

KĀ IZTURĒT *UBER* TESTU. EST SECINĀJUMI LIETĀ C-62/19 *STAR TAXI APP*

HOW TO PASS THE *UBER* TEST. CJEU CONCLUSIONS IN THE CASE C-62/19 *STAR TAXI APP*

Vija Kalniņa, Mg. iur.

Latvijas Universitātes Juridiskās fakultātes doktorante

Summary

The controversial *Uber* test has been applied once again. The CJEU judgment in the case C62/19 *Star Taxi App* acknowledges that the test is applicable and correct in its current form and no changes or improvements can be expected at least for now. In the meantime, the judgment gives one more example on how the *Uber* test can be executed and what are the preconditions for passing this test successfully. However, one of the most significant aspects that could affect the outcome of this test, that is, whether the factors of the *Uber* test are cumulative or alternative, remains unclear.

Atslēgvārdi: informācijas sabiedrības pakalpojumi, *Uber* tests, transporta pakalpojumi, Direktīva 2000/31.

Keywords: information society services, *Uber* test, transportation services, Directive 2000/31.

Ievads

2020. gada 3. decembrī Eiropas Savienības Tiesa (turpmāk – EST) pasludināja spriedumu lietā C-62/19 *Star Taxi App*, atzīstot *Star Taxi App* sniegtos pakalpojumus par informācijas sabiedrības pakalpojumiem. *Star Taxi App* ir trešais pakalpojumu sniedzējs, kura pakalpojumiem ticis piemērots *Uber* tests, kas pirmo reizi tika nostiprināts EST spriedumā lietā C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi* (turpmāk – *Elite Taxi*). Atšķirībā no pārējiem pakalpojumiem, kuriem līdz šim piemērots *Uber* tests – *Uber* un *Airbnb* pakalpojumi –, *Star Taxi App* nav līdzdalības ekonomikas (arī sadarbības vai sadarbīgās ekonomikas)¹ pakalpojumu sniedzējs. Proti, šī platforma nenodrošina pakalpojumu sniegšanas iespējas personām, kuras nav profesionālas pakalpojumu sniedzējas un dalās ar saviem brīvajiem resursiem. Tomēr jāatzīmē, ka EST arī nav devusi norādes, ka *Uber* tests ir attiecināms tikai uz līdzdalības ekonomikas pakalpojumiem, un, ievērojot to, ka tā šo

¹ Sīkāk par šiem jēdzieniem sk.: Kalniņa V. Tehnoloģijas, kas maina ekonomiku un tiesisko attiecību modeļus. Jurista Vārds, 02.07.2019., Nr. 26 (1084).

testu ieviesa, pamatojoties uz ģenerālvokāta Maceja Špunara (*Maicej Szpunar*) secinājumiem, var droši apgalvot, ka tam *Uber* tests ir piemērojams plašākam lokam pakalpojumu.² Spriedums lietā C-62/19 *Star Taxi App* to apstiprina.

Šā raksta mērķis ir analizēt EST veikto *Star Taxi App* pakalpojumu izvērtējumu un salīdzināt šajā lietā izdarītos secinājumus ar secinājumiem lietā C-434/15 *Elite Taxi* un lietā C-390/18 *Airbnb Ireland*, skaidrojot priekšnoteikumus *Uber* testa sekmīgai izturēšanai.

1. Lietas C-62/19 *Star Taxi App* apstākļi un prejudiciālie jautājumi

Lietā tiek aplūkots pakalpojums – *Star Taxi App* lietotne, kas bez starpniecības nodrošina taksometru pakalpojumu izmantotāju un taksometru vadītāju savienošanu. Persona, kura vēlas pārvietoties pilsētā, šajā lietotnē var saņemt pieejamo taksometra pakalpojumu sniedzēju sarakstu ar informāciju par piedāvātajiem tarifiem, ko nosaka paši taksometru vadītāji, komentārus un novērtējumus no citiem klientiem. Persona var pati izvēlēties pakalpojuma sniedzēju, saglabājot iespēju no pakalpojuma atteikties. Samaksu par taksometra pakalpojumu persona veic vadītājam tieši. Svarīgi, ka *Star Taxi App* par pakalpojumu sniegšanu slēdz līgumus ar profesionāliem taksometru vadītājiem, kuri ir ieguvuši tiesības veikt pārvadājumus ar taksometru, neveicot nekādu citu papildu atlasi. Saskaņā ar noslēgtajiem līgumiem vadītāju rīcībā *Star Taxi App* nodod lietotni *Star Taxi – vadītājs*, viedtālruni, kurā instalēta šī lietotne, kā arī SIM karti ar ierobežotu datu apjoma limitu, par to no vadītājiem iekasējot mēneša abonentmaksu. *Star Taxi App* nav izveidota sistēma transportlīdzekļu un vadītāju snieguma kvalitātes, ne arī šo vadītāju izturēšanās kontrolei.³

2017. gada 19. decembrī tika grozīts likums, kas nosaka pārvadājumu ar taksometriem noteikumus Bukarestē, paredzot, ka tikai licencētas taksometru rezervēšanas centrāles drīkst nodrošināt klientiem iespēju pasūtīt taksometra pakalpojumu pa tālruni vai ar citiem līdzekļiem, tostarp izmantojot internetam pieslēgtas lietotnes. Tā kā *Star Taxi App* nebija saņēmis licenci, tam tika piemērots naudas sods aptuveni 925 eiro apmērā. *Star Taxi App* minēto naudas sodu apstrīdēja, uzskatot, ka tas sniedz informācijas sabiedrības pakalpojumus un tāpēc saskaņā ar Direktīvas 2000/31⁴ 4. pantu kā tā darbības priekšnoteikumu nedrīkst izvirzīt prasību saņemt iepriekšēju atļauju.⁵ Bukarestes apgabaltiesai, kura izskatīja *Star Taxi App* sūdzību, radās šaubas par tā sniegto pakalpojumu klasifikāciju, un tā vērsās EST ar četriem prejudiciālajiem jautājumiem. Pirmais jautājums bija par to, vai *Star Taxi App* sniegtie pakalpojumi ir klasificējami par informācijas sabiedrības pakalpojumiem, savukārt pārējie jautājumi jau bija par Eiropas Savienības normatīvajos aktos paredzēto pakalpojumu sniegšanas brīvības garantiju saturu

² Ģenerālvokāta Maceja Špunara 11.05.2017. secinājumi lietā C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi*, 42. punkts.

³ Lietas apstākļus sk.: EST 03.12.2020. spriedumā lietā C-62/19 *Star Taxi App*, 25.–28. punkts.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/31 par dažiem informācijas sabiedrības pakalpojumu tiesiskiem aspektiem, jo īpaši elektronisko tirdzniecību, iekšējā tirgū (Direktīva par elektronisko tirdzniecību). OV L 178, 17.07.2000., 1.–16. lpp. Pieņemta 08.06.2000. [08.06.2000. red.].

⁵ Lietas apstākļus sk.: EST 03.12.2020. spriedumā lietā C-62/19 *Star Taxi App*, 29.–33. punkts.

un dalībvalstu pienākumiem.⁶ Šā raksta vajadzībām turpmāk aplūkoti tikai EST secinājumi par *Star Taxi App* sniegto pakalpojumu klasifikāciju.

2. *Star Taxi App* pakalpojumu izvērtējums

EST *Star Taxi App* sniegtos pakalpojumus vērtēja pēc tādas pašas shēmas, kādu tā ir piemērojusi, vērtējot *Uber* un *Airbnb* pakalpojumus. Proti, EST vispirms pārbaudīja, vai attiecīgais pakalpojums atbilst prasībām, kas izriet no informācijas sabiedrības pakalpojumu definīcijas, kura nostiprināta Direktīvas 2015/1535⁷ 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā (iepriekš Direktīvas 98/34⁸ 1. panta 2. punktā). Konstatējot, ka *Star Taxi App* pakalpojumi atbilst šīm prasībām, EST piemēroja *Uber* testu.

Pārbaudi pēc Direktīvas 2015/1535 1. panta 1. punkta b) apakšpunkta *Star Taxi App* pakalpojumi izgāja pārliecinoši. EST atzina, ka *Star Taxi App* pakalpojums atbilst visiem četriem normā nostiprinātajiem informācijas sabiedrības pakalpojuma priekšnoteikumiem un principā būtu atzīstams par informācijas sabiedrības pakalpojumu Direktīvas 2000/31 izpratnē.⁹ Autores ieskatā, EST secinājumi šajā daļā nav pārsteidzoši. Gadījumos, kad ir runa par interneta platformu klasificēšanu par informācijas sabiedrības pakalpojumiem, šādas platformas gandrīz vienmēr sekmīgi iziet šo pārbaudi.¹⁰

Lietās C-434/15 *Elite Taxi* un C-390/18 *Airbnb Ireland* EST ir secinājusi, ka ir iespējama situācija, ka starpniecības pakalpojums, kurš atbilst visiem Direktīvas 2015/1535 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem, var būt neatņemama sastāvdaļa tādām visaptverošām pakalpojumiem, kura galvenais elements ir juridiski kā citādi kvalificējams pakalpojums. Šādā gadījumā darbībām tiešsaistē nebūtu autonomas ekonomikas vērtības un to aizsardzība nebūtu efektīva Direktīvas 2000/31 mērķu sasniegšanai,¹¹ tāpēc tas nevar tikt atzīts par informācijas sabiedrības pakalpojumu, bet gan par pakalpojumu jomā, kurā ietilpst visaptverošais pakalpojums.¹² Lai noskaidrotu, vai tas nav attiecināms arī uz *Star Taxi App*, EST piemēroja *Uber* testu.

Lietā C-434/15 *Elite Taxi* nostiprinātais *Uber* tests paredz, ka situācijās, kur pastāv iespējama starpnieku pakalpojuma cieša saikne ar vispārējo pakalpojumu,

⁶ Lietas apstākļus sk.: EST 03.12.2020. spriedumā lietā C-62/19 *Star Taxi App*, 34.–36. punkts.

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 09.09.2015. Direktīva 2015/1535, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko noteikumu un informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā. OV L 241, 17.09.2015., 1.–15. lpp. Pieņemta 09.09.2015. [09.09.2015. red.]. Šis normatīvais akts vienīgais definē jēdzienu "informācijas sabiedrības pakalpojumi", un Direktīvas 2000/31 2. panta a) punktā ir ietverta atsauce uz šo definīciju.

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 98/24/EK, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu jomā. OV L 204, 21.07.1998., 37.–48. lpp. Pieņemta 22.06.1998. [26.07.2019. red.].

⁹ EST 03.12.2020. spriedums lietā C-62/19 *Star Taxi App*, 48. punkts.

¹⁰ Sk., piemēram, EST 16.02.2012. spriedums lietā C-360/10 *SABAM*, 16.–18. un 27. punkts, EST 12.07.2011. spriedums lietā C-324/09 *L'Oreal u. c.*, 109. punkts. Sk. arī ģenerālvokāta Nilo Jēskinena 09.12.2010. secinājumu lietā C-324/09 *L'Oreal u. c.*, 134. punktu.

¹¹ Ģenerālvokāta Maceja Špunara 11.05.2017. secinājumi lietā C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi*, 32. punkts.

¹² EST 19.12.2019. spriedums lietā C-390/18 *Airbnb Ireland*, 50. punkts; EST 20.12.2017. spriedums lietā C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi*, 40. punkts.

kura sniegšana tiek organizēta ar starpnieku pakalpojuma palīdzību, papildus pārbaudāmi šādi apstākļi:

- 1) vai ar aplikācijas (platformas) palīdzību tiek veidots transporta (vai citu) pakalpojumu tirgus (piedāvājums);¹³
- 2) vai aplikācijai (platformai) ir noteicoša ietekme uz attiecīgā pakalpojuma sniegšanas kārtību, tostarp, vai tā nosaka galvenos pakalpojuma aspektus.¹⁴

Lietā C-62/19 *Star Taxi App* EST, pirmkārt, konstatēja, ka aplūkojamais pakalpojums ir vienīgi personu, kuras vēlas pārvietoties pilsētā, savienošana tikai ar licencētiem taksometru vadītājiem, kuri jau ir tirgus dalībnieki un kuriem minētais starpniecības pakalpojums ir tikai viens no veidiem, kā iegūt klientus, turklāt tiem nav nekāda pienākuma to izmantot.¹⁵ Attiecīgi netika konstatēts, ka *Star Taxi App* veidotu transporta pārvaldījumu pakalpojumu tirgu.

Otrkārt, EST nekonstatēja arī *Star Taxi App* noteicošu ietekmi uz attiecīgā pakalpojuma sniegšanas kārtību, jo pakalpojumu sniedzējs neorganizē pārvaldījumu veikšanu, tas neizvēlas taksometru vadītājus, nedz arī nosaka vai iekasē brauciena maksu, nedz kontrolē transportlīdzekļu, kā arī to vadītāju izturēšanos.¹⁶

Tā kā atbilde uz abiem *Uber* testa jautājumiem ir noliedzīga, EST atzina, ka *Star Taxi App* sniegtais starpniecības pakalpojums nevar tikt uzskatīts par tāda vispārējā pakalpojuma neatņemamu sastāvdaļu, kura galvenais elements ir pārvaldījumu pakalpojums, un līdz ar to tas ir kvalificējams par informācijas sabiedrības pakalpojumu.¹⁷

Šis EST secinājums nozīmē to, ka *Star Taxi App* var paļauties uz visplašākajām pakalpojumu sniegšanas brīvības garantijām, kas paredzētas informācijas sabiedrības pakalpojumu sniedzējiem – gan uz garantijām, kas izriet no LESD 56. un 57. panta un Pakalpojumu direktīvas,¹⁸ gan arī uz garantijām, kas noteiktas Direktīvā 2000/31. Papildus jāatgādina, ka gadījumā, ja secinājums būtu pretējs, kā tas bija *Uber* gadījumā, *Star Taxi App* sniegtos pakalpojumus atzīstot par pakalpojumiem transporta jomā, tas nevarētu atsaukties ne uz vienām pakalpojumu sniegšanas brīvības garantijām, jo saskaņā ar LESD 58. un 90. pantu transporta pakalpojumi ir izslēgti no pakalpojumu sniegšanas brīvības piemērošanas sfēras.

3. Secinājumi, kas izriet no sprieduma lietā C-62/19 *Star Taxi App*

Pēc EST sprieduma lietā C-434/15 *Elite Taxi Uber* un citu līdzīgu pakalpojumu (jo īpaši transporta pakalpojumu) sniedzējiem aktualizējās jautājums par to, kā izpaustos pakalpojumi, kuri var iziet *Uber* testu un paļauties uz pakalpojumu sniegšanas brīvības garantijām, kas paredzētas informācijas sabiedrības pakalpojumu sniedzējiem. Tāpat arī tika izteikta kritika par to, ka *Uber* tests,

¹³ EST 20.12.2017. spriedums lietā C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi*, 38. punkts.

¹⁴ Turpat, 39. punkts.

¹⁵ EST 03.12.2020. spriedums lietā C-62/19 *Star Taxi App*, 52. punkts.

¹⁶ Turpat, 53. punkts.

¹⁷ Turpat, 54. punkts.

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/123 par pakalpojumiem iekšējā tirgū. OV L 376, 27.12.2006., 36.–68. lpp. Pieņemta 12.12.2006. [12.12.2006. red.].

iespējams, būtu precizējams, jo īpaši tāpēc, ka EST judikatūrā nav atrodams apstiprinājums un tiesību zinātniekiem nav vienprātības par to, vai *Uber* testa kritēriji ir kumulatīvi vai alternatīvi.¹⁹ Papildus tam pēc EST sprieduma lietā C-390/18 *Airbnb Ireland* radās jautājumi par to, kādi elementi veido *Uber* testu un kā tie būtu novērtējami, šim spriedumam radot iespaidu, ka galvenie apstākļi, kas jākonstatē *Uber* testā, ir tikai vispārīgā pakalpojuma tirgus veidošana un ietekme uz pakalpojuma cenas noteikšanu, savukārt pārējiem apstākļiem ir sekundāra nozīme.²⁰

EST spriedums lietā C-62/19 *Star Taxi App* minētajos jautājumos vieš zināmu skaidrību. Pirmkārt, tas apstiprināja *Uber* testa piemērošanu un formu (noskaidrojamie jautājumi ir tieši tādi paši kā lietā C-434/15 *Elite Taxi*). Otrkārt, EST spriedums lietā C-62/19 *Star Taxi App* ilustrē, kas ir *Uber* pakalpojumiem pretējais, proti, tāds pakalpojums, kas sekmīgi iziet *Uber* testu. Labākai uzskatāmībai autore tabulā apkopojusi, kādi apstākļi *Star Taxi App* un *Uber* gadījumā vērtēti *Uber* testā un ietekmējuši EST secinājumus par testa iznākumu.

Tabula. *Uber* testa kritēriju izvērtējums *Star Taxi App* un *Uber* gadījumā

<i>Uber</i> tests	<i>Star Taxi App</i>	<i>Uber</i>
Transporta pakalpojumu tirgus izveide	Lietotāji, transporta pakalpojuma sniedzēji – licencēti taksometru vadītāji, kuri jau ir tirgus dalībnieki un kuriem starpniecības pakalpojums ir tikai viens no veidiem, kā iegūt klientus, un kuriem nav nekāda pienākuma to izmantot	Lietotāji, transporta pakalpojuma sniedzēji – autovadītāji, kuri nav profesionāli, iepriekš nav bijuši tirgus dalībnieki un kuri pārvaldījuma pakalpojumus nevar sniegt bez starpniecības pakalpojuma
Noteicoša ietekme uz vispārējo pakalpojumu	Neizvēlās taksometru vadītājus	Izvirza prasības autovadītājiem, kuri var sniegt pakalpojumu
	Nenosaka un neiekasē brauciena maksu (samaksa notiek pa tiešo taksometra vadītājam)	Nosaka vismaz augstāko brauciena cenu un organizē pakalpojumu apmaksas kārtību, iekasējot maksu no klientiem un ieturot savu daļu pirms atlīdzības pārskaitīšanas autovadītājiem
	Nekontrolē transportlīdzekļu kvalitāti	Izvirza prasības transportlīdzekļiem
	Nekontrolē vadītāju izturēšanos	Izveido un uztur autovadītāju novērtēšanas sistēmu, kur novērtējums var būt par pamatu darbības ierobežošanai vai izslēgšanai no platformas

¹⁹ Par *Uber* testa kritērijiem kā kumulatīviem sk., piemēram, Ferro M. S. *Uber Court: a look at recent sharing economy cases before the CJEU*. UNIO – EU Law Journal, Vol. 5, No. 1, January 2019, p. 73. Par *Uber* testa kritērijiem kā alternatīviem sk., piemēram, Menegus G. “Uber Test” Revised? Remarks on Opinion of AG Szpunar in Case *Airbnb Ireland*. European Papers, 15.07.2019., Vol. 4, No. 2, p. 607; Ducato R. ECJ, Case C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi*: preliminary notes. Pieejams: rosels.eu/2018/02/28/ecj-case-c-434-15-asociacion-profesional-elite-taxi-preliminary-notes/ [aplūkots 14.03.2021.].

²⁰ Sk.: Kalniņa V. *Kā Airbnb atšķiras no Uber*. EST secinājumi lietā C-390/18 *Airbnb Ireland*. Grām.: Starptautisko un Eiropas Savienības tiesību piemērošana nacionālajās tiesās. Latvijas Universitātes 78. starptautiskās zinātniskās konferences rakstu krājums. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds, 2020, 45. lpp.

Tomēr spriedums lietā C-62/19 *Star Taxi App* nesniedz skaidrību jautājumā par to, vai *Uber* testā vērtējamie jautājumi ir kumulatīvi vai alternatīvi. Ne EST, ne arī ģenerāldokāts M. Špunars šo apstākli nevienā no lietām nav tieši precizējis, tāpēc pagaidām ir iespējams tikai izteikt minējumus par *Uber* testa kritēriju dabu.

Par labu pieejai, ka *Uber* testa kritēriji varētu būt alternatīvi, norāda EST pieeja izvērtējuma veikšanā. *Airbnb* un *Star Taxi App* gadījumā EST savā analizē neapstājās, secinot, ka platforma neveido pakalpojumu tirgu attiecīgajā jomā, bet pārbaudīja arī to, vai tai nav noteicošas ietekmes uz vispārējo pakalpojumu. Proti, *Uber* testa otra kritērija pārbaude norāda uz to, ka arī tikai viena kritērija izpilde varētu ietekmēt *Uber* testa iznākumu. Protams, apstiprinājuma šādi izpratnei nav, jo gan *Star Taxi App*, gan arī *Airbnb* gadījumā atbildes uz abiem jautājumiem ir noliedzošas, bet *Uber* gadījumā abas atbildes bija apstiprinošas. Līdz ar to EST judikatūrā joprojām nav nevienas lietas, kurā noteicoša ietekme uz vispārējo pakalpojumu tiktu konstatēta vai noliegta tāpēc, ka izpildīts tikai viens no *Uber* testa kritērijiem.

No otras puses, EST secinājumi lietā C-434/15 *Elite Taxi* radīja iespaidu, ka *Uber* testa kritēriji ir kumulatīvi un viena kritērija neizpildīšana ļautu pakalpojumu atzīt par informācijas sabiedrības pakalpojumu.²¹

Jautājums par to, vai *Uber* testa kritēriji ir alternatīvi vai kumulatīvi, nav tikai teorētisks, jo no tā ir atkarīgas iespējas šo testu sekmīgi izturēt. Ja kritēriji ir kumulatīvi, šādu iespēju ir vairāk. Savukārt, ja kritēriji ir alternatīvi, šādas iespējas samazinās. Piemēram, *Uber* pakalpojumu gadījumā pirmo kritēriju principā nav iespējams mainīt, ja transporta pakalpojumu sniegšanā tiek iesaistītas personas, kas nav profesionāļi. Bez *Uber* platformas personas, kas nav profesionāļi, transporta pakalpojumus nevarētu sniegt, jo tās nevarētu atrast pakalpojumu saņēmējus un pakalpojumu saņēmēji nevarētu atrast pakalpojumu sniedzējus.²² Attiecīgi gadījumā, ja *Uber* testa kritēriji ir alternatīvi, *Uber*, nemainot personas, kas var sniegt transporta pakalpojumus, nevarētu šo testu iziet nekādos apstākļos. Savukārt, ja *Uber* testa kritēriji ir kumulatīvi, *Uber* pastāv iespējas manevrēt jautājumā par noteicošu ietekmi uz vispārējo pakalpojumu. Lai to konstatētu, vienlaikus jāpastāv vairākiem apstākļiem, kas uz to norāda – prasību izvirzīšana šoferiem, pakalpojuma cenas noteikšana un/vai iekasēšana, transportlīdzekļu kvalitātes kontrole un vadītāju izturēšanās kontrole (tostarp ar autovadītāju novērtēšanas sistēmām, kas var būt par pamatu darbības ierobežošanai vai izslēgšanai no platformas). *Star Taxi App* gadījumā nepastāv neviens no minētajiem apstākļiem, tādējādi EST judikatūrā joprojām nav sniegta atbilde par to, cik daudzi no šiem apstākļiem veidos noteicošu ietekmi uz galveno pakalpojumu, pat ja daži apstākļi netiks konstatēti. Tomēr *Star Taxi App* gadījums sniedz piemērus tam, kādi tieši apstākļi neveido noteicošu ietekmi. Tādējādi šis piemērs kopā ar lietā C-390/18 *Airbnb Ireland* izdarītajiem secinājumiem, ka pakalpojuma cenas noteikšana diezgan pārliecinoši norāda uz to, ka platformai ir noteicoša ietekme uz vispārējā pakalpojuma sniegšanu, var tikt izmantots kā vadlīnijas, mēģinot rast iespēju iziet *Uber* testu.

²¹ Ferro M. S. *Uber Court: a look at recent sharing economy cases before the CJEU*. UNIO – EU Law Journal, January 2019, Vol. 5, No. 1, p. 73.

²² Sk.: Ģenerāldokāta Maceja Špunara 11.05.2017. secinājumi lietā C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi*, 56. punkts.

Kopsavilkums

1. Spriedums lietā C-62/19 *Star Taxi App* ir nostiprinājis *Uber* testu, apstiprinot, ka šis tests ir aktuāls un piemērojams gadījumos, kad pastāv šaubas, ka starpnieku pakalpojuma sniedzējam ir cieša saikne ar vispārējo pakalpojumu. Tests ir piemērojams neatkarīgi no tā, vai attiecīgais pakalpojums klasificējams kā līdzdalības ekonomikas pakalpojums.
2. Spriedums lietā C-62/19 *Star Taxi App* apstiprinājis, ka *Uber* tests sastāv no tādu elementu pārbaudes, kādi noteikti spriedumā lietā C-434/15 *Elite Taxi*, ar kuru pirmo reizi šis tests tika ieviests. Tas novērš pēc sprieduma lietā C-390/18 *Airbnb Ireland* radušās spekulācijas par to, ka šajā testā nozīme piešķirama tikai vienam no apstākļiem, kas var veidot noteicošu ietekmi uz vispārējo pakalpojumu – pakalpojuma cenas noteikšanai.
3. Spriedums lietā C-62/19 *Star Taxi App* nesniedz skaidrību jautājumā par to, vai *Uber* testa kritēriji ir kumulatīvi vai alternatīvi. Ir pietiekami daudz apsvērumu par labu gan vienai, gan otrai pieejai.
4. *Star Taxi App* piemērs ilustrē, kā izskatās *Uber* pakalpojumiem pretējais jeb kas ir tie apstākļi, kas ļauj sekmīgi izturēt *Uber* testu, – tikai profesionālu pakalpojumu sniedzēju darbības organizēšana, platformas lietotāju neizvēlēšanās, pakalpojuma maksas nenoteikšana un neiekasēšana, transportlīdzekļu kvalitātes un vadītāju izturēšanās nekontrolēšana. Tomēr to, cik daudzi no minētajiem apstākļiem būtu pietiekami *Uber* testa sekmīgai iziešanai, no EST judikatūras neizriet un ir atkarīgs no tā, vai *Uber* testa kritēriji ir kumulatīvi vai alternatīvi.