
Anna Duplicka

Status prawny platform internetowych w umowach o przewóz osób

Opiekun naukowy: prof. ALK dr hab. Magdalena Olczyk

Anna Duplicka – absolwentka prawa w Akademii Leona Koźmińskiego w Warszawie. W latach 2017–2020 była członkiem sekcji administracyjnej w Studenckiej Poradni Prawnej ALK. Obecnie odbywa aplikację radcowską w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Warszawie. Współautorka artykułów opublikowanych m.in. przez „Rzeczpospolitą”, „Builder”, cloudforum.pl, wiadomoscihandlowe.pl, GLOBEnergia czy gramwzielone.pl. Doświadczenie zawodowe zdobywa w renomowanej kancelarii prawnej KKLW Wierzbicki i Wspólnicy sp.k.

Abstrakt

W ostatnim czasie platformy internetowe, m.in. Uber, Bolt, Free Now, dokonały rewolucji na rynku usług transportowych. Przełamały dotychczasową liniową strukturę, powstającą między kierowcą a pasażerem, stając się trzecim elementem na drodze do zawarcia umowy, niekiedy w daleki sposób ingerującym w treść czynności prawnej, sposób komunikacji stron czy ilość informacji, które o sobie uzyskują.

W niniejszym artykule zbadany został status prawny platform internetowych w ramach trójkątnego modelu stosunków prawnych na przykładzie platform uczestniczących w zawieraniu umów o usługi transportowe. W szczególności została podjęta próba odpowiedzi na pytanie, czy istnieje możliwość przypisania operatorowi platformy internetowej odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy zawartej z udziałem platformy, a jeśli tak, to przy spełnieniu jakich przesłanek oraz jakie okoliczności mogą spowodować zwolnienie z takiej odpowiedzialności. Rozstrzygnięcie niniejszej kwestii ma kluczowe znaczenie dla skuteczności dochodzenia roszczeń oraz realizacji praw przez podmioty zawierające umowę.

W celu znalezienia rozwiązania powyższych problemów autorka przeanalizowała krajowe i unijne akty prawne, orzecznictwo (m.in. wyrok TSUE z 20 grudnia 2017 r., sygn. akt: C-

434/15) oraz regulaminy wiodących platform internetowych kojarzących ze sobą kierowców i pasażerów.

Słowa kluczowe: platforma internetowa, przewóz osób, Uber, Taxify, status i odpowiedzialność platform internetowych

Legal status of online platforms in the scope of passenger transport contracts

Recently, online platforms, such as Uber, Bolt, Free now, have revolutionised the transport services market. They broke the existing linear structure between driver and passenger becoming the third element on the way to enter into a contract, sometimes in a far-reaching way interfering with the content of the legal act, the way the parties communicate or the amount of information they obtain about each other.

This article examines the legal status of online platforms within the framework of a triangular model of legal relations on the example of platforms involved in the conclusion of transport contracts. In particular, an attempt was made to answer the question whether it is possible to assign to the operator of the online platform liability for non-performance or improper performance of an obligation which arised with the participation of the platform, and if so, under what conditions and circumstances may result in exemption from such liability. The resolution of this issue is crucial to the effectiveness of the redress and the exercise of rights by the contracting parties.

In order to find a solution to these problems, the author has analysed national and EU legal acts, judicature (e.g. the judgment of the Court (Grand Chamber) of 20 December 2017 in case C-434/15) and regulations of leading online platforms associating drivers and passengers.

Keywords: online platform, passenger transport, Uber, Taxify, status and liability of online platforms

1. Wprowadzenie

Przez lata prawo umów dawało się ujmować w postaci liniowych struktur tworzonych między dwiema stronami stosunku prawnego. Zarówno związanie umową, jak i spełnianie świadczenia

odbywało się w układzie liniowym, tj. w układzie, w który zaangażowane są jedynie dwie strony, bez udziału podmiotów trzecich. Stopniowo, w tym za sprawą m.in. coraz większego nacisku na kwestię ochrony konsumentów lub nakładania na przedsiębiorców obowiązków przedkontraktowych, tradycyjny model zawierania umowy przestał spełniać swoją funkcję (Zoll, 2016). W poszukiwaniu nowych rozwiązań, o wiele bardziej dostosowanych do aktualnych potrzeb, dużą rolę odegrał rozwój internetu. Rewolucja prawa umów, której jesteśmy świadkami, w znacznym stopniu korzysta z dobrodziejstwa sieci umożliwiającej w łatwy sposób kojarzenie ze sobą stron stosunków umownych. Trzonem zmian jest dodanie do klasycznej liniowej struktury co najmniej jednego elementu, którym jest platforma internetowa. W efekcie powstaje model trójkątny, w skład którego wchodzi: platforma internetowa, dostawca (towaru lub usługi) oraz odbiorca (towaru lub usługi) (Busch i in., 2016). Taka forma organizacji rynku, oparta na ekonomii współdzielenia (ang. *sharing economy*), lepiej spełnia oczekiwania nabywców niż sprzedaż drogą tradycyjną (European Ecommerce Report 2018). Stale utrzymujący się rozwój handlu elektronicznego potwierdzają corocznie wydawane raporty „European Ecommerce Report”. Zgodnie z najnowszym raportem (European Ecommerce Report 2019), przewiduje się, że obrót ze sprzedaży między przedsiębiorcami i konsumentami (B2C) w sektorze e-commerce w UE wzrośnie o 13% i wyniesie 621 miliardów euro w 2019 roku. W samej Polsce 61% kupujących nabywa produkty przez internet (European Ecommerce Report 2019). Znaczną rolę odgrywają w tym zakresie platformy internetowe. Szacuje się, że obecnie w UE około 1 milion przedsiębiorców sprzedaje towary i usługi za pośrednictwem platform i generuje w ten sposób 22% obrotu pochodzącego z handlu elektronicznego. Co więcej, ponad 50% małych i średnich przedsiębiorców, prowadzących sprzedaż z wykorzystaniem platform, decyduje się kierować swoją ofertę za granicę (Full factsheet, <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/online-platforms-new-rules-increase-transparency-and-fairness>). Ogólna ekspansja platform przekłada się w rozwój platform w poszczególnych dziedzinach, w tym także w transporcie.

Swój sukces platformy osiągnęły m.in. dzięki możliwości zbierania, edytowania i przetwarzania dużej ilości danych, czym pozwoliły na organizowanie rynku w sposób nowoczesny, marginalizując znaczenie tradycyjnych modeli rynku. Ponadto, operują na wielostronnych rynkach. Działają, opierając się na efekcie sieciowym: wraz ze wzrostem liczby dostawców na platformie, staje się ona obiektem większego zainteresowania nabywców i odwrotnie. W końcu, ułatwiają komunikację między obiema stronami rynku (Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-

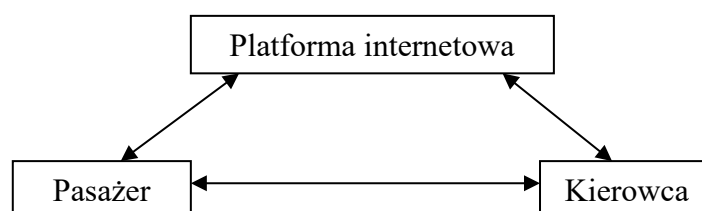
Społecznego i Komitetu Regionów: Platformy internetowe i jednolity rynek cyfrowy. Szanse i wyzwania dla Europy, 2016).

Zdając sobie sprawę z jednej strony z potencjału ulokowanego w takim sposobie dystrybucji, a z drugiej z możliwych zagrożeń (np. zbytnej ingerencji operatora platformy w treść stosunku prawnego łączącego dostawcę i nabywcę, co stawia pod znakiem zapytania, czy jego rola ogranicza się tylko do pośrednictwa, a co za tym idzie – niejasna jest kwestia jego odpowiedzialności), dostrzega się konieczność doregulowania pewnych kwestii związanych z platformami internetowymi. W sytuacji braku dostatecznego działania Unii Europejskiej w tym zakresie niektóre państwa członkowskie podjęły własne inicjatywy legislacyjne. Wskazuje się jednak, że taka sytuacja może prowadzić do fragmentaryzacji rynku, stanowiącej niepożądane zjawisko z punktu widzenia idei jednolitego rynku wewnętrznego UE. W konsekwencji zauważa się potrzebę przeprowadzenia regulacji w szczególności na poziomie unijnym (Busch i in., 2019). Zwraca się jednak uwagę, że nadmierne obciążenie regulacyjne może zahamować rozwój platform internetowych (Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Platformy internetowe i jednolity rynek cyfrowy. Szanse i wyzwania dla Europy, 2016). W związku z powyższym autorka uznała za celowe bliższe przyjrzenie się sytuacji prawnej platform internetowych jako nowego, trzeciego elementu, łączącego i „organizującego” stosunek prawny nawiązywany pomiędzy dostawcą i odbiorcą, na przykładzie umów o przewóz osób.

2. Charakterystyka platform internetowych pośredniczących w umowach o przewóz osób

W klasycznym układzie pośrednictwa przy przewozie osób zawierane są trzy umowy. Pierwsza z nich wiąże kierowcę i platformę, druga pasażera i platformę, a trzecia (zawsze zawierana jako ostatnia) kierowcę i pasażera (Schulte-Nölke, 2019).

Rysunek 1. Schemat działania platform internetowych



Źródło: opracowanie własne.

Przedmiotem pierwszych dwóch umów jest świadczenie przez platformę usług elektronicznych na rzecz kierowcy i pasażera (określanych często „użytkownikami”) oraz zobowiązanie się przez nich do przestrzegania regulaminu ustalonego przez platformę. Zawarcie takiej umowy z reguły odbywa się w trybie założenia konta na danej platformie i ma służyć kojarzeniu ze sobą użytkowników (Schulte-Nölke, 2019). W umowie z kierowcą platformy najczęściej zastrzegają na swoją rzecz prowizję od uzyskanego przychodu, zaś współpraca z pasażerem formalnie zazwyczaj jest wolna od opłat. Ostatni etap stanowi zawarcie umowy między samymi użytkownikami, na mocy której kierowca zobowiązuje się do przewozu osoby lub osób (przy czym rzeczywistym pasażerem nie musi być użytkownik, który zawarł umowę). Należy zauważyć, że zapłata może być dokonywana przez dedykowane kanały płatności, określone przez platformę.

Wskazuje się, że w odbiorze pasażera kierowca może być utożsamiany z platformą tak, jakby działał w jej imieniu i na jej rzecz, nie zaś jako odrębny podmiot (Zoll, 2016). Takie wrażenie może w szczególności wywoływać jednakowe oznakowanie platformy i pojazdu kierowcy; fakt, iż co do zasady kontakt z kierowcą może zostać nawiązany jedynie przy udziale platformy; dokonywanie płatności na konto platformy; a także odgórne narzucanie przez platformę reguł mających zastosowanie do stosunku między pasażerem i kierowcą (Zoll, 2016).

Trzeba podkreślić, że działanie poszczególnych platform może się od siebie różnić. Na przykład platforma Bolt dopuszcza wpuszczenie kolejnego, czwartego podmiotu do przedstawionego powyżej trójkątnego modelu działania – partnera flotowego (pkt 2.7. „Ogólnych Warunków dla Kierowców”, <https://bolt.eu/pl/legal/pl/terms-for-drivers/>). Jego rolą jest angaż własnych pojazdów w celu realizacji usług transportowych przez kierowców nieposiadających swoich samochodów.

Kolejną znaczącą różnicą są wymogi stawiane kierowcom w zakresie uprawnień do wykonywania przewozów. Istnieją w tym zakresie dwa rozwiązania: albo platforma dopuszcza do realizacji kursów jedynie licencjonowanych taksówkarzy (np. iTaxi – definicja „Kierowcy” w Regulaminie korzystania z aplikacji iTaxi, obowiązującym od 4 listopada 2019., <https://itaxi.pl/regulamin/>; Free Now – część I, pkt IV ppkt (1) Ogólnych Warunków Umownych dla Kierowców FREE NOW, https://free-now.com/fileadmin/Legal_Documents/Poland/PL_20191015_GTC_Operator_Driver.pdf), albo dopuszcza świadczenie usług transportowych przez osoby nieposiadające licencji czy

zezwoleń (np. Uber – pkt 5, Ograniczenie odpowiedzialności, zdanie czwarte „Warunków”, <https://www.uber.com/legal/terms/pl/>). Ponadto, platformy można podzielić również pod kątem tego, czy współpracują jedynie z kierowcami prowadzącymi działalność gospodarczą, czy też jest to dla nich kwestia irrelewantna.

Następną odmiennością jest kwestia rozliczeń. Większość popularnych platform pośredniczących przy przewozach osób działa z nastawieniem na uzyskanie przez kierowcę dochodu, tzn. że pasażer płaci kwotę wyższą niż równowartość kosztów poniesionych w związku z podróżą. Inne warunki wyznacza np. BlaBlaCar, gdzie pasażer zwraca jedynie odpowiednią część kosztów przejazdu: „Wartość Udziału w Kosztach jest określona przez Użytkownika będącego Kierowcą, na jego wyłączną odpowiedzialność. Absolutnie zabronione jest uzyskiwanie jakichkolwiek zysków z używania naszej Platformy. W związku z powyższym, Użytkownik zobowiązuje się do ograniczenia kwoty Udziału w Kosztach, której żąda od swoich Pasażerów do wartości kosztów rzeczywiście ponoszonych w związku z Przejazdem.” (pkt 5.1. Regulaminu BlaBlaCar, aktualizowanego w dniu 11 lipca 2018, <https://blog.blablacar.pl/about-us/terms-and-conditions>).

3. Charakter prawny usług świadczonych przez platformy pośredniczące w umowach o przewóz osób

Przez pewien czas wiele wątpliwości dostarczało ustalenie charakteru prawnego usług świadczonych przez platformy pośredniczące w umowach o przewóz osób. Z jednej strony nie ulega kwestii, że – z technicznego punktu widzenia – rola platformy ogranicza się do zapewnienia narzędzi informatycznych służących do kojarzenia ze sobą użytkowników. W wymiarze funkcjonalnym służy ona jednak do współorganizacji usług przewozowych. W związku z niejednorodnym charakterem działalności platform internetowych, w jednej ze spraw rozpatrywanych przez hiszpański sąd w Barcelonie, skład orzekający zdecydował się zwrócić do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z pytaniami prejudycjalnymi mającymi na celu rozwianie wątpliwości dotyczących kwalifikacji usług realizowanych przez platformy. Sprawa dotyczyła sporu pomiędzy Asociación Profesional Elite Taxi a Uber Systems Spain SL, powstałym na skutek uznania przez Elite Taxi, że Uber dopuszcza się czynów nieuczciwej konkurencji, m.in. poprzez prowadzenie działalności bez uzyskania wymaganych prawem krajowym pozwoleń. Żeby orzec w tym przedmiocie, sąd hiszpański stwierdził, że konieczne jest ustalenie, czy Uber świadczy: a) usługi przewozowe, b) elektroniczne usługi pośrednictwa czy c) właściwe usługi społeczeństwa informacyjnego w rozumieniu art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34/WE, zmienionej dyrektywą 98/48/WE (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z

dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego, Dz. Urz. UE L 204 z 21.07.1998 r., s. 37 z późn. zm.), tj. usługi normalnie świadczone za wynagrodzeniem, na odległość, drogą elektroniczną i na indywidualne żądanie odbiorcy usługi, ewentualnie d) połączenie wcześniej przedstawionych rodzajów usług. TSUE rozstrzygnął niniejsze zagadnienie w wyroku z 20.12.2017. w sprawie Asociación Profesional Elite Taxi przeciwko Uber Systems Spain SL C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981. Trybunał dostrzegł dwojaki charakter usług świadczonych przez przedsiębiorstwo Uber. Po pierwsze TSUE zaznaczył, że usługa pośrednictwa polegająca na dostarczaniu narzędzi informatycznych w celu kojarzenia ze sobą niezawodowego kierowcy z potencjalnymi pasażerami zasadniczo wpisuje się w ramy określone dla usług społeczeństwa informacyjnego. Po drugie wskazał, że usługa indywidualnego transportu miejskiego (w tym usługa taksówkowa) stanowi usługę w dziedzinie transportu w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym, Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006 roku. Główny problem polega na tym, że każdy z tych dwóch rodzajów usług jest regulowany innymi przepisami. Trybunał zauważył jednak, że „w sytuacji takiej jak analizowana przez sąd odsyłający, w której przewozem pasażerów zajmują się właściciele pojazdów niebędący zawodowymi kierowcami, podmiot świadczący tę usługę pośrednictwa tworzy jednocześnie ofertę miejskich usług przewozowych, którą udostępnia w szczególności za pomocą narzędzi informatycznych takich jak aplikacja, o której mowa w postępowaniu głównym, i której ogólne funkcjonowanie organizuje on w taki sposób, aby osoby chcące przebyć trasę miejską mogły z tej oferty skorzystać” (motyw 38). TSUE zwrócił uwagę, że przedmiotowa usługa obejmuje również m.in.: 1) narzucanie cen przez platformę, 2) możliwość dokonania weryfikacji i selekcji kierowców, 3) możliwość kontroli jakości pojazdów, lub 4) ewentualne wydalenie kierowcy z puli osób świadczących usługi przewozu. Z tego względu zdaniem Trybunału usługa pośrednictwa odgrywa rolę drugoplanową w ramach złożonej usługi świadczonej przez Uber, której kluczowym komponentem jest usługa przewozowa. Usługi te – pośrednictwa i przewozowa – są ze sobą nierozzerwalnie powiązane. Wskutek powyższych uwag TSUE doszedł do wniosku, że usługę pośrednictwa należy zakwalifikować jako usługę w dziedzinie transportu zgodnie z art. 58 ust. 1 TFUE. Tym samym Trybunał wykluczył kwalifikowanie usługi pośrednictwa jako usługi społeczeństwa informacyjnego w rozumieniu art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34/WE, zmienionej dyrektywą 98/48/WE (którego aktualnie obowiązującym odpowiednikiem jest art. 1 ust. 1 lit. b dyrektywy 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającej

procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego, Dz. Urz. L 241 z 19.09.2015, s. 1). Zaprezentowane stanowisko zostało następnie powtórzone w wyroku z dnia 10.04.2018 w sprawie Uber France SAS, C-320/16, ECLI:EU:C:2018:221.

Należy chociażby zarysować wątpliwości powstałe na tle powyższych orzeczeń. Stwierdzenie przez TSUE, że operator platformy internetowej świadczy usługę pośrednictwa ściśle związaną z przewozem, niesie ze sobą pytania o status takiej platformy. Nie jest do końca jasne, czy platformę należy traktować jako pośrednika czy jako przewoźnika. W konsekwencji pasażer nie może mieć całkowitej pewności, że umowa o przewóz została zawarta jedynie z kierowcą, bo być może operator platformy występuje w tym trójpolarnym układzie w podwójnej roli – pośrednika i przewoźnika. Wydaje się, że do jednoznacznego rozstrzygnięcia tej kwestii potrzebna byłaby interwencja legislatora unijnego bądź kolejne orzeczenie Trybunału.

Wspomniane wyżej wyroki były wydawane w sprawach dotyczących działalności platformy Uber. Biorąc jednak pod uwagę wskazane przez TSUE okoliczności, wedle których można kwalifikować usługę pośrednictwa jako nierozzerwalnie związaną z usługą przewozu, a w konsekwencji uznać ją za usługę w dziedzinie transportu, wydaje się słuszne stwierdzenie, że inne platformy pośredniczące w umowach o przewóz osób, mimo pewnych właściwych sobie odmienności, również mogą zostać uznane za świadczące usługi w dziedzinie transportu. Takie stanowisko potwierdził m.in. WSA w Lublinie w wyroku z 14.11.2019., III SA/Lu 300/19, LEX nr 2749264. Sprawa dotyczyła nałożenia na kierowcę kary pieniężnej w sytuacji wykonywania przez niego okazjonalnego transportu drogowego – przy użyciu aplikacji Taxify – mimo braku posiadania odpowiedniego orzeczenia lekarskiego i psychologicznego. W orzeczeniu sąd podkreślił, że wyrok TSUE w sprawie C-434/15 znajduje zastosowanie także do platformy takiej jak aplikacja Taxify. Sąd stwierdził, że „skarżący [którym był kierowca – przyp. aut.], korzystając z aplikacji Taxify przy nawiązywaniu kontaktu z klientem, realizował zamówione za jej pośrednictwem zlecenie na przewóz osób. Korzystając z aplikacji Taxify, skarżący uzyskał także wynagrodzenie za wykonany przewóz osób. Tym samym uznać należy, że skarżący wykonywał usługi w zakresie transportu drogowego, jak również, że wykonywał te usługi we własnym imieniu i na swoją rzecz”.

Należy podkreślić, że badanie charakteru usług innych platform na podstawie kryteriów przedstawionych przez TSUE powinno być przeprowadzane każdorazowo w odniesieniu do konkretnej platformy. Analizie powinien być poddawany w szczególności stopień ingerencji w stosunek powstający między kierowcą a pasażerem. Podobne stanowisko zaprezentowała Komisja Europejska w Komunikacie COM(2016) 356 final.

Słowem podsumowania należy jedynie nadmienić, że mimo wszystko operatorzy platform Uber i Bolt w opublikowanych na swoich stronach dokumentach odnoszących się do terytorium Polski jasno wskazują, że nie świadczą usług transportowych (Uber: „Warunki”, aktualizowane ostatnio 04.12.2017, pkt 2. „Usługi” *in fine*, <https://www.uber.com/legal/terms/pl/>; Bolt: „Ogólne Warunki dla Kierowców”, z datą wejścia w życie 04.04.2019, pkt 1.1 w zw. z pkt 10.1. zdanie pierwsze, <https://bolt.eu/pl/legal/pl/terms-for-drivers/>).

4. Konsekwencje kwalifikacji usług pośrednictwa w umowach o przewóz osób jako usług w dziedzinie transportu

TSUE uznał, że usługi pośrednictwa w umowach o przewóz osób należy kwalifikować jako usługi w dziedzinie transportu w rozumieniu art. 58 ust. 1 TFUE. Tym samym potwierdził niemożność stosowania do nich przepisów właściwych dla usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego, Dz. Urz. UE L 178 z 17.07.2000 r., s. 1 (dyrektywy o handlu elektronicznym), transponowanej w polskim porządku prawnym ustawą z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (tj. Dz. U. z 2020 poz. 344). Zastosowania nie znajdzie także dyrektywa 2006/123/WE dotycząca usług na rynku wewnętrznym (implementowana w Polsce m.in. ustawą z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców, Dz. U. z 2019 poz. 1292) z uwagi na literalne wykluczenie usług w dziedzinie transportu z zakresu jej stosowania, ujęte w art. 2 ust. 2 lit. d).

Ujęcie usług pośrednictwa w kategoriach art. 58 ust. 1 TFUE nakazuje stosowanie do nich postanowień tytułu VI. TFUE (od art. 90 do art. 100 TFUE), regulujących zasadnicze kwestie dotyczące transportu w ramach UE. W związku z tym, na podstawie art. 91 ust. 1 TFUE, Parlament Europejski i Rada powinny ustanowić wspólną politykę transportową odnoszącą się do przedmiotowych usług, co jednak nie zostało uczynione. Wobec tego na państwach członkowskich ciąży obowiązek regulacji niniejszych usług zgodnie z ogólnymi zasadami TFUE (motywy 44-47 wyroku TSUE w sprawie C-434/15).

Omawiane usługi pośrednictwa będą jednak w pewnej części podlegać dyrektywie 2011/83/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 października 2011 r. w sprawie praw konsumentów zmieniającej dyrektywę Rady 93/13/EWG i dyrektywę 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz uchylającą dyrektywę Rady 85/577/EWG i dyrektywę 97/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 304 z 22.11.2011., s. 64). Zasadniczo w art. 3 ust. 3 lit.

k) niniejszej dyrektywy usługi transportowe obejmujące przewóz pasażerski są wyłączone z zakresu jej zastosowania, z wyjątkiem przepisów chroniących konsumentów przed nadmiernymi opłatami za korzystanie ze sposobów płatności lub przed ukrytymi kosztami. I tak, ustawa z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (tj. Dz. U. z 2020 poz. 287; dalej również jako: u.p.k.), transponująca niniejszą dyrektywę, w art. 3 ust. 1 pkt 4 stanowi, że nie obejmuje swoim zakresem umów dotyczących przewozu osób z wyjątkiem art. 7a (reklamacja), art. 10 (zgoda konsumenta na dodatkowe płatności) oraz art. 17 (wybrane obowiązki informacyjne i informacja o obowiązku zapłaty – przy zawieraniu odpłatnych umów).

Warto w tym miejscu podkreślić, że na gruncie pośrednictwa, art. 7a odnoszący się do reklamacji będzie znajdować zastosowanie tylko do usług świadczonych na podstawie umów zawieranych pomiędzy operatorem platformy a konsumentem (pasażerem). Artykuł ten nie stanowi podstawy prawnej do rozpatrywania przez operatora platformy reklamacji usługi nieprawidłowo wykonanej przez kierowcę.

W odpowiedzi na powyższe trudności przyjęto dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2019/2161 z dnia 27 listopada 2019 r. zmieniającą dyrektywę Rady 93/13/EWG, i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 98/6/WE, 2005/29/WE oraz 2011/83/UE w odniesieniu do lepszego egzekwowania i unowocześnienia unijnych przepisów dotyczących ochrony konsumenta. Przyjęty akt rozszerza stosowanie dyrektywy o prawach konsumentów dla pasażerskich usług przewozowych o zakaz pobierania dodatkowych opłat od konsumenta w przypadku porozumiewania się z przedsiębiorcą w sprawie zawartej umowy przez telefon (art. 4 pkt 2 lit. c (i) nowej dyrektywy, zmieniający art. 3 ust. 3 lit. k dyrektywy w sprawie praw konsumenta). Wydaje się, że z uwagi na tak określoną drogę komunikacji, powyższy przepis nie znajdzie zastosowania do platform pośredniczących. Niniejszy akt prawny przewidział również dodanie art. 6a do dyrektywy w sprawie praw konsumenta, zatytułowany: „Dodatkowe szczegółowe wymogi informacyjne w przypadku umów zawartych na internetowych platformach handlowych”. Umieszczenie tego przepisu bezpośrednio po art. 6: „Wymogi informacyjne dotyczące umów zawieranych na odległość i umów zawieranych poza lokalem przedsiębiorstwa” sugeruje, że do platform internetowych ma zastosowanie również wspomniany art. 6, a także pozostałe przepisy niniejszej dyrektywy (za tym samym przemawia treść motywów 24 i 27 dyrektywy 2019/2161). W dyrektywie nie przytoczono argumentów, które miałyby przemawiać za rozróżnieniem platform ze względu na charakter świadczonych usług. Wydaje się zatem, że w szczególności nowe regulacje mają odnosić się do wszystkich pośredniczących platform internetowych. Problem jednak powstaje w związku z objęciem wyłączeniem pasażerskich usług przewozowych z zakresu stosowania dyrektywy w sprawie

praw konsumenta, wobec uznania przez TSUE usług pośrednictwa w umowach o przewóz osób za usługi transportowe. Taka sprzeczność powoduje liczne wątpliwości na tle interpretacji i stosowania przepisów.

Dodatkowo warto spostrzec, że obecnie kwestia ustalenia, czy w danej sytuacji operator platformy zawiera umowę z konsumentem, czy z przedsiębiorcą nie jest wcale prosta i w aktualnym stanie prawnym należy ją oceniać indywidualnie w każdej sprawie.

5. Nowe prawo UE dla współpracy biznesu z platformami pośredniczącymi

12 lipca 2020 r. rozpoczniemy stosowanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1150 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie propagowania sprawiedliwości i przejrzystości dla użytkowników biznesowych korzystających z usług pośrednictwa internetowego (Dz. Urz. UE L 186 z 11.07.2019, s. 57) (rozporządzenie P2B – *Platform to Business*). Jego celem jest wzmocnienie pozycji dostawców względem platform, opierające się m.in. na nakazaniu platformom formułowania zrozumiałych warunków korzystania z ich usług, ustaleniu jasnych zasad pozycjonowania (zob. Dziomdziora, 2019 – uwagi dotyczące terminu „plasowanie”, użytego w rozporządzeniu) dostawców czy zbudowaniu wewnętrznego modelu rozpatrywania skarg. Wydawać by się mogło, że niniejsze rozporządzenie może mocno wpłynąć na sytuację prawną platform, jednak w odniesieniu do tych, które prowadzą usługi w dziedzinie transportu, znowu napotykać pewną trudność interpretacyjną. Art. 1 ust. 2 stanowi, że rozporządzenie ma zastosowanie do usług pośrednictwa internetowego i wyszukiwarek internetowych. Okazuje się, że na gruncie niniejszego aktu platformy internetowe pośredniczące w umowach o przewóz osób nie są objęte zakresem pojęciowym właściwym dla wyszukiwarek internetowych (art. 2 pkt 5) ani nie świadczą usług pośrednictwa internetowego, zdefiniowanych jako usługi społeczeństwa informacyjnego w rozumieniu art. 1 ust. 1 lit. b dyrektywy (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady, które to rozumienie zostało odrzucone przez TSUE względem usług omawianych platform.

Po raz kolejny okazuje się, że – na skutek orzeczenia Trybunału – przepisy tworzone z myślą o regulacji działania internetowych platform pośredniczących nie znajdują zastosowania do tych z nich, które świadczą usługi w dziedzinie transportu (por. Dziomdziora, 2019). Powoduje to brak jednolitości w zakresie nakładanych obowiązków, co może pociągać za sobą niespójność w zakresie standardów funkcjonowania.

6. Propozycja dyrektywy w sprawie internetowych platform pośredniczących

Aktualna sytuacja platform wzbudza ożywioną dyskusję także wśród naukowców. W efekcie środowisko akademickie przygotowało projekt dyrektywy w sprawie internetowych platform pośredniczących (Research Group on the Law of Digital Services, EuCML 2016, Vol. 4). Jego celem było uregulowanie wielostronnych stosunków, z uwzględnieniem, że platformy nie są całkowicie odrębnym, niezależnym podmiotem w odniesieniu do umów zawieranych między dostawcami i odbiorcami. Prace nad projektem kontynuowano w ramach European Law Institute. W rezultacie opublikowano tzw. *Model Rules*, które są pewnego rodzaju rekomendacjami i mogą służyć pomocą unijnemu lub krajowemu ustawodawcy w opracowywaniu własnych regulacji prawnych (<https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/completed-projects-old/online-platforms/>). Obejmują one swoim zakresem również platformy pośredniczące w umowach o przewóz osób.

Warty uwagi jest w szczególności rozdział V, który reguluje problematykę odpowiedzialności. Zasadniczo opiera się on na zasadzie, że im bardziej platforma akcentuje swoje pośrednictwo, tym mniejszą odpowiedzialność ponosi. Odnosi się to m.in. do informowania odbiorców, że to nie z nią będą zawierane umowy, a z dostawcą; poziomu ingerencji ze strony platformy w stosunek dostawca–odbiorca (np. narzucanie cen lub zastrzeżenie, że operator platformy może rozwiązać rzeczony stosunek); kwestii, czy kontakt między zainteresowanymi może odbywać się jedynie za pośrednictwem platformy oraz czy odbiorca przed zawarciem umowy poznaje dane dostawcy lub możliwości wstrzymania płatności przez platformę na rzecz dostawców. Omawiane rozwiązanie zasadniczo wydaje się słuszne, może jednak prowadzić do wielu niejasności, gdyż katalog kryteriów branych pod uwagę przy ocenie wpływu operatora platformy na dostawcę jest otwarty (Busch i in., 2019).

7. Duża nowelizacja w prawie polskim – „Lex Uber”

Działalność takich platform jak Uber wzbudza dużą niechęć w szczególności w środowisku licencjonowanych taksówkarzy. Zarzuca się platformom i ich dostawcom działanie niezgodne z prawem (wykonywanie usług transportowych bez posiadania wymaganej licencji) oraz naruszanie zasad uczciwej konkurencji (Wiese i Toroń, 2017) poprzez stosowanie zbyt niskich cen, których poziom wynika m.in. z braku kosztów normalnie ponoszonych przez licencjonowane podmioty. Na skutek dużych nacisków i licznych protestów w tym przedmiocie 16 maja 2019 r. uchwalono ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1180.), której datę wejścia w życie przewidziano na dzień 1 stycznia 2020 roku. Ustawa wprowadza wiele rozwiązań postulowanych przez taksówkarzy.

Po pierwsze, nowelizacja wprowadziła definicję legalną pośrednictwa przy przewozie osób, na prowadzenie którego należy uzyskać odpowiednią licencję. Po drugie, pośrednik może zlecać dokonywanie przewozu osób tylko podmiotom, które także posiadają właściwą licencję – złagodzone jednak warunki jej uzyskania – w szczególności kierowcy nie są obowiązani do złożenia egzaminu z topografii miasta i znajomości przepisów lokalnych. Złamanie tego ograniczenia skutkuje cofnięciem licencji na wykonywanie usług pośrednictwa. Ponadto, zabrania się prowadzenia pośrednictwa przy przewozie osób w przewozach okazjonalnych, świadczonych za pomocą pojazdów, które mogą w sobie zmieścić do 7 osób wraz z kierowcą. Nowelizacja dopuściła rozliczanie opłat za przewóz nie tylko za pomocą taksometru, ale również za pomocą aplikacji mobilnej, spełniającej określone standardy. Na pośredników nałożono także szereg obowiązków:

- weryfikacyjny – polega na konieczności sprawdzenia przed rozpoczęciem współpracy, czy dany kierowca posiada aktualną licencję;
- rejestrowy – wymaga prowadzenia rejestru przekazanych zleceń przewozu i przechowywania go przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz;
- ewidencyjny – nakazuje prowadzenie ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, przy czym należy go przechowywać przez okres taki, jak w przypadku obowiązku rejestrowego;
- informacyjny – stanowi obowiązek udostępniania informacji w przedmiocie wypełniania wyżej wymienionych obowiązków na wniosek Inspekcji Transportu Drogowego lub Krajowej Administracji Skarbowej.

Za nieprzestrzeganie przepisów ustawy podmiot pośredniczący (np. operator platformy pośredniczącej), może zostać ukarany karą pieniężną od 5000 zł do 40 000 zł za każde naruszenie, nie więcej jednak niż 100 000 zł.

Do tej pory operatorzy platform, którzy nie współpracowali z licencjonowanymi taksówkarzami, nie posiadali zbyt wysokich wymagań względem kierowców. Wprowadzone zmiany wymusiły jednak zmodyfikowanie stosowanych procedur. Wydaje się, że duże utrudnienie może stanowić, zawarty w nowym art. 5e ustawy o transporcie drogowym, zakaz pośrednictwa przy przewozie osób w zakresie przewozów okazjonalnych, zwłaszcza, że sądy już uznawały przewozy świadczone przez kierowców ze zlecenia otrzymanego przez operatora platformy za pomocą aplikacji za przewozy okazjonalne (wyr. WSA w Lublinie z 14.11.2019., III SA/Lu 300/19, LEX nr 2749264; wyr. WSA w Olsztynie z 06.02.2018., II SA/Ol 977/17, LEX nr 2447553).

Tak szeroko zakrojone obowiązki i zakazy wprowadzone nową ustawą w odniesieniu do platform, a także sankcje grożące im za naruszenie przepisów wpisują się w koncepcję TSUE zaprezentowaną w wyroku w sprawie C-434/15, w którym obok pośredniczącego charakteru działalności platformy, podkreślono również, że jej usługi są usługami transportowymi.

8. Odpowiedzialność operatora platformy za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy przewozu

Wobec faktu, iż platformy w dużej mierze organizują rynek usług transportowych, będąc niekiedy np. jedynym kanałem komunikacji między użytkownikami, zasadne wydaje się postawienie pytania o odpowiedzialność platform w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania (przez użytkownika) zobowiązania z umowy zawartej za jej pośrednictwem, którego następstwem jest szkoda.

Jak wcześniej wykazano, na poziomie unijnym nie ma odpowiednich regulacji, które dałyby się stosować w odniesieniu do platform internetowych świadczących usługi w dziedzinie transportu. Konieczne jest zatem sięgnięcie do rozwiązań krajowych.

W pierwszej kolejności, z uwagi na orzeczenie przez TSUE, że operator platformy internetowej świadczy usługę pośrednictwa ściśle związaną z usługą przewozową, należy podkreślić, że nie jest do końca jasne, czy operator platformy odgrywa rolę pośrednika czy przewoźnika (strony umowy). Ma to duże znaczenie w zakresie odpowiedzialności za niewykonanie lub wadliwe wykonanie umowy przewozu.

Modelowo, pośrednikiem jest podmiot, który, na podstawie umowy zawartej ze zlecającym, dokonuje czynności faktycznych, mających doprowadzić do zawarcia umowy przez zlecającego i osobę trzecią, w zamian za otrzymane od zlecającego wynagrodzenie. Należy podkreślić, że pośrednik nie zawiera umowy w niczyim imieniu, a jedynie stwarza warunki dogodne do zawarcia umowy przez zlecającego i inny podmiot (Klat-Górska i Klat-Wertelecka, 2015). Pośrednik nie staje się w żadnym razie stroną czynności prawnej dokonywanej pomiędzy zlecającym i innym podmiotem, nie stanowi ona dla niego źródła praw ani obowiązków; losy umowy nie mają na niego wpływu – np. nie odpowiada za jej niewykonanie. Jego wynagrodzenie nie jest wierzytelnością powstałą na mocy umowy zlecającego i osoby trzeciej, wynika zaś z odrębnej umowy pośrednictwa, której stronami jest on i zlecający. Wysokość wynagrodzenia może być jednak uzależniana np. od ilości kontraktów, które zostały sfinalizowane dzięki jego działaniom.

Stroną umowy z kolei jest podmiot, który po pierwsze złożył oświadczenie co do woli związania się treścią umowy, a po drugie jest stroną stosunku zobowiązaniowego, w ramach

którego występuje jako dłużnik lub wierzyciel. Jest więc zobowiązany do spełnienia określonego w umowie świadczenia lub może żądać spełnienia danego świadczenia przez drugą stronę umowy (art. 353 kodeksu cywilnego, tj. Dz. U. z 2019 poz. 1145 z późn. zm.; dalej również jako: „k.c.”). Umowa rodzi zatem dla strony umowy konkretne prawa i obowiązki, wskazane nie tylko w samej umowie, ale także w aktach prawnych, np. obowiązek starannego działania.

Trzeba jednak pamiętać, że platformy wykraczają poza modelowe ujęcie pośrednika, gdyż klasyczny pośrednik jest stroną słabszą od zlecającego i działa w jego interesie, a w przypadku platform role te są odwrócone. Platformy występują na silniejszej pozycji, w szczególności dlatego, że mogą narzucać użytkownikom warunki, w tym ustalać ceny lub przeprowadzać selekcję kierowców. W związku z tym oraz w braku innych odpowiadających przepisów, można by rozważyć, czy aby do platform nie znajdzie zastosowania art. 429 k.c., dotyczący winy w wyborze. Niniejszy przepis formułuje odpowiedzialność podmiotu powierzającego wykonanie czynności drugiemu podmiotowi, jeśli wyrządził on szkodę przy wykonywaniu powierzonej mu czynności, chyba że podmiot powierzający nie ponosi winy w wyborze albo że wykonanie czynności powierzył profesjonalście.

Artykuł ten napotyka jednak dwie poważne trudności w zastosowaniu go do platform pośredniczących przy przewozach osób.

Po pierwsze, zachodzą wątpliwości, czy przepis ten z racji samej jego konstrukcji mógłby mieć zastosowanie do platform internetowych. Podmiot powierzający zasadniczo powinien móc wykonać czynność osobiście (Borysiak, 2020). Operator platformy natomiast z reguły nie jest przystosowany do świadczenia usług osobiście, chyba że działa na podstawie modelu biznesowego, w którym poza kojarzeniem użytkowników posiada także własną flotę oraz kierowców i samodzielnie świadczy choćby niedużą część ogółu usług zamawianych za pośrednictwem platformy. W innym przypadku wydaje się, że zastosowanie art. 429 kc do operatora platformy nie będzie możliwe.

Po drugie, mimo iż *prima facie* wydaje się, że w przypadku platform, których kierowcy nie są licencjonowanymi taksówkarzami, nie znajdzie przesłanka wyłączająca odpowiedzialność w postaci powierzenia czynności profesjonalście, analiza orzecznictwa może nasuwać pewne wątpliwości. Z jednej strony na gruncie samego art. 429 k.c. podkreśla się, że do zwolnienia się od odpowiedzialności wystarczy, aby podmiot powierzający zlecił wykonanie czynności jakiegokolwiek podmiotowi prowadzącemu „zawodowo działalność określonego rodzaju, nawet jeżeli nie ma ona charakteru działalności gospodarczej” (wyr. SA w Białymstoku z 17.01.2018., I ACa 708/17, LEX nr 2455055). Z drugiej strony można znaleźć orzeczenia

sądów administracyjnych zapadłych w sprawach dotyczących nałożenia na kierowców kar pieniężnych przez Inspekcję Transportu Drogowego. Kierowcy próbowali się bronić argumentem, iż formalnie nie posiadają statusu przedsiębiorcy, a więc nie świadczą usług w zakresie transportu drogowego (zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz. U. z 2019 poz. 2140 z późn. zm., jest to podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie m.in. przewozu osób). Sądy opierały się jednak na materialnym rozumieniu prowadzenia działalności gospodarczej, tj. faktycznym wykonywaniu odpłatnego przewozu osób, a nie na formalnoprawnym rozumieniu, tj. czy dany kierowca miał taką działalność zarejestrowaną (wyr. WSA w Gdańsku z 17.10.2019., III SA/Gd 501/19, LEX nr 2742455; wyr. WSA w Lublinie z 14.11.2019., III SA/Lu 300/19, LEX nr 2749264). W przypadku natomiast, gdy kierowca oficjalnie prowadzi działalność gospodarczą w zakresie transportu, należy uznać, że stanowi to jedną z przesłanek wyłączenia odpowiedzialności platformy na gruncie omawianego przepisu.

Ostatecznie wydaje się, że w obecnym stanie prawnym niezwykle trudne byłoby przypisanie platformie odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o przewóz osób, której stronami są jej użytkownicy. Brak jest również projektu przewidującego zmianę istniejącego stanu prawnego, aczkolwiek publikacja *Model Rules on Online Platforms* przez European Law Institute stawia pierwszy krok w tym kierunku.

9. Podsumowanie

Obecność internetowych platform pośredniczących w umowach o przewóz osób radykalnie zmieniła znane od lat prawa umów modele stosunków prawnych. Zgodnie z prognozami rynki tworzone na bazie działania platform będą się rozrastać. Wciąż jednak nie mamy dostatecznych narzędzi prawnych, które stanowiłyby adekwatną odpowiedź na dynamicznie rozwijającą się technologię. Istniejące lub projektowane akty nie uwzględniają odmienności platform pośredniczących w umowach o przewóz osób, która to odmienność polega na przyjęciu, iż świadczone przez nich usługi pośredniczenia stanowią usługi w dziedzinie transportu. W szczególności, do takich platform nie znajdują zastosowania przepisy unijne, regulujące status innych – świadczących usługi społeczeństwa informacyjnego – platform. Między innymi na skutek tak licznych braków Polska wprowadziła wewnętrzne rozwiązania, które mają za zadanie w pewnej części nakreślić status, rolę i odpowiedzialność platform pośredniczących przy umowach przewozu osób. Jak jednak wykazano wcześniej, odpowiedzialność platformy może ograniczać się jedynie do umów, której sama jest stroną (i którą mogłaby wykonać osobiście); brak bowiem podstaw – zarówno na poziomie UE, jak i krajowym – do przypisania

jej odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy zawartej między użytkownikami.

Bibliografia

Busch, Ch., Dannemann, G., Schulte-Nölke, H., Wiewiórowska-Domagalska, A. i Zoll, F. (2019). *Discussion draft of a directive on online intermediary platforms. Commentary*. Kraków: Jagiellonian University Press.

Busch Ch., Schulte-Nölke H., Wiewiórowska-Domagalska A., Zoll F. (2016). The Rise of Platform Economy: A New Challenge for EU Consumer law? *EuCML*, 5, 3–10.

Osajda, K. (2020). *Kodeks cywilny. Komentarz*, art. 429 KC, teza 3–4.

Dziomdziora, W. (2019). Prawo nowych technologii dane osobowe i cyberbezpieczeństwo, Internet i media, handel elektroniczny, prawo IT, technologie. W: X. Konarski (red.), *Platformy internetowe* (dodatek MoP 2019, Nr 21), 25–29.

Klat-Górska, E. i Klat-Wertelecka, L. (2015). *Komentarz do art. 180 ustawy o gospodarce nieruchomościami*, LEX 2015 (dostęp: 16.12.2019).

Wiese, K. i Toroń, M. (2017). Aplikacja UBER lub jak ująć sharing economy w istniejące ramy prawne? *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 5, 8–27.

Zoll F. (2016). Problem platform internetowych – wyzwania nowego prawa umów. W: T. Ereciński, P. Grzegorzczak, K. Weitz (red.), *Sine ira et studio. Księga jubileuszowa dedykowana Sędziemu Jackowi Gudowskiemu*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.

Raporty

Ecommerce Europe we współpracy z EuroCommerce. (2018) *European Ecommerce Report 2018*. Ecommerce Operations, <https://embed.ecommercewiki.org/reports/614/european-ecommerce-report-2018> (dostęp: 29.11.2019).

Ecommerce Europe we współpracy z EuroCommerce. (2019). *European Ecommerce Report 2019*. Ecommerce Operations, <https://www.ecommercewiki.org/reports/792/european-ecommerce-report-2019-free> (dostęp: 29.11.2019).

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. *Platformy internetowe i jednolity rynek cyfrowy. Szanse i wyzwania dla Europy*. Bruksela, 25.05.2016 r. COM(2016) 288 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0288&from=EN> (dostęp: 16.12.2019).

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się, Bruksela, 02.06.2016 r. COM(2016) 356 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0356> (dostęp: 16.12.2019)

Strony internetowe

<https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/online-platforms-new-rules-increase-transparency-and-fairness> (dostęp: 16.12.2019).

<https://bolt.eu/pl/legal/pl/terms-for-drivers/> (dostęp: 16.12.2019).

<https://itaxi.pl/regulamin/> (dostęp: 16.12.2019).

[\[now.com/fileadmin/Legal_Documents/Poland/PL_20191015_GTC_Operator_Driver.pdf\]\(https://free-now.com/fileadmin/Legal_Documents/Poland/PL_20191015_GTC_Operator_Driver.pdf\)](https://free-</p></div><div data-bbox=)

(dostęp: 16.12.2019).

<https://www.uber.com/legal/terms/pl/> (dostęp: 16.12.2019).

<https://blog.blablacar.pl/about-us/terms-and-conditions> (dostęp: 16.12.2019).

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/HIS/?uri=CELEX:52018PC0185> (dostęp: 16.12.2019).

<https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/completed-projects-old/online-platforms/> (dostęp: 02.06.2020).

Akty prawne

Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012).

Dyrektywa 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 204 z 21.07.1998 r.).

Dyrektywa 98/48/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lipca 1998 r. (Dz. Urz. UE L 217 z 05.08.1998 r.).

Wersje skonsolidowane Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012).

Dyrektywa 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. L 241 z 19.09.2015).

Dyrektywa 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywa o handlu elektronicznym) (Dz. Urz. UE L 178 z 17.07.2000 r).

Dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006 r.).

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie praw konsumentów, zmieniająca dyrektywę Rady 93/13/EWG i dyrektywę 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz uchylająca dyrektywę Rady 85/577/EWG i dyrektywę 97/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 304 z 22.11.2011).

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2019/2161 z dnia 27 listopada 2019 r. zmieniająca dyrektywę Rady 93/13/EWG i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 98/6/WE, 2005/29/WE oraz 2011/83/UE w odniesieniu do lepszego egzekwowania i unowocześnienia unijnych przepisów dotyczących ochrony konsumenta (Dz. Urz. UE L 328 z 18.12.2019, s. 7).

Rozporządzenie (UE) 2019/1150 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie propagowania sprawiedliwości i przejrzystości dla użytkowników biznesowych korzystających z usług pośrednictwa internetowego (Dz. Urz. UE L 186 z 11.07.2019, s. 57).

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tj. Dz. U. z 2019 poz. 1145 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 poz. 344).

Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 poz. 1292).

Ustawa z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (Dz. U. z 2020 poz. 287).

Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1180).

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 poz. 2140 z późn. zm.).

Orzeczenia

Wyr. TSUE z 20.12.2017. w sprawie Asociación Profesional Elite Taxi przeciwko Uber Systems Spain SL, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.

Wyr. TSUE z 10.04.2018. w sprawie Uber France SAS, C-320/16, ECLI:EU:C:2018:221.

Wyr. WSA w Lublinie z 14.11.2019., III SA/Lu 300/19, LEX nr 2749264.

Wyr. WSA w Olsztynie z 06.02.2018., II SA/Ol 977/17, LEX nr 2447553.

Wyr. WSA w Gdańsku z 17.10.2019., III SA/Gd 501/19, LEX nr 2742455.

Wyr. SA w Białymstoku z 17.01.2018., I ACa 708/17, LEX nr 2455055.