

Maciej Toroń*, Katarzyna Wiese**

Aplikacja UBER lub jak ująć *sharing economy* w istniejące ramy prawne?

Spis treści

- I. Wstęp
- II. Jak działa aplikacja UBER
 1. Krótki rys historyczny
 2. Wymagania dotyczące korzystania z aplikacji
 3. Sposób ustalania opłaty za przejazd oraz płatności
 4. Dynamiczne ceny
- III. Kontrowersje związane z działaniem aplikacji
 1. Słowo wstępna
 2. Charakter usługi
 3. Stosunek prawny pomiędzy UBER i kierowcami-partnerami
 4. Zakres wymogów wobec kierowców-partnerów
- IV. Zastrzeżenia z punktu widzenia publicznego prawa konkurencji
 1. Stanowisko Prezesa UOKiK
 2. Czy UBER stosuje sztywne ceny świadczenia usług?
 3. Ograniczenie konkurencji
 4. Prokonkurencyjne skutki UBER
- V. Wnioski

Streszczenie

W artykule zaprezentowano analizę problemów, jakie ujawniają się w związku z rozpowszechnianiem się modeli biznesowych typowych dla gospodarki współdzielenia, wykonaną na przykładzie aplikacji UBER. Choć rozwój *sharing economy* entuzjastycznie witany jest przez Komisję Europejską, to trudno nie dostrzec, iż państwa członkowskie UE, a także część przedsiębiorców, nie podzielają jej optymistycznego podejścia. W artykule rozważamy zatem, na ile ich zastrzeżenia mają uzasadniony charakter. Dodatkowo analizujemy dostrzeżony przez nas problem zgodności funkcjonowania aplikacji z publicznym prawem konkurencji.

Słowa kluczowe: aplikacje mobilne; jednolity rynek cyfrowy; modernizacja prawa konkurencji; nowe technologie; *sharing economy*; UBER; zmowa cenowa.

* Doktorant w Katedrze Prawa Europejskiego WPIA UJ; radca prawny w kancelarii Traple Konarski Podrecki i Wspólnicy sp. j.; e-mail: maciej.toron@doctoral.uj.edu.pl.

** Doktorantka w Katedrze Prawa Własności Intelektualnej WPIA UJ; LL.M (Heidelberg), aplikant radcowski w Kancelarii Traple Konarski Podrecki i Wspólnicy sp. j.; e-mail: katarzyna.wiese@doctoral.uj.edu.pl.

JEL: K21

I. Wstęp

Jednym z istotniejszych wyzwań, przed którym stoi obecnie europejski prawodawca, jest takie ukształtowanie zasad funkcjonowania rynku wewnętrznego, które pozwoli czerpać maksymalnie z innowacyjnych trendów gospodarczych, a jednocześnie zapewni zrównoważony rozwój uwzględniający nie tylko cele ekonomiczne, lecz także kwestie społeczne. W tym kontekście warty rozważenia jest rozpowszechnienie się modeli biznesowych, które zbiorczo zwykło określać się jako należące do tzw. *sharing economy* – gospodarki współdzielenia bądź *collaborative economy* – gospodarki współdziałania. Choć nazwa sugerować mogłaby, iż ich istota zasadza się na wspólnym korzystaniu z określonego dobra, to dostrzec należy, iż rozkwit tej gałęzi gospodarki nie byłby możliwy bez powszechnej dostępności urządzeń mobilnych i bezprzewodowego Internetu. Pozwalają one na stały dostęp do platform służących do pośredniczenia między podmiotami dysponującymi określonym zasobem, a klientami chcącymi z nich skorzystać.

Komisja Europejska dostrzega potencjał, jaki drzemie w rozwoju *sharing economy*, dla wzrostu gospodarczego, wzmocnienia innowacyjności oraz konkurencyjności. Wyraz temu przekonaniu dała w Komunikacie – „Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się”¹ opublikowanym w czerwcu 2016 r. Gospodarka współdzielenia to, zdaniem KE, szansa na stworzenie nowych możliwości tak dla konsumentów, jak i dla przedsiębiorców. W Komunikacie zauważono jednak, że jest to wyzwanie nie tylko dla przedsiębiorców działających w oparciu o tradycyjne modele biznesowe, lecz także dla prawodawców w państwach członkowskich, w których kompetencji leży właściwe ukształtowanie ram prawnych, by *sharing economy* przynosiła europejskim rynkom możliwe duże korzyści. Wydzwięk Komunikatu jest w zasadzie optymistyczny. Na poziomie państw członkowskich taka ocena gospodarki współdzielenia nie jest jednak powszechnie podzielana.

Prawdopodobnie najlepiej znaną platformą, którą wymienia się jako książkowy przejaw *sharing economy*, jest aplikacja UBER pośrednicząca pomiędzy kierowcami a potencjalnymi pasażerami poszukującymi transportu. Dzięki zastosowaniu tej aplikacji zarejestrowani użytkownicy mogą odnaleźć w czasie rzeczywistym oferującego interesującą ich usługę kierowcę, zamówić kurs i zapłacić kwotę należną za przejazd bezgotówkowo. Z kolei kierowcom platforma UBER zastępuje telefoniczną centralę zamawiania taksówek i pozwala w dotrzeć do klientów, przy czym nie wymaga od nich posiadania licencji taksówkarskiej. Co istotne dla dalszej analizy, cena za usługę świadczoną za pośrednictwem platformy UBER ustalona jest ogólnie przez jej administratora i jest stosowana bezwzględnie przez wszystkich kierowców. Choć formalnie pozostają oni niezależnymi przedsiębiorcami, nie mają możliwości swobodnego kształtowania ceny ani konkurowania nią z innymi kierowcami stosującymi tę samą aplikację. W efekcie wszyscy stosują tę samą stawkę za przejazd. Taka sytuacja może budzić wątpliwości z punktu widzenia prawa konkurencji. Generalnie wszak uzgodnienia cen, nawet w stosunkach wertykalnych, nie są prawnie neutralne.

¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-społecznego, Komitetu Regionów z dnia 2.06.2016 r. – Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się, COM(2016) 356 final.

W niniejszym artykule przedstawimy krótko model biznesowy UBER, następnie zaś zarysujemy te aspekty jego działania, które wywołują najwięcej emocji, by na koniec przejść do jego analizy z punktu widzenia prawa konkurencji.

Zastrzec należy, iż publikacja ta nie stanowi opinii prawnej ani też nie formułuje zarzutów skierowanych przeciwko konkretnemu podmiotowi. Przedstawione w nim rozważania byłyby równie trafne w odniesieniu do innych aplikacji, które działają w oparciu o tożsamy bądź podobny model. Artykuł ma stanowić przyczynek do dyskusji nad ewentualną potrzebą modernizacji obowiązującego prawa, w sposób, który pozwoli czerpać maksymalne korzyści z rozwijającej się *sharing economy*. Prawo, w tym prawo konkurencji, winno bowiem w naszym przekonaniu sprzyjać innowacyjności, a nie być narzędziem ochrony mniej efektywnych uczestników rynku.

II. Jak działa aplikacja UBER

1. Krótki rys historyczny

Na pomysł stworzenia mobilnej aplikacji umożliwiającej zamówienie usługi przewozu osób w 2008 roku wpadli Travis Kalanick oraz Garrett Camp². Rok później powstała spółka UBER, która stworzyła aplikację o tej samej nazwie. Pierwszym miastem, w którym możliwe było zamówienie przejazdu z wykorzystaniem tej aplikacji było San Francisco. Po 8 latach działalności spółki aplikacja UBER łączy kierowców oraz pasażerów w ok. 600 miastach na wszystkich 6 kontynentach³.

Aplikacja UBER jest dostępna również w Polsce. Spółka UBER Poland sp. z o.o. została zarejestrowana w grudniu 2013 r. Firma rozpoczęła świadczenie usług w kwietniu 2014 roku. Początkowo, aplikacja UBER dostępna była wyłącznie w Warszawie⁴. Obecnie możliwość zamówienia przejazdu za pośrednictwem aplikacji UBER dostępna jest również w Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu, Łodzi, Trójmieście oraz w aglomeracji śląskiej⁵.

Usługi świadczone przez UBER polegają na dostarczeniu platformy technologicznej służącej łączeniu usługobiorców – pasażerów chcących przemieścić się z punktu A do punktu B z kierowcami, którzy są gotowi wykonać usługę przewozową. Wykorzystując dane pochodzące ze smartfona pasażera, obejmujące, m.in. aktualne położenie (ustalane przy wykorzystaniu systemu GPS) oraz dane o kierowcy zalogowanym do aplikacji, obejmujące m.in. imię i nazwisko, zdjęcie, dane techniczne pojazdu (kolor, rok produkcji, markę i model) oraz położenie (Passaro, 2016, s. 5), aplikacja dokonuje selekcji i przekazuje pasażerowi informację o znajdujących się w pobliżu kierowcach. Na bazie tych informacji pasażer może dokonać wyboru kierowcy i pojazdu oraz zamówić kurs. Warunkiem skutecznego „połączenia” kierowcy z pasażerem jest akceptacja zamówienia przez kierowcę. Z chwilą akceptacji zamówienia pasażer uzyskuje podgląd dokładnej lokalizacji zamówionego pojazdu oraz informację o szacunkowym czasie przyjazdu do miejsca odbioru⁶. Z chwilą zakończenia usługi, tj. dojazdu na miejsce docelowe, konto pasażera zostaje

² Uber, *Nasza historia*. Pozyskano z: <https://www.uber.com/pl/our-story/> (14.04.2017).

³ Dane ze strony internetowej UBER: <https://www.uber.com/pl/cities/> (14.04.2017).

⁴ Stanowisko Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów dot. UBERa z dn. 05.05.2016 r. Pozyskano z: https://www.uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=12352 (14.04.2017); dalej: stanowisko UOKiK.

⁵ Dane ze strony internetowej UBER: <https://www.uber.com/pl/cities/> (14.04.2017).

⁶ Pomoc Uber, *Jak zamówić przejazd*. Pozyskano z: <https://help.uber.com/h/67f41961-e0aa-4670-af32-58be02c7c492> (14.04.2017).

obciążone opłatą za przejazd. Ponadto, pasażer otrzymuje rachunek za przejazd na swój adres e-mail powiązany z kontem użytkownika aplikacji.

2. Wymagania dotyczące korzystania z aplikacji

Z punktu widzenia pasażera warunkiem koniecznym skorzystania z aplikacji UBER jest rejestracja i założenie konta użytkownika. Przy rejestracji aplikacja wymaga podania danych obejmujących imię i nazwisko, adres, wiek, numer telefonu komórkowego, adres e-mail (stanowiący login) oraz hasła, jak również danych umożliwiających powiązanie konta użytkownika z wybranym sposobem płatności. Jedynym ograniczeniem dla potencjalnych klientów, chcących skorzystać z możliwości zamawiania przejazdów za pośrednictwem aplikacji UBER, jest konieczność ukończenia 18. roku życia lub innego wieku uznawanego za próg pełnoletności (w przypadku, gdy w danym systemie prawnym próg ten jest inny)⁷. Użytkownik zobowiązany jest również do zaakceptowania warunków korzystania z usługi oraz polityki prywatności.

W przypadku kierowców wymagania są nieco wyższe. Można je podzielić na dwie kategorie: wymagań osobistych (dotyczących przymiotów kierowcy) oraz wymagań technicznych (dotyczących pojazdu, za pomocą którego kierowca świadczy usługi przewozowe). Do pierwszej kategorii należy zaliczyć: warunek ukończenia 21 lat (19 lat w przypadku kierowców jeżdżących w systemie flotowym⁸), wymóg posiadania prawa jazdy co najmniej od roku, niekaralność oraz przedłożenie zaświadczenia o wykroczeniach w ruchu drogowym. Dodatkowym wymogiem, który w przypadku Polski obowiązuje od lutego 2016 r. (stanowisko UOKiK), jest wymóg zarejestrowania przez kierowcę działalności gospodarczej z zastrzeżeniem, że nie dotyczy on kierowców jeżdżących w systemie flotowym. Jeśli chodzi o wymagania stawiane pojazdom, to muszą one:

- 1) być zarejestrowane w kraju, w którym świadczone będą usługi przewozowe,
- 2) mieć co najwyżej 15 lat (w niektórych miastach najwyżej 10 lat⁹),
- 3) być co najmniej 4-drzwiowe,
- 4) być zarejestrowane do przewozu co najmniej 5 osób,
- 5) posiadać aktualny przegląd techniczny oraz polisę obowiązkowego ubezpieczenia OC,
- 6) być w dobrym stanie technicznym (brak widzialnych uszkodzeń),
- 7) nie posiadać żadnych reklam lub oznaczeń, w tym oznaczeń sieci taksówkarskich.

Weryfikacja spełniania ww. wymagań następuje w oparciu o skany lub zdjęcia dokumentów przesyłanych przez kierowcę w aplikacji. W przypadku pojazdów starszych niż 10 lat kierowca zobowiązany jest dodatkowo do zamieszczenia zdjęć pojazdu obrazujących stan techniczny pojazdu.

3. Sposób ustalania opłaty za przejazd oraz płatności

Co do zasady, rozliczenia z tytułu usługi przejazdu dokonywane są wyłącznie bezgotówkowo, za pośrednictwem UBER, który pobiera część opłaty za przejazd tytułem prowizji. Rozliczenie następuje przy wykorzystaniu wskazanej przez pasażera metody płatności, np. płatność kartą kredytową albo debetową lub płatność za pośrednictwem akceptowanego partnera obsługującego

⁷ Regulamin Uber, pkt 3. Konta Użytkowników.

⁸ System flotowy obejmuje sytuacje, w której pomiędzy kierowcą a UBER występuje jeszcze podmiot pośredniczący – partner. W systemie flotowym kierowca jest zatrudniany przez partnera, który rozlicza się z UBER oraz realizuje obowiązki publicznoprawne (np. zaliczki na podatek dochodowy, składki na ubezpieczenie społeczne) w imieniu kierowcy, który nie jest zobowiązany do założenia własnej działalności gospodarczej.

⁹ Np. w Seattle, Miami oraz w południowej Florydzie.

płatności, np. AndroidPay czy PayPal. W niektórych miastach dopuszczalną formą rozliczenia są płatności gotówkowe. Forma płatności gotówkowej nie jest dostępna w Polsce.

Kluczowym zagadnieniem z punktu widzenia dalszych rozważań z zakresu prawa konkurencji jest sposób obliczania opłaty za przejazd. Opłata obliczana jest przez aplikację. Na opłatę za przejazd składają się: opłata podstawowa (odpowiednik opłaty początkowej pobieranej w przypadku skorzystania z usług taksówkarskich), „właściwa” opłata za przejazd, opłata za rezerwację oraz ewentualne opłaty dodatkowe (np. opłata za przejazd odcinkiem płatnej autostrady, opłata za dłuższy czas oczekiwania na pasażera). „Właściwa” opłata za przejazd obliczana jest przy użyciu algorytmu uwzględniającego czas trwania przejazdu, pokonaną przez pojazd odległość oraz bieżące zapotrzebowanie na usługi kierowców UBER w danej części miasta. W pewnych sytuacjach dodatkowy element opłaty za przejazd mogą stanowić dopłaty, w tym w szczególności dopłaty z tytułu współczynnika dynamicznych cen. Aplikacja UBER nie uwzględnia możliwości doliczenia napiwku dla kierowcy¹⁰. Wręczenie napiwku jest całkowicie dobrowolne i pozostaje w gestii pasażera oraz kierowcy, który może tego napiwku nie przyjąć.

Co do zasady, aplikacja UBER dokonuje kalkulacji opłaty za przejazd z góry. W chwili zamawiania przejazdu pasażer ma możliwość zapoznania się z szacowaną wysokością opłaty i dokonuje jej akceptacji. Opłata ta zostaje pobrana, zgodnie z wybraną przez pasażera metodą płatności, z chwilą zakończenia przejazdu¹¹. Wysokość opłaty może ulec korekcie ze względu na warunki zewnętrzne, takie jak np. dłuższy czas przejazdu spowodowany korkami. Pasażer informowany jest o aktualizacji rachunku w drodze wiadomości e-mail zawierającej załączony zaktualizowany rachunek. Rachunek zawiera szczegółową informację o poszczególnych składnikach opłaty za przejazd.

Powyższe ustalenia prowadzą do wniosku, że cena usługi przewozowej nie jest przedmiotem swobodnych uzgodnień pomiędzy kierowcą oraz pasażerem, lecz jest determinowana przez aplikację przy użyciu algorytmu matematycznego. Wprawdzie firma UBER twierdzi, że kierowcy mają możliwość odstąpienia od ceny przejazdu obliczonej przez aplikację i zastosowania niższej opłaty za przejazd, jednakże nie przedstawiła ona sposobu, w jaki kierowcy mieliby to robić (Dickerson i Hinds-Radix, 2016, s. 4–8; za: Passaro, 2016, s. 6). Trudno bowiem wyobrazić sobie możliwość zmiany wysokości opłaty przez kierowcę w sytuacji, w której wysokość opłaty jest obliczana przez aplikację i opłata jest automatycznie pobierana od pasażera z chwilą zakończenia kursu.

4. Dynamiczne ceny

Zagadnieniem wzbudzającym najwięcej kontrowersji jest stosowanie przez UBER tzw. dynamicznych cen (*surge pricing*). Mechanizm ten, „wbudowany” w algorytm aplikacji, polega na zastosowaniu mnożnika cen w sytuacji zwiększonego popytu objawiającego się znaczną ilością zamówień ze strony pasażerów, którego nie jest w stanie zaspokoić podaż (liczba aktywnych kierowców UBER w okolicy) (Passaro, 2016, s. 6). Wskutek zastosowania odpowiedniego współczynnika (w zależności od stopnia, w jakim popyt przewyższa podaż) podwyższeniu ulega opłata podstawowa oraz opłaty za czas przejazdu oraz za przejechany dystans. Zastosowanie

¹⁰ Na zasadzie wyjątku aplikacja przewiduje możliwość doliczenia napiwku w postaci określonego procentu od opłaty za przejazd w przypadku zamówienia usługi uberTAXI (przejazdu licencjonowaną taksówką), jednakże opcja ta nie jest dostępna w Polsce.

¹¹ Zgodnie z informacją zamieszczoną na stronie internetowej UBER w niektórych miastach nie ma możliwości stosowania opłat z góry, a opłata za przejazd obliczana jest dopiero z chwilą zakończenia przejazdu.

dynamicznych cen powoduje, że w okresach zwiększonego popytu, wynikającego np. z pory dnia, świątecznego charakteru dnia, odbywającej się imprezy masowej czy nagłego załamania pogody może dochodzić nawet do 7-krotnego (Wohlsen, 2013) lub 8-krotnego wzrostu opłat za przejazd¹².

W zamyśle twórców zastosowanie mechanizmu dynamicznych cen ma dwojaki cel. Po pierwsze, zastosowanie mnożnika cen ma zachęcić kierowców do świadczenia usług w okresie oraz obszarze zwiększonego zapotrzebowania na usługi przewozowe (stymulacja wzrostu podaży), zniechęcając jednocześnie, za pomocą wysokich cen, część potencjalnych klientów do skorzystania z usług przewozowych¹³ (obniżenie popytu) (Passaro, 2016, s. 6; Wohlsen, 2013). Osiągnięcie ww. celów ma z kolei umożliwić, po pierwsze, obniżenie odsetka niezrealizowanych zamówień i przez to utrzymanie wiarygodności i niezawodności UBER, zmaksymalizowanie liczby wykonanych kursów oraz przywrócenie stanu równowagi rynkowej pomiędzy popytem i podażą, co skutkować będzie ponownym obniżeniem cen (Gurley, 2014).

Można się zgodzić z twierdzeniem twórców UBER, że zastosowanie dynamicznych cen odzwierciedla podstawowe mechanizmy ekonomiczne rządzące podażą i popytem. Budzi ono jednak pewne wątpliwości. Po pierwsze, wskazać należy, że choć istnienie samego mechanizmu i jego stosowanie jest całkowicie transparentne, to UBER nie ujawnił przesłanek (wzoru) służącego do obliczania współczynnika, przez który następnie mnożone są poszczególne składniki opłaty za przejazd. Druga istotna wątpliwość dotyczy możliwości manipulowania zachowaniem uczestników rynkowych. Nietrudno wyobrazić sobie bowiem sytuację, w której UBER, w celu maksymalizacji zysków kierowców oraz własnych, zachęca kierowców do wyłączenia aplikacji i czasowego zaprzestania świadczenia usług lub udania się w inne rejony miasta po to, by sztucznie wywołać stan niedoboru podaży i spowodować wzrost cen¹⁴.

III. Kontrowersje związane z działaniem aplikacji

1. Słowo wstępne

Sukces aplikacji, która, przynajmniej początkowo, miała służyć łączeniu pasażerów z okazjonalnymi kierowcami udostępniającymi swoje zasoby (element kluczowy dla *sharing economy*) w postaci czasu oraz pojazdu, sprawił, że obecnie UBER jest przedsiębiorstwem o zasięgu ogólnosiwiatowym, operującym na rynkach w kilkudziesięciu państwach świata. Z aplikacji korzystają kierowcy, dla których działalność przewozowa świadczona na rzecz użytkowników-klientów UBER stanowi podstawowe źródło utrzymania. Jednakże wskazać należy, że sukces ten stanowi jednocześnie pewne zagrożenie. Przyjęty sposób działania UBER wymyka się istniejącym regulacjom prawnym, co powoduje trudności w ustaleniu charakteru prawnego świadczonych usług, stosunków prawnych pomiędzy UBER-em i kierowcami, jak również zakresu wymogów, jakie powinny zostać spełnione przez te podmioty przy podejmowaniu działalności. Problemy te budzą zainteresowanie nie tylko w środowisku naukowym, lecz także właściwych organów regulacyjnych, taksówkarzy

¹² Sprawa 1:15 Civ, 9796, *Meyer vs. Kalanick*, skarga, pkt. 43.

¹³ Aplikacja UBER informuje potencjalnych pasażerów o wystąpieniu zjawiska dynamicznych cen poprzez komunikat w postaci pojawienia się specjalnej ikony. Dokonanie zamówienia kursu przy zastosowaniu wyższego mnożnika ceny wymaga dodatkowej akceptacji przez klienta w drodze kliknięcia dodatkowego przycisku lub, w przypadku wystąpienia szczególnie wysokiego mnożnika, „ręcznego” przepisania mnożnika przez klienta przed złożeniem zamówienia. Aplikacja UBER posiada również funkcjonalność *Surge drop* (spadek cen), która umożliwia powiadomienie użytkownika, który zrezygnował z zamówienia usługi, o spadku cen.

¹⁴ Zarzut takiej manipulacji został sformułowany w sprawie 1:15 Civ, 9796, *Meyer vs. Kalanick*, skarga, pkt 54.

oraz licencjonowanych przewoźników, którzy postrzegają działalność UBER oraz jego kierowców jako konkurencję i zagrożenie dla swoich interesów ekonomicznych. W tej części artykułu dokonano zwięzłego przeglądu kontrowersji związanych z działalnością UBER.

2. Charakter usługi

Pierwsza wątpliwość dotyczy charakteru prawnego usługi. UBER stoi na stanowisku, iż prowadzona przez niego działalność ma charakter usług pośrednictwa. Wskazuje, że jego działalność ogranicza się wyłącznie do dostarczania neutralnej technologicznie platformy (aplikacji) zaprojektowanej w celu nawiązywania relacji oraz zawierania transakcji handlowych w zakresie usług przewozowych pomiędzy kierowcami (usługodawcami) oraz pasażerami (usługobiorcami) (Nowag, 2016, 3). Według swojej własnej oceny UBER nie świadczy natomiast usług przewozowych. Usługi te świadczone są przez kierowców-partnerów UBER będących niezależnymi podmiotami prowadzącymi działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób przy wykorzystaniu własnych pojazdów. Dodatkowym argumentem mającym potwierdzać stanowisko UBER jest fakt, iż spółki należące do jego grupy nie dysponują własną flotą pojazdów.

Istnieją jednak argumenty przemawiające za przyjęciem odmiennego stanowiska. Zważywszy na to, że kierowcy-partnerzy nie mają możliwości samodzielnego kształtowania ceny usług przewozowych, która determinowana jest automatycznie przez aplikację UBER, co prowadzi do ujednolicenia cen za przejazd zamówiony przy użyciu aplikacji, jak również na istnienie pewnej formy nadzoru UBER nad działalnością kierowców-partnerów obejmującej, m.in. możliwość dokonywania kontroli stanu technicznego pojazdu, a także wykluczenia kierowcy-partnera, który uzyskuje niskie oceny zadowolenia od klientów-pasażerów, można również postawić hipotezę, iż w oczach konsumenta (pasażera) UBER oraz jego kierowcy-partnerzy stanowią jeden podmiot, świadczący usługi przewozowe. Przyjęcie takiej argumentacji prowadziłoby do wniosku, że UBER odgrywa rolę podobną do korporacji taksówkarskiej, czyli związku przedsiębiorców (kierowców-partnerów) świadczących usługi przewozowe¹⁵. Jedyna różnica sprowadzałaby się do tego, że w celu koordynacji zbiorowego przyjmowania zleceń oraz ich dystrybuowania pomiędzy poszczególnych kierowców UBER wykorzystuje aplikację mobilną zamiast tradycyjnej dyspozytorni telefonicznej. Do zagadnienia tego wrócimy poniżej.

Kwestia charakteru prawnego usług świadczonych przez UBER trafiła na wokandę TSUE na skutek wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożonego przez sąd gospodarczy w Barcelonie¹⁶. Pytania zadane przez sąd hiszpański zmierzają do ustalenia czy działalność spółki UBER stanowi usługę przewozową, elektroniczną usługę pośrednictwa, czy właściwą usługę społeczeństwa informacyjnego. Udzielenie odpowiedzi przez TSUE będzie miało istotne znaczenie dla dalszej działalności UBER w Europie. Zakwalifikowanie usług świadczonych przez UBER jako elektronicznych usług pośrednictwa lub usług społeczeństwa informacyjnego skutkować będzie koniecznością przestrzegania przez państwa członkowskie UE wymogów w zakresie ograniczania swobody świadczenia usług przy wprowadzaniu ograniczeń możliwości wykorzystania aplikacji UBER. W wydanej niedawno opinii w tej sprawie Rzecznik Generalny TSUE zajął stanowisko

¹⁵ W kwestii kwalifikacji korporacji taksówkarskich jako związku przedsiębiorstw zob. dec. Prezesa UOKiK z 26.03.2010 r. nr RGD.5/2010, s. 19–21.

¹⁶ Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym z dn. 7.08.2015 r., sprawa C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi przeciwko Uber Systems Spain S.L.*, Dz. Urz. UE, 2015, C 363/21.

niekorzystne dla UBER, wskazując, iż usługi świadczone przez niego mają charakter złożonej usługi pośrednictwa i organizacji przewozu miejskiego, a w konsekwencji nie mogą być traktowane wyłącznie jako usługi świadczone drogą elektroniczną¹⁷. O doniosłości tego zagadnienia dla praktyki obrotu gospodarczego na rynku wewnętrznym świadczy również fakt, że w ślad za sprawą *Uber Systems Spain* do TSUE trafiły dwa kolejne wnioski o wydanie orzeczenia prejudycjalnego. Postanowieniem z dnia 27 października 2016 r. TS uznał za oczywiście bezzasadny wniosek sądu gospodarczego w Brukseli o udzielenie odpowiedzi na pytanie o to, czy pojęcie „usług taksówkowych” obejmuje również działalność kierowców korzystających z aplikacji UBER przy przyjmowaniu zamówień na bezpłatny *Ridesharing* (tj. wspólne przewozy)¹⁸. W toku znajduje się również, bliźniaczo podobna do sprawy *Uber Systems Spain*, sprawa z wniosku francuskiego sądu karnego w Lille¹⁹. Również w tej sprawie Rzecznik Generalny wydał opinię niekorzystną dla UBER, w której potwierdził stanowisko kwalifikujące usługi świadczone przez niego jako złożoną usługę przewozową, a ponadto stwierdził, że francuskie przepisy przewidujące sankcje karne za organizowanie systemu pośrednictwa w przewozie osób nie stanowią krajowych norm technicznych podlegających obowiązkowi notyfikacji KE²⁰. Ewentualne potwierdzenie stanowiska Rzecznika Generalnego przez Trybunał Sprawiedliwości skutkować będzie znacznym ograniczeniem możliwości powoływania się na prawo unijne, a w szczególności swobodę przepływu usług, w celu ochrony przed regulacjami prawa krajowego nakładającymi dodatkowe ograniczenia na UBER.

Również niektóre polskie organy administracji publicznej miały okazję zająć stanowisko w tej kwestii. W ocenie Prezesa UOKiK działalność UBER ma charakter usługi pośrednictwa²¹. Stanowisko Ministra Rozwoju i Finansów jest jeszcze dalej idące, gdyż kwalifikuje usługę pośrednictwa oferowaną przez UBER za pomocą swojej aplikacji mobilnej jako usługę społeczeństwa informacyjnego²².

3. Stosunek prawny pomiędzy UBER i kierowcami-partnerami

Kolejna kontrowersja dotyczy charakteru stosunku prawnego pomiędzy UBER a kierowcami-partnerami. Jak zasygnalizowano w poprzedniej części, UBER stoi na stanowisku, zgodnie z którym kierowcy-partnerzy są niezależnymi przedsiębiorcami prowadzącymi działalność gospodarczą na własny rachunek. Możliwość wykonywania przez UBER pewnej kontroli nad działalnością kierowców-partnerów sprawia, że należy uznać za nietrafne stanowisko zakładające pełną niezależność kierowcy-partnera od UBER. Ustalenie stopnia zależności pomiędzy tymi podmiotami

¹⁷ Opinia Rzecznika Generalnego TS UE Macieja Szpunara z 11.05.2017 r. w sprawie C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi przeciwko Uber Systems Spain S.L.* – nieopubl.; wersja nieoficjalna pozyskana z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:62015CC0434&qid=1500071619623&from=PL> (15.07.2017). Zob. w szczególności pkt 71. opinii.

¹⁸ Postanowienie TS z 27.10.2016 r. w sprawie C-526/15 *Uber Belgium BVBS p. Taxi Radio Bruxellois NV*, Dz. Urz. UE, 2017, C 63/6.

¹⁹ Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym z dn. 6.06.2016 r., sprawa C-320/16 *Postępowanie karne przeciwko Uber France SAS*, Dz. Urz. UE, 2016, C 296/29 – pytanie dotyczy kwalifikacji wymogów odnoszących się do transportu taksówkowego oraz usług przewozu z kierowcą, wynikających z francuskiego kodeksu przewozowego, jako wymogów odnoszących się do usług przewozowych lub usług społeczeństwa informacyjnego oraz jako przepisów technicznych.

²⁰ Opinia Rzecznika Generalnego TS UE Macieja Szpunara z 04.07.2017 r. w sprawie C-120/16 *Postępowanie karne przeciwko Uber France SAS* – nieopubl., wersja nieoficjalna pozyskana z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:62016CC0320&rid=1> (15.07.2017). Zob. w szczególności pkt 33. opinii.

²¹ Zob. stanowisko UOKiK, jak również Informację z dn. 8.04.2016 (znak: DDK-60-280/16/AN) o sposobie rozpatrzenia zawiadomienia Miejskiego Rzecznika Konsumentów w Krakowie dot. domniemanego stosowania przez UBER praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumenta.

²² Odpowiedź Ministra Rozwoju i Finansów na interpelację nr 10362 z dn. 20.03.2017 r. (znak: AP5.054.4.2017), odpowiedź na pytanie nr 3, s. 2.

ma kluczowe znaczenie dla określenia charakteru tego stosunku prawnego i może rodzić istotne implikacje na gruncie przepisów prawa pracy, jak również prawa konkurencji.

Możliwość kontrolowania przez UBER pewnych aspektów działalności kierowców dała asumpt do występowania przez byłych lub obecnych kierowców z roszczeniami pracowniczymi dotyczącymi, m.in. zapewnienia płacy minimalnej, wynagrodzenia za nadgodziny, opieki zdrowotnej oraz innych świadczeń, które pracodawca jest zobowiązany zapewnić pracownikom (np. kwestie odprowadzania zaległych składek na ubezpieczenie społeczne) (Passaro, 2016, s. 8). Na przestrzeni kilku ostatnich lat w samych tylko Stanach Zjednoczonych UBER był wielokrotnie pozywany w ramach pozwów indywidualnych lub zbiorowych (*class-action lawsuits*) (Lien, 2016). Sprawy te w znakomitej większości nie zostały jeszcze zakończone, jednakże warto wskazać, że w pierwszej instancji dochodziło do różnych rozstrzygnięć, począwszy od zawarcia ugody UBER z kierowcami, np. w sprawie pozwów zbiorowych wniesionych w stanie Kalifornia i Massachusetts (Lien, 2016), poprzez uznanie roszczeń pracowniczych byłych kierowców UBER²³, aż po wyroki korzystne dla UBER, odmawiające kierowcom-partnerom statusu pracownika²⁴.

Ugruntowanie w orzecznictwie sądowym, słusznego naszym zdaniem, stanowiska traktującego kierowców-partnerów jako niezależnych kontrahentów, prowadzących działalność gospodarczą na własny rachunek, może przyczynić się wprawdzie do spadku ilości pozwów o roszczenia pracownicze, jednakże nie musi oznaczać końca kłopotów UBER. Potwierdzenie niezależnego statusu kierowców-partnerów może bowiem stanowić istotny argument przy rozstrzygnięciu wątpliwości dotyczących zgodności działalności UBER- z prawem konkurencji. Kwestie dotyczące oceny działalności UBER na gruncie publicznego prawa konkurencji będą przedmiotem szerszych rozważań w dalszej części niniejszego artykułu. W tym miejscu ograniczymy się do wskazania, że niemal w tym samym czasie, co ww. sprawy pracownicze, toczy się w Stanach Zjednoczonych, postępowanie w sprawie *Meyer vs. Kalanick* dotyczące rzekomego naruszenia zakazu porozumień. Powództwo to zostało wniesione w ramach tzw. *private enforcement*, czyli prywatnoprawnego wdrażania reguł konkurencji. W ocenie powoda, który korzystał z usług przewozowych zamawianych za pośrednictwem aplikacji UBER, stosowanie przez kierowców-partnerów jednolitych opłat za przejazd obliczanych przy użyciu algorytmu wykorzystywanego w ww. aplikacji ma charakter zmowy cenowej skutkującej wyeliminowaniem konkurencji pomiędzy kierowcami oraz utrzymywaniem się sztucznie zawyżonych cen usług przewozowych. Sformułowane zarzuty dotyczą istnienia porozumienia zarówno w aspekcie horyzontalnym (pomiędzy kierowcami), jak i w aspekcie wertykalnym (pomiędzy UBER i poszczególnymi kierowcami)²⁵.

Stany Zjednoczone nie są jedynym krajem, w którym pojawiła się kwestia zgodności działalności UBER z prawem konkurencji. W Indiach – stanowiących drugi co do wielkości rynek krajowy, na którym działa UBER – toczy się postępowanie w sprawie domniemanego stosowania przez UBER nieuczciwych praktyk handlowych w postaci drapieżnictwa cenowego (*predatory pricing*), tj. stosowania cen niższych od kosztów realizacji usługi przewozowej przez kierowców (Choudhary, 2017). Wskazuje się również na to, że prawdopodobną przyczyną wycofania się UBER z rynku chińskiego było wprowadzenie przez chiński rząd regulacji uniemożliwiających

²³ Np. dec. Komisarza Pracy stanu Kalifornia w sprawie 11-46739 EK *Berwick vs. Uber Technologies Inc. i Rasier-CA LLC* z dn. 03.06.2015 r. (Isaac i Singer, 2015).

²⁴ Np. wyr. zapadłe w następujących stanach: Georgia, Pensylwania czy Teksas (Isaac i Singer, 2015).

²⁵ Zob. sprawa 1:15 Civ. 9796, *Meyer vs. Kalanick*, skarga, pkt. 66–71.

stosowanie cen poniżej kosztów w sektorze usług przewozu zamawianych przy użyciu aplikacji mobilnych (Kirby, 2016).

4. Zakres wymogów wobec kierowców-partnerów

Trzecia grupa kontrowersji dotyczy zakresu wymogów, jakie muszą spełnić kierowcy-partnerzy UBER. Świadczenie usług przewozu osób w większości systemów prawnych obwarowane jest wymogiem uzyskania licencji. Zakres wymogów stawianych kierowcom ubiegającym się o uzyskanie licencji jest różny, w zależności od rodzaju wykonywanej usługi. Przykładowo można wskazać na polskie regulacje zawarte w przepisach ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym²⁶, które wprowadzają trzy rodzaje licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób: 1) samochodem osobowym; 2) pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu osób powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz 3) taksówką²⁷. Przy ubieganiu się o udzielenie dwóch pierwszych rodzajów licencji wymogi są tożsame. Najwyższe wymogi stawiane są w przypadku ubiegania się o licencję na prowadzenie działalności taksówkarskiej. Obejmują, m.in. konieczność ukończenia szkolenia w zakresie transportu drogowego taksówką potwierdzonego zdaniem egzaminem²⁸.

W procesie weryfikacji kandydatów na kierowców-partnerów UBER nie wymaga przedłożenia skanu lub zdjęcia licencji przewozowej. Brak weryfikacji posiadania licencji skutkuje tym, że znaczna część kierowców-partnerów UBER świadczy usługi przewozowe bez posiadania takiej licencji. Brak spełnienia wymogów licencyjnych pozostaje również w ścisłym związku z problemem naruszania przepisów podatkowych. Część kierowców, w obawie przed nałożeniem kar z tytułu braku licencji, decyduje się na nieewidencjonowanie przychodów z tytułu świadczonych usług przewozowych na rzecz klientów pozyskanych za pomocą aplikacji UBER i nie odprowadza z tego tytułu podatku dochodowego²⁹.

Rozwój działalności prowadzonej przez kierowców-partnerów UBER spotyka się z objawami niezadowolenia konkurencji, zwłaszcza środowisk taksówkarskich. Działalność kierowców-partnerów, jak również samego UBER (który oskarżany jest o sprzyjanie naruszeniom poprzez brak należytej kontroli nad przestrzeganiem prawa przez swoich kierowców), była przyczyną wielu akcji protestacyjnych, m.in. w Brukseli czy Paryżu, a nawet ogólnoeuropejskiego protestu taksówkarzy. Działalność UBER i jego kierowców wywołuje kontrowersje także w Polsce. Taksówkarze postrzegają kierowców-partnerów UBER jako nielegalną i nieuczciwą konkurencję, która prowadzi działalność przewozową bez ukończenia wymaganego ustawowo szkolenia zakończonego egzaminem państwowym oraz bez posiadania taksometru i kasy fiskalnej. W ocenie taksówkarzy działalność kierowców-partnerów stanowi również zagrożenie dla bezpieczeństwa

²⁶ T.j. Dz.U. 2016, poz. 1907, ze zm.

²⁷ Zob. art. 5b ust. 1 ustawy z 6.09.2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. 2016, poz. 1907, ze zm.)

²⁸ Zob. art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. c) ustawy z 6.09.2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. 2016, poz. 1907, ze zm.). Ponadto, rada gminy liczącej powyżej 100 000 mieszkańców może wprowadzić dodatkowo wymóg odbycia szkolenia (zakończonego egzaminem) potwierdzającego znajomość topografii miejscowości oraz przepisów prawa miejscowego (art. 6 ust. 3a ustawy). Podobne rozwiązanie istnieje w Londynie, w którym wydaje się również dwa rodzaje licencji: licencję na przewóz taksówką oraz licencję na przewóz PHV (*private hire vehicle*, czyli pojazdy do najmu wraz z kierowcą). W kwestii różnic w wymogach stawianych taksówkarzom oraz kierowcom PHV w Londynie oraz sposobów pozyskiwania przez nich klientów zob. wyr. TS z 14.01.2015 r. w sprawie C-518/13 *The Queen na wniosek Eventech Ltd przeciwko Parking Adjudicator przy udziale London Borough of Camden i Transport for London* (Dz. Urz. UE 2016, C 305/26, pkt. 3–11).

²⁹ W kwestii wymogu posiadania licencji przewozowej przez kierowców-partnerów UBER oraz opodatkowania kierowców świadczących usługi przy wykorzystaniu aplikacji UBER podatkiem dochodowym od osób fizycznych w Polsce zob. odpowiedź MRiF na interpelację nr 10362 z dn. 20.03.2017 r. (znak: AP5.054.4.2017), odpowiedź na pytanie nr 2, s. 2 (licencje) oraz pytania nr 7 i 8, s. 6 (opodatkowanie).

pasażerów (m.in. ze względu na brak znajomości topografii miasta oraz poleganie wyłącznie na systemie GPS przy wykonywaniu usługi przewozowej). Środowiska taksówkarskie podejmują różnorakie działania w celu ochrony swoich interesów. Jednym z nich jest działalność tzw. Grupy Antyprzewozowej (GAP) dokonującej „obywatelskich zatrzymań” kierowców-partnerów UBER³⁰.

Zastrzeżenia co do legalności działalności UBER oraz jego kierowców-partnerów wyrażane są także przez właściwe organy państwowe. Wiele krajów zdecydowało się na wprowadzenie zmian legislacyjnych uniemożliwiających świadczenie usług przewozowych bez uzyskania wymaganej licencji. Regulacje takie zostały wprowadzone m.in. w Hiszpanii oraz Danii. Zmiany legislacyjne spowodowały konieczność adaptacji modelu biznesowego przez UBER³¹ lub całkowitej rezygnacji z prowadzenia działalności w danym państwie (Ricadela, 2017). Jeszcze bardziej zdecydowane kroki podjęły władze węgierskie, które wprowadziły regulacje umożliwiające blokowanie stron internetowych oferujących usługi taksówkarskie świadczone niezgodnie z przepisami, co przyniosło skutek w postaci zawieszenia działalności UBER na Węgrzech (Byrne, 2016).

Polski ustawodawca nie zdecydował się wprawdzie do tej pory na zmianę regulacji prawnych dotyczących przewozu osób, jednakże nie oznacza to, że w Polsce nie są podejmowane działania mające na celu ograniczenie działalności UBER i jego kierowców. W obecnym stanie prawnym działania te polegają przede wszystkim na występowaniu przez organy gminy z wnioskiem o ukaranie kierowców-partnerów UBER grzywną z tytułu wykonywania usług przewozowych bez wymaganej licencji³². Ministerstwo Infrastruktury zapowiedziało już jednak zmiany w ustawie o transporcie drogowym, które nałożą na podmioty pośredniczące w świadczeniu usług przewozowych nie tylko obowiązek współpracy wyłącznie z podmiotami dysponującymi licencją taksówkarza, lecz także obowiązek uzyskania licencji pośrednika (Szymaniak, 2017).

Działania legislacyjne wielu państw, zmierzające do ograniczenia negatywnych skutków rozwoju UBER, polegające na utrzymaniu lub nawet rozszerzeniu zakresu obowiązku uzyskania licencji na przewóz osób i/lub licencji na pośrednictwo pomiędzy kierowcami i pasażerami, mogą przyczynić się, w ocenie Autorów, do petryfikacji obecnego stanu rynku usług przewozu osób. Wymóg uzyskania licencji stanowi jedną z najistotniejszych barier wejścia na ten rynek. Utrzymanie lub zaostrzenie obecnych regulacji prawnych sprzyjać będzie utrzymaniu pozycji przez dotychczasowych uczestników, ograniczając jednocześnie presję konkurencyjną ze strony przedsiębiorców próbujących zaistnieć na rynku dzięki wykorzystaniu innowacyjnych rozwiązań obejmujących wykorzystanie nowych technologii.

³⁰ „Obywatelskie zatrzymanie” polega na zamówieniu usługi przewozowej za pośrednictwem aplikacji UBER, a następnie uniemożliwienie oddalenia się z miejsca zakończenia świadczenia usługi (miejsca docelowego) poprzez przyblokowanie pojazdu wykonującego usługę pojazdami członków Grupy Antyprzewozowej aż do czasu przyjazdu Policji i ukarania kierowcy-partnera mandatem za wykonywanie usług przewozowych bez ważnej licencji (Łazarczyk, 2017).

³¹ Np. w Hiszpanii aplikacja UBER umożliwia wyłącznie zamówienie przewozu licencjonowaną taksówką.

³² Zob. np. wyr. Sądu Rejonowego dla Krakowa-Podgórze w Krakowie Wydział II Karny z 29.12.2016 r. (Łazarczyk, 2016). Warto jednak zwrócić uwagę na to, że w podobnej sprawie jeden z sądów krakowskich umorzył postępowanie stwierdzając, że Prezydent Miasta Krakowa nie ma legitymacji czynnej do bycia oskarżycielem publicznym w sprawie kierowcy UBER (zob. <http://www.portalsamorzadowy.pl/gospodarka-komunalna/ubera-moze-kontrolowac-policja-nie-prezydent-miasta,91396.html> (14.04.2017)).

IV. Zastrzeżenia z punktu widzenia publicznego prawa konkurencji

1. Stanowisko Prezesa UOKiK

Prezentowane w piśmiennictwie prawne analizy funkcjonowania aplikacji UBER skupiają się zazwyczaj na zarysowanych powyżej kwestiach administracyjnych, podatkowych i konsumenckich. Tylko sporadycznie można napotkać wzmianki odnoszące się do jego oceny z punktu widzenia publicznego prawa konkurencji (zob. przykładowo Mleczek, 2017). W odpowiedzi na tocząca się debatę publiczną polski organ ochrony konkurencji w maju 2016 roku opublikował jednak stanowisko na temat aplikacji UBER, w którym, obok obszernej analizy modelu biznesowego UBER z punktu widzenia ochrony konsumentów, zawarł także kilka ważnych słów na temat jego wpływu na konkurencję (stanowisko UOKiK).

Stanowisko UOKiK otwarte zostało wyraźną deklaracją, iż na chwilę jego wydania brakowało uzasadnionych podstaw do podejmowania interwencji. Urząd dostrzegł, iż funkcjonowanie platformy UBER może mieć pozytywny wpływ na konkurencję, gdyż wykorzystanie nowych technologii wywiera istotną presję konkurencyjną na dotychczas obecnych na rynku przewoźników taksówkarskich przedsiębiorców. W stanowisku podkreślono nadto innowacyjność UBER przy jednoczesnej otwartej możliwości powielenia stosowanego przez niego modelu biznesowego w oparciu o własną aplikację. Nie bez znaczenia dla Urzędu pozostaje także pozytywny wpływ nowego modelu świadczenia usługi na dobrobyt konsumentów.

2. Czy UBER stosuje sztywne ceny świadczenia usług?

Pomimo w zasadzie pozytywnej oceny dla modelu biznesowego zaprezentowanej w stanowisku UOKiK, opisany powyżej sposób działania aplikacji UBER skłania do zastanowienia nad jego oceną w kontekście zakazu antykonkurencyjnych porozumień. Nasze wątpliwości budzi bowiem sposób, w jaki kształtowana jest cena za świadczoną usługę – zagadnienie, którego w stanowisku UOKiK nie poruszono.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 1 uokik zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające w szczególności na ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen. Zakaz ten dotyczy zarówno porozumień pomiędzy konkurentami (horyzontalnych), jak i pomiędzy przedsiębiorcami nieznajdującymi się w stosunku konkurencji (wertikalnych). Poniżej rozważymy zgodność z prawem modelu biznesowego, w którym administrator aplikacji ustala sztywną cenę za określoną usługę, która to cena stosowana jest następnie przez korzystających z aplikacji niezależnych przedsiębiorców-kierowców.

O antykonkurencyjnym porozumieniu mówić można w sytuacji, gdy co najmniej dwóch przedsiębiorców wyraża zgodną wolę określonego zachowania się na rynku³³. W pierwszej kolejności przeanalizować należy zatem czy w przedmiotowym stanie faktycznym mamy do czynienia z niezależnymi przedsiębiorcami. Analiza odnosi się wyłącznie do indywidualnych przedsiębiorców z wyłączeniem kierowców świadczących usługi w systemie flotowym.

³³ Utrwalone orzecznictwo: zob. przykładowo wyr. SPI z dnia 9.07.2009 w sprawie T-450/05 *Automobiles Peugeot SA*, pkt 168–170 i wskazane tam orzecznictwo; wyr. Sądu z dnia 16.06.2011 w sprawie T-235/07 *Bavaria NV*, pkt 34.

Pojęcie przedsiębiorcy na gruncie polskiego prawa konkurencji, obszernie zdefiniowane w art. 4 pkt 1 uokik, interpretowane jest szeroko i odnosi się w pierwszej kolejności do każdego podmiotu, niezależnie od jego formy prawnej i sposobu finansowania, który prowadzi działalność gospodarczą w sposób zorganizowany i ciągły. W początkowym okresie działalności UBER dominowała narracja, zgodnie z którą świadczenie usług za pomocą aplikacji miało stanowić tylko uboczną, a nie gospodarczą działalność. Takie prezentowanie aplikacji nie miało naturalnie wiele wspólnego z oceną prawną, lecz stanowiło element budowania wizerunku UBER jako prekursora społecznego ruchu związanego z *sharing economy*. Osoby dysponujące określonym dobrem (autem, czasem i możliwością zabrania pasażerów) miały wykorzystywać aplikację do korzystania z niego wspólnie z innymi osobami w myśl idei otwartości i współdzielenia. To idealistyczne założenie szybko jednak natrafiło na przeszkody ze strony organów administracyjnych i podatkowych, które wymogły dopasowanie modelu do istniejących ram prawnych. Obecnie – jak wskazano powyżej – kierowcy świadczący usługi za pomocą aplikacji UBER obowiązani są do posiadania zarejestrowanej działalności gospodarczej, co implikuje ich kwalifikacje jako przedsiębiorców.

Stosunki UBER z kierowcami wyłączone mogłyby zostać spod zakresu zastosowania zakazu porozumień, jeżeli przyjęlibyśmy, iż mają one charakter umowy agencji. Taka kwalifikacja zdaje się być jednak wykluczona, nawet bez pogłębionej analizy, z uwagi na ponoszenie przez kierowców UBER własnego ryzyka handlowego i finansowego ich działalności. UBER ponosi bowiem wobec konsumentów odpowiedzialność wyłącznie za właściwe funkcjonowanie aplikacji, a wszelkie kwestie związane z wykonaniem usługi obciążają już kierowcę (stanowisko UOKiK).

Na potrzeby niniejszej analizy przyjmujemy, bez rozstrzygnięcia tu zarysowanych powyżej kontrowersji, iż kierowcy UBER nie są jego pracownikami. Rozważenie tej spornej kwestii pozostawiamy specjalistom z dziedziny prawa pracy. Na gruncie natomiast prawa konkurencji kryteria kwalifikacji jako przedsiębiorcy zdają się być spełnione. Odmienna konstatacja czyniłaby natomiast dalsze rozważania zbędnymi, gdyż pracownicy przedsiębiorcy nie są nigdy niezależni od pracodawcy, na którego rachunek działają.

Dalej wskazać należy, iż bezprzedmiotowe byłoby tu rozważanie zależności korporacyjnej – nie są bowiem znane powiązania osobowe ani finansowe pomiędzy UBER a poszczególnymi kierowcami, które dawałyby podstawy do kwestionowania ich niezależności w tym sensie. Z tych względów nie budzi raczej wątpliwości, iż zarówno UBER, jak i kierowców wykorzystujących jego aplikację zakwalifikować należy jako niezależnych przedsiębiorców w rozumieniu prawa konkurencji.

Kolejnym krokiem w analizie jest określenie rynku relewantnego, którego dotyczyć miałyby porozumienie i na którym miałyby ono ewentualnie wywierać antykonkurencyjny efekt. Pomimo wspomnianych powyżej kontrowersji z kwalifikacją usługi świadczonej za pomocą aplikacji UBER można przyjąć, iż jej twórca działa na rynku usług IT – udostępnia i administruje aplikację mobilną, uzyskując przychody w formie prowizji od zawartych za jej pomocą transakcji. Z kolei kierowcy działają na rynku indywidualnych usług transportowych – przewozów taksówkarskich – obejmującym także świadczenie tego typu usług w modelu tradycyjnym. Ta rozbieżność rynków jest jednak, zgodnie z najnowszym orzecznictwem TSUE, irrelevantna dla zaistnienia porozumienia. Jak wskazano w orzeczeniu Trybunału w sprawie *AC Treuhand* zakaz porozumień odnosi się do wszystkich praktyk, które w stosunkach horyzontalnych lub wertykalnych zakłócają konkurencję

na wspólnym rynku, niezależnie od rynku, na którym działają strony, jak też od okoliczności, że jedynie zachowanie jednego z przedsiębiorców jest objęte treścią uzgodnień³⁴. Niezależnie od tego i w świetle okoliczności stanu faktycznego stwierdzić należy, że choć UBER sam nie świadczy usług transportowych i nie jest konkurentem dla kierowców-partnerów, to jego sytuacja finansowa w dużej mierze zależy od działalności prowadzonej na tym właśnie rynku. Stosunek UBER do kierowców określić można więc jako relację wertykalną.

Mając powyższe na uwadze, rozważyć trzeba dalej czy pomiędzy UBER a kierowcami istnieje porozumienie. Zgodnie z utrwalonym, a przywołanym powyżej, orzecnictwem dla zaistnienia porozumienia konieczne jest wyrażenie przez co najmniej dwa niezależne podmioty zgodnej woli określonego zachowania się na rynku w dowolnej formie. Istnienie porozumienia w tym rozumieniu pomiędzy UBER a kierowcami raczej trudno byłoby w analizowanym przypadku zakwestionować. Do rozważenia pozostaje jednak jeszcze kwestia treści i charakteru tego porozumienia.

Zgodnie z zarysowanym powyżej modelem kształtowania ceny za usługę, wszyscy kierowcy UBER stosują tę samą stawkę wyznaczaną przez algorytm, nad którym kontrolę sprawuje UBER. Wprawdzie cena za usługę waha się w zależności od określonych czynników uwzględnianych przez tenże algorytm, ale wszelka konkurencja ceną między kierowcami jest wykluczona. Nie mają oni realnej możliwości zaproponowania pasażerom obniżki – ich autonomia decyzyjna jest wyłączona w tym zakresie. Przyznać jednak trzeba, iż kierowcy mogą dalej konkurować jakością oferowanej przez siebie usługi – pasażerowie mają bowiem możliwość wystawienia kierowcy opinii, z której korzystają później inni użytkownicy, dokonując wyboru oferty z dostępnych w danej chwili w aplikacji UBER. Kierowcy mogą także rywalizować o klienta, oferując mu usługę przewozu lepszym lub bardziej atrakcyjnym modelem samochodu. Niemniej to właśnie rywalizacja ceną powszechnie uważana jest za najistotniejszy parametr wolnej konkurencji. Zastąpienie swobody kształtowania cen jedną narzuconą z góry i wspólną dla wszystkich stawką trudno byłoby uznać za działanie obojętne dla konkurencji. Przywołany powyżej art. 6 uokik wyraźnie też zakazuje ustalania cen, a tego typu porozumienia kwalifikowane są właściwie powszechnie jako najpoważniejsze ograniczenia konkurencji, zakazane ze względu na ich antykonkurencyjny cel. Rozważania te prowadzą pozornie do konstatacji, iż UBER, z naruszeniem zakazu antykonkurencyjnych praktyk, ustala sztywne ceny usługi oferowanej przez współpracujących z nim przedsiębiorców. Taki wniosek jest jednak co najmniej przedwczesny. Także bowiem w przypadku porozumienia o antykonkurencyjnym celu konieczne jest zbadanie jego natury oraz ekonomicznego i prawnego kontekstu (Ibáñez Colomo i Lamadrid de Pablo, 2016).

3. Ograniczenie konkurencji?

Przystępując do oceny analizowanej tu praktyki, należy w naszym przekonaniu wyjść od pytania, czy między kierowcami UBER w ogóle istnieje konkurencja, którą można by ograniczać. Celowym jest tu dokonanie porównania do tradycyjnych korporacji taksówkarskich. Choć z punktu widzenia konsumenta każda taka korporacja stanowi jeden organizm gospodarczy, obejmujący dyspozytornię oraz kierowców, to w istocie powszechnie stosowany jest model zrzeszania się niezależnych przedsiębiorców-kierowców w związki działające w formie czy to spółki, czy stowarzyszenia. Takie korporacje stosują następnie jeden wspólny cennik usług. Co odróżnia więc

³⁴ Wyr. Trybunału z dnia 22.10.2015 r. w sprawie C-194/15 P AC *Treuhand v. Komisji*, pkt 35. Zob. także przywołane tam orzecznictwo.

tradycyjny model korporacji taksówkarskiej od UBER, to zastosowanie technologii mobilnych dla zwiększenia efektywności świadczonej usługi. Skoro zatem tradycyjne korporacje działają w oparciu o tożsamy model ustalania ceny, zarysowane powyżej zastrzeżenia co do zgodności z prawem konkurencji powinny mieć zastosowanie także do nich. Praktyka decyzyjna Prezesa UOKiK sugeruje jednak, że stosowany przez tradycyjne korporacje taksówkarskie model kształtowania ceny za usługę nie jest sprzeczny z zasadami konkurencji.

Prezes UOKiK miał kilkakrotnie okazję zajmować się sprawami praktyk ograniczających konkurencję na rynku przewozów taksówkarskich. Dla niniejszej analizy szczególnie istotne są wyjaśnienia zawarte w decyzji z dnia 26 marca 2010 r. (sygn. RGD 5/2010) w sprawie trzech korporacji taksówkarskich z Gdańska, które zawarły porozumienie ograniczające konkurencję na lokalnym rynku przewozów osobowych poprzez wspólne ustalenie i stosowanie ujednoczonych cen za przewozy. Co istotne, zastrzeżenia organu dotyczyły nie faktu stosowania jednolitych cen w ramach poszczególnych korporacji, ale okoliczności, iż uzgadniały one między sobą wysokość stosowanych stawek. Prezes UOKiK wyjaśnił w uzasadnieniu, iż poszczególne korporacje stanowią w istocie związku przedsiębiorców. Członkowie korporacji oraz dyspozytornia postrzegani są przez konsumentów jako jeden podmiot rynkowy, działający pod identycznym oznaczeniem, honorujący te same zniżki, od którego konsumenci oczekują stosowania jednolitej polityki cenowej bez względu na to, który kierowca faktycznie wykona dla nich usługę. Prezes UOKiK podkreślił przy tym, iż wspólnym celem zrzeszonych kierowców jest maksymalizacja liczby zleceń dzięki optymalizacji świadczenia usług, a sposób organizacji pracy i rozdysponowywania zleceń w grupie powodują, że kierowcy faktycznie nie rywalizują ze sobą³⁵. Taki sposób funkcjonowania korporacji taksówkarskich, choć wspomniany przez Prezesa w decyzji, nie stał się jednak przedmiotem antykonkurencyjnej analizy, co pozwala na wyciągnięcie ostrożnego wniosku o zgodności takiej praktyki z wymogami konkurencji. Ustalenie jednolitych cen w ramach korporacji nie prowadzi bowiem do ograniczenia konkurencji w sytuacji, gdy taka konkurencja między kierowcami jednej korporacji nie zachodzi.

Stajemy teraz przed pytaniem, czy zarysowaną powyżej argumentację można przenieść na grunt modelu biznesowego UBER. Przyjęcie, że mobilna aplikacja w istocie wyłącznie zastępuje dyspozytornię pozwoliłoby na uznanie spółki UBER i kierowców za jeden organizm gospodarczy (Lougher i Kalmanowicz 2016, s. 90). Konsekwencją byłoby uznanie kwestii stosowania jednolitej ceny za sprawę całkowicie wewnętrzną, niepodpadającą pod zakaz porozumień z art. 6 ust. 1 uokik. Zarysowane powyżej wątpliwości co do charakteru usługi UBER czynią jednak takie założenie niepewnym. Co więcej, UBER wyraźnie podkreśla swoją rolę jako wyłącznie pośrednika i administratora aplikacji mobilnej, pomimo iż równocześnie z przekazów marketingowych wyłania się obraz jednolitej usługi przewozowej świadczonej pod szyldem UBER. Nie jest więc jasne czy dla oceny prawnej ważniejszy byłby aspekt formalny, czy też percepcja klientów. Przyznać bowiem trzeba, iż skorzystanie z usługi któregośkolwiek z kierowców UBER wymaga od konsumenta pozyskania aplikacji UBER i rejestracji w serwisie. Wszystko to przemawia za przyjęciem, iż jak w przypadku tradycyjnych taksówek, tak w przypadku UBER konsumenci postrzegają spółkę oraz kierowców oferujących swoje usługi za pomocą aplikacji UBER jako jeden podmiot gospodarczy. Mogą też racjonalnie oczekiwać stosowania takich samych stawek przez wszystkich kierowców.

³⁵ Dec. Prezesa UOKiK z dnia 26.03.2010 r. (sygn. RGD 5/2010), s. 19–20.

W konsekwencji można by postawić tezę, iż dla dobra konsumentów, ale też spójności wizerunku usługi, konieczne jest istnienie jednej wspólnej polityki cenowej.

Jednakże, o ile w tradycyjnym modelu świadczenia usług przewozowych zamawiający nie ma w zasadzie możliwości wyboru kierowcy ani auta, którym będzie przewożony, to aplikacja UBER taką opcję już przewiduje. Rozdysponowywanie zamówień nie następuje bowiem przez dyspozytornię według kolejności zgłoszeń czy oddalenia od potencjalnego klienta, lecz to klient dokonuje wyboru dostępnego kierowcy, z którego usługi będzie korzystał. Kierowcy rywalizują zatem między sobą o zlecenia, choć rywalizacja ta opiera się wyłącznie na jakości świadczonej usługi. Ten aspekt odróżnia model działalności UBER od tradycyjnych korporacji taksówkarskich. Dostrzec jednak należy, iż, mając możliwość wyboru, konsumenci otrzymują nawet bardziej różnorodną ofertę niż w tradycyjnym modelu świadczenia tego typu usług.

Dlatego też stwierdzamy, iż o ile w ogóle dochodziłoby w analizowanej sprawie do ograniczenia konkurencji, to możliwe byłoby jej usprawiedliwienie na podstawie doktryny niezbędnych ograniczeń dodatkowych (ang. *ancillary restraints doctrine*).

Ta wypracowana przez unijne organy ochrony konkurencji doktryna zakłada, że w sytuacji, gdy dane ograniczenie konkurencji stanowi nierozzerwalną część szerszego porozumienia lub działania, które z kolei nie ogranicza konkurencji, lecz jest neutralne lub nawet prokonkurencyjne, to owo ograniczenie konkurencji także nie będzie podpadało pod zakaz ustanowiony w artykule 101 TFUE, o ile jest ono obiektywnie konieczne dla realizacji głównego zamierzenia, a nadto proporcjonalne do jego celów³⁶. Przez obiektywną konieczność rozumie się sytuację, gdy w braku takiego ograniczenia dana szersza czynność nie byłaby możliwa do realizacji³⁷ lub byłaby ona co najmniej utrudniona³⁸. Doktryna ta stanowi przejaw ekonomicznego podejścia do prawa konkurencji (Stawicki, 2016; Laszczyk, 2014, s. 164, 172), gdyż uelastycznia ona jego zastosowanie i zapobiega takiej wykładni, która usztywniałaby obrót gospodarczy.

Przenosząc to na grunt analizowanej sprawy, zauważyć należy, iż kontrowersyjny aspekt modelu działania UBER – mechanizm kształtowania ceny – jest immanentną cechą aplikacji, której usunięcie uniemożliwiłoby w istocie jej funkcjonowanie lub co najmniej znacznie by je utrudniło. W teorii można wyobrazić sobie wprawdzie aplikację, która pozwalałaby na wybór kierowcy według kryteriów nie tylko jakościowych (pozytywne opinie, atrakcyjne auto), lecz także finansowych, tj. żądanej przez niego ceny. Niemniej nie jest to realna alternatywa, gdyż wymagałaby od twórców UBER podjęcia pozytywnych działań oraz poczynienia nakładów na przekształcenie sposobu funkcjonowania aplikacji i całego modelu biznesowego. Można przy tym podejrzewać, iż część wynikającej z działania aplikacji efektywności, w szczególności szybkość zamawiania, zostałaaby wówczas utracona. Co najmniej utrudniona byłaby nadto reklama usług świadczonych pod szyldem UBER. Potencjalnie wzrosłyby przy tym koszty administrowania aplikacją, która musiałaby wówczas każdorazowo obliczać należność za przejazd według cennika stosowanego przez danego kierowcę. Oczywistą konsekwencją byłaby nadto zasygnalizowana powyżej utrata spójnego wizerunku usługodawcy. Konsumenci nie mogliby także wówczas oczekiwać określonej stawki za korzystanie z usługi, lecz zmuszeni byłiby każdorazowo konfrontować dostępne oferty.

³⁶ Utrwalone orzecznictwo – zob. najnowsze: wyr. Sądu z dnia 28.06.2016 r. w sprawie T-208/13, *Portugal Telecom*, pkt 97; wyr. TSUE z dnia 11.09.2014 r. w sprawie C-382/12 P *Mastercard*, pkt 89 i wskazane tam orzecznictwo.

³⁷ Wyr. TSUE z dnia 11.09.2014 r. w sprawie C-382/12 P, *Mastercard*, pkt 91.

³⁸ Wyr. Sądu z dnia 28.06.2016 r. w sprawie T-208/13, *Portugal Telecom*, pkt 104.

W świetle powyższego uznać należy, iż w braku jednolitej stawki za usługę, funkcjonowanie UBER byłoby co najmniej utrudnione.

Spełniona jest nadto przesłanka proporcjonalności – ograniczenie swobody kształtowania ceny nie wychodzi poza to, co dla realizacji głównego zamierzenia konieczne. Co więcej, możliwość konkurowania przez kierowców jakością usługi do pewnego stopnia balansuje ograniczenie konkurowania ceną, dając konsumentom nawet większy wybór niż w przypadku usług świadczonych przez tradycyjne korporacje taksówkarskie.

Prezentowaną tu argumentację uważamy za uzasadnioną, pomimo iż stanowisko polskiego organu ochrony konkurencji odnośnie do zastosowania doktryny *ancillary restraints* w przypadku ograniczeń dotyczących kształtowania cen było dotychczas negatywne³⁹. Wynika to z następujących okoliczności.

Zgodnie z orzecznictwem TSUE, gdy nie jest możliwe oddzielenie danego ograniczenia od głównej czynności lub działania bez zagrożenia dla ich istnienia lub celu, oceny zgodności tego ograniczenia należy dokonywać łącznie z oceną głównej czynności lub działania, z którą to ograniczenie jest powiązane, nawet jeżeli samodzielnie to ograniczenie zdaje się już być objęte zakresem art. 101 TFUE⁴⁰. Można z tego wnosić, iż doktryna ograniczeń dodatkowych znajdzie zastosowanie nawet wobec ewidentnych naruszeń zakazu antykonkurencyjnych porozumień. Co więcej, wytyczne Komisji w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 TWE (obecnie 101 ust. 3 TFUE) wyraźnie wskazują, iż doktryna ta może znaleźć zastosowanie do każdego ograniczenia konkurencji⁴¹. Za bardziej ekonomicznym podejściem do analizy przypadku UBER przemawia jednak przede wszystkim bezdyskusyjnie prokonkurencyjny wpływ pojawienia się i funkcjonowania UBER na sytuację na rynku przewozów osobowych.

4. Prokonkurencyjne skutki UBER

Prokonkurencyjne skutki wejścia na rynek UBER można podzielić na te o charakterze generalnym oraz indywidualnym, których beneficjentami są bezpośrednio konsumenci.

Najbardziej widocznym skutkiem rozpowszechnienia się stosowania aplikacji UBER wśród europejskich konsumentów jest zintensyfikowanie konkurencji na rynku przewozów osobowych w miastach. Rynek ten dotychczas charakteryzował się wysokim poziomem koncentracji. Związane było to częściowo z wysokimi barierami wejścia na ten rynek⁴², obejmującymi tak wymogi administracyjne (uzyskanie licencji, wymogi związane z rejestracją działalności, w niektórych jurysdykcjach także egzaminy ze znajomości miasta, posiadanie kasy fiskalnej, taksometru z homologacją), jak i relatywnie wysokimi kosztami świadczenia usług (opłaty licencyjne, koszty eksploatacji samochodu). Model biznesowy UBER bazujący na technologii mobilnej zdołał wbić się w ten rynek i odebrać jego część operujących na nim przedsiębiorcom. W konsekwencji konsumenci zyskali dodatkową alternatywę.

Dotychczasowe doświadczenia pokazują, iż funkcjonowanie UBER nie doprowadziło jednak do wyeliminowania konkurencji z rynku. Wprawdzie niewątpliwie część konsumentów zaczęła

³⁹ Zob. dec. Prezesa UOKiK z dnia 25.06.2013 r., sygn. DOK-1/2013.

⁴⁰ Wyr. TSUE z dnia 11.09.2014 r. w sprawie C-382/12 P, *Mastercard*, pkt 90; wyr. Sądu z dnia 28.06.2016 r. w sprawie T-208/13, *Portugal Telecom*, pkt 98.

⁴¹ Guidelines on the application of Article 81(3) of the Treaty, OJ C z dnia 27.04.2004, 101/ 97, pkt 29.

⁴² Odmiennie stanowisko przedstawiono jednak w dec. Prezesa UOKiK z dnia 31.12.2012 r. Nr RŁO 60/2012, s. 11.

korzystać z usług oferowanych przez kierowców UBER, ale nie doprowadziło to do wyparcia z rynku istniejących korporacji taksówkarskich działających w oparciu o tradycyjne metody. Zauważyć trzeba, iż z uwagi na *surge pricing*, korzystanie z usługi przewozowej kierowcy UBER może w pewnych okolicznościach okazać się bardziej kosztowne niż z usługi przewozowej zwykłej taksówki. Oznacza to, iż ten sam konsument może w danej sytuacji skorzystać jednak z usługi oferowanej w modelu tradycyjnym. Ściągnięcie przez konsumenta aplikacji UBER na komórkę nie oznacza zatem definitywnej utraty jego jako klienta dla tradycyjnych korporacji taksówkowych. W konsekwencji uznać należy, iż UBER zwiększył liczbę dostępnych dla konsumentów ofert, jednak nie stał się nowym monopolistą.

Kolejnym prokonkurencyjnym efektem funkcjonowania aplikacji UBER było wymuszenie na tradycyjnych korporacjach taksówkowych wdrożenia innowacji, jak nowoczesne metody zamawiania usługi i innych udogodnień dla konsumentów, np. możliwość płatności kartą, informowanie SMS-em o oczekującym już pojeździe, wskazywanie modelu i koloru pojazdu czy też możliwości zautomatyzowanego zamawiania pojazdu pod adresy wcześniej wskazywane w zamówieniach⁴³. Chcąc pozostać konkurencyjnymi tradycyjne korporacje taksówkarskie musiały zatem zainwestować w innowacje.

Na rynku pojawiły się nadto także inne aplikacje mobilne oferujące możliwość zamówienia taksówki oraz płatności za przejazd w oparciu o podobny model. Przykładowo można tu wskazać iTaxi, MyTaxi, Talixo oraz Lyft. Także we wspomnianym powyżej stanowisku UOKiK otwarta możliwość zastosowania podobnego modelu biznesowego przez innych przedsiębiorców oceniana jest jako korzystna dla rozwoju konkurencji i konsumentów.

Dostrzec należy dalej, iż konsumenci stali się bezpośrednimi beneficjentami innowacji. UBER wyszedł naprzeciw ich oczekiwaniom, dając im możliwość zamówienia transportu za pomocą funkcjonalnej aplikacji na komórkę, a także dokonania płatności bezgotówkowej. Taka forma korzystania z usługi bardziej odpowiada przyzwyczajeniom współczesnego konsumenta, oszczędzając jego czas i redukując czynności niezbędne dla skorzystania z usługi. Aplikacja daje też konsumentom możliwość wyboru najbardziej odpowiadającej im oferty (samochodu, kierowcy o wysokiej średniej ocen wśród użytkowników), co w tradycyjnym modelu prowadzenia działalności taksówkarskiej nie było dostępne. Pozytywnie ocenić należy także możliwość poznania z góry szacunkowej ceny za przejazd. Podstawową prokonkurencyjną korzyścią dla konsumentów jest jednak naturalnie zwiększenie liczby dostępnych ofert, czego potencjalnym skutkiem może być obniżenie ceny za usługę. Efekt ten konsumenci zawdzięczają także spadkowi kosztów operacyjnych, zatrudnienia oraz opłat związanych z wykonywaniem działalności regulowanej (Lougher i Kalmanowicz, 2016, s. 94, 95).

V. Wnioski

Przedstawione w niniejszym artykule argumenty pozwalają dostrzec pewne pozytywne efekty wywołane pojawieniem się aplikacji UBER. Należy do nich w szczególności zwiększenie dostępności usług przewozowych, wzmocnienie konkurencji cenowej, jak również wzmocnienie presji na dotychczasowych przewoźników, w tym korporacji taksówkarskich, w zakresie wdrażania nowoczesnych technologii (np. pojawienie się aplikacji mobilnych umożliwiających zamówienie taksówki,

⁴³ Ostatnia z wymienionych budzi zdaniem Autorów zastrzeżenia z punktu widzenia prawa do prywatności.

wdrożenie systemu powiadomień SMS-owych). Działalność UBER i jego kierowców-partnerów, wymykając się dotychczasowym ramom prawnym, m.in. w zakresie określenia charakteru usługi oferowanej przez UBER, wywołuje jednocześnie liczne zastrzeżenia. Dotyczą one m.in. kwestii domniemanego nieprzestrzegania przez UBER lub jego kierowców-partnerów przepisów regulujących prowadzenie działalności w zakresie przewozu osób, prawa podatkowego, prawa pracy, jak również reguł konkurencji. Państwa członkowskie UE będą musiały zdecydować czy adaptować przepisy do zmieniającej się rzeczywistości gospodarczej, czy przeciwnie – utrzymać *status quo*, żądając, by to przedsiębiorcy uszanowali zastane reguły gry rynkowej i interes fiskalny państwa. Opublikowane w ostatnim czasie dwie opinie Rzecznika Generalnego M. Szpunara oraz pojawiające się regularnie doniesienia prasowe, tak krajowe jak i zagraniczne, sugerują niestety, iż prawodawcy skłonni są raczej do narzucenia nowym modelom biznesowym urzeczywistniającym ideę *sharing economy* reguł co najmniej zbliżonych do dotychczas obowiązujących w konwencjonalnej działalności gospodarczej. Choć zgodzić się trzeba, iż ich funkcjonowanie całkowicie poza spektrum przepisów prawa nie jest sytuacją optymalną, w szczególności dla konsumentów, to równocześnie można by oczekiwać od organów większego zrozumienia fenomenu gospodarki współdzielenia oraz dostrzeżenia dalszego potencjału drzemącego w nowych technologiach. Nazbyt restrykcyjna regulacja może bowiem – w naszym przekonaniu – udaremnić innowacje, tak ważne dla europejskiej gospodarki.

Choć *prima facie* funkcjonowanie aplikacji UBER wydaje się nie pozostawać neutralne z punktu widzenia prawa konkurencji, to przy bliższej analizie dochodzimy do wniosku, iż sposób określania ceny za usługę przewozową świadczoną za jej pośrednictwem nie odbiega w zasadzie od metod stosowanych w tradycyjnych korporacjach taksówkarskich. UBER oraz jego kierowcy postrzegani są przez konsumentów jako jeden podmiot gospodarczy, od którego oczekuje się stosowania jednolitej polityki cenowej. Nawet jeżeli jednak uznać, iż dochodziłoby do ograniczenia konkurencji cenowej pomiędzy kierowcami UBER jako niezależnymi przedsiębiorcami, to uwzględnienie kontekstu ekonomicznego i prawnego, w tym w szczególności prokonkurencyjnego wpływu UBER na sytuację na rynku, prowadzi do wniosku o braku w prawie konkurencji podstaw do zakwestionowania tego aspektu funkcjonowania modelu biznesowego UBER.

Artykuł ten w zamierzeniu Autorów nie miał być rozstrzygający. Przedstawione w nim tezy postrzegać należy jako wstępne i niewykluczone, że wraz z rozwojem sytuacji rynkowej będą one wymagały korekty. Niemniej mamy nadzieję, iż zapoczątkujemy tą publikacją szerszą dyskusję nad prawnymi ramami dla rozwijającej się *sharing economy*.

Bibliografia

- Byrne, A. (2016). Uber suspends services in Hungary after clampdown hits drivers. *Financial Time*. Pozyskano z: <https://www.ft.com/content/b2c0e41e-48ef-11e6-8d68-72e9211e86ab> (14.04.2017).
- Choudhary, A.A. (2017). *Uber refutes allegation of unfair practice and predatory pricing in Supreme Court*. Pozyskano z: <http://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/uber-refutes-allegation-of-unfair-practice-and-predatory-pricing-in-supreme-court/articleshow/57414891.cms> (13.04.2017).
- Gurley, B. (2014). *A Deeper Look at Uber's Dynamic Pricing Model*. Pozyskano z: <http://abovethecrowd.com/2014/03/11/a-deeper-look-at-ubers-dynamic-pricing-model/> (11.04.2017).

- Ibáñez Colomo, P. i Lamadrid de Pablo, A. (2016). *On the Notion of Restriction of Competition: What We Know and What We Don't Know We Know*. Pozyskano z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2849831.
- Isaac, M. i Singer, N. (2015). *California Says Uber Driver Is Employee, Not a Contractor*. Pozyskano z: <https://www.nytimes.com/2015/06/18/business/uber-contests-california-labor-ruling-that-says-drivers-should-be-employees.html> (12.04.2017).
- Kirby, W.C. (2016). The Real Reason Uber Is Giving Up in China. *Harvard Business Review*. Pozyskano z: <https://hbr.org/2016/08/the-real-reason-uber-is-giving-up-in-china> (13.04.2017).
- Laszczyk, A. (2014). Forgotten Issues When Talking about the More Economic Approach to Competition Law in Poland. *YARS*, 7(9), 161.
- Lien, T. (2016). *Uber sued again over driver's employment status*. Pozyskano z: <http://www.latimes.com/business/technology/la-fi-tn-uber-nationwide-class-action-20160502-story.html> (12.04.2017).
- Lougher, G. i Kalmanowicz, S. (2016). EU Competition Law in the Sharing Economy. *Journal of Competition Law and Practice*, 7(2).
- Łazarczyk, G. (2016). Pierwszy kierowca Ubera ukarany w pełnym procesie. Przełomowy wyrok? *Gazeta Wyborcza*, 29 grudnia. Pozyskano z: <http://wyborcza.pl/1,75248,21181430,pierwszy-kierowca-ubera-ukarany-w-peelnym-procesie-przelomowy.html> (14.04.2017).
- Łazarczyk, G. (2017). Obywatelskie ujęcie kierowców Ubera. Zatrzymani przez taksówkarzy. *Gazeta Wyborcza*, 22 marca. Pozyskano z: <http://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,21530158,obywatelskie-ujecie-kierowcow-ubera-zatrzymani-przez-taksowkarzy.html> (13.04.2017).
- Mleczek, M. (2017). Sharing and traditional economy: a matter of substitutability... between cats and dogs?, *Kluwer Competition Law Blog*. Pozyskano z: <http://kluwercompetitionlawblog.com/2017/03/24/sharing-traditional-economy-matter-substitutability-cats-dogs/> (30.04.2017).
- Nowag, J. (2016). The UBER-Cartel? UBER between Labour and Competition Law. *Lund Student EU Law Review*, 3. Pozyskano z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2826652 (30.04.2017).
- Passaro, N.A. (2016). *How Meyer and v. Kalanick Could Determine How Uber and the Sharing Economy Fit into Antitrust Doctrine*. Pozyskano z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2880204 (30.04.2017).
- Ricadela, A. (2017). *Uber to Withdraw From Denmark, Citing Regulatory Changes*. Pozyskano z: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-03-28/uber-to-withdraw-from-denmark-citing-regulatory-changes> (14.04.2017).
- Stawicki, A. (2016). W: A. Stawicki, E. Stawicki (red.), *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz* (art. 6, pkt 2.4.3). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Szymaniak, P. (2017). To może być koniec interesów UBERa nad Wisłą. *Gazeta Prawna*, 18 kwietnia, 75.
- Wohlsen, M. (2013). *Uber boss says surging prices rescue people from the snow*. Pozyskano z: <https://www.wired.com/2013/12/uber-surge-pricing/> (11.04.2017).