

EUROPEES RECHT

AAK20188576

Valentin Vandendaele, Europa Instituut Universiteit Leiden

Rechtspraak

Arrest van 20 december 2017, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981 (Asociación Profesional Elite Taxi)

Uber – Kwalificatie van bemiddelingsdiensten in de deeleconomie – Vergunningen – Artikelen 56 en 58, lid 1, van het VWEU – Richtlijnen 98/34, 2000/31 en 2006/123.

Een bemiddelingsdienst die bestuurders via een online platform in contact brengt met mogelijke klanten die een stadstraject willen afleggen, kan een dienst op het gebied van vervoer uitmaken. Dat volgt uit het *Asociación Profesional Elite Taxi*-arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: het Hof). De bemiddelingsdienst in deze zaak maakte om twee redenen samen met een vervoerdienst deel uit van een dienstenpakket. Ten eerste zouden de bestuurders zonder deze bemiddelingsdienst *überhaupt* geen vervoerdiensten hebben geleverd en de passagiers zouden tot deze diensten geen toegang hebben gehad. Ten tweede oefende de bemiddelaar een beslissende invloed uit op de voorwaarden waaronder de bestuurders hun diensten leverden. Nu een vervoerdienst het hoofdbestanddeel uitmaakte van het dienstenpakket, vormde ook de bemiddelingsdienst zelf een dienst op het gebied van vervoer. Dit arrest is een belangrijk precedent voor de kwalificatie van bemiddelingsdiensten in de deeleconomie, *i.e.* bemiddelingsdiensten via online platforms. Dit is relevant aangezien de kwalificatie van een dienst bepalend is voor de toepasselijke regels.

Het arrest vindt zijn oorsprong in een Spaanse zaak over Uber en zijn UberPop-dienst. Uber beheert een elektronisch platform dat de gebruiker van de gelijknamige smartphone-applicatie de mogelijkheid biedt binnen een stad vervoer te bestellen. Het verbindt de gebruiker met een bestuurder in de buurt die dan kan beslissen de trip al dan niet te aanvaarden. De bestuurder kan een particulier zijn die gebruik maakt van zijn of haar eigen voertuig. De dienst van Uber heet dan UberPop. *Asociación Profesional Elite Taxi* stelde dat deze dienst leidde tot oneerlijke mededinging. Haar voornaamste argument was dat noch Uber Systems Spain noch de UberPop-bestuurders over de licenties en vergunningen beschikten die taxibestuurders volgens de regelgeving van Barcelona moeten hebben. De associatie, die taxibestuurders in Barcelona vertegenwoordigt, maakte daarom een zaak aanhangig tegen Uber Systems Spain bij

de Juzgado de lo Mercantil No 3 de Barcelona (handelsrechtbank nr. 3 van Barcelona). Deze rechtbank vroeg zich echter af of de overheid Uber wel kon onderwerpen aan de licentie- en vergunningsvoorwaarden voor taxidiensten. Het legde het Hof met name de vraag voor of het vrij verkeer van diensten op UberPop van toepassing was en of dat het opleggen van de licentie- en vergunningsvoorwaarden in de weg stond.

Het vrij verkeer van diensten staat in meerdere wetteksten uitgewerkt. Zo verbiedt artikel 56 van het VWEU in beginsel iedere beperking op het vrij verrichten van diensten vanuit een andere lidstaat. Richtlijn 2006/123 werkt deze vrijheid verder uit. Ten slotte zijn er nog een aantal *leges speciales* ten aanzien van deze richtlijn. Richtlijn 2000/31 is daar een van. In navolging van haar artikelen 1 en 2, onder a), samen gelezen met artikel 1, punt 2, van Richtlijn 98/34, is het van toepassing op elke dienst van de informatiemaatschappij of 'elke dienst die gewoonlijk tegen vergoeding, langs elektronische weg, op afstand en op individueel verzoek van een afnemer van diensten verricht wordt'. De bemiddelingsdienst van Uber voldoet aan die beschrijving zodat het binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2000/31 lijkt te vallen.

Uiteindelijk oordeelt het Hof dat de bemiddelingsdienst van Uber toch geen dienst van de informatiemaatschappij is. Om twee redenen is het onlosmakelijk verbonden met een vervoerdienst. Ten eerste zouden de bestuurders zonder deze bemiddelingsdienst *überhaupt* geen vervoerdiensten leveren en zouden de passagiers geen toegang tot deze diensten hebben. Ten tweede oefent Uber een beslissende invloed uit op de voorwaarden waaronder de bestuurders hun diensten leveren. Zo legt het de maximumprijs vast, int het de betalingen van de passagiers alvorens een deel door te storten aan de bestuurders en oefent het controle uit op de kwaliteit van het voertuig, de bestuurder en zijn of haar gedrag. Deze kwaliteitscontrole kan zelfs leiden tot de uitsluiting van bepaalde bestuurders. Om die redenen oordeelt het Hof dat de bemiddelingsdienst een integrerend deel is van een dienstenpakket. Nu een vervoerdienst daar het hoofdbestanddeel van uitmaakt, vormt ook de bemiddelingsdienst zelf een dienst op het gebied van vervoer.

Deze bemiddelingsdienst geniet dan ook geen bescherming onder het vrij verkeer van diensten. Richtlijn 2000/31 is er niet op van toepassing, nu het een dienst op het gebied van vervoer is. Als zodanig valt de dienst ook niet binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2006/123 (art. 2, lid 2, onder d). Zoals vastgesteld in artikel 58, lid 1, van het VWEU is ook artikel 56 van het VWEU niet op vervoerdiensten van toepassing. Datzelfde artikel 58, lid 1, verwijst wel naar het vrij verkeer van diensten op het gebied van vervoer. In het arrest *Parlement/Raad* (van 22 mei 1985, C-13/83, ECLI:EU:C:1985:220) verduidelijkt het Hof echter dat Uniemaatregelen deze vrijheid dienen te verwezenlijken. Dat is wat niet-collectief stadsvervoer betreft voornamelijk niet gebeurd. Bijgevolg beperken enkel de vrijheid van vestiging en de algemene regels van het VWEU de discretionaire bevoegdheid van de lidstaten om de bemiddelingsdienst van Uber te reguleren (zie ook

L. Ortiz Blanco & B. van Houtte (red.), *EU regulation and competition law in the transport sector*, Oxford: Oxford University Press 2017, p. 134-135).

De vraag stelt zich dan hoe andere bemiddelingsdiensten in de deeleconomie gekwalificeerd dienen te worden. Of de redenen dat de bemiddelingsdienst van Uber de kwalificatie van de onderliggende dienst overneemt daar minimale dan wel louter voldoende voorwaarden voor zijn, is immers niet geheel duidelijk. Neem bijvoorbeeld de bemiddelingsdienst van Airbnb. Deze onderneming legt de prijs van de onderliggende dienst niet vast en het oefent er geen kwaliteitscontrole op uit (www.airbnb.com/terms). Wil dit zeggen dat haar bemiddelingsdienst niet onlosmakelijk verbonden is met de onderliggende dienst? De vraag is met name in welke mate de onderliggende dienst voor zijn bestaan en verrichtingsvoorwaarden afhankelijk kan zijn van de bemiddelaar alvorens de bemiddelingsdienst van deze laatste de kwalificatie als een op zichzelf staande dienst van de informatiemaatschappij misloopt (zie ook A. Looijestijn-Clearie, 'It looks like a duck, walks like a duck, quacks like a duck. But is it a taxi? A commentary on the Opinion of Advocate General Szpunar in Case C-434/15 - Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL', *Radboud Economic Law Blog*, www.ru.nl/law/research/radboud-economic-law-conference/radboud-economic-law-blog/2017/looks-like-duck-walks-like-duck-quacks-like-duck/, laatst geraadpleegd 22 februari 2018).

De vraag of een dienst al dan niet een dienst van de informatiemaatschappij uitmaakt waar Richtlijn 2000/31 op van toepassing is, is relevant. Het belang daarvan is merkbaar voor een bemiddelaar zoals Uber. Nadat zijn bemiddelingsdienst de kwalificatie als dienst van de informatiemaatschappij werd ontzegd en duidelijk werd dat Uber zich niet op Richtlijn 2000/31 zou kunnen beroepen, kon deze onderneming immers ook niet terugvallen op andere wetteksten die het vrij verkeer van diensten waarborgen. Ook voor de bemiddelaar in de deeleconomie die dat wel kan, is het echter van belang te weten of hij of zij zich kan beroepen op Richtlijn 2000/31. Deze richtlijn bevat immers een interessant artikel 4, lid 1, dat de lidstaten principieel verbiedt het uitoefenen van een dienst van de informatiemaatschappij afhankelijk te stellen van een vergunning of een vereiste van gelijke werking. Onder Richtlijn 2006/123 kunnen lidstaten daarentegen wel vergunningseisen stellen, zij het onder voorwaarden en in principe enkel in de lidstaat van vestiging (art. 9 tot en met 13 en 16, lid 2, onder b; zie ook V. Hatzopoulos & S. Roma, 'Caring for sharing? The collaborative economy under EU law', *CML Rev.* 2017, afl. 54, p. 96-101).

Een bemiddelingsdienst in de deeleconomie is dus niet noodzakelijk een dienst van de informatiemaatschappij. Het kan ook de kwalificatie van de onderliggende dienst overnemen. Het *Asociación Profesional Elite Taxi*-arrest geeft aan wanneer dat het geval is. Of de daarin genoemde voorwaarden minimaal of louter voldoende zijn, is nog maar de vraag. Toekomstige rechtspraak dient dit te verduidelijken nu de kwalificatievraag bepalend is voor de toepasselijke Unieregels en de regulerende vrijheid van de lidstaten.