

## Taxi apps: υπηρεσία ΚτΠ ή υπηρεσία τομέα μεταφορών;

2017/10/01 18:08 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Να, λοιπόν πώς η κοινωνία της πληροφορίας (ΚτΠ) ξεφεύγει από τις δύο διαστάσεις της οθόνης μας, συνεχίζει να υπάρχει και μετά το τράβηγμα της πρίζας και εξελίσσεται με ορατό τρόπο στο Διαδίκτυο των Πραγμάτων (Internet of Things, IoT).

Το κατά πόσον ο εθνικός νομοθέτης μπορεί ελεύθερα να περιορίσει ή να ρυθμίσει την διεξαγωγή επιχειρηματικών δράσεων που σχετίζονται τόσο με την κοινωνία της πληροφορίας, όσο και με τον τομέα των μεταφορών είναι ένα ερώτημα που δεν μπορεί να απαντηθεί με ιδεολογικές προσεγγίσεις και αγκυλώσεις, αλλά μόνο ιδωμένο στο θεσμικό πλαίσιο του ενωσιακού ευρωπαϊκού δικαίου.

Με μια κουβέντα, ενώ οι υπηρεσίες κοινωνίας της πληροφορίας υπάγονται στο φιλελεύθερο ενωσιακό δίκαιο και τα κράτη δεν μπορούν να βάλουν χέρι με την νομοθεσία τους περιορίζοντας και ρυθμίζοντας, από την άλλη πλευρά, **ο τομέας των μεταφορών εμπίπτει στην αρμοδιότητα του εθνικού νομοθέτη**, ο οποίος μπορεί με μεγαλύτερη ευχέρεια να κάνει σχεδόν ό,τι θέλει με αυτήν την αγορά.

Πολύ πρόσφατα, ο Άρειος Πάγος (σε υπόθεση που χειρίστηκα, αλλά δεν έχει ακόμη καθαρογραφεί η απόφαση) δέχτηκε π.χ. ότι κάποιες διαδικτυακές υπηρεσίες εμπίπτουν στο πεδίο της ΚτΠ κι όχι της εθνικής νομοθεσίας περί τύπου, δικαιώνοντας τον πάροχο, κόντρα σε αντίθετες αποφάσεις κατώτερων δικαστηρίων.

Σε τέτοιες υποθέσεις, ιδιαίτερο ρόλο παίζει η φύση της υπηρεσίας. Το Δικαστήριο της Ε.Ε. έχει επιληφθεί δύο υποθέσεων που αφορούν μια τέτοια εφαρμογή: την Uber.

### **Υποθέσεις που αφορούν την Uber**

Το θέμα του αν μια διαδικτυακή εφαρμογή – υπηρεσία επιλογής ιδιώτη μεταφορέα είναι υπηρεσία κοινωνίας της πληροφορίας ή υπηρεσία έχει τεθεί με υποθέσεις της Uber στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

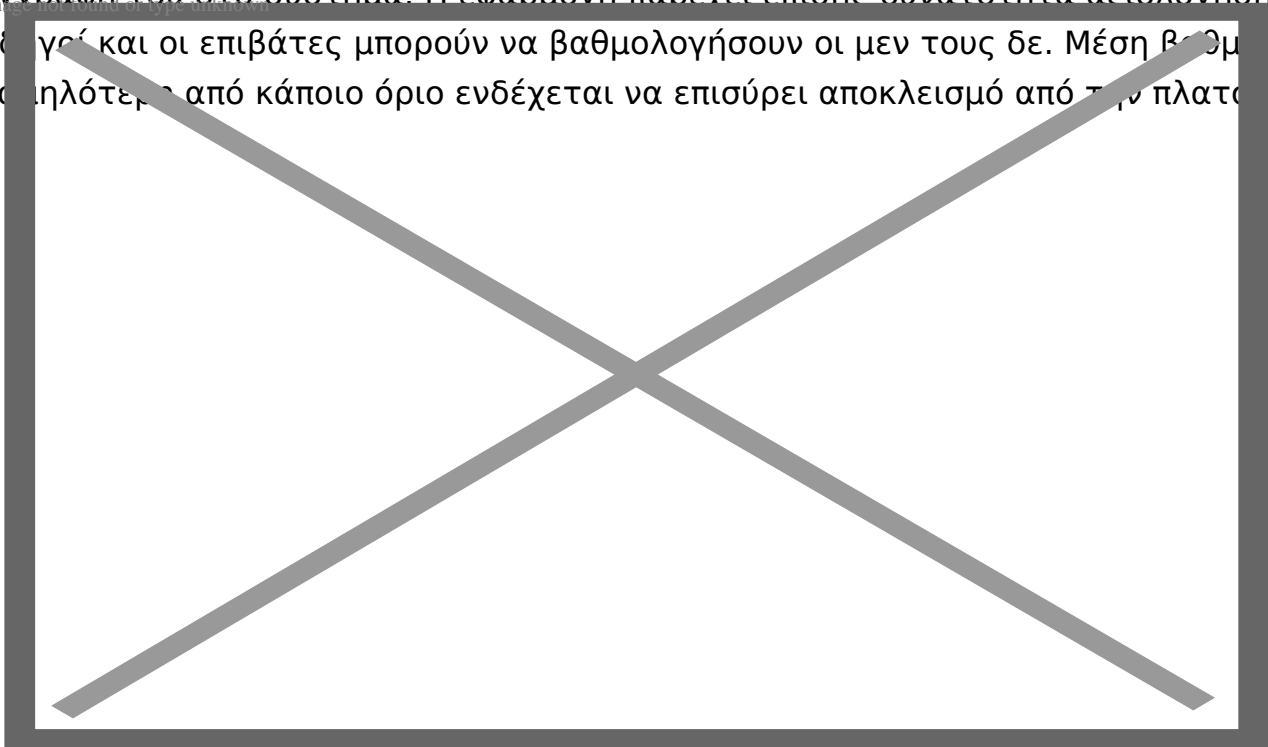
Δεν έχουν ακόμα εκδοθεί αποφάσεις, αλλά υπάρχουν δύο προτάσεις από τον Γενικό Εισαγγελέα του Δικαστηρίου που περιλαμβάνουν σχετική (προτεινόμενη) ανάλυση. Η μία είναι η ισπανική υπόθεση [C-454/15](#) και η άλλη είναι η γαλλική υπόθεση [C-320/16](#).

## Η φύση της υπηρεσίας της Uber

Ο χρήστης μπορεί μέσω της πλατφόρμας, εφόσον έχει φορτώσει την εφαρμογή Uber στο smartphone του, να παραγγείλει υπηρεσία αστικής μεταφοράς στις πόλεις που εξυπηρετούνται.

Η εφαρμογή αναγνωρίζει το γεωγραφικό στίγμα του χρήστη και αναζητεί τους πλησιέστερους διαθέσιμους οδηγούς. Μόλις ένας οδηγός δεχθεί να εκτελέσει τη μεταφορά, η εφαρμογή ενημερώνει τον χρήστη, εμφανίζει το προφίλ του οδηγού και αναγράφει μια εκτιμώμενη τιμή για τη διαδρομή μέχρι τον προορισμό που έχει δηλώσει ο χρήστης.

Με το πέρας της μεταφοράς, το ποσό του κομίστρου χρεώνεται αυτομάτως στην πιστωτική κάρτα της οποίας τα στοιχεία δίνει υποχρεωτικά ο χρήστης με την εγγραφή του στο σύστημα. Η εφαρμογή παρέχει επίσης δυνατότητα αξιολόγησης: οι οδηγοί και οι επιβάτες μπορούν να βαθμολογήσουν οι μεν τους δε. Μέση βαθμολογία χαμηλότερη από κάποιο όριο ενδέχεται να επισύρει αποκλεισμό από την πλατφόρμα.



Οι

υπηρεσίες μεταφοράς τις οποίες προτείνει η πλατφόρμα Uber **κατατάσσονται σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με την ποιότητα του οδηγού και το είδος του οχήματος**. Βάσει των πληροφοριών που έδωσε η εναγομένη της κύριας δίκης, κρίσιμη για τη διαφορά ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου είναι η λεγόμενη υπηρεσία UberPop, στο πλαίσιο της οποίας ιδιώτες, και όχι επαγγελματίες οδηγοί, αναλαμβάνουν με τα δικά τους οχήματα τη μεταφορά των επιβατών.

Οι τιμές καθορίζονται από τον διαχειριστή της πλατφόρμας βάσει της απόστασης και

της διάρκειας της διαδρομής. Ποικίλλουν ανάλογα με το ύψος της ζήτησης σε δεδομένη χρονική στιγμή, οπότε η τιμή ενδέχεται, σε περιόδους αιχμής, να υπερβαίνει κατά πολύ τη βασική.

Το κόμιστρο υπολογίζεται από την εφαρμογή και χρεώνεται αυτομάτως από τον διαχειριστή της πλατφόρμας, ο οποίος παρακρατεί ένα ποσοστό, κατά κανόνα μεταξύ 20 και 25 %, ως προμήθεια και αποδίδει το υπόλοιπο στον οδηγό.

## **Τα κριτήρια**

Για να κριθεί αν η Uber είναι “υπηρεσία της ΚτΠ” ή υπηρεσία μεταφορών πρέπει να εξεταστεί το σχετικό θεσμικό πλαίσιο.

Ως υπηρεσία Κοινωνίας της Πληροφορίας, βάσει της Οδηγίας 2000/31/EK και της Οδηγίας 98/34 ορίζεται εκείνη που, κατ’ αρχήν, «παρέχεται, διαβιβάζεται και λαμβάνεται εξ ολοκλήρου μέσω τηλεφωνικής γραμμής, ραδιοφωνικής μετάδοσης, οπτικής ίνας ή με άλλα ηλεκτρομαγνητικά μέσα».

Επειδή όμως υπάρχουν και υπηρεσίες ηλεκτρονικού εμπορίου που έχουν και μη ηλεκτρονικό μέρος (π.χ. παράδοση βιβλίων που αγοράστηκαν ηλεκτρονικά), γίνεται δεκτό ότι **“υπηρεσία ΚτΠ” είναι εκείνη που το διαδικτυακό μέρος της έχει αυτοτελή οικονομική αξία από το μη ηλεκτρονικό μέρος της.**

Από το 2010 το Δικαστήριο της Ε.Ε. έχει κρίνει ότι η διαδικτυακή πώληση αγαθών εμπίπτει στην έννοια της “υπηρεσίας ΚτΠ”, καθώς η παράδοση του προϊόντος είναι απλά η εκτέλεση μιας συμβατικής υποχρέωσης που συνήφθη διαδικτυακώς ([απόφαση C-108/09, Kopt-Optica](#)).

Στην περίπτωση των μικτών υπηρεσιών, δηλαδή όσων περιλαμβάνουν και ηλεκτρονικό και μη ηλεκτρονικό σκέλος, μια υπηρεσία μπορεί να γίνει δεκτό ότι μεταδίδεται εξ ολοκλήρου με ηλεκτρονικά μέσα, κατ’ αρχάς, όταν το μη ηλεκτρονικό σκέλος είναι, από οικονομικής άποψης, αυτοτελές σε σχέση με το ηλεκτρονικό σκέλος.

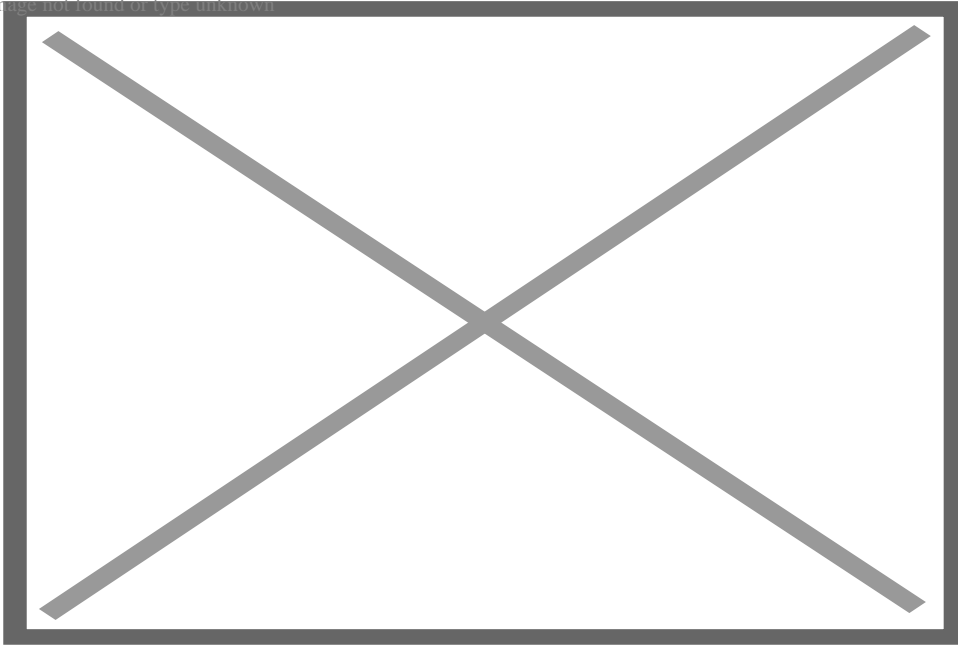
Τούτο ισχύει ιδίως στην περίπτωση ενδιάμεσου παρόχου που διευκολύνει τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ ενός χρήστη και ενός ανεξάρτητου παρόχου υπηρεσιών (ή πωλητή).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι **οι πλατφόρμες για τις αγορές αεροπορικών εισιτηρίων ή για τις κρατήσεις σε ξενοδοχεία.** Στις περιπτώσεις αυτές, η υπηρεσία του διαμεσολαβητή έχει πραγματική προστιθέμενη αξία τόσο για τον χρήστη όσο και για τον αντίστοιχο επιχειρηματία, πλην όμως παραμένει οικονομικά αυτοτελής, αφού ο επιχειρηματίας ασκεί ανεξάρτητα τη δική του δραστηριότητα.

Αντιθέτως, όταν ο πάροχος της ηλεκτρονικής υπηρεσίας είναι ταυτόχρονα πάροχος

και της μη ηλεκτρονικής υπηρεσίας ή όταν ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής της τελευταίας αυτής υπηρεσίας, με αποτέλεσμα τα δύο σκέλη να συνθέτουν ένα αδιαχώριστο σύνολο, τότε πρέπει, να προσδιοριστεί ποιο είναι το κύριο στοιχείο της όλης υπηρεσίας, ήτοι εκείνο το οποίο της προσδίδει την οικονομική της σημασία.

Image not found or type unknown



Ο χαρακτηρισμός «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας» σημαίνει ότι το κύριο αυτό στοιχείο παρέχεται με ηλεκτρονικά μέσα.

Κατά τις προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα, η διαφοροποίηση των διαμεσολαβητών για τις αγορές αεροπορικών εισιτηρίων και κρατήσεων σε ξενοδοχεία είναι ότι συνήθως οι διαμεσολαβητές αυτοί δεν παρεμβαίνουν ενεργά στην διαμόρφωση των τιμών.

Οι τιμές καθορίζονται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις, επομένως υπάρχει οικονομική αυτοτέλεια που επιτρέπει στους διαδικτυακούς διαμεσολαβητές να θεωρηθούν “υπηρεσίες ΚτΠ”.

Το κριτήριο είναι ότι οι αεροπορικές και ξενοδοχειακές εταιρίες καθορίζουν από μόνες τους τους όρους παροχής των υπηρεσιών τους, **καθώς οι διαδικτυακοί διαμεσολαβητές (π.χ. booking.com, airtickets κτλ) δεν παρεμβαίνουν σε αυτούς τους όρους.**

Οι οδηγοί της Uber δεν έχουν καν πελάτες χωρίς την Uber. Αυτό είναι το κρίσιμο κατά την άποψη του Γενικού Εισαγγελέα που καθιστά την Uber εταιρία του τομέα των μετακινήσεων, όχι όμως και τις άλλες εφαρμογές που είναι γνωστές για τις κρατήσεις εισιτηρίων και δωματίων.

Κατέληξε λοιπόν ο Γενικός Εισαγγελέας του Δ.Ε.Ε. στην εξής διατύπωση: “υπηρεσία η

οποία συνίσταται στη μεσολάβηση, με τη βοήθεια λογισμικού κινητών τηλεφώνων, για την επαφή δυνητικών επιβατών με οδηγούς που προτίθενται να πραγματοποιήσουν αστικές μεταφορές σε μεμονωμένα άτομα κατά παραγγελία, στην περίπτωση όπου ο πάροχος της εν λόγω υπηρεσίας ελέγχει τα βασικά χαρακτηριστικά των μεταφορών που εκτελούνται στο πλαίσιο αυτό, μεταξύ των οποίων και το κόμιστρο, δεν συνιστά υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων.”

Οπότε κατά την άποψη αυτή, η Uber πρέπει να έχει άδειες μεταφορέα. Απομένει να δούμε εάν το Δ.Ε.Ε. θα ακολουθήσει την πρόταση του Γενικού Εισαγγελέα του.

### **Υποχρέωση κράτους για κοινοποίηση νομοσχεδίου στην Επιτροπή**

Το ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο για την Κοινωνία της Πληροφορίας επιβάλλει στα κράτη να κοινοποιούν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε νομοσχέδιο με το οποίο τίθεται ένας τεχνικός κανόνας σχετικά με τις υπηρεσίες ΚτΠ.

Η Γαλλία θέσπισε ένα νόμο κατά τον οποίο διώκεται ποινικά όποια υπηρεσία διευκολύνει επιβάτες να συνάπτουν συμβάσεις μεταφοράς με μεταφορείς που δεν πληρούν τους όρους του νόμου.

Ο Γενικός Εισαγγελέας έκρινε ότι αυτός ο νόμος δεν είναι “τεχνικός κανόνας” κι άρα η Γαλλία δεν όφειλε να είχε γνωστοποιήσει το νομοσχέδιο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Απομένει όμως να μάθουμε ποια θα είναι η κρίση του Δικαστηρίου.

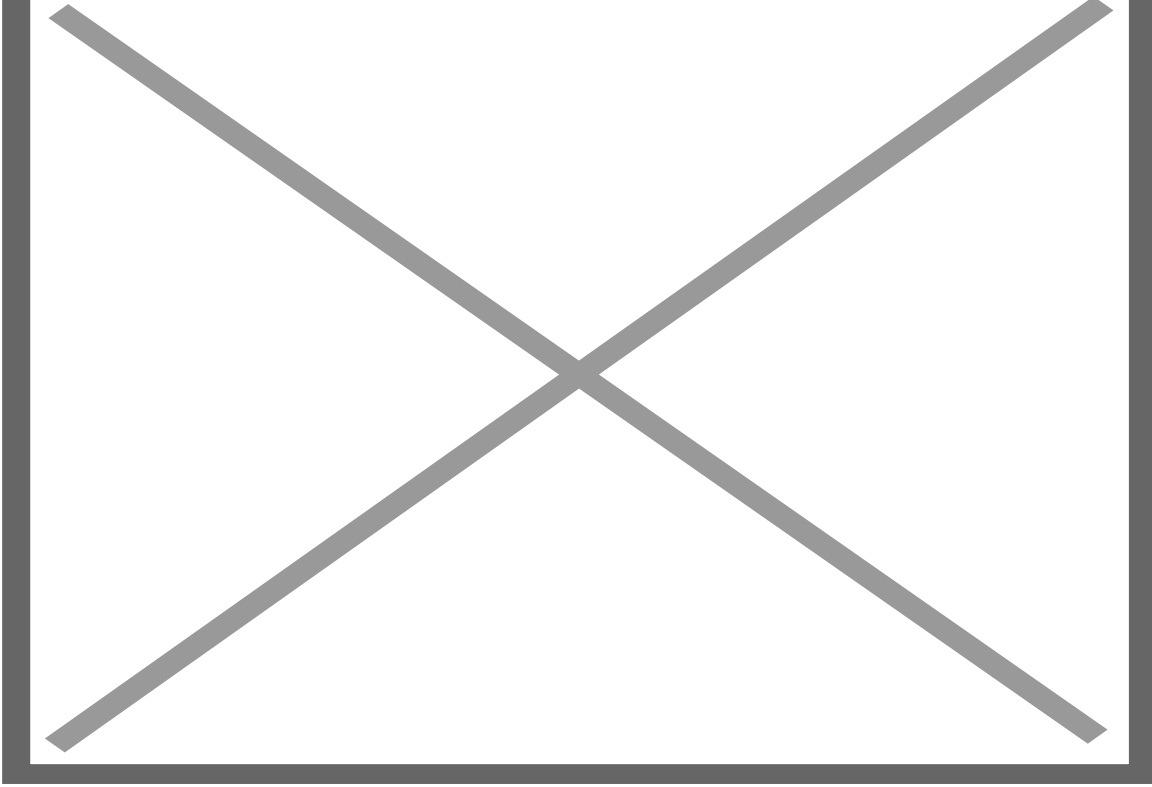
### **Τι ισχύει για το BEAT;**

Το BEAT έχει ένα βασικό χαρακτηριστικό που το διαφοροποιεί από τις παραπάνω αναλύσεις που αφορούν την Uber: η αγορά των ταξί υπάρχει και χωρίς το BEAT.

Η βασική σκέψη του Γενικού Εισαγγελέα είναι ότι η Uber είναι μεταφορέας γιατί χωρίς αυτήν δεν υπάρχει η αγορά των ιδιωτών μεταφορέων που οργανώνεται βάσει της πλατφόρμας.

Υπάρχουν όμως και πολλές ομοιότητες. Το πιο κρίσιμο από νομικής πλευράς είναι το εάν υπάρχει αυτοτελής οικονομική αξία στο διαδικτυακό μέρος και στο μη διαδικτυακό μέρος.

Εάν δηλαδή ο εντοπισμός και η αξιολόγηση εκ των υστέρων του ταξί έχει αυτοτελή οικονομική αξία σε σχέση με την ίδια την σύναψη της σύμβασης επιβάτη – μεταφορέα. Θα μπορούσαν να υποστηριχθούν και οι δύο απόψεις: δεν μπορεί να παραβλεφθεί η αυτοτελής οικονομική αξία μιας βάσης δεδομένων που αφορά το αποτέλεσμα των αξιολογήσεων.



Είναι όμως

αυτή η βάση δεδομένων εκείνο που προσελκύει κατά μείζονα λόγο τους επιβάτες; Εάν, ναι, τότε υπάρχει οικονομική αυτοτέλεια.

Εάν ο επιβάτης απλώς βρίσκεται σε μια απομακρισμένη περιοχή και αναζητά ένα οποιοδήποτε ταξί που ο μόνος τρόπος να ειδοποιηθεί είναι το BEAT, τότε χάνεται η αυτοτελής οικονομική αξία του διαδικτυακού μέρους, αφού ο επιβάτης θέλει απλά ένα οποιοδήποτε ταξί.

Θα μπορούσε βέβαια να το εντοπίσει με άλλους τρόπους, πχ. να παραγγείλει ένα ραδιοταξί, εάν είναι σε περιοχή που εξυπηρετείται, εάν είναι διαθέσιμη η υπηρεσία αυτή κ.τ.λ.

Το BEAT δεν ρυθμίζει φυσικά την αγορά των ταξί με τον καθοριστικό τρόπο που η Uber συντονίζει την αγορά του δικού της στόλου στα παραπάνω παραδείγματα.

Ωστόσο, πραγματοποιεί ορισμένες παρεμβάσεις, **όπως οι εκπτώσεις για ορισμένες κατηγορίες ή χρονικές περιόδους διαδρομών, τις οποίες χρηματοδοτεί η ίδια η υπηρεσία.**

Αυτό δημιουργεί σαφέστατα ανταγωνισμό σε σχέση με μια νομοθετικά ρυθμισμένη αγορά που διέπεται από αυστηρούς κανόνες για τα κόμιστρα, έτσι ώστε τυπικά να αποκλείεται ο ανταγωνισμός.

Η ίδια η δημιουργία ανταγωνισμού σε μια αγορά που αποκλείεται ο ανταγωνισμός δεν σημαίνει όμως από μόνη της και παράβαση των διατάξεων περί αθέμιτου

ανταγωνισμού.

Κατά την γνώμη μου, ο ανταγωνισμός που προκαλεί το BEAT θα ήταν παραβατικός μόνο εάν η εταιρία αυτή εκμεταλλευόταν μια δεσπόζουσα θέση στην αγορά, **κάτι το οποίο δεν παρουσιάζει ως χαρακτηριστικό.**

Ακόμη κι αν κριθεί ότι η θέση της εταιρίας στην αγορά είναι δεσπόζουσα (που πολύ αμφιβάλλω), πολύ δύσκολα μπορεί να θεωρηθεί ότι την εκμεταλλεύεται κι όλας.

Ωστόσο, όσο πιο παρεμβατικό γίνεται το BEAT στο οικονομικό σκέλος της μεταφορικής σύμβασης, έστω και δημιουργώντας θεμιτό ανταγωνισμό, **τόσο θα απομακρύνεται από την έννοια της κοινωνίας της πληροφορίας, λαμβάνοντας υπόψη το κριτήριο της οικονομικής αυτοτέλειας.**

Το βασικό χαρακτηριστικό του BEAT είναι ότι, αντιστροφα από το παράδειγμα της Uber, δεν μπορεί να υπάρχει χωρίς τους μεταφορείς.

Όσο περισσότερο τα ταξί θα υπάρχουν λόγω της BEAT, τόσο περισσότερο η BEAT θα γίνει υπηρεσία μεταφορών χάνοντας την αυτοτέλειά της ως υπηρεσία ΚτΠ. Αλλά θεωρώ ότι είμαστε πολύ μακριά από αυτό.

**Βασίλης Σωτηρόπουλος,**

Νομικός, αναδημοσίευση από το <http://elawyer.blogspot.gr>