

Maksym Bonarek

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

maksym.bonarek@gmail.com

## Praktyczne problemy gospodarki współdzielenia w oparciu o działalność Ubera

### *Practical Issues of Collaborative Economy in Case of Uber's Activity*

#### STRESZCZENIE

Zastosowanie nowoczesnych technologii w sektorze usług zrewolucjonizowało tradycyjne modele prowadzenia działalności gospodarczej. Choć innowacyjne rozwiązania wykorzystywane przez Ubera determinują postęp konkurencji i rozwój gospodarczy, niedostosowanie krajowych ram regulacyjnych względem potrzeb rynkowych nawarstwia trudności związane z dokonaniem poprawnej kwalifikacji prawnej prowadzonej działalności. W opracowaniu opisano aktualne problemy gospodarki współdzielenia w oparciu o występującą lukę *extra legem* w krajowym porządku prawnym oraz przedstawiono kluczowe postulaty jednolitego rynku wewnętrznego. Oprócz scharakteryzowania przedsiębiorstwa i warunków świadczenia usług, celem jest także porównawcze ujęcie działalności Ubera w kontekście istnienia stosunku pracy oraz wskazanie na problematykę opodatkowania usług cyfrowych.

**Słowa kluczowe:** gospodarka współdzielenia; Uber; przedsiębiorstwo globalne; ramy regulacyjne; jednolity rynek; nowe technologie

#### WSTĘP

Czynniki determinujące procesy rozwoju rynku oraz jakość usług świadczonych w ramach określonych sektorów gospodarki związane są przede wszystkim z różnorodnością podmiotów uczestniczących w obrocie gospodarczym. Grupy podmiotów odgrywają o tyle istotną rolę, że na podstawie ich wzajemnego oddziaływania możliwe jest wskazanie kierunku i tendencji zachodzących interakcji. Impulsy, będące rezultatem wzajemnych zależności, pozwalają ustalić kondycję rynku, uwzględniając także zasady uczciwej konkurencji.

Wyraźny postęp sektora informatycznego (w tym przede wszystkim rozwój platform internetowych oraz powiązania z branżą IT) znacząco wpływa na standardy usług świadczonych konsumentom. Dotychczas dominujący klasyczny model prowadzenia działalności coraz częściej napotyka na bariery technologiczne, będąc w konsekwencji stopniowo wypieranym przez nowoczesne technologie. Systematyczny wzrost wartości usług świadczonych w Polsce z wykorzystaniem aplikacji mobilnych nie pozostaje bez wpływu na kondycję rynku. Pojawiające się dzięki wdrażanym innowacjom nowe modele działalności niewątpliwie stymulują wzrost konkurencyjności i rozwój gospodarczy. Choć konsumenci są beneficjentami zachodzących zmian, efektywnie funkcjonujące platformy współpracy zdają się być wyzwaniem dla istniejących podmiotów gospodarczych, podając w wątpliwość dotychczasowe modele rynkowe<sup>1</sup>.

### CHARAKTERYSTYKA *COLLABORATIVE ECONOMY*

Gwałtowne zmiany na rynku technologii, skutkujące pojawieniem się nowych usług, wpłynęły na wykształcenie odrębnego modelu prowadzenia działalności gospodarczej, nazwanego „gospodarką dzielenia się” (*collaborative economy*)<sup>2</sup>. Wskazanie jednoznacznej definicji pojęcia jest utrudnione postępową naturą usług wchodzących w jego zakres. Niemniej *collaborative economy* wskazuje przede wszystkim na innowacyjny model prowadzenia działalności, w którym świadczenie usług następuje przez pośrednictwo tzw. platform współpracy. Obejmuje ona trzy główne kategorie uczestników:

- usługodawców dzielących się swoimi dobrami, zasobami, czasem lub umiejętnościami (np. osoby fizyczne świadczące usługi okazjonalnie lub podmioty profesjonalnie zajmujące się świadczeniem usług),
- użytkowników powyższych usług,
- pośredników łączących, za pośrednictwem platformy internetowej, dostawców z użytkownikami i ułatwiających transakcje między nimi (platformy współpracy)<sup>3</sup>.

To właśnie trzecia kategoria odgrywa kluczową rolę w kontekście prawnych i społecznych zastrzeżeń co do legalności działalności Ubera.

---

<sup>1</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 2 czerwca 2016 r. „Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się”, KOM(2016) 365, wersja ostateczna, <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/16881/attachments/2/translations/pl/renditions/native> [dostęp: 10.03.2018], pkt 1, s. 3.

<sup>2</sup> Termin „gospodarka dzielenia się” często jest używany zamiennie z terminami „współkonsumpcja”, „konsumpcja współdzielona”, „gospodarka współdzielenia”.

<sup>3</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 2 czerwca 2016 r., pkt 1, s. 3.

Gospodarka współdzielenia charakteryzuje się szybkim tempem wzrostu, co przekłada się na znaczną część udziału w strukturze rynku. Według badania wykonanego przez przedsiębiorstwo doradcze PwC Consulting, przychody brutto w Unii Europejskiej uzyskane w 2015 r. przez platformy i dostawców usług w ramach gospodarki współdzielenia sięgnęły 28 mld euro, co wiązało się z wkroczeniem i rozbudową dużych platform współpracy na rynkach europejskich. Natomiast do 2025 r. sektory *collaborative economy* będą w stanie wygenerować globalny dochód rządu 335 mld USD<sup>4</sup>. Ponadto, jak wynika z sondażu Eurobarometru, 52% obywateli UE ma świadomość istnienia usług świadczonych w ramach gospodarki współdzielenia, a 17% korzystało z nich co najmniej raz<sup>5</sup>. Zbliżona wartość wynika z przeprowadzonego w Polsce badania, w którym około 40% dorosłych Polaków słyszało o usługach, a z tej grupy 26% aktywnie z nich korzysta<sup>6</sup>.

Gospodarka współdzielenia to nie tylko wskaźniki liczbowe. Innowacyjny charakter tego sektora usług wiąże się z praktycznymi problemami zakwalifikowania prowadzonej działalności do istniejących ram prawnych. Zacieranie się granic między pracownikiem a samozatrudnionym oraz między profesjonalnym a nieprofesjonalnym świadczeniem usług może przysparzać wątpliwości odnośnie do mających zastosowanie przepisów prawnych. Różnice regulacyjne na szczeblach krajowych utrudniają rozwój gospodarki współdzielenia, uniemożliwiając tym samym jej pełne wykorzystanie<sup>7</sup>.

## RYNEK DROGOWEGO PRZEWOZU OSÓB. CZYM JEST UBER?

Wiele kontrowersji na rynku drogowego przewozu osób wywołało pojawienie się zagranicznego przedsiębiorcy świadczącego usługi pośrednictwa przy organizowaniu transportu z wykorzystaniem platformy internetowej. Innowacyjna aplikacja mobilna okazała się dużym sukcesem, a zdominowany przez taksówkarzy sektor

<sup>4</sup> R. Voughan, R. Daverio, *Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe*, PwC Consulting UK, April 2016, <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16952/attachments/1/translations/en/renditions/native> [dostęp: 15.03.2018].

<sup>5</sup> Flash Eurobarometer 438, Briefing note, *The use of collaborative platforms*, March 2016, <http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/ResultDoc/download/DocumentKy/72886> [dostęp: 15.03.2018].

<sup>6</sup> *(Współ)dziel i rządź! Twój nowy model biznesowy jeszcze nie istnieje. Ekonomia współdzielenia*, PwC Poland, [www.pwc.pl/pl/pdf/ekonomia-wspoldzielenia-1-raport-pwc.pdf](http://www.pwc.pl/pl/pdf/ekonomia-wspoldzielenia-1-raport-pwc.pdf) [dostęp: 15.03.2018].

<sup>7</sup> To fragmentaryczne podejście do nowych modeli biznesowych powoduje niepewność wśród tradycyjnych podmiotów gospodarczych, podmiotów świadczących nowe usługi i konsumentów, a także może stanowić przeszkodę dla innowacji, tworzenia miejsc pracy i wzrostu gospodarczego – na podstawie Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 2 czerwca 2016 r.

otrzymał impuls różnicujący usługi przewozu, czego rezultatem było ożywienie rynku przekładające się na sytuację konsumentów. Choć konkurencyjna gospodarka europejska wymaga innowacji w obszarze produktów i usług, niekonwencjonalne rozwiązania nie zawsze oznaczają przychylność środowiska. Sposób świadczonych usług, mobilnie utrzymywany kontakt z konsumentem, jak również forma prawna wykonywanej działalności stały się podstawą publicznej dyskusji dotyczącej zarówno korzyści, jak i potencjalnych zagrożeń dla konkurencji i konsumentów ze strony platform internetowych. Kluczowe pod tym względem stanowisko zajmuje środowisko taksówkarskie, będące dotychczas najsilniejszą grupą kształtującą charakter rynku.

Uber Sp. z o.o. to amerykański przedsiębiorca z siedzibą w San Francisco, utworzony w 2009 r., którego działalność polega na zapewnianiu dostępu do platformy internetowej na urządzenia mobilne. Aplikacja służy do zamawiania transportu samochodowego przez kojarzenie pasażerów z kierowcami świadczącymi usługi przewozowe. Firma prowadzi działalność w skali globalnej, a w Polsce jej usługi są dostępne od 2014 r.

Usługi świadczone przez amerykańskiego przedsiębiorcę opierają się na nowoczesnych technologiach informacyjnych, które dostarczają konsumentom funkcjonalności dotychczas niedostępne w przypadku usług taksówkarskich. Uber nie jest powiązany z żadną korporacją taksówkową, co stanowi jeden z elementów odróżniających go od aplikacji dostępnych na rynku. Odstąpienie od tradycyjnych rozwiązań na rzecz nowatorskich technik (np. w sposobie naliczania opłaty za usługę czy zamawiania transportu) przyczyniło się do postrzegania Ubera jako lidera pod względem jakości świadczonych usług. Opłata za przejazd nie jest obliczana na podstawie wskazań taksometru, lecz w oparciu o faktyczną długość trasy i czas przejazdu, mierzone za pomocą odbiorników GPS w urządzeniach mobilnych. Kojarzenie pasażerów i kierowców nie odbywa się automatycznie – użytkownicy mogą dowolnie wybrać kierowcę po uprzednim zapoznaniu się z typem pojazdu oraz ocenami przyznanymi mu przez innych użytkowników<sup>8</sup>. Ponadto Uber zawiera umowy z kierowcami (tj. umowy o świadczenie usług)<sup>9</sup>, od których nie wymaga posiadania licencji na przewóz osób<sup>10</sup>, którzy jednak są związani obowiązkiem prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług przewozu<sup>11</sup>. Istotny również zdaje się aspekt ponoszenia odpowiedzialności, który jest skorelo-

---

<sup>8</sup> Stanowisko Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 5 maja 2016 r. dotyczące działalności Ubera, [www.uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news\\_id=12352](http://www.uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=12352) [dostęp: 15.03.2018].

<sup>9</sup> Treść umowy o świadczenie usług, <https://s3.amazonaws.com/uber-regulatory-documents/country/poland/RASIER+OPERATIONS+BV+Agreement+-+Poland+November+24+2015.pdf> [dostęp: 15.03.2018].

<sup>10</sup> Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami firma Uber nie ponosi odpowiedzialności z tytułu braku stosownych uprawnień przez kierowców. W związku z tym wyłącznie kierowcy są jedynymi odpowiedzialnymi w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości.

<sup>11</sup> Dane ze strony internetowej: [www.uber.com/pl/drive/requirements](http://www.uber.com/pl/drive/requirements) [dostęp: 25.02.2018].

wany wyłącznie z pośrednictwem (tj. w zakresie możliwości korzystania z aplikacji mobilnej, obsługi płatności), kierowców natomiast obejmuje odpowiedzialność za wykonanie transportu<sup>12</sup>. Tak skonstruowany model działalności Ubera napotyka zdecydowany sprzeciw, a pojawiające się zarzuty łamania zasad uczciwej konkurencji i braku legalności determinują zmiany w polskim systemie prawnym.

## PODSTAWA PRAWNA DZIAŁALNOŚCI UBERA

Zasady podejmowania i wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób określają przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym<sup>13</sup>. O ile ustawodawca dosyć szczegółowo uregulował materię związaną z pośrednictwem przy przewozie rzeczy, o tyle brak definicji legalnej pośrednictwa przy przewozie osób nawarstwił niejasności związane z charakterem zleczanych usług. W tych okolicznościach istniejąca luka prawna stała się podstawą dla działalności Ubera, a niedający się jednoznacznie zakwalifikować model świadczenia usług wymógł dostosowanie ustawodawstwa do potrzeb rynkowych. Celem takiego rozwiązania jest przede wszystkim unormowanie działalności podmiotów działających w sektorze *collaborative economy* przy zlecaniu usług z zakresu przewozu osób<sup>14</sup>. Przygotowywany projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o czasie pracy kierowców<sup>15</sup> dąży do zapewniania równych warunków konkurencji na rynku i zagwarantowania bezpieczeństwa pasażerów.

Już w 2015 r. charakter prawny usług świadczonych przez Ubera wzbudzał liczne wątpliwości. Przedsiębiorca uzasadniał bowiem prowadzoną działalność faktem dostarczania wyłącznie narzędzia do łączenia kierowców i konsumentów, nie koncentrując się na przewozach *per se*. Kwestia ustalenia, czy działalność spółki stanowiła usługę przewozową, elektroniczną, usługę pośrednictwa czy właściwą usługę społeczeństwa informacyjnego stała się przedmiotem wniosku hiszpańskiego sądu gospodarczego o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym<sup>16</sup>. Sta-

<sup>12</sup> Platformy współpracy mogą zostać zwolnione z odpowiedzialności za informacje przechowywane w imieniu podmiotów oferujących usługi. Nie powinny jednak być zwolnione z odpowiedzialności z tytułu wszelkich usług, które same oferują, takich jak usługi płatnicze. Na podstawie Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 2 czerwca 2016 r.

<sup>13</sup> Dz.U. z 2001 r., nr 125, poz. 1371 z późn. zm., dalej jako: ustawa o transporcie drogowym.

<sup>14</sup> Wykaz prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów, <https://bip.kprm.gov.pl/kpr/wykaz/r849920281,Projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-o-transporcie-drogowym.html> [dostęp: 15.03.2018].

<sup>15</sup> Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym z dnia 16 lutego 2018 r., <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12303152/12459378/12459383/dokument330345.pdf> [dostęp: 15.03.2018].

<sup>16</sup> Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym z dnia 7 sierpnia 2015 r. w sprawie C-434/15 (Dz.Urz. UE 2015, C 363/21), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2015:363:FULL&from=PL> [dostęp: 15.03.2018].

nowisko, poprzedzające właściwe rozpoznanie sprawy, zajął Rzecznik Generalny Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wskazując, iż usługi świadczone przez Ubera mają charakter złożonej usługi pośrednictwa i organizacji przewozu, co w konsekwencji wyklucza kwalifikację wyłącznie jako usług świadczonych drogą elektroniczną<sup>17</sup>. Powyższą kwestię potwierdził TSUE, który – rozpatrując wnioski – podkreślił: „Tę usługę pośrednictwa należy zatem uznać za integralną część złożonej usługi, której głównym elementem jest usługa przewozowa, wobec czego należy zakwalifikować ją nie jako »usługę społeczeństwa informacyjnego« [...], ale jako »usługę w dziedzinie transportu«<sup>18</sup>”.

Ugruntowane w orzecznictwie sądowym niekorzystne stanowiska dla Ubera jedynie nasiliły pojawiające się zastrzeżenia, doprowadzając ostatecznie do planów gruntownych zmian legislacyjnych. W świetle zmian zaproponowanych przez projekt ustawy działalność Ubera będzie się wiązała ze znacznie rozbudowanymi wymogami formalnymi w zakresie ewidencji i dokumentacji. Przygotowywana nowelizacja wskazuje, że podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób będzie zobowiązany do<sup>19</sup>:

- 1) weryfikacji spełnienia warunku, o którym mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, przez przedsiębiorcę lub inny podmiot, z którym współpracuje w celu realizacji zleconych przewozów,
- 2) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom, wykonującym krajowy transport drogowy, do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób,
- 3) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów, którym zlecono usługi przewozu osób,
- 4) udostępnienia dokumentów, o których mowa w pkt 1–3, w terminie 14 dni na wnioski organów Inspekcji Transportu Drogowego lub Krajowej Administracji Skarbowej.

Jakkolwiek powyższe unormowania znacząco modyfikują przyjęty model działalności Ubera, sednem przygotowywanego projektu ustawy jest wprowadzenie definicji pośrednictwa przy przewozie osób<sup>20</sup> oraz licencji na pośred-

---

<sup>17</sup> Opinia Rzecznika Generalnego TSUE z dnia 11 maja 2017 r. w sprawie C-434/15, <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:62015CC0434&qid=1500071619623&from=PL> [dostęp: 15.03.2018]. Zob. w szczególności pkt 71.

<sup>18</sup> Wyrok TSUE z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie C-434/15, akapit 40.

<sup>19</sup> Art. 27b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym (art. 1 pkt 9 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców).

<sup>20</sup> Art. 4 pkt 3 lit. c ustawy o transporcie drogowym (art. 1 pkt 1 lit. a projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców).

nictwo<sup>21</sup>. Przyjęcie omawianej konstrukcji jednoznacznie wyeliminuje istniejącą lukę prawną, natomiast wyraźne sformułowania ustawowe umożliwią dokonanie kwalifikacji prawnej działalności na podstawie przesłanek właściwych dla pośrednictwa przy przewozie osób. To z kolei będzie stanowiło istotną dyrektywę interpretacyjną w kontekście ustalenia obowiązku posiadania odpowiedniej licencji<sup>22</sup>. Projekt przewiduje również możliwość cofnięcia licencji w przypadku, gdy jej posiadacz prowadzi działalność pośrednictwa przy przewozie osób, umożliwiając świadczenie tych usług przez podmiot nieposiadający odpowiedniej licencji<sup>23</sup>. Omawiane rozwiązanie zdaje się być tym bardziej zasadne z uwagi na fakt, iż sam Uber nie wymaga od swoich kierowców posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego, wskazując, że jest to obowiązek spoczywający na kierowcach<sup>24</sup>. Kwestię zupełnie odmiennie reguluje zaproponowany projekt ustawy, który za naruszenia obowiązku posiadania licencji nakłada sankcje w postaci kar pieniężnych zarówno na podmioty wykonujące przewóz osób, jak i na pośredników dostarczających platformy współpracy.

Dodanie katalogu sankcji oraz procedury związanej z możliwością blokowania aplikacji, systemów teleinformatycznych, numerów telefonów i platform, które umożliwiają świadczenie usług, wprowadza rygor odpowiedzialności za działalność bez posiadanych uprawnień. Wówczas instytucją właściwą do podjęcia działań będzie Inspekcja Transportu Drogowego, kompetentna do występowania z wnioskiem do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej o zablokowanie środków przekazu informacji przeznaczonych do wykonywania takiej działalności<sup>25</sup>. Ponadto projekt nowelizacji przewiduje ustanowienie na przedsiębiorców sankcji za naruszenia wynikające z wykonywania działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób oraz zlecenia usług przewozu<sup>26</sup>:

- kary w wysokości 10 000 zł za naruszenie przepisów, które wprowadzają obowiązek weryfikacji spełnienia warunku posiadania licencji na podjęcie i wykonywanie krajowego przewozu osób przez przedsiębiorcę realizującego przewozy zleczone przez pośrednika<sup>27</sup>,

<sup>21</sup> Art. 5b ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym (art. 1 pkt 2 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców).

<sup>22</sup> Zob. Wykaz prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów.

<sup>23</sup> Art. 15 ust. 2b ustawy o transporcie drogowym (art. 1 pkt 7 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców).

<sup>24</sup> Odpowiedź Ministra Rozwoju i Finansów na interpelację nr 10362 z dnia 20 marca 2017 r. (znak: AP5.054.4.2017), <http://orka2.sejm.gov.pl/INT8.nsf/kucz/658C47EE/%24FILE/i10362-o1.pdf> [dostęp: 15.03.2018], odpowiedź na pytanie nr 3, s. 2.

<sup>25</sup> Art. 50 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym (art. 1 pkt 10 lit. b projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców).

<sup>26</sup> Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym z dnia 16 lutego 2018 r.

<sup>27</sup> Art. 27b ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym (art. 1 pkt 9 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców).

- kary w wysokości 40 000 zł za naruszenie przepisów, które wprowadzają obowiązek prowadzenia przez pośrednika przy przewozie osób rejestru zleceń, ewidencji pracowników i współpracowników oraz udostępnianie tych informacji na żądanie organów Inspekcji Transportu Drogowego oraz Krajowej Administracji Skarbowej<sup>28</sup>,
- kary w wysokości 10 000 zł za zlecenie przez podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób realizacji usług w zakresie przewozu osób podmiotowi niespełniającemu wymogów określonych w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym,
- kary w wysokości 40 000 zł za wykonywanie działalności pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym.

Choć projektowane zmiany obowiązujących regulacji prawnych znajdują się na etapie wstępnych konsultacji, a sam projekt był poddawany poprawkom, nowelizacja przepisów bez wątpienia wpłynie na rekonfigurację układu sił podmiotów uczestniczących w drogowym przewozie osób.

## OPODATKOWANIE DZIAŁALNOŚCI

Pojawiające się na rynkach krajowych innowacje, związane z ekspansywną działalnością podmiotów w ramach gospodarki współdzielenia, nierzadko wykraczają poza klasyczne ujęcia normatywne<sup>29</sup>. Problemy z identyfikacją podatników i kategorii dochodów podlegających opodatkowaniu, wynikające zwłaszcza z różnorodności praktyki podatkowej między państwami UE oraz fragmentacji jednolitego rynku wewnętrznego<sup>30</sup>, doprowadziły do wątpliwości co do przestrzegania przepisów podatkowych przez przedsiębiorców świadczących usługi cyfrowe. Zmierzając do stopniowej unifikacji prawa, opracowanie podobnych zobowiązań podatkowych w stosunku do podmiotów działających w obszarze gospodarki współdzielenia doprowadzi do efektywnej współpracy krajowych organów władzy publicznej

<sup>28</sup> Art. 27b ust. 1 pkt 2–4 ustawy o transporcie drogowym (art. 1 pkt 9 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców).

<sup>29</sup> Autor przez wykorzystanie sformułowania „klasyczne ujęcia normatywne” wskazuje na obowiązujące ramy prawne oraz dysproporcje względem aktualnych wyzwań rynkowych związanych z postępowaniem technologicznym.

<sup>30</sup> Zgodnie z wytycznymi dotyczącymi jednolitego rynku opracowanymi przez Komisję Europejską, zapewnienie spójnych regulacji prawnych, dotyczących m.in. sektora gospodarki współdzielenia, umożliwi pełniejsze wykorzystanie potencjału w dziedzinie innowacyjnych pomysłów i nowych modeli biznesowych, stwarzając tym samym szanse dla przedsiębiorców i konsumentów. Fragmentacja rynku, przejawiająca się na poziomie różnic ustawodawstw państw członkowskich, wstrzymuje stabilny postęp i uniemożliwia pełne wykorzystanie istniejących zasobów.

w zakresie wymiany informacji. Wówczas zapewnienie jednolitego rynku będzie stanowiło punkt odniesienia dla pozostałych państw członkowskich, zwiększając wiedzę organów podatkowych na temat działalności podmiotów oraz różnic między dostarczaniem dóbr lub usług<sup>31</sup>.

Dokonując oceny sytuacji prawnej Ubera w Polsce, nie sposób pominąć kwestii odnoszących się do obowiązku podatkowego. Zarówno dostawcy aplikacji mobilnych, biorący udział w organizowaniu transportu, jak i podmioty wykonujące przewóz w ramach gospodarki współdzielenia zobowiązani są do płacenia podatków na zasadach, jakim podlegają inne podmioty gospodarcze. Na podstawie danych dostępnych w Krajowym Rejestrze Sądowym można wskazać, iż Uber prowadzi w Polsce działalność gospodarczą w formie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością<sup>32</sup>. Wprawdzie innowacyjny charakter świadczonych usług komplikuje poprawne zakwalifikowanie działalności w istniejące ramy prawne, jednak nie budzi wątpliwości, że ciężący obowiązek podatkowy obejmuje podatek dochodowy od osób prawnych, podatek od wartości dodanej oraz podatek dochodowy od osób fizycznych<sup>33</sup>. Przepisy ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych<sup>34</sup> nie wprowadzają szczególnych zasad opodatkowania przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym. Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością objęte są obowiązkiem podatkowym z tytułu uzyskiwanych dochodów, względem których stosuje się zasady ogólne niezależnie od struktury właścicielskiej<sup>35</sup>. Zgodnie z danymi ujawnionymi w Krajowym Rejestrze Sądowym współnikami Uber Polska Sp. z o.o. są podmioty zarejestrowane oraz działające na terytorium Holandii: Uber International Holding B.V. oraz Uber International B.V.<sup>36</sup> Ustalenie rodzaju dochodów podlegających opodatkowaniu jest uwarunkowane posiadaniem przez przedsiębiorcę siedziby przedsiębiorstwa na terytorium kraju wykonywania działalności gospodarczej. W omawianym przypadku, na gruncie wyżej wymienionej ustawy, podatnik nieposiadający siedziby lub zarządu w Polsce podlega opodatkowaniu wyłącznie od dochodów osiągniętych w Polsce<sup>37</sup>. Należy przy tym zauważyć, że zastosowanie wskazanych przepisów nie jest bezwzględnie skuteczne. Opodatkowanie prowadzo-

<sup>31</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 2 czerwca 2016 r., pkt 2.5, s. 15–16.

<sup>32</sup> Wpis Uber Sp. z o.o. w Krajowym Rejestrze Sądowym. Zob. [www.krs-online.com.pl/uber-poland-sp-z-o-o-krs-1069226.html](http://www.krs-online.com.pl/uber-poland-sp-z-o-o-krs-1069226.html) [dostęp: 15.03.2018].

<sup>33</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 2 czerwca 2016 r., pkt 2.5, s. 15.

<sup>34</sup> Dz.U. z 1992 r., nr 21, poz. 86 z późn. zm.

<sup>35</sup> Odpowiedź Ministra Rozwoju i Finansów na interpelację nr 10362 z dnia 20 marca 2017 r. (znak: AP5.054.4.2017), s. 4.

<sup>36</sup> Wpis Uber Sp. z o.o. w Krajowym Rejestrze Sądowym. Zob. [www.krs-online.com.pl/msig-4368-307393.html](http://www.krs-online.com.pl/msig-4368-307393.html) [dostęp: 11.03.2018].

<sup>37</sup> Art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych.

nej przez przedsiębiorcę działalności regulują także akty prawa międzynarodowego w sprawie unikania podwójnego opodatkowania<sup>38</sup>. Zgodnie z art. 7 konwencji zyski z przedsiębiorstwa umawiającego się państwa podlegają opodatkowaniu tylko w tym państwie, chyba że przedsiębiorstwo prowadzi działalność gospodarczą w drugim umawiającym się państwie poprzez położony tam zakład<sup>39</sup>. Oznacza to w praktyce, że dopóki przedsiębiorstwo holenderskie nie posiada w Polsce zakładu, nie można uważać, iż to przedsiębiorstwo faktycznie uczestniczy w procesach gospodarczych w stopniu umożliwiającym poddanie prowadzonej działalności pod jurysdykcję polskich organów podatkowych. Jednoznaczne stwierdzenie, jaką rolę odgrywa w Polsce firma Uber Sp. z o.o. oraz czy może ona stanowić zakład w rozumieniu konwencji, przysparza wiele trudności. Powyższe wymaga kompleksowej analizy w celu ustalenia faktycznej obecności przedsiębiorstw holenderskich na terytorium Polski oraz stwierdzenia, czy w rozpatrywanym przypadku zachodziła celowa organizacja działalności gospodarczej w taki sposób, aby osiągnęte zyski ze świadczenia usług nie podlegały opodatkowaniu zgodnie z polskimi przepisami<sup>40</sup>. Choć aktualny kształt międzynarodowego prawa podatkowego nie upraszcza stosowania postanowień umownych o unikaniu podwójnego opodatkowania, wyraźny postęp w omawianej dziedzinie ma zapewnić Konwencja Wielostronna<sup>41</sup>, która – po wejściu w życie 1 lipca 2018 r. – docelowo zmieni ponad 1200 umów.

Problematyka z zakresu podatku od osób prawnych stała się przedmiotem także aktualnych prac Komisji Europejskiej<sup>42</sup>. Zaproponowane przepisy zmierzają do zapewnienia sprawiedliwego sposobu opodatkowania cyfrowej działalności gospodarczej wykonywanej w UE, wszak obecnie obowiązujące przepisy nie zostały sformułowane z myślą o przedsiębiorstwach o charakterze globalnym, które świadczą usługi wirtualnie. Opracowane rozwiązania odnoszą się do reformy przepisów, które w założeniu mają doprowadzić do sytuacji, w której zyski z prowadzenia działalności będą ujmowane i opodatkowywane w miejscu aktywności przedsiębiorstw, polegającej na wzmożonych interakcjach z użytkownikami za pośrednictwem

<sup>38</sup> Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Niderlandów w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu, podpisana w Warszawie dnia 13 lutego 2002 r. (Dz.U. z 2003 r., nr 2016, poz. 2120), dalej jako: konwencja.

<sup>39</sup> Pojęcie zakładu stanowi określenie stworzone dla potrzeb stosowania umów o unikaniu podwójnego opodatkowania i oznacza placówkę, przez którą prowadzona jest działalność gospodarcza. Pojęcie obejmuje w szczególności siedzibę zarządu, filię czy biuro.

<sup>40</sup> Odpowiedź Ministra Rozwoju i Finansów na interpelację nr 10362 z dnia 20 marca 2017 r. (znak: AP5.054.4.2017), s. 6.

<sup>41</sup> Informacja Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju w przedmiocie Konwencji Wielostronnej, [www.oecd.org/tax/milestone-in-beps-implementation-multilateral-beps-convention-will-enter-into-force-on-1-july-following-slovenia-s-ratification.htm](http://www.oecd.org/tax/milestone-in-beps-implementation-multilateral-beps-convention-will-enter-into-force-on-1-july-following-slovenia-s-ratification.htm) [dostęp: 15.03.2018].

<sup>42</sup> Komunikat prasowy Komisji Europejskiej z dnia 21 marca 2018 r. w sprawie opodatkowania działalności cyfrowej.

platform współpracy. W świetle przygotowywanych przepisów platformy cyfrowe mają „obecność cyfrową” lub wirtualne stałe miejsce wykonywania działalności w państwie członkowskim, podlegające opodatkowaniu, w przypadku spełnienia co najmniej jednego z poniższych kryteriów:

- roczne przychody uzyskane w danym państwie członkowskim przekraczają próg 7 mln euro,
- przekroczenie liczby 100 tys. użytkowników w roku podatkowym w danym państwie członkowskim,
- w roku podatkowym między określonym przedsiębiorstwem a użytkownikami biznesowymi (partnerami) zostało zawartych ponad 3 tys. umów o usługi cyfrowe.

Poprzez implementację powyższych przepisów do porządków krajowych państw członkowskich możliwe będzie zagwarantowanie wkładu przedsiębiorstw cyfrowych w kondycję finansów publicznych w takim stopniu, jak tradycyjne przedsiębiorstwa.

Poza wprowadzeniem stałych przepisów podatkowych Komisja poświęciła uwagę także tymczasowemu podatkowi od niektórych przychodów z działalności cyfrowej. Podatek pośredni – odmiennie niż rozwiązania wynikające z podstawowych regulacji podatkowych – będzie się odnosił do określonych przychodów z tytułu działalności cyfrowej, która wykracza poza obowiązujące ramy podatkowe. Nowym 3-procentowym podatkiem przychodowym zostałyby obciążone wyłącznie przedsiębiorstwa, które osiągają przychody w wysokości 750 mln euro w skali globalnej, a w skali UE – do wysokości 50 mln euro. Analizowany podatek będzie stosowany w kontekście przychodów:

- z tytułu sprzedaży przestrzeni reklamowej,
- z działalności w zakresie pośrednictwa internetowego umożliwiającego użytkownikom zawieranie transakcji sprzedaży towarów i usług,
- ze sprzedaży generowanych danych.

Platformy i usługodawcy podlegają również zasadniczo opodatkowaniu VAT. Działalność podmiotów w obszarze gospodarki dzielenia jest jednak aktywnością o wysokim indeksie zmienności, będąc bytem stale ewoluującym, zwłaszcza w ujęciu oceny prowadzonej działalności gospodarczej oraz kwalifikacji uczestników jako płatników. Jednolity rynek wewnętrzny, a w szczególności uregulowania dotyczące wspólnego systemu VAT, nie jest w stanie nadążyć za wyzwaniem cyfrowej i mobilnej gospodarki globalnej. Niezbędne staje się zatem podejmowanie inicjatyw zmierzających do zapewnienia spójności w obrębie unijnego obszaru VAT<sup>43</sup>.

<sup>43</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 7 kwietnia 2016 r. dotyczący planu działania w sprawie VAT, KOM(2016) 148, wersja ostateczna, [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/sites/taxation/files/com\\_2016\\_148\\_pl.pdf](https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/com_2016_148_pl.pdf) [dostęp: 10.03.2018].

Nie budzi natomiast wątpliwości kwestia opodatkowania dochodów osób fizycznych z tytułu świadczenia usług przewozu z wykorzystaniem platformy współpracy na zasadach przewidzianych w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych<sup>44</sup>. Kierowcy, którzy współpracują z Uberem, od lutego 2016 r. są zobowiązani posiadać dowód prowadzenia działalności gospodarczej. Co istotne, powstanie obowiązku zapłaty podatku od uzyskanych dochodów może zachodzić niezależnie od spełnienia przesłanek koniecznych do wykonywania działalności gospodarczej zawartych w ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej<sup>45</sup> oraz ustawie o transporcie drogowym. Oznacza to, że niedopełnienie obowiązku złożenia wniosku o wpis do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej bądź obowiązku uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób nie ma wpływu na powstanie i zakres obowiązków podatkowych. Osoby fizyczne osiągające dochody z wykorzystaniem aplikacji mobilnej Uber powinny samodzielnie wypełniać obowiązki wynikające z przepisów prawa podatkowego i prawa ubezpieczeń społecznych<sup>46</sup>. Ponadto kierowcy zawierają umowy z firmami będącymi polskimi partnerami firmy Uber. Jeżeli takie umowy nie są zawierane w związku z wykonywaną działalnością gospodarczą, wówczas uzyskane przychody należy kwalifikować do przychodów z działalności wykonywanej osobiście, o której mowa w art. 13 pkt 8 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych<sup>47</sup>.

## UBER – DOSTAWCA APLIKACJI CZY PRACODAWCA?

Nowatorskie rozwiązania w ramach gospodarki współdzielenia stwarzają możliwość pracy na elastycznych zasadach, często wykraczających poza tradycyjne relacje w ramach stosunku zatrudnienia. Przyjęcie elastycznych form aktywności rodzi jednak niepewność co do przysługujących praw. W przypadku działalności w sektorze *collaborative economy* pracą zwykło się określać wykonywanie doraźnych zadań związanych z indywidualną dyspozycyjnością wykonującego usługi przewozu, tj. nie wedle ustalonego harmonogramu<sup>48</sup>. Postępujący rozwój omawianego sektora stwarza potrzebę dokonania analizy stosunku zatrudnienia oraz wskazania argumentów właściwych do zakwalifikowania działalności kierowców Ubera.

<sup>44</sup> Dz.U. z 1991 r., nr 80, poz. 350 z późn. zm.

<sup>45</sup> Dz.U. z 2004 r., nr 173, poz. 1807 z późn. zm.

<sup>46</sup> Komunikat Ministerstwa Finansów z dnia 9 lipca 2015 r. w sprawie obowiązku podatkowego ciążącego na osobach fizycznych świadczących usługi przewozu z wykorzystaniem aplikacji Uber.

<sup>47</sup> Odpowiedź Ministra Rozwoju i Finansów na interpelację nr 10362 z dnia 20 marca 2017 r. (znak: AP5.054.4.2017), s. 7.

<sup>48</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 2 czerwca 2016 r., pkt 2.4, s. 12.

Choć swoboda w zakresie ustalania definicji pracownika oraz ukształtowania jego statusu w ramach porządku prawnego przysługuje przede wszystkim państwu członkowskim<sup>49</sup>, powszechna definicja pracownika obecna jest także na szczeblu UE. Pojęcie „pracownik” obejmuje swym zakresem każdą osobę, która wykonuje rzeczywistą i efektywną pracę za wynagrodzeniem, pod kierownictwem innej osoby<sup>50</sup>. To, czy spełniają się przesłanki pozwalające uznać wykonywaną pracę za aktywność w ramach stosunku pracy, należy każdorazowo oceniać na podstawie okoliczności faktycznych (kryteriów) charakteryzujących relacje między platformą współpracy a świadczącym usługi przewozu. Wyróżnia się trzy podstawowe kryteria<sup>51</sup>:

- istnienie stosunku zależności,
- charakterystykę pracy,
- występowanie wynagrodzenia.

Stosunek zależności stanowi wyznacznik dla rozróżnienia pracowników od osób prowadzących działalność na własny rachunek, co prowadzi z kolei m.in. do możliwości ustalenia przysługujących uprawnień do świadczeń pracowniczych oraz prawa do płacy minimalnej. Spełnienie kryterium wiąże się z nadrzędną pozycją platformy współpracy, która wyznacza usługodawcy zakres jego działalności, ustala wynagrodzenie i określa warunki pracy. Jeżeli platforma wyłącznie obsługuje płatności dokonywane przez użytkowników, nie jest to tożsame z ustaleniem wynagrodzenia, a samo istnienie stosunku zależności nie zawsze oznacza rzeczywiste sprawowanie zarządu lub nadzoru. Ustalenie istnienia stosunku pracy należy również dokonywać w oparciu o zakres odpowiedzialności wykonującego usługi przewozu. Kierowcy, jako osoby prowadzące działalność gospodarczą, działają na własny rachunek, ponosząc jednocześnie ryzyko za wykonywane zadania (np. w postaci poczynionych wydatków na wyposażenie związane z ich działalnością)<sup>52</sup>. W świetle powyższych argumentów zdaje się, że kryterium zależności nie stanowi przesłanki pozwalającej zakwalifikować działalność kierowców w ramach stosunku pracy.

---

<sup>49</sup> Na gruncie polskiego ustawodawstwa pracownikiem jest osoba zatrudniona na podstawie umowy o pracę, powołania, wyboru, mianowania lub spółdzielczej umowy o pracę – art. 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz.U. z 1974 r., nr 24, poz. 141 z późn. zm.).

<sup>50</sup> Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 13 lipca 2010 r. „Potwierdzenie zasady swobodnego przepływu pracowników: prawa oraz główne zmiany”, KOM(2010) 373, wersja ostateczna, [www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/com/com\\_com\(2010\)0373\\_/com\\_com\(2010\)0373\\_pl.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2010)0373_/com_com(2010)0373_pl.pdf) [dostęp: 10.03.2018], pkt I, 1.1.

<sup>51</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 2 czerwca 2016 r., pkt 2.4, s. 14.

<sup>52</sup> Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 13 lipca 2010 r., pkt I, 1.1, s. 5.

Kolejnym kryterium, które przeważa, czy kierowcy wykonujący usługi przewozu są zatrudnieni przez Ubera, jest charakter samej pracy. Spełnienie się tego kryterium jest uwarunkowane wystąpieniem pewnych cech, do których należy zaliczyć: wartość gospodarczą wykonywanej działalności, efektywność i rzeczywistość, z jednoczesnym wyłączeniem działalności marginalnej i dodatkowej, o których istnieniu przesądza zestawienie progów godzin pracy lub zarobków. Działalność w ramach gospodarki współdzielenia opiera się *de facto* na świadczeniu marginalnych i dodatkowych usług za pośrednictwem platform współpracy. W praktyce oznacza to, że kierowcy świadczący tego rodzaju usługi nie kwalifikowaliby się jako pracownicy, choć cechy ograniczonych godzin pracy, nieciągłości pracy oraz niska wydajność nie mogą jednoznacznie przekreślać istnienia stosunku zatrudnienia<sup>53</sup>.

Ostatnie kryterium dotyczy wynagrodzenia, którego samodzielne wystąpienie nie stanowi przesłanki pozwalającej uznać stosunki między dostawcą aplikacji a świadczącym usługi przewozu za relacje o charakterze stosunku pracy. W warunkach usług świadczonych przez kierowców nie można mówić o wynagrodzeniu z tytułu współpracy z Uberem, a jedynie z tytułu wykonywania właściwego przewozu osób.

Wymienione kryteria są brane pod uwagę szczególnie przy stosowaniu unijnych regulacji pracowniczych. Państwa członkowskie mają jednak swobodę rozszerzenia pojęcia pracownika poza definicję UE, dokonując oceny stosunku pracy w ramach własnych uprawnień krajowych. Kompetencje organów państw członkowskich determinują pojawianie się rozbieżności w zakresie kwalifikacji istniejących stosunków. Działalność Ubera, a zwłaszcza jego relacje z kierowcami, stała się przedmiotem sporu, którego rozstrzygnięcie zapadło w londyńskim sądzie pracy<sup>54</sup>. Sąd, rozpoznawszy pozew złożony przez dwóch brytyjskich kierowców – Jamesa Ferrara i Yaseena Aslama, uznał, że przedsiębiorca powinien traktować kierowców jako pełnoprawnych pracowników, a nie jako kontrahentów i samozatrudnionych. W konsekwencji sąd przyznał także kierowcom dostęp do świadczeń zarezerwowanych dla pracowników, tj. prawa do płatnego urlopu oraz wynagrodzenia w wysokości płacy minimalnej. Mimo złożenia apelacji przez Ubera, wyrok w I instancji został utrzymany w mocy. Bezprecedensowa decyzja londyńskiego sądu pracy może wyrzucić znaczący wpływ na gospodarkę współdzielenia, prowadząc również do wyraźnych zmian dla firm technologicznych, których działalność opiera się na współpracy niezależnych kierowców z klientami<sup>55</sup>.

<sup>53</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 2 czerwca 2016 r., pkt 2.4, s. 14.

<sup>54</sup> Wyrok Trybunału Pracy w Wielkiej Brytanii z dnia 28 października 2016 r. (sygn. 2202551/2015 & Others).

<sup>55</sup> Stanowisko brytyjskiego związku zawodowego w odniesieniu do zapadłego wyroku i potencjalnego wpływu orzeczenia na sektor platform internetowych, [www.gmb.org.uk/campaigns/uber/overview](http://www.gmb.org.uk/campaigns/uber/overview) [dostęp: 25.03.2018].

## STANDARDY WYKONYWANEJ DZIAŁALNOŚCI

Główna przewaga konkurencyjna Ubera jest uzasadniona nie tylko wykorzystaniem nowoczesnych technologii, ale przede wszystkim wysokimi standardami świadczonych usług oraz profesjonalizmem. Przemawiają za tym zarówno restrykcyjne zasady selekcji kierowców, jak i względy bezpieczeństwa pasażerów, wymogi dotyczące pojazdów czy możliwość wszczęcia procedury reklamacyjnej. Niewątpliwym wpływem na jakość usług wywiera też zapewnienie przejrzystego systemu opartego na preferencjach konsumenta odnoszących się do typów pojazdów<sup>56</sup>, a zwłaszcza ich wyposażenia. Pozostawienie konsumentowi swobody w zakresie wyboru interesującego pakietu<sup>57</sup> wzmacnia pozycję Ubera na rynku jako podmiotu stosującego rozwiązania nastawione na zapewnienie komfortu przejazdu. Uber udostępnia możliwość skorzystania z danego typu pojazdu w zależności od destynacji podróży (uberPOOL), liczby podróżujących (uberXL, uberSUV), dyspozycji fizycznej konsumenta (uberWAV) czy zapotrzebowania na przejazd w warunkach o podwyższonym standardzie (uberBLACK, uberSELECT). Przyjęcie takiej konstrukcji modelu działalności pozwala efektywnie zarządzać flotą, dostosowując ją do indywidualnych potrzeb zamawiającego, wskazując jednocześnie na elastyczność przedsiębiorcy gotowego na wyzwania współczesnego społeczeństwa konsumpcyjnego. Uber w czytelny sposób przedstawia także wykaz cen obowiązujących w zależności od wybranej usługi, który dostarcza konsumentowi niezbędnych informacji co do kosztów przejazdu i warunków wykonania transportu.

Na pierwszy plan wysuwają się względy bezpieczeństwa pasażerów, na które pośrednio wpływają wymogi dotyczące pojazdów oraz odpowiednie kwalifikacje kierowców. Poza podstawowymi kryteriami<sup>58</sup>, które musi spełniać pojazd, Uber wskazuje maksymalny wiek wykorzystywanego auta, który wynosi 20 lat, a w przypadku uberSELECT – 10 lat. Selekcja kierowców odbywa się na podstawie posiadanych kwalifikacji oraz załączanych dokumentów. By rozpocząć współpracę z Uberem, należy spełnić obligatoryjne wymagania, którymi są: ukończenie co najmniej 19. roku życia oraz posiadanie od minimum roku uprawnień do kierowania pojazdem. Rozpoczęcie działalności poprzedza przedłożenie zaświadczeń o niekaralności, dowodu rejestracyjnego pojazdu z ważnym przeglądem technicznym, ważnego ubezpieczenia OC pojazdu oraz potwierdzenia prowadzenia działalności

---

<sup>56</sup> Konsument podczas dokonywania wyboru usługi może skorzystać z kilku opcji, z których każda charakteryzuje się odmienną strefą komfortu.

<sup>57</sup> Autor, przez wykorzystanie sformułowania „pakiet”, odnosi się do rodzaju oferty dostępnej przy zamawianiu transportu, tj. rodzaju pojazdu.

<sup>58</sup> Aby samochód został dopuszczony do współpracy, musi spełniać następujące kryteria: być 4- lub 5-drzwiowy, zarejestrowany na co najmniej 5 osób, posiadać aktualne ubezpieczenie oraz przegląd i być zarejestrowany na terenie Unii Europejskiej. Na podstawie danych ze strony internetowej: [www.uber.com/pl/drive/warsaw/vehicle-requirements](http://www.uber.com/pl/drive/warsaw/vehicle-requirements) [dostęp: 18.03.2018].

gospodarczej<sup>59</sup>. Za konkurencyjnością działalności Ubera przemawia prosty, aczkolwiek wysoce skuteczny system oceny kierowców, który nie stanowi wyłącznie narzędzia służącego konsumentom. Dwukierunkowy system ocen Ubera tworzy społeczność wzajemnego zaufania. W oparciu o średnią przyznanych kierowcom ocen, Uber jest w stanie na bieżąco monitorować ich zaangażowanie oraz wkład w rozwój marki. Istotna jest również ochrona użytkowników. Platformy współpracy muszą przestrzegać obowiązujących przepisów dotyczących ochrony danych osobowych, w tym ich przetwarzania. Przedsiębiorca, dostarczając aplikacji mobilnej, występuje w roli administratora zgromadzonych w systemie danych.

Niezwykle istotna zdaje się być także kwestia ponoszenia odpowiedzialności kierującego pojazdem współpracującym z Uberem za szkody majątkowe i obrażenia wyrządzone przewożonym pasażerom. Ze względu na charakter wykonywanego przewozu – odpłatność usługi – kierowca odpowiada na zasadzie ryzyka za zaistniałe zdarzenia. Niemniej kierujący pojazdem będzie mógł uwolnić się od odpowiedzialności wyłącznie w przypadku, gdy spełni się co najmniej jedna z następujących przesłanek:

- wyłączna wina osoby poszkodowanej (np. zagrażające bezpieczeństwu przejazdu zachowanie pasażera),
- wyłączna wina osoby trzeciej, za którą kierujący nie ponosi odpowiedzialności (np. wyłączna wina kierującego drugim pojazdem uczestniczącym w zdarzeniu),
- siła wyższa.

Kolejnym zagadnieniem, wyznaczającym całokształt standardów respektowanych przez przedsiębiorcę, jest obsługa reklamacji. Zapewnienie odpowiedniego poziomu obsługi roszczeń konsumenckich oddziałuje bezpośrednio na kryterium jakościowe, wpływając na wyższą satysfakcję konsumentów. Rozbudowana struktura Ubera, w tym zaplecze techniczno-organizacyjne, pozwala na sprawne rozpoznawanie i rozstrzyganie spraw. Zainicjowanie reklamacji nie wymaga zachowania szczególnej formy, zastrzeżenia mogą być zgłaszane za pośrednictwem aplikacji, telefonu lub drogą mailową<sup>60</sup>.

Na szczególną uwagę zasługuje problematyka zmian w zakresie obsługi płatności. Usługi Ubera są świadczone, co do zasady, całkowicie bezgotówkowo. Opłata za przejazd jest naliczana automatycznie, a konto użytkownika jest obciążane zgodnie z wybranym sposobem płatności. Po zakończeniu przejazdu rachunek bankowy, związany z kontem użytkownika, zostaje natychmiast obciążony, a potwierdzenie dokonania płatności zostaje wysłane w e-mailu wraz z historią

<sup>59</sup> Dane na podstawie strony internetowej: [www.uber.com/pl/drive/requirements](http://www.uber.com/pl/drive/requirements) [dostęp: 25.02.2018].

<sup>60</sup> Stanowisko Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 5 maja 2016 r. dotyczące działalności Ubera.

przejazdów zaktualizowaną o szczegóły dotyczące trasy<sup>61</sup>. Zakładając konto użytkownika w aplikacji mobilnej Ubera, możliwe jest dodanie takich form płatności, jak karty kredytowe czy konto AndroidPay. Brak jest natomiast pełnej możliwości wyboru płatności gotówkowej, która w dalszym ciągu pozostaje ograniczona<sup>62</sup>. Zmiany w powyższym zakresie determinuje wola dostosowania działalności do obowiązującego w Polsce prawa<sup>63</sup>. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 20 grudnia 2017 r. każda działalność polegająca na wykonywaniu przewozu pasażerskiego w samochodowej komunikacji podlega obowiązkowi prowadzenia ewidencji przy zastosowaniu kas rejestrujących, tj. kas fiskalnych<sup>64</sup>. O możliwość korzystania z kas fiskalnych zabiegali także sami kierowcy, według których zapewnienie tradycyjnej formy płatności przełoży się na zwiększony popyt usługami<sup>65</sup>. Ideę wspomaga też sam Uber, promując korzystanie z kas fiskalnych i udostępniając oferty produktów<sup>66</sup>.

Model działalności wykorzystywany przez Ubera wyraźnie zrewolucjonizował standardy jakości krajowego sektora transportu drogowego. Zainspirowanie podmiotów do adaptacji względem postawionych wymogów wpłynęło na poprawę warunków świadczonych usług. Wykorzystywane technologie, nieobjęte prawami patentowymi, mogą być dowolnie modyfikowane, zaś model biznesowy – swobodnie stosowany przez konkurujących przedsiębiorców. Innowacyjność Ubera nie nosi zatem znamion działań nastawionych na eliminowanie konkurencji, a raczej stymulowania rozwoju gospodarczego przez zrównoważoną „walkę” o konsumenta.

## PODSUMOWANIE

Korzyści, jakie niosą za sobą innowacyjne modele działalności w ramach gospodarki współdzielenia, wyznaczają nowy etap w dziedzinie przewozu osób. Poza tworzeniem nowych rynków i rozwijaniem istniejących sektorów przedsiębiorstwa, rewolucjonizują tradycyjne formy świadczenia usług. Niewątpliwy potencjał pod

<sup>61</sup> Dane ze strony internetowej Uber Sp. z o.o.: [https://help.uber.com/pl\\_PL/h/463b843c-acfb-4c7b-b3bd-449812872a25](https://help.uber.com/pl_PL/h/463b843c-acfb-4c7b-b3bd-449812872a25) [dostęp: 20.03.2018].

<sup>62</sup> Szacuje się, że na stan obowiązujący w grudniu 2017 r. tylko 10% warszawskich kierowców Ubera korzystało z kas fiskalnych.

<sup>63</sup> Art. 111 ust. 8 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U. z 2004 r., nr 54, poz. 535 z późn. zm.).

<sup>64</sup> § 4 ust. 2 pkt a rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz.U. z 2017 r., poz. 2454).

<sup>65</sup> Według danych, jakimi dysponuje firma, jedynie 30% potencjalnych klientów korzysta z kart kredytowych.

<sup>66</sup> Dane ze strony internetowej Uber Sp. z o.o.: [www.uber.com/pl/drive/resources/kasy-fiskalne](http://www.uber.com/pl/drive/resources/kasy-fiskalne) [dostęp: 20.03.2018].

względem konkurencyjności i wzrostu gospodarczego stwarzają warunki niezbędne dla modernizacji rynku. Elastyczny model działalności, dostosowujący się do potrzeb współczesnego sektora usług i wzrastających potrzeb społeczeństwa, napędza procesy rynkowe, zmuszając konkurencyjne podmioty do adaptacji i nieustannej troski o komfort klienta. Choć nowatorskie rozwiązania wykorzystywane przez platformy współpracy stale stanowią przedmiot ożywionych dyskusji, odpowiednie wspieranie tego sektora doprowadzi do wzrostu jakości usług świadczonych konsumentom. Niedaleka perspektywa autonomicznych pojazdów oraz rewolucyjnych technologii umożliwiających transport powietrzny dodatkowo uzasadnia ideę potrzeby zrównoważonej współpracy między dostawcami aplikacji i organami krajowymi. Zapewnienie trwałej ochrony konkurencji i konsumentów nie będzie jednak możliwe bez ujednoczenia obowiązujących przepisów oraz dostosowania regulacji do strategii jednolitego rynku wewnętrznego.

## BIBLIOGRAFIA

- Flash Eurobarometer 438, Briefing note, *The use of collaborative platforms*, March 2016, <http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/ResultDoc/download/DocumentKy/72886> [dostęp: 15.03.2018].
- Informacja Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju w przedmiocie Konwencji Wielostronnej, [www.oecd.org/tax/milestone-in-beps-implementation-multilateral-beps-convention-will-enter-into-force-on-1-july-following-slovenia-s-ratification.htm](http://www.oecd.org/tax/milestone-in-beps-implementation-multilateral-beps-convention-will-enter-into-force-on-1-july-following-slovenia-s-ratification.htm) [dostęp: 15.03.2018].
- Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 13 lipca 2010 r. „Potwierdzenie zasady swobodnego przepływu pracowników: prawa oraz główne zmiany”, KOM(2010) 373, wersja ostateczna, [www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/com/com\\_com\(2010\)0373/\\_com\\_com\(2010\)0373\\_pl.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2010)0373/_com_com(2010)0373_pl.pdf) [dostęp: 10.03.2018].
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 7 kwietnia 2016 r. dotyczący planu działania w sprawie VAT, KOM(2016) 148, wersja ostateczna, [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/sites/taxation/files/com\\_2016\\_148\\_pl.pdf](https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/com_2016_148_pl.pdf) [dostęp: 10.03.2018].
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 2 czerwca 2016 r. „Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się”, KOM(2016) 365, wersja ostateczna, <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/16881/attachments/2/translations/pl/renditions/native> [dostęp: 10.03.2018].
- Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Niderlandów w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu, podpisana w Warszawie dnia 13 lutego 2002 r. (Dz.U. z 2003 r., nr 2016, poz. 2120).
- Odpowiedź Ministra Rozwoju i Finansów na interpelację nr 10362 z dnia 20 marca 2017 r. (znak: AP5.054.4.2017), <http://orka2.sejm.gov.pl/INT8.nsf/klucz/658C47EE/%24FILE/i10362-o1.pdf> [dostęp: 15.03.2018].
- Opinia Rzecznika Generalnego TSUE z dnia 11 maja 2017 r. w sprawie C-434/15, <http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:62015CC0434&qid=1500071619623&from=PL> [dostęp: 15.03.2018].

- Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym z dnia 16 lutego 2018 r., <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/12303152/12459378/12459383/dokument330345.pdf> [dostęp: 15.03.2018].
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz.U. z 2017 r., poz. 2454).
- Stanowisko brytyjskiego związku zawodowego w odniesieniu do zapadłego wyroku i potencjalnego wpływu orzeczenia na sektor platform internetowych, [www.gmb.org.uk/campaigns/uber/overview](http://www.gmb.org.uk/campaigns/uber/overview) [dostęp: 25.03.2018].
- Stanowisko Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 5 maja 2016 r. dotyczące działalności Ubera, [www.uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news\\_id=12352](http://www.uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=12352) [dostęp: 15.03.2018].
- Treść umowy o świadczenie usług, <https://s3.amazonaws.com/uber-regulatory-documents/country/poland/RASIER+OPERATIONS+BV+Agreement+-+Poland+November+24+2015.pdf> [dostęp: 15.03.2018].
- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz.U. z 1974 r., nr 24, poz. 141 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 1991 r., nr 80, poz. 350 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz.U. 1992 r., nr 21, poz. 86 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2001 r., nr 125, poz. 1371 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U. z 2004 r., nr 54, poz. 535 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. z 2004 r., nr 173, poz. 1807 z późn. zm.).
- Voughan R., Daverio R., *Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe*, PwC Consulting UK, April 2016, <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16952/attachments/1/translations/en/renditions/native> [dostęp: 15.03.2018].
- Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym z dnia 7 sierpnia 2015 r. w sprawie C-434/15 (Dz.Urz. UE 2015, C 363/21), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2015:363:FULL&from=PL> [dostęp: 15.03.2018].
- (Współ)dziel i rządź! Twój nowy model biznesowy jeszcze nie istnieje. Ekonomia współdzielenia*, PwC Poland, [www.pwc.pl/pl/pdf/ekonomia-wspoldzielenia-1-raport-pwc.pdf](http://www.pwc.pl/pl/pdf/ekonomia-wspoldzielenia-1-raport-pwc.pdf) [dostęp: 15.03.2018].
- [www.krs-online.com.pl/msig-4368-307393.html](http://www.krs-online.com.pl/msig-4368-307393.html) [dostęp: 11.03.2018].
- [www.krs-online.com.pl/uber-poland-sp-z-o-o-krs-1069226.html](http://www.krs-online.com.pl/uber-poland-sp-z-o-o-krs-1069226.html) [dostęp: 15.03.2018].
- [www.uber.com/pl/drive/resources/kasy-fiskalne](http://www.uber.com/pl/drive/resources/kasy-fiskalne) [dostęp: 20.03.2018].
- [www.uber.com/pl/drive/requirements](http://www.uber.com/pl/drive/requirements) [dostęp: 25.02.2018].
- [www.uber.com/pl/drive/warsaw/vehicle-requirements](http://www.uber.com/pl/drive/warsaw/vehicle-requirements) [dostęp: 18.03.2018].
- Wykaz prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów, <https://bip.kprm.gov.pl/kpr/wykaz/r849920281,Projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-o-transporcie-drogowym.html> [dostęp: 15.03.2018].
- Wyrok Trybunału Pracy w Wielkiej Brytanii z dnia 28 października 2016 r. (sygn. 2202551/2015 & Others).
- Wyrok TSUE z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie C-434/15.

## SUMMARY

The use of modern technologies in the service sector has revolutionized traditional business models. Although innovative techniques used by Uber surely determine the progress of the competition and economic development within the market, not adjusting the national regulatory framework to its

needs builds up practical difficulties related to a proper legal qualification of the business. The article aims to give a description of current issues of collaborative economy associated with the existing legality gap in the domestic legal order and presents the most crucial postulates of the single market strategy. In addition to characterizing the company and the terms of service delivery, the purpose of the following paper is also to explore Uber's activity as concerns the existence of an employment relationship and point out the problems with the taxation of digital services.

**Keywords:** collaborative economy; Uber; global enterprise; regulatory framework; the signal market; ride-sharing technology