgáltatásra vonatkozó jogszabályi követelményeket, így az előzetes engedélyezést is automatikusan alkalmazni kellett az applikációs közvetítői szolgáltatásokra.

Az alperesek azzal érveltek, hogy az utóbbi években egyre nagyobb teret hódított az a gyakorlat, hogy az utasok nem a hagyományos diszpécser-szolgáltatókon keresztül, hanem okostelefonos alkalmazás segítségével veszik igénybe a taxiszoftvert, holott a taxisok a személyszállítást csak engedéllyel rendelkező diszpécserközpontok igénybevitelével bonyolíthatják le. Az alperesek álláspontja szerint a közérdek védelme megkívánja a *Star Taxi*éhoz hasonló tevékenységet végző elektronikus közvetítői szolgáltatások előzetes engedélyhez kötését.

Mivel a *Star Taxi* nem tett eleget az előzetes engedélyezési követelményeknek, vele szemben bírságot szabtak ki, amely ellen a társaság bírói jogorvoslattal élt, és a 2017-es határozat megsemmisítését kérte.

A bukaresti törvényszék az előzetes döntéshozatali kérelmében akként foglalt állást, hogy a *Star Taxi App*-szolgáltatás eltér az *UberPop*-szolgáltatástól. A törvényszék a következő eltéréseket emelte ki: az applikációt *szakmai engedéllyel rendelkező hivatásos sofőrök* használják; a fuvardíjat a sofőr határozza meg és az utas közvetlenül neki fizeti ki; a *Star Taxi* nem gyakorol minőségi ellenőrzést a sofőrök vagy autók felett (pl. a sofőrök kiválasztása, az autó műszaki jellemzőinek meghatározása). Mivel a bukaresti törvényszék nem közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak értékelte a *Star Taxi App*-szolgáltatást, kétségei támadtak amiatt, hogy a 2017-es határozattal kiterjesztett előzetes engedélyezési kötelezettség összeegyeztethető-e az uniós joggal.

Az EUB előtti eljárásban az *Uber Spain* és *Uber France*-ügyhöz hasonló, ugyanakkor a korábbiakhoz képest árnyaltabb kérdések merültek fel: a *Star Taxi App*-szolgáltatás az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak minősül-e; érvényesül-e az e-kereskedelmi irányelv szerinti előzetes engedélyezési tilalom; alkalmazható-e a szolgáltatási irányelv engedélyezési rendszerekre vonatkozó követelménye; az előzetes engedélyezésre vonatkozó követelmény műszaki notifikációs kötelezettség alá tartozik-e; alkalmazhatók-e jelen ügyben a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó szabályok.

A *Star Taxi* ügy érdekességét már nem csupán az a kérdés adja, hogy az applikációs szolgáltatás a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősül-e. Úgy tűnik, a bukaresti törvényszéknek ez már nem okozott különösebb problémát; sokkal inkább kérdéses volt számára az e-kereskedelmi irányelv és a szolgáltatási irányelv rendelkezéseinek egymáshoz való viszonya, továbbá a műszaki notifikáció kérdése. Kérdésként merült fel továbbá a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezések alkalmazása is, holott ennek a megítélése jelen esetben nem okozhatott volna nehézséget.

3.1. A SZOLGÁLTATÁSNYÚJTÁS SZABADSÁGA

A bukaresti törvényszék a szolgáltatásnyújtás szabadságát illetően az EUMSZ 56. cikke, az e-kereskedelmi irányelv

3. cikke és a szolgáltatási irányelv 16. cikke alkalmazásának lehetőségét firtatta.

Az *Uber Spain*-üggyel ellentétben e jogeset kapcsán nem merült fel külföldi elem pl. külföldi anyavállalat, a platform nemzetközi jellege stb., itt tisztán belföldi helyzetről volt szó, amelynek valamennyi tényállási eleme egy tagállam területére korlátozódott, ezért a főtanácsnok és az EUB számára is egyértelmű volt, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezések jelen esetben nem alkalmazhatók.

Miért volt fontos mégis az előterjesztő bíróság számára, hogy ebben a kérdésben is állást foglaljon az EUB? Minden bizonnyal az e-kereskedelmi irányelv 3. cikk (2) bekezdése miatt, amely a *származási ország elvéből* kiindulva tiltja a másik tagállam területéről nyújtott információs társadalommal összefüggő szolgáltatások korlátozását; de – mint láthattuk –, a másik tagállam területéről nyújtott szolgáltatásnak egyetlen eleme sem merült fel. Ugyanezen oknál fogva a szolgáltatási irányelv 16. cikkének⁴¹ alkalmazása sem jöhetett számításba, míg az EUMSZ 56. cikkének alkalmazása eleve csak akkor merülhetett volna fel, ha az említett irányelvek egyike sem lett volna alkalmazható.

3.2. INFORMÁCIÓS TÁRSADALOMMAL ÖSSZEFÜGGŐ SZOLGÁLTATÁS

Az *Uber Spain* és *Uber France*-ügyekben az applikációs szolgáltatást a Bíróság az eset körülményei miatt, a nyújtott szolgáltatás átfogó, komplex jellege miatt a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásnak minősítette, holott *önmagában* az applikációs szolgáltatás az információs társadalmi szolgáltatás valamennyi fogalmi elemével rendelkezik. A *Star Taxi*-ügyben a bukaresti törvényszék az applikációs szolgáltatást ugyanakkor az eset körülményei miatt *nem* a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásként értékelte. Kérdésként merült fel ugyanakkor, hogy a *Star Taxi* App-szolgáltatás az (EU) 2015/1535 irányelv⁴² (a továbbiakban: átláthatósági irányelv vagy műszaki notifikációs irányelv) szerinti információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak minősül-e.

A főtanácsnoknak az igenlő választ illetően nem merült fel kétsége,⁴³ és az EUB ugyanígy vélekedett, rámutatva, hogy az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás valamennyi együttes követelménye megvalósul, amelyet az átláthatósági irányelv 1. cikk (1) bekezdés b) pontja megkövetel.⁴⁴

41 A szolgáltatási irányelv 16. cikke szigorú szabályokat tartalmaz a más tagállam területéről történő, átmeneti és alkalmi jellegű, ún. határon átnyúló szolgáltatásnyújtás korlátozását illetően, azonban összehasonlítva az e-kereskedelmi irányelv 3. cikkével, az utóbbi még szigorúbb szabályokat fogalmaz meg.

42 A műszaki szabályokkal és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályokkal kapcsolatos információs szolgáltatási eljárás megállapításáról szóló (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelv. HL (2015) L 241., 2015. 09. 09., 1–15. o.

43 *Star Taxi*-ügy, főtanácsnoki indítvány, 35. pont.

44 Az e-kereskedelmi irányelv 2. cikk a) pontja az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás fogalmát illetően visszaautal a 98/34/EK irányelv 1. cikkének (2) bekezdése szerinti definícióra. A 98/34/EK irányelvet azonban hatályon kívül helyezte a (EU) 2015/1535 irányelv, ezért ez utóbbi irányelv 1. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott – a korábbi irányelv szövegével azonos – definíció alkalmazandó.

Térítés ellenében nyújtott⁴⁵ szolgáltatásról van szó, amelyet a felek egyidejű fizikai jelenléte nélkül, távolról, elektronikus úton nyújtanak, és a szolgáltatás nyújtása egyéni kérelemre történik (ún. „*point to point*” és nem „*point to multipoint*” szolgáltatásról van szó).

A Bíróság válaszában egyértelműen kifejtette az *UberPop*- és a *Star Taxi* App-szolgáltatás elhatárolási elemeit: a *Star Taxi* App-szolgáltatás csak *kiegészítő* jellegű a főszolgáltatáshoz, azaz a közlekedési szolgáltatáshoz képest, nem egy komplex, átfogó szolgáltatás szerves részét képezi, mint az *UberPop* esetében. Az engedéllyel rendelkező, hivatásos sofőrök által nyújtott közlekedési szolgáltatás a *Star Taxi* App-szolgáltatástól *függetlenül* is létezett és tud létezni, a *Star Taxi* nem szervezte meg a személyfuvarozást olyan értelemben, mint az *Uber*, nem teremtett egy újfajta komplex szolgáltatástípust, ahol a nem hivatásos sofőrök által nyújtott személyfuvarozás léte az applikációtól függött. A *Star Taxi* esetében az applikációs közvetítő szolgáltatás nagyon hasznos a taxisok számára, lehetővé teszi, hogy több utasra tegyenek szert, azonban *nem nélkülözhetetlen eleme a személyszállítás megszervezésének*. Ezt meghaladóan a *Star Taxi* App *nem gyakorolt meghatározó befolyást a közlekedési szolgáltatás lényeges elemeire* (díj meghatározása, beszedése, sofőrök kiválasztása). Mindezekből következően a Bíróság – a főtanácsnokkal egyezően – arra a következtetésre jutott, hogy a *Star Taxi* App-szolgáltatás egy *önálló* és a főszolgáltatáshoz (személyszállítás) képest *kiegészítő jellegű* szolgáltatás, amely az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak minősül.⁴⁶

3.3. AZ E-KERESKEDELMI IRÁNYELV SZERINTI ELŐZETES ENGEDÉLYEZÉSI TILALOM KÉRDÉSE

Az e-kereskedelmi irányelv 4. cikkének (1) bekezdése egyértelműen tiltja, hogy a tagállamok az információs társadalommal összefüggő szolgáltatást előzetes engedélyezéshez kössék, függetlenül attól, hogy a szolgáltatást letelepedés keretében, vagy más tagállamból, a szabad szolgáltatásnyújtás jogával élve nyújtják. Tehát az e-kereskedelmi irányelv 4. cikkét – ellentétben a 3. cikk (2) bekezdésével – a letelepedett szolgáltatókra is alkalmazni kell.⁴⁷

Az előzetes engedélyezés tilalma azonban nem abszolút hatályú, a kivételt a 4. cikk (2) bekezdése teremti meg, amely szerint előzetes engedélyezés tilalma nem érinti az olyan engedélyezési rendszereket, amelyek *nem kifejezetten és kizárólagosan* az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokra irányulnak. E rendelkezésből következően, ha a szabályozás *nem kifejezetten és kizárólagosan* az információs

45 Az EUB az ítélet 45. pontjában ismételtelen rávilágított arra, hogy általában közömbös, hogy ki fizeti a szolgáltatás díját, a lényeg az, hogy ellenérték fejében nyújtsák a szolgáltatást. Mivel jelen esetben egy háromoldalú, „*utas-szolgáltató-taxis*” jogviszonyról van szó, közömbös, hogy az utas az applikáció használatáért nem fizet díjat, mivel a közvetítői szolgáltatás ellenértékét a taxis fizeti.

46 *Star Taxi*-ítélet, 48–54. pont.

47 *Star Taxi*-ítélet 75. pontja.

társadalommal összefüggő szolgáltatásra irányul – azaz vegyes szabályozási rendszerről van szó, ahol az engedélyezési követelmény egyaránt kiterjed a „hagyományos” és az elektronikus úton nyújtott, információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokra is –, az előzetes engedélyezési rendszer alkalmazása megengedett.

A Bíróság rámutatott arra, hogy a román szabályozás egyáltalán nem tekinthető olyannak, amely kifejezetten és kizárólagosan az applikációval nyújtott elektronikus közvetítői szolgáltatást kívánna szabályozni. A 2017-es jogszabály-módosítás a már meglévő, tradicionális diszpécser-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyezési rendszert terjesztette ki az új típusú szolgáltatásokra azért, hogy a diszpécser-szolgáltatás fogalma alá vonta az applikációs közvetítő szolgáltatást is.⁴⁸ Az előzetes engedélyezési rendszer tehát a hagyományos és az új típusú szolgáltatásokat is érinti, ebből következően az e-kereskedelmi irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerint engedélyezési tilalom nem alkalmazható, azaz a Star Taxi App-szolgáltatás engedélyhez köthető, amennyiben az előírt engedélyezési feltételek megfelelnek az egyéb uniós jogi követelményeknek.

3.4. AZ E-KERESKEDELMI IRÁNYELV ÉS SZOLGÁLTATÁSI IRÁNYELV EGYÜTTES ALKALMAZÁSA

A Bíróság rávilágított arra, hogy az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások az EUMSZ 57. cikke és a szolgáltatási irányelv 4. cikkének 1. pontja szerinti általános szolgáltatás-fogalom egy speciális fajtáját képezik, emiatt előfordulhat, hogy az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokra, nem kizárólag az e-kereskedelmi irányelv alkalmazandó, hanem a szolgáltatási irányelv alkalmazása is szóba kerülhet.⁴⁹

A szolgáltatási irányelv a hatálya alá tartozó szolgáltatásokat horizontális jelleggel szabályozza, megszabva többek között, hogy a tagállamok milyen feltételekkel alkalmazhatnak engedélyezési rendszereket. A szolgáltatási irányelv 2. cikkének (2) bekezdése felsorolja azokat a szolgáltatásokat, amelyek nem tartoznak a hatálya alá, ezek között nem szerepelnek az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások. A szolgáltatási irányelv 3. cikkének (1) bekezdése értelmében az irányelv rendelkezései nem alkalmazhatók azokban az esetekben, amikor rendelkezései más uniós jogi aktusokkal ütköznek, tehát ez a rendelkezés a „*lex specialis derogat legi generali*” elvét fogalmazza meg.⁵⁰ A szolgáltatási irányelv 3. cikk (1) bekezdése segítséget nyújt azokban a helyzetekben, amikor adott szolgáltatás az irányelv 2. cikkének (2) bekezdése alapján nincs kivéve az irányelv hatálya alól, ugyanakkor a szolgáltatást más uniós jogi aktus is szabályozza, mint például az információs társadalommal összefüggő szolgáltatások esetében.

Az e-kereskedelmi irányelv kétségtől kivül speciális rendelkezéseket tartalmaz az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokra. Az e-kereskedelmi irányelv engedélyezési

rendszerekre vonatkozó 4. cikkének (1) bekezdése a szolgáltatási irányelv 9. cikkének (1) bekezdéséhez képest szigorúbb szabályt fogalmaz meg, hiszen egyértelműen tiltja az előzetes engedélyezési rendszer bevezetését, míg a szolgáltatási irányelv 9. cikkének (1) bekezdése azt kivételesen lehetővé teszi, ezen a ponton tehát ütközik a két irányelv, ebből következően ezekre a helyzetekre a szolgáltatási irányelv nem alkalmazható.

Más a helyzet azonban az e-kereskedelmi irányelv 4. cikkének (2) bekezdése és a szolgáltatási irányelv 9. cikkének viszonylatában, hiszen az e-kereskedelmi irányelv 4. cikkének (2) bekezdése kivételt jelent az engedélyezési tilalom alól, és hallgatólagosan lehetővé teszi az előzetes engedélyezést, ha az nem kifejezetten az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásra irányul. Ezen túlmenően az e-kereskedelmi irányelv nem tartalmaz rendelkezéseket az engedélyezési rendszerekre. Éppen emiatt a Bíróság, összhangban a főtanácsnok indítványával, akként foglalt állást, hogy a szolgáltatási irányelvnek az engedélyezési rendszerek feltételeit szabályozó 9–10. cikkét alkalmazni kell a *Star Taxi*-ügyben.

A szolgáltatási irányelv 9. cikkének (1) bekezdése szerint az engedélyezési rendszer bevezetése csak akkor jogszerű, ha megfelel a diszkriminációmentesség, közérdekű indokolttság és arányosság feltételének, a 10. cikk pedig a konkrét engedélyek alapjául szolgáló feltételek vonatkozásában írja elő ugyanezeket a követelményeket. Az EUB álláspontja szerint a hivatkozott feltételeknek való megfelelés vizsgálata és eldöntése a kérdést előterjesztő bíróság hatáskörébe tartozik, tehát ezekben a kérdésekben nem döntött.

Nem hagyható azonban figyelmen kívül a Bíróság határozott álláspontja a nem kellően differenciáló, a régi és új típusú szolgáltatásokra mereven azonos szabályt alkalmazó, rugalmatlan megoldást illetően. A Bíróság egyértelműen rámutatott arra, hogy a tradicionális diszpécser-szolgáltatókra előírt műszaki követelményeknek az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokra való merev alkalmazása aligha felel meg a szolgáltatási irányelv 10. cikke szerinti közérdekűség és arányosság követelményének. A Bíróság – egyetértve a főtanácsnok véleményével – túlzónak találta, hogy az elektronikus közvetítői szolgáltatást nyújtó szolgáltatóknak az engedély megadásához ugyanazokat a műszaki követelményeket – pl. rádió adó-vevő készülék biztosítása – kell teljesíteniük, mint a hagyományos diszpécserközpontoknak, holott ez a követelmény egy modern típusú szolgáltatás esetében értelmetlen előírás és indokolatlan költségekkel terheli a szolgáltatókat.⁵¹

3.5. A MŰSZAKI NOTIFIKÁCIÓ KÉRDÉSE

A műszaki notifikáció esetleges szükségességét érintő állásfoglalás azért volt fontos, mert a műszaki notifikáció elmaradása az EUB ítélkezési gyakorlata szerint olyan eljárási hibának minősül, amely komoly jogkövetkezményekkel jár. A műszaki notifikációs kötelezettséget az átláthatósági irányelv 5. cikkének (1) bekezdése tartalmazza, ennek értelmében

48 *Star Taxi*-ítélet 81–83. pontja.

49 *Star Taxi*-ítélet, 76–77. pont.

50 *Star Taxi*-ügy, főtanácsnoki indítvány, 90. pont.

51 *Star Taxi*-ítélet, 90–93. pont.

a műszaki szabályok⁵² tervezetét előzetesen be kell jelenteni a Bizottságnak. Az EUB kialakított ítélkezési gyakorlata értelmében az előzetes bejelentési kötelezettség elmulasztása kizárja a bejelenteni elmulasztott műszaki szabály alkalmazását, azaz műszaki notifikáció hiányában a bejelentési kötelezettség alá eső jogszabályi rendelkezés nem érvényesíthető a magánszemélyekkel szemben, továbbá a magánszemélyek közötti jogvitákban, valamint a büntetőeljárásban sem lehet e szabályokra hivatkozni.⁵³

A súlyos jogkövetkezmények miatt a bukaresti törvényszék arra volt kíváncsi, hogy a műszaki notifikációs irányelv alapján előzetesen be kellett volna-e jelenteni a Star Taxit sújtó előzetes engedélyezési kötelezettségre vonatkozó szabályt a Bizottságnak.

Az EUB akként foglalt állást, hogy sem a 2003-as törvény, sem a 2017-es határozattal módosított 2008-as határozat engedélyezési rendszere nem minősül a műszaki notifikációs irányelv szerinti műszaki szabálynak, ezért bejelentési kötelezettség sem áll fenn az irányelv 5. cikkének (1) bekezdése alapján. A Bíróság kifejtette, hogy a *műszaki szabály* irányelv szerinti definíciójába beletartoznak a *szolgáltatásokra vonatkozó szabályok* is, és ez utóbbi körbe tartoznak az engedélyezési kötelezettséget előíró szabályok. A *szolgáltatásokra vonatkozó szabályok azonban megszorítással tartoznak a műszaki szabály fogalomkörébe*, kizárólag abban az esetben, ha *kifejezetten* az információs társadalom szolgáltatásaira irányulnak. A *Star Taxi*-ügy kapcsán azonban nem erről volt szó, a szolgáltatásra vonatkozó szabályt az engedélyezési követelmény jelentette, azonban ez a követelmény nem kifejezetten az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozott, hanem a hagyományos diszpécseri szolgáltatásokra is. Az engedélyezési rendszer tehát egyaránt vonatkozott az információs és a nem információs társadalom szolgáltatásaira, ebből következően az engedélyezésre vonatkozó szabályt nem kellett előzetesen bejelenteni a műszaki notifikációs eljárás keretében.⁵⁴

4. ÖSSZEZÉS

Az előzőekben bemutatott jogesetek központi kérdése volt, hogy a tradicionális szolgáltatásokra vonatkozó tagállami követelmények – és ezalatt elsődlegesen az engedélyezési követelmények értendők – előírhatók-e az információs társadalom új típusú szolgáltatásaira.

A Bíróság álláspontja szerint, amennyiben nem járulékos (kiszegítő) jellegű elektronikus közvetítői szolgáltatásról van szó, hanem egy olyan közvetítői szolgáltatásról, amely az alapszolgáltatással elválaszthatatlan egységet képez, továbbá a közvetítő szolgáltatás meghatározó befolyást gyakorol az alapszolgáltatás felett, akkor a közvetítő szolgáltatás jogi minősítése osztja a közvetített szolgáltatás sorsát, azaz a jogi minősítése megegyezik az alapszolgáltatás minősítésével. Ennek a gyakorlati következménye pedig az, hogy az információs társadalommal összefüggő szolgáltatás fogalmi elemeinek

eredetileg megfelelő elektronikus platformszolgáltatás kikerül az e-kereskedelmi irányelv hatálya alól, ezáltal a tagállamok szabadabban – bár korántsem korlátlanul – alkalmazhatják az engedélyezési rendszereiket.

Meglátásom szerint a Bíróság a „taxiítéletekben” olyan döntést hozott, amely igazodik az uniós jogi szabályozás jelenlegi kereteihez és lehetőségeihez. Az ítéletek indokolása összhangban áll továbbá a Bizottságnak a menetrendközleményben kimunkált szempontrendszerével is, függetlenül attól, hogy a közlemény nyilvánvalóan nem köti a Bíróságot. A Bíróság lényegében azonosulni tudott a Bizottság közleményben kifejtett álláspontjával, és ennek ismeretében az ítéletek érvrendszere még csak meglepetésnek sem tekinthető.

A *Star Taxi*-ítélet indokolásának tükrében még jobban érthetővé válnak az *Uber Spain* és *Uber France*-ítéletek. Abban az esetben, ha az UberPop-szolgáltatás jogi minősítése kapcsán ellenkező döntés született volna, semminemű különbséget nem lehetne tenni a tisztán közvetítést végző és a döntő befolyást gyakorló platformszolgáltatók között.

Az EUB-nak az UberPop-szolgáltatásra vonatkozó ítéletei a nagyobb tagállami szabályozási mozgástér biztosításával lehetőséget teremtenek arra, hogy a tagállamok olyan szabályozási környezetet alakítsanak ki, amelyben a tradicionális és az új típusú szolgáltatások viszonylatában könnyebben biztosíthatók az egyenlő versenyfeltételek, azonban a hagyományos szolgáltatásokat túlzottan védő szabályozás könnyen kontraproduktívvá válhat az új típusú szolgáltatások hátrányára. A tagállamoknak tehát gondosan mérlegelniük kell, hogy az új típusú szolgáltatások esetében mennyire szigorú piacra jutási és működési követelményeket írnak elő, ezzel párhuzamosan a tradicionális szolgáltatásokra vonatkozó követelmények indokoltságát is célszerű felülvizsgálni, hogy valóban egyenlő versenyfeltételek alakuljanak ki.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni továbbá, hogy a közlekedés területén mutatkozó nagyobb szabályozási mozgástér nem jelent korlátlan mérlegelési lehetőséget a tagállamok számára. Egyrészt a közlekedés területén nyújtott szolgáltatásokra is alkalmazni kell az EUMSZ letelepedés szabadságára vonatkozó rendelkezéseit, és ennek keretében – többek között – biztosítani kell a diszkriminációmentességet, közérdekűség és arányosság követelményét. Másrészt az EUMSZ 56. cikkének mellőzése nem jelenti azt, hogy a szabályozás kialakításakor ne kellene figyelembe venni a Szerződések általános elveit. Az uniós jogban az előbb említett diszkriminációmentesség, közérdekűség és arányosság követelménye az egységes piac szinte minden területén érvényesül, ezért reális követelmény, hogy az EUMSZ 56. cikkének alkalmazhatósága hiányában is érvényre kell juttatni ezeket a követelményeket a szabad szolgáltatásnyújtás keretében megvalósuló és a közlekedés területére eső szolgáltatások esetében is.

Az EUB taxiítéleteinek vizsgálata alapján megállapítható, hogy a Bíróság következetesen alkalmazta a *case by case* elbírálás elvét, hiszen eltérő tényállási elemek alapján eltérő jogi rezsím alkalmazását állapította meg.

A *Star Taxi*-ügyben az elektronikus közvetítői szolgáltatás a fő szolgáltatáshoz képest kiegészítő szolgáltatás volt, ezért erre a tisztán közvetítői jellegű szolgáltatásra alkalmazható lett volna az e-kereskedelmi irányelv előzetes engedélyezési tilalma, amennyiben a jogalkotó ezt a típusú közvetítői

52 A műszaki szabály fogalmát az átláthatósági irányelv 1. cikkének (1) bekezdés f) pontja definiálja.

53 *Star Taxi*-ítélet 57. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

54 *Star Taxi*-ítélet, 64–66. pont.

szolgáltatást önállóan, a hagyományos diszpécser-szolgáltatástól függetlenül szabályozta volna. A jogalkotó azonban olyan rezsimet választott, amely nem differenciált a hagyományos diszpécseri szolgáltatás és az utast a taxival összekötő elektronikus közvetítői szolgáltatás között. E szabályozási megoldással megkerülhetővé vált az e-kereskedelmi irányelv szerinti előzetes engedélyezési tilalom, azonban a szolgáltatási irányelv szempontjából az engedélyezési rendszer mégis aggályokat vetett fel éppen a kellő differenciálás hiánya miatt.

A bemutatott ítéletek alapján megállapítható, hogy az EUB a közlekedés területén működő, a jogesetekben felmerült platformszolgáltatások kérdését a meglévő uniós jogi keretek között kezelni tudta. A Bíróság döntését minden bizonnyal megkönnyítette, hogy a vizsgált ügyekben két mérőben ellentétes tényállás kapcsán kellett állást foglalnia. Az UberPop-szolgáltatás esetében megállapítható volt a szolgáltatások közötti elválaszthatatlan kapcsolat és a platformszolgáltató meghatározó befolyása a közvetített szolgáltatás fölött, a *Star Taxi*-ügyben viszont éppen ennek ellenkezője érvényesült.

A gyakorlatban mind a jogalkotók, mind a jogalkalmazók számára továbbra is nehézséget jelenthet azoknak az eseteknek a megítélése, amikor a platformszolgáltatók olyan szolgáltatásokat nyújtanak, amelyek nem sorolhatók be egy-

értelműen a két alaptípus valamelyikébe, tehát ha a két szolgáltatás összefonódik bizonyos mértékben, és érvényesül a platformszolgáltatóknak az alapszolgáltatások feletti befolyása, azonban mégsem olyan mértékben, mint ahogy az az UberPop-szolgáltatás esetében látható volt.⁵⁵

A határesetek elbírálása és szabályozása továbbra is nehézséget jelenthet a jogalkotás és a jogalkalmazás számára. Elképzelhető, hogy a tagállamok eltérő, megengedőbb vagy éppen szigorúbb szabályozási rendszereket alkotnak a természetüknél fogva határon átnyúló jelleggel működő platformszolgáltatókra, ebben az esetben hasznosnak bizonyulhat a szabályozási harmonizációt célzó bizottsági kezdeményezés, mint ahogy arra a Bizottság is rámutatott a platformközleményben a következőképp: *„ahhoz, hogy Európa kihasználhassa a platformgazdaság összes hasznát, és ösztönözhesse az induló platformok növekedését Európában, értelemszerűen nem lehet az egységes piacon 28 különböző szabályhalmaz. Az online platformokra vonatkozó eltérő nemzeti, sőt helyi szabályok a gazdasági szereplők számára bizonytalanságot teremtenek, korlátozzák a digitális szolgáltatások rendelkezésre állását, a felhasználók és a vállalkozások körében pedig zavart keltenek.”*

55 Erre vonatkozóan lásd: Az Európai Bíróság C-390/18. sz., YA és az AIRBNB Ireland UC elleni büntetőeljárás-ügyben 2019. december 19-én hozott ítélete, ECLI:EU:C:2019:1112.