

EU司法裁判所（大法廷）による判決

2017年12月20日

（先行判決の付託内容・自家用車を使う運転者と都市内を移動したい者をスマートフォン・アプリによってつなぐ有償の仲介サービス、認可の要求を認めるか否か）

スペインのバルセロナ第3商事裁判所は、2015年7月16日、TFEU第267条に基づく先行判決を求める請求を決定した。当裁判所はこれを2015年8月7日に受理した。

原告 エリート・タクシー運転手協会

被告 ウーバー・システムズ・スペイン社（Uber Systems Spain SL）

判 決

1. 先行判決を求める本請求は、TFEU第56条、1998年7月20日欧州議会により改訂された技術規格および規則の分野における情報の提供手順、ならびに情報社会サービスに関する規則を定めた1998年6月22日欧州議会、域内市場における情報社会サービス、特に電子商取引に関する特定の法的側面に関する2000年6月8日の欧州議会ならびに域内市場におけるサービスに関する2006年12月12日の欧州議会の解釈に関する判決を求めるものである。
2. 本請求は、バルセロナの職業タクシー運転手協会であるエリート・タクシー協会とウーバー・テクノロジーズ社の関連会社であるウーバー・システムズ・スペイン社との間での訴訟であり、後者が何らの行政上の免許や認可を得ることなく、自家用車を使う運転者と都市内を移動したい者をつなぐことで構成される有償サービスを、スマートフォン・アプリによって提供していることに関するものである。

法的背景

EU法

3. EU指令 98/34 第 1 条 (2) は、次の通り規定している。

「本指令においては、以下の定義が適用される。

(2) 『サービス』とは、通常は有償で、サービスを受ける者の個別の要請に対して、遠隔地で、電子的手段により提供されるあらゆるサービスのことである。

- 『遠隔地で』とは、当事者同士が同時にその場に所在しない状態でサービスが提供されることを意味する。

- 『電子的手段により』とは、データ処理（デジタル圧縮を含む）及びデータ・ストレージのための電子機器を使って、サービスが発信され、宛先地で受信されること、また有線、無線、光学的手段、または他の電磁的手段によって完全に伝送、移転、及び受領されることを意味する。

- 『サービスを受ける者の個別の要請』とは、個別の要求に基づき、データ送信を介して、当該サービスが提供されることを意味する。

4.~10.はEU指令の適用関係の判断（略）

（略）

11. スペインの法令：バルセロナの都市圏内において、タクシーサービスは、2003年7月4日のタクシーサービスに関する法ならびにスペインのバルセ

ロナ都市圏運輸管理委員会が採択した 2004 年 7 月 22 日のバルセロナ都市圏におけるタクシーサービスに関する法令により規制されている。

12. 同法第 4 条に基づき、

- 「1. 都市タクシーサービスの提供には、同サービスを行おうとする各車両について、サービスを行う者は事前に免許を取得しなければならない。
2. 都市タクシーサービスを提供する免許は、同サービス活動を行う管轄地の市役所または所轄の地方当局が発行する。
3. 都市間タクシーサービスの提供には、地方政府の運輸省による所定の認可を事前に得なければならない。」

本案における争点と先行判決を下すべき問題

13. 2014 年 10 月 29 日、エリート・タクシー協会はスペインのバルセロナ商事裁判所に訴訟を提起し、施行されている法令にウーバー・システムズ・スペインが違反しており、1991 年 1 月 10 日の不正競争に関する法律に照らして不正競争行為及び誤導行為に至っているとの認定を求めた。エリート・タクシー協会はまた、モバイルデバイスとインターネットを使ったオンデマンド予約サービスの提供による不正行為の差止をウーバー・システムズ・スペインに命令すべきだと主張した。そして、裁判所はウーバー・システムズ・スペインに対して、今後かかる行為に携わるのを禁じるべきだと主張した。
14. バルセロナ商事裁判所はまず、ウーバー・システムズ・スペインはスペインで当該活動をしているが、その活動は国際的プラットフォームにリンクされているので、同社の行為を EU レベルで審査することは正当化されるとした。同裁判所はまた、ウーバー・システムズ・スペインも本件の車両運転者らも、2004 年 7 月 22 日のバルセロナ都市圏におけるタクシーサービスに関する法令が要求する免許も認可も得ていないことを認識している。

15. ウーバー・システムズ・スペインと同社関連会社（以下、併せて「ウーバー」とする。）による行為が不公正なものでありスペイン国内の競争に関する規則に違反する行為に分類され得るのか否かを判断するために、バルセロナ商事裁判所は、ウーバーが行政による事前の認可を得なければならないか否かを確定する必要があると考えている。その目的で、同裁判所は、当該会社が提供するサービスが輸送サービスと見なされるのか、情報社会サービスと見なされるのか、あるいはその両方を組み合わせたサービスと見なされるのかの判断がなされるべきであると考えている。同裁判所によると、行政による事前の認可を得なければならない可能性があるか否かは、このいずれの分類が採用されるか次第だという。
16. そのために、バルセロナ商事裁判所は、ウーバーがいくつかのソフトウェア・ツール（インターフェース）を運転者に提供しており、ウーバーはそれら運転者と接続または連絡し、次いで運転者は、ウーバーの名を冠したソフトウェア・アプリケーションを通じてウーバーのサービスにアクセスを得た都市内移動を希望する者となつてつながることができていると述べる。同裁判所によると、ウーバーの活動は営利活動である。
17. バルセロナ商事裁判所はまた、先行判決の請求はこれらの事実要素には全くかかわらないものであり、問題のサービスの法的分類のみが関係する請求であると述べている。
18. 以上により、バルセロナ商事裁判所は、訴訟手続きを中断し、以下の問題を当司法裁判所に付託することを決定した。
- 「(1) [指令 2006/123 の] 第 2 条 (2) (d) は輸送活動を同指令の対象範囲から除外しているところであるが、車両所有者と都市内での移動を要する者を相互に結びつけることができる IT リソース、『スマートフォンとテクニカル・プラットフォーム』のインターフェースとソフトウェア・アプリケーションを管理することによって車両の所有者と都市内移動を必要とする者との仲介を行う [ウーバー・システムズ・スペインの] 活動は、単に輸送サービスと見なされるべ

きか、あるいは [指令 98/34] 第 1 条 (2) に定義された情報社会サービス、あるいは電子的仲介サービスと見なされるべきか。

- (2) その活動の法的性格を特定する範囲内で、部分的に情報 社会サービスと見なすことができる場合、電子仲介サービスには [EU] 法令で保障されたサービス提供の自由の原則が有効ではないのか。

(中略)

当裁判所の管轄権

19. エリート・タクシー協会は、ウーバーが提供するサービスの法的分類は事実に関する問題についての判断を要するので、当裁判所の管轄権の範囲外であると主張する。エリート・タクシーによると、かかる状況においては、当裁判所には付託された問題に回答する管轄権がないという。
20. その点で、上記第 17 項に明らかなおり、付託された問題は当該サービスの法的分類のみに関するものであり、事実の認定や評価に関するものではないと、バルセロナ商事裁判所が明確に述べている。同裁判所が認定した事実の EU 法の下での分類には EU 法の解釈が関わるものであり、その解釈について、当裁判所は管轄権を有する。
21. したがって当裁判所は、付託された問題に回答する管轄権を有する。

付託された問題の検討

受託の要否

22. スペイン、ギリシャ、オランダ、ポーランドおよびフィンランドの各政府、欧州委員会、及び欧州自由貿易連合監視機構は、本案で問題となっている活

動の性質と適用される国内法令に関して、付託の決定書は理由が不十分であると述べている。

23.～25. (略)

26. 本件付託の決定書は、該当する国内規定への言及は簡略ではあるものの、本案において問題となっているサービス提供のための免許または事前の行政による認可を要求するものが特定されている。

27. 同様に、バルセロナ商事裁判所によるウーバーが提供するサービスについての説明は、上記第 16 項にその内容を述べたものであり、十分に的確である。

28. 最後に、バルセロナ商事裁判所は、EU 法の解釈が不明確であるとする理由を手続き規則に従って明確に述べている。

29. したがって、本件付託の決定書には、当裁判所が有用な回答をでき、付託された問題について利害当事者らが有効に立場を明確にする上で必要な事実に関する資料と法的資料が含まれている。

30. ポーランド政府もまた、本案における争点が純粋に国内問題であると称されていることを根拠に、特に TFEU 第 56 条が本件に適用可能かどうかについて疑念を表明している。

31. しかしながら、本件付託の決定書に言及された情報と当裁判所の記録にあるその他の文書により、本案で問題となっているサービスは、別の加盟国、具体的にはオランダ王国で営業する会社を介して提供されていることが明らかである。

32. これらの事情に照らして、先行判決の請求は受託されるべきである。

検討の要旨

33. 第1と第2の問題は併せて検討すべきものであるが、バルセロナ商事裁判所が付託したのは本案において問題となっている仲介サービス、すなわち自家用車を使う運転者と都市内を移動したい者とをスマートフォン・アプリを使って有償でつなぐことを目的とする仲介サービスは TFEU 第 58 条 (1) の意義の範囲での「輸送分野におけるサービス」と分類されるので、TFEU 第 56 条、指令 2006/123、及び指令 2000/31 の対象から除外されると解釈されるのか、それとも逆に、かかるサービスは TFEU 第 56 条、指令 2006/123、及び指令 2000/31 の適用対象であるかである。
34. この点については、自家用車を使用する運転者と都市内での移動を望む人をつなぐ仲介サービスは、原則として、車両を使って人や物をひとつの場所から別の場所に物理的に移動させる物理的行為により構成される輸送サービスとは別のものであることに、留意すべきである。これらのサービスはそれぞれ別に扱われるべきであり、バルセロナ商事裁判所が検討した通り、異なる指令やサービス提供の自由に関する FEU 条約の規定に関連付けられ得る。
35. したがって、スマートフォン・アプリによって自家用車で輸送を行う運転者と乗客との間での輸送サービスの予約に関する情報のやり取りを可能にする仲介サービスは、原則として、「情報社会サービス」の分類基準に合致している。その仲介サービスは、「通常は有償で、サービスを受ける者の個別の要請に対して、遠隔地で、電子的手段によって提供されるサービス」である。
36. 一方、タクシーサービスのような非公共都市交通サービスは、「輸送分野におけるサービス」と分類されなければならない
37. しかしながら、本案のサービスは、単に自家用車を使う運転者と都市内を移動したい者とをスマートフォン・アプリによって結びつけることで構成される仲介サービスを越えている。

38. バルセロナ商事裁判所が問題とする旅客が運転者の自家用車で輸送される状況において、この仲介サービスの提供者は、同時に都市内輸送サービスをオファーし、特に本案において問題となっているアプリケーション等のソフトウェア・ツールを介して都市内輸送サービスへのアクセスを可能にし、都市内を移動するためにそのようなオファーを受け入れたいという人々のために、その全般的運営を行っている。
39. その点で、当裁判所に提出された情報によると、ウーバーが提供する仲介サービスは、会社がアプリケーションを提供する自家用車の運転者を選択することを基礎としており、このアプリケーションがなければ、(i) 運転者は輸送サービスを提供できず、(ii) 都市内の移動を望む者は、かかる運転者が提供するサービスを利用できない。加えて、運転者がサービスを提供する条件について、ウーバーは決定的影響力を行使する。ウーバーは同社の名を冠したアプリケーションを使って少なくとも最高運賃を決定しており、車両の運転者に運賃の一部を支払うより先に、ウーバーが顧客から運賃を受領しており、車両の質、運転者、運転者の振る舞い、及び車両の質についてウーバーが一定の支配力を行使しており、その結果、状況によっては運転者が排除されることがあり得るようである。
40. よって、この仲介サービスは、輸送サービスを主な要素とするサービス全体の不可欠な一部を成していると見なされるべきであり、したがって「情報社会サービス」ではなく、「輸送分野におけるサービス」と分類されなければならない。
41. この分類は、当裁判所の判例法によって確認される。判例法によれば、「輸送分野におけるサービス」の概念には、輸送サービスそのものだけでなく、輸送により人や物を一つの場所から別の場所に動かす物理的行為に本質的につながりのある、あらゆるサービスが含まれている。
42. 以上により、指令 2000/31 は本案で問題となっている仲介サービスには適用されない。

43. 本案の仲介サービスが「輸送分野におけるサービス」に分類されている限りは、その種のサービスは指令 2006/123 第 2 条 (2) (d) において同指令の適用範囲から明示的に除外されている。
44. さらに、本案の仲介サービスは「輸送分野におけるサービス」に分類されることになるので、サービス一般の提供の自由に関する TFEU 第 56 条ではなく、TFEU 第 58 条 (1) の適用対象であり、同条項によると、「輸送分野におけるサービス提供の自由は、輸送に関する部の条項の定めるところにより規定される。」
45. したがって、FEU 条約に照らして、共通の輸送政策を実行することによって、サービス提供の自由を支配する原則の適用を実現しなければならない。
46. ただし、非公共都市交通サービス、ならびに本案において問題となっている仲介サービスのように非公共都市輸送サービスと本質的に結び付いているサービスについては、欧州議会と欧州理事会が TFEU 第 91 条 (1) に基づいて共通の規則、その他の措置を採用するには至っていないことに、留意すべきである。
47. したがって、現行の EU 法にある通り、本案において問題になっているような仲介サービスが FEU 条約の一般ルールに準拠して提供されるようサービスの条件を規制するのは、加盟国次第である。
48. よって、第 1 及び第 2 の問題についての回答として、本案の仲介サービス、すなわち自家用車を使う運転者と都市内を移動したい者とをスマートフォン・アプリを使って有償でつなぐことを目的とする仲介サービスは輸送サービスと本質的に結び付いているものと見なされなければならない。したがって、かかるサービスは、TFEU 第 56 条、指令 2006/123、及び指令 2000/31 の適用範囲から除外されるべきである。

49. 第 1 及び第 2 の問題への回答に照らして、指令 2006/123 または指令 2000/31 が適用されるとの想定に基づいて付託された第 3 及び第 4 の問題については、回答する必要がない。

(以下略)