

Uwarunkowania konkurencji między taksówkami a Uberem

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Historia rozwoju usług Uber
- III. Przewaga konkurencyjna Ubera
- IV. Przewaga konkurencyjna taksówek w świetle przepisów o ruchu drogowym
- V. Przewaga konkurencyjna taksówek w świetle pozostałych przepisów
- VI. Prawne bariery konkurencji ze strony taksówek
- VII. Kierunki zmian prawnych na rynku indywidualnego przewozu osób
- VIII. Podsumowanie

Streszczenie

Rozwój technologiczny prowadzi do zacierania się podziałów na tradycyjne formy transportu, stwarzając możliwości rozwoju nowych usług. Powstanie usług Uber jest jednym z przykładów wykorzystania dobrodziejstw technologii teleinformatycznych oraz wdrażania ekonomii współdzielenia. Przez opinię publiczną usługa ta została odebrana jako bezpośrednia konkurencja dla taksówek. Choć uwarunkowania prawne faworyzują taksówki w ruchu miejskim, to rozwiązania technologiczne pozwoliły na budowę przewagi konkurencyjnej Ubera. Uwarunkowania prawne, jeśli dany kraj nie zrównał Ubera z taksówkami, mogą być czynnikiem zwiększającym konkurencyjność taksówek, zwłaszcza zrzeszonych przy użyciu nowoczesnych aplikacji, jak MyTaxi, iTaxi czy częściowo Taxify. Niniejszy artykuł analizuje uwarunkowania prawne systemu taksówkowego w Polsce, wskazując na potencjalne punkty przewagi.

Słowa kluczowe: taksówki; Uber; ekonomia współdzielenia; polityka transportowa; uwarunkowania prawne.

JEL: R48, D43, D72, K00, L11

I. Wprowadzenie

Rozwój technologii teleinformatycznych (ICT), w szczególności bazujących na wykorzystaniu smartfonów, znacząco zmienia oblicze transportu miejskiego. Dotyczy to zarówno publicznego transportu zbiorowego (np. nowe kanały informacji o rozkładach jazdy czy poboru opłat), jak i indywidualnego przewozu osób (np. Uber, Lyft, Didi czy pośrednio będące konkurencją carsharing – rowery publiczne), dziedziny dotychczas zdominowanej przez korporacje taksówkarskie.

* Doktor; Wydział Inżynierii Środowiska i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu; e-mail: michal.beim@up.poznan.pl.

Rozwój technologiczny ma też niebagatelny wpływ na zmiany społeczne, stymulując rozwój ekonomii współdzielenia, jak również redefiniując oczekiwania pasażerów względem standardu usług przewozowych (por. Górski i Kisielewski, 2017). Sytuacja taka stawia branżę taksówkarską przed dużym wyzwaniem, na które składa się, z jednej strony, sprostanie konkurencji nowych usług, z drugiej zaś – sprostanie rosnącym oczekiwaniom pasażerów. Realizacja obu wyzwań w dużej mierze zależy od uwarunkowań prawnych.

W artykule zostały zaprezentowane uwarunkowania konkurencji między taksówkami a Uberem w Polsce. W szczególności uwzględniono regulacje prawne sektora taksówkowego, gdyż źródłem rynkowej pozycji Ubera jest nie tylko nowa technologia, wykorzystanie pryncypiów ekonomii współdzielenia czy globalna marka, lecz także przeregulowanie sektora usług taksówkarskich. Choć polskie prawo przewiduje przywileje dla taksówek, to wydają się nie rekompensować nakładanych, często anachronicznych obowiązków.

II. Historia rozwoju usług Uber

Powstały w 2009 r. start-up, z siedzibą w San Francisco (USA), który przekształcił się w globalny koncern działający pod nazwą Uber Technologies Inc., świadczenie swoich usług rozpoczął w Kalifornii, oferując przejazdy luksusowymi limuzynami, pod marką UberCab (obecnie znaną pod marką UberBlack). Wraz z przestrzenną ekspansją usług, której w Stanach Zjednoczonych kluczowy moment przypadł na 2011 r., następowało poszerzanie również ich portfolio. Pierwszym z produktów stał się UberX (uruchomiony w 2012 r.), oferujący usługi przewozowe w niższej cenie, z wykorzystaniem klasycznych samochodów osobowych, zwłaszcza z napędem hybrydowym. Usługa ta stała się podstawową ofertą koncernu, bezpośrednio konkurując z korporacjami taksówkowymi.

Pod koniec 2011 r. rozpoczęła się ekspansja międzynarodowa. Pierwszym miastem poza Stanami Zjednoczonymi, w których Uber rozpoczął świadczenie usług był Paryż, a drugim Londyn. W połowie 2018 r. Uber świadczył swoje usługi w ponad 780 obszarach metropolitalnych świata.

Co do zasady, pojawieniu się oferty Uber w kolejnych krajach towarzyszyły protesty taksówkarzy, domagających się ograniczenia działalności koncernu lub objęcia go regulacjami krajowymi dla taksówek (por. Dudley, Banister i Schwanen, 2017). Dominowały motywy ekonomiczne – obawy o utratę przychodów, a w konsekwencji miejsc pracy¹. W wielu krajach zdobycie licencji taksówkarza jest bardzo trudne, np. ze względu na limity, a jej posiadanie jest traktowane wręcz jako polisa na przyszłość (por. Wyman, 2017). Determinacja protestujących w niektórych krajach była więc bardzo silna.

Kalifornijski koncern w niektórych krajach ogarniętych najsilniejszymi protestami wprowadził usługę UberTAXI. Umożliwia ona użytkownikom zamawianie lokalnej taksówki za pomocą aplikacji Uber. Użytkownicy płacą dodatkową opłatę za rezerwację i mogą przekazać napiwek za pośrednictwem aplikacji. Usługa ta czyni z platformy Uber praktycznie centralę radio-taxi, choć funkcjonującą jako aplikacja mobilna, pozwala jednak istnieć koncernowi na najtrudniejszych społecznie lub politycznie rynkach.

¹ Stanowisko prezentuje m.in. były prezydent USA Barack Obama w wywiadzie pt. „Nie uprawiajcie hazardu, inwestujcie” dla Bloomberg Businessweek nr 7-8 (154-155)/2016, s. 10-15: „Ludzie boją się Ubera, a tak naprawdę boją się Ubera bez kierowcy”.

W portfolio usług Ubera pojawiło się wiele innych usług, które mimo bardzo różnych nazw są właśnie charakterystyczne dla radio-taxi: zamawianie samochodów o większej pojemności (UberXL), samochodów wyposażonych w dziecięcy fotelik bezpieczeństwa (UberKIDS) czy możliwość podróży osób na wózku inwalidzkim (UberWAV) lub ze zwierzętami domowymi (UberPETS). Równocześnie koncern wprowadził usługi charakterystyczne dla przewozu osób: zamawianie luksusowych pojazdów ze skórzanym wyposażeniem wewnątrz (UberSELECT), samochodów sportowo-użytkowych (UberSUV). Każda z tych usług funkcjonuje na wybranych rynkach. Niemniej portfolio usług dowodzi, iż celem koncernu jest przede wszystkim konkurencja z korporacjami taksówkowymi.

Na marginesie należy nadmienić, że Uber oferuje również inne usługi, które nie są konkurencyjne wobec sektora taksówkowego, np. dostawy żywności (UberEATS), rowery publiczne (JUMP bikes) czy przeloty helikopterami (UberCOPTER). Fakt ten bardzo mocno jest podkreślany, aby poprawić odbiór społeczny, pokazując iż jest koncernem mobilnościowym, a nie bezpośrednim zagrożeniem dla taksówek.

Uber, we współpracy z Volvo Cars, aktywnie uczestniczy w pracach nad samochodem autonomicznym. Choć głównym celem jest uzyskanie docelowo jeszcze większej przewagi kosztowej nad taksówkami czy podobnymi do Ubera systemami (np. Lyft), to prace wywołują głównie dyskusję o prawnych uwarunkowaniach pojazdów autonomicznych (por. Greenblatt, 2016). Szczególną uwagę opinii publicznej zwracają kolizje i wypadki drogowe z udziałem pojazdów autonomicznych (por. Bissell, 2018).

III. Przewaga konkurencyjna Ubera

Uber swoją przewagę nad branżą taksówkarską zbudował dzięki technologii (por. Schneider, 2017; Watanabe, Naveed i Neittaanmäki, 2016). Wykorzystanie aplikacji mobilnej na smartfony pozwoliło pasażerowi uzyskać szereg kluczowych dla podróży informacji (por. Alemi, Circella, Handy i Mokhtarian, 2018). Przed podjęciem decyzji pasażer widzi przybliżoną globalną cenę podróży. Unika więc nieprzyjemnego zaskoczenia wysokością rachunku przy wysiadaniu z pojazdu. Wprawdzie cena usługi różni się w zależności od popytu (jest stosowany inny przelicznik), co walnie utrudnia planowanie na przyszłość, to jednak potencjalny klient w momencie zamawiania usługi może rozstrzygnąć czy zakres cenowy jest akceptowalny, potwierdzając albo odrzucając zamówienie.

Komputer dokonuje optymalizacji trasy pod względem czasu i drogi podróży. Zapobiega to tzw. zwiedzaniu miasta w celu podniesienia kwoty rachunku. Dodatkowo, retencja danych i możliwość podglądu przejechanej trasy przez użytkownika Ubera gwarantuje ewentualne prawo do roszczeń. Transparentność ceny i trasy podróży jest szczególnie ważna w poruszaniu się po innych miastach. Ta przewaga konkurencyjna jest szczególnie istotna w krajach, w których wizerunek branży taksówkarskiej został nadszarpnięty przez nieuczciwe praktyki (np. w Polsce).

Aplikacja mobilna posiada też wiele innych udogodnień. Przykładowo pozwala śledzić czas przyjazdu oczekiwanego samochodu, szacując na podstawie aktualnych warunków drogowych. Ocenianie kierowców przez podróżnych z kolei pozwala koncernowi eliminować najgorszych oraz nagradzać najlepszych. Sprzyja to nie tylko zarządzaniu przez jakość, lecz także buduje wśród pasażerów poczucie wpływu na kształtowanie usługi.

Bardzo ważny jest też element fiskalny. Dla pasażera płatność przez aplikację (obciążenie zdefiniowanej wcześniej karty płatniczej) skraca czas przy wysiadaniu, umożliwiając późniejsze pobieranie rachunków lub faktur. Rozliczanie wg sygnału GPS gwarantuje dokładność, a kierowca nie musi po swojej stronie instalować taksometru. Jedynym narzędziem jest smartfon ze stosownym oprogramowaniem i dostępem do Internetu. Również wystawianie rachunków lub faktur leży po stronie Ubera.

IV. Przewaga konkurencyjna taksówek w świetle przepisów o ruchu drogowym

Taksówki definiowane jako pojazdy samochodowe, odpowiednio wyposażone i oznaczone, przeznaczone do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za ustaloną na podstawie taksometru opłatą, mogą liczyć na szczególne przywileje wynikające z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym². Przywileje wynikają z roli, jaką odgrywają taksówki w systemie transportowym miast. Można podzielić je zasadniczo na dwie kategorie – przywileje bezpośrednio wynikające z ustawy, jak i przywileje nadawane przez zarządców dróg, wynikające z organizacji ruchu.

W świetle postanowień art. 63 w taksówce dopuszcza się przewóz dzieci poniżej 150 cm wzrostu bez konieczności umieszczania ich w fotelikach bezpieczeństwa. Podróż Uberem z małym dzieckiem (z wyjątkiem usługi UberKIDS) jest więc niemożliwa. Pozostały przywilej dotyczy braku konieczności zapinania pasów przez kierowcę taksówki oraz gwarantuje, iż taksówkarz w czasie jazdy nie będzie palił papierosów.

Zarządcy dróg na podstawie rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych³ mogą tworzyć postoje dla taksówek oczekujących na pasażerów lub wezwanie przez centralę oraz dopuszczać ruch taksówek na pasach ruchu dla autobusów, wówczas mogą korzystać z sygnalizacji świetlnej dla autobusów. W miastach najbardziej obciążonych kongestią motoryzacyjną jest to najcenniejszy przywilej i element przewagi konkurencyjnej taksówek.

Na marginesie należy nadmienić, iż ustawa z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁴ pozostawiła gminom swobodę decyzji czy do stref czystego transportu będą mogły wjeżdżać inne taksówki niż napędzane energią elektryczną, wodorem lub gazem ziemnym. W przyszłości może być to kolejny atut taksówek w konkurencji z Uberem.

V. Przewaga konkurencyjna taksówek w świetle pozostałych przepisów

Założeniem ustawodawcy było, aby sektor taksówkowy zapewniał pewne minimalne standardy pasażerom w zakresie bezpieczeństwa i gwarancji dotarcia do celu. Zgodnie z art. 6 ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym⁵ taksówkarzem może zostać tylko osoba, która nie była skazana za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej

² Dz.U. 1997 Nr 98, poz. 602 z późn.zm.

³ Dz.U. 2002 Nr 170, poz. 1393 z późn.zm.

⁴ Dz.U. 2018, poz. 317 z późn.zm.

⁵ Dz.U. 2017, poz. 2200 z późn.zm.

i obyczajności, a ponadto nie wydano jej prawomocnego orzeczenia zakazującego wykonywania zawodu kierowcy, a także przestępstwa, które wykluczają z krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób (art. 5c), tj. przestępstwa karne skarbowe lub umyślne: przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, środowisku lub warunkom pracy i płacy albo inne mające związek z wykonywaniem zawodu.

Ponadto, osoby chcące pracować jako taksówkarze w miastach pow. 100 tys. mieszkańców, jeśli stosowna rada miasta wyrazi taką wolę, muszą posiadać zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie transportu drogowego taksówką, na które składa się wiedza topografii miasta oraz przepisów prawa miejscowego.

Pokłosiem licznych nadużyć zaufania klientów, zwłaszcza w latach dziewięćdziesiątych XX w., jest przepis pozwalający radzie gminy ustalać maksymalne ceny za przewozy osób lub towarów taksówkami na terenie gminy (art. 6). Interes pasażerów mają chronić również wysokie kary pieniężne (2000 zł), które mogą być nakładane na taksówkarzy, gdy dokonują samowolnej zmiany wskazań przyrządów pomiarowych zainstalowanych w pojeździe przy wykonywaniu transportu drogowego taksówką czy świadczą usługę pojazdem niewpisanym do licencji (zał. 3).

Przywilejem taksówkarzy jest również prawna ochrona nazwy „TAXI” przed nieuczciwą konkurencją ze strony podmiotów wykonujących przewozy okazjonalne w krajowym transporcie drogowym pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą (art. 18). Pojazdy takie nie mogą się upodabniać do taksówek, np. poprzez umieszczenie i używanie taksometru, umieszczanie na dachu lamp lub innych urządzeń technicznych. Pojazdy przewozu osób nie mogą mieć reklam usług taksówkowych i przedsiębiorców świadczących takie usługi, a także – co wydaje się kontrowersyjne – oznaczeń z nazwą, adresem, telefonem, adresem strony internetowej przedsiębiorcy lub innych oznaczeń mających na celu identyfikację przedsiębiorcy. Wszystko to ma na celu uniemożliwienie podszywania się pod taksówki (Borucka, 2014).

W podobnym duchu są napisane postanowienia rozdz. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia⁶, kładące szczególny nacisk na czytelność i widoczność napisu „TAXI” na lampie zamontowanej na dachu.

Swoistą ciekawostką prawną jest rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 18 czerwca 2013 r.⁷ w sprawie wzorów zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i wzorów licencji na wykonywanie transportu drogowego oraz wypisów z tych dokumentów, które przy typie omawianych dokumentów (zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego) wyraźnie podkreśla, że owe dokumenty nie uprawniają do wykonywania usług taksówkarskich, powielając *de facto* postanowienia ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Należy podkreślić, że Uber w Polsce nigdy nie podszywał się pod taksówki. Swoją pozycję budował w opozycji, ofertując wprawdzie podobną usługę, ale o odmiennym standardzie.

⁶ T.j. Dz.U. 2016, poz. 2022.

⁷ Dz.U. 2013, poz. 713 z późn.zm.

VI. Prawne bariery konkurencji ze strony taksówek

Wiele z rozwiązań prawnych, które definiują usługę taksówkową może być dziś odbieranych za anachronizm. Takimi przykładami mogą być egzaminy z topografii miasta czy taksometry, w dobie rozwiniętych systemów nawigacji satelitarnych i możliwości generowania paragonów lub faktur przez serwery. Są to bariery utrudniające dostęp do zawodu i podnoszące koszty rozpoczęcia działalności gospodarczej, np. w porównaniu z pracą dla Ubera.

Dużo większym problemem są kwestie związane z samymi pojazdami. Pierwszą rzeczą, której wartość trudno jednoznacznie wycenić jest wpis „TAXI” w adnotacjach urzędowych w karcie pojazdu. Jest ona dokonywana na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 27 września 2003 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach⁸. Wpis ten ma walny wpływ na wartość sprzedaży pojazdu. Podobnych wpisów nie wymaga się od innych samochodów intensywnie eksploatowanych w codziennym ruchu, a niewymagających przeróbek konstrukcyjnych, np. do rozwożenia pizzy czy służących do przewozów okazjonalnych.

Uciążliwością jest również kwestia badań technicznych. W świetle art. 81 ustawy 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym taksówki (jak również pojazdy samochodowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób) podlegają corocznym okresowym badaniom technicznym, niezależnie od wieku pojazdu. Zwykle samochody osobowe przechodzą pierwszy przegląd po trzech latach od momentu zakupu, a następny po kolejnych dwóch. Dopiero auta starsze niż pięcioletnie są badane corocznie. Co więcej, okresowemu badaniu technicznemu poddane są fabrycznie nowe samochody, mające służyć jako taksówki.

Kolejną barierą funkcjonowania usług taksówkarskich są postanowienia z art. 6 ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym mówiące, że licencja udzielana jest na określony pojazd i obszar obejmujący: gminę lub gminy sąsiadujące – po uprzednim zawarciu porozumienia międzygminnego. Ustawodawca dopuścił wykonywanie przewozu z obszaru określonego w licencji poza ten obszar, lecz bez prawa świadczenia usług przewozowych poza obszarem określonym w tej licencji, z wyjątkiem przewozu wykonywanego w drodze powrotnej lub w przypadku złożenia zamówienia przez klienta z innego obszaru. Ostatnie rozwiązanie w praktyce ma miejsce sporadycznie i dotyczy głównie dojazdów do i ze stacji kolejowych obsługujących większe miejscowości, ale położonych poza granicami administracyjnymi.

W sytuacji, w której polskie miasta są poddane silnemu procesowi suburbanizacji jest to czynnik znacząco ograniczający konkurencyjność systemu taksówkowego w aglomeracji miejskiej oraz podnoszący znacząco koszty ponoszone przez pasażerów. O ile presja społeczna skutkuje licznymi porozumieniami międzygminnymi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o tyle porozumienia w zakresie taksówek należą do rzadkości. Nie dziwi więc fakt, iż w świetle informacji Ubera najbardziej intratnymi rynkami w Polsce są Trójmiasto i Metropolia Górnośląsko-Zagłębiowska.

⁸ Dz.U. 2007 Nr 137, poz. 968 z późn. zm.

VII. Kierunki zmian prawnych na rynku indywidualnego przewozu osób

Nowoczesne technologie wdrożone przez Ubera spowodowały, iż korporacje taksówkarskie zaczęły wdrażać aplikacje mobilne. Posiadają one większość funkcjonalności Ubera. Począwszy od zamawiania kursów, przez umożliwienie płatności przez aplikację, po ocenę pracy taksówkarza. Innowacje zostały wdrożone zarówno przez poszczególne korporacje działające w pojedynczych miastach, jak i przez start-upy mające w swej strategii zrzeszanie taksówkarzy, np. polskie iTaxi czy niemieckie MyTaxi. Powstały też usługi pozwalające zrzeszać taksówki i osoby chcące świadczyć usługi przewozowe, np. estońskie Taxify. Wszystkie te działania pozwoliły na zmniejszenie przewagi konkurencyjnej Ubera.

Czynnikami kształtującym rynek będą więc rozstrzygnięcia prawne. Dla Polski i państw członkowskich UE kluczowym jest wyrok TSUE z 20 grudnia 2017 r.⁹. TSUE uznał, że kalifornijski koncern dostarcza usługę wchodzącą w zakres „usług w dziedzinie transportu” w rozumieniu prawa unijnego. W świetle tej sentencji państwa członkowskie mają prawo regulować działalność Ubera na takich samych zasadach, jak innych przedsiębiorstw transportowych świadczących analogiczną usługę. Hiszpański sąd, przed którym toczył się proces zwrócił się do TSUE z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. Zasadniczym problemem prawnym do rozstrzygnięcia przez TSUE była kwestia czy pośredniczenie między pasażerami a kierowcami jest „usługą społeczeństwa informacyjnego”, jak utrzymywał Uber, czy też „usługą transportową”, jak utrzymywali taksówkarze zrzeszeni w Asociación Profesional Elite Taxi.

TSUE nie podważa zasadności rozwoju usług społeczeństwa informacyjnego w sektorze transportowym. Wyroku nie można więc traktować jako zezwolenia dla ograniczania wdrażania nowych technologii w transporcie osób. Trybunał w przedmiocie pytań prejudycjalnych wyraźnie stwierdza, że „usługa pośrednictwa, która umożliwia przekazywanie, za pomocą aplikacji na inteligentny telefon, informacji dotyczących rezerwacji usługi przewozowej między pasażerem a niebędącym zawodowym kierowcą właścicielem pojazdu, który ma zrealizować ten przewóz, spełnia co do zasady kryteria pozwalające na uznanie jej za usługę społeczeństwa informacyjnego”. Na sentencję wyroku pozwalającą zrównać Ubera z innymi przedsiębiorstwami transportowymi wpłynął natomiast fakt, iż „usługa pośrednictwa świadczona przez przedsiębiorstwo Uber polega na selekcjonowaniu właścicieli pojazdów niebędących zawodowymi kierowcami, którym przedsiębiorstwo to dostarcza aplikację, bez której, po pierwsze, kierowcy ci nie świadczyliby usług przewozowych, a po drugie, osoby chcące przebyć trasę miejską nie miałyby dostępu do usług owych kierowców”. Podkreślono również fakt, że „Uber wywiera decydujący wpływ na warunki, na jakich kierowcy ci świadczą usługi”, w szczególności dotyczące opłat za usługę i rozliczeń między koncernem a kierowcami.

VIII. Podsumowanie

Zarówno sentencja wyroku TSUE, rozwój technologii, jak i oczekiwania społeczne środowiska taksówkarzy stawiają polskiego ustawodawcę przed trudnym wyzwaniem regulacyjnym. Z jednej strony, ustawodawca powinien zapewniać uczciwą konkurencję, z drugiej zaś – nie należy zamykać

⁹ Wyr. Wielkiej Izby Trybunału z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi przeciwko Uber Systems Spain SL.

się na dobrodziejstwa płynące z ekonomii współdzielenia (por. Hałasik, 2017). W konsekwencji możliwe są zasadniczo dwa scenariusze: zrównanie usług typu Uber z przepisami dla taksówek albo stworzenie osobnych uregulowań dla ekonomii współdzielenia, godząc się na nowych graczy rynkowych, jednak podkreślając odrębność tych usług. W pierwszym scenariuszu kalifornijski koncern zyskałby wszystkie przywileje taksówek oraz ograniczenia związane z tą działalnością. W drugim scenariuszu można starać się wypracować uniwersalne uwarunkowania prawne dla ekonomii współdzielenia, obejmujące również inne branże albo zasady szczegółowe regulujące segment przewozu osób. W tym przypadku ustawodawca musi zmierzyć się z problemem definiującym ekonomię współdzielenia (por. Koźlak, 2017), gdyż nawet przykład Ubera w Polsce dowodzi, iż kierowcami są zarówno osoby bezpośrednio zatrudnione przez spółkę i wykonujące usługę własnymi samochodami, jak i pracownicy wyspecjalizowanych w obsłudze Ubera podmiotów, będących właścicielami floty pojazdów.

Niezależnie od obranego scenariusza, polski ustawodawca powinien dokonać ewaluacji zasadności obecnych przepisów określających funkcjonowanie usług taksówkarskich, takich jak np. adnotacja „TAXI” w karcie pojazdu czy egzaminy z topografii miasta. Ponadto należy rozważyć możliwości stosowania nowych technologii do naliczania i rozliczania opłat (nawigację satelitarną zamiast taksometrów i kasę fiskalną na serwerze zamiast w pojeździe).

Blokowanie za pomocą instrumentów prawnych i administracyjnych rozwoju usług alternatywnych wobec sektora taksówkowego wydaje się działaniem na krótką metę. W świetle wyroku ETS oraz zmian następujących na rynku najbardziej realnym scenariuszem jest konwergencja między ofertą korporacji taksówkowych a usługami Ubera (i jego ewentualnych naśladowców). Korporacje coraz częściej będą wchodzić we współpracę z krajowymi lub globalnymi pośrednikami usług (np. współpraca MyTaxi z Poznańskim Stowarzyszeniem Taksówkarzy), korzystając z osiągnięć technologicznych i marki gigantów. Należy jednak założyć, że Uber będzie się dostosowywać do przepisów, rejestrując się jako korporacja taksówkowa lub też będzie oferować usługi zbliżone do central radio-taxi (UberTAXI).

W najbliższej przyszłości kolejną odsłoną sporu regulacyjnego Ubera z korporacjami taksówkowymi będzie przypuszczalnie rozwój pojazdów autonomicznych (por. Aarhaug i Olsen, 2018). Zwłaszcza że zaangażowanie kalifornijskiego koncernu w rozwój tej technologii nie wynika z chęci sprzedaży pojazdów autonomicznych szerokiemu gronu odbiorców, ale z chęci budowy przewagi konkurencyjnej w segmencie usług.

Bibliografia

- Aarhaug, J. i Olsen S. (2018). Implications of ridesourcing and self-driving vehicles on the need for regulation in unscheduled passenger transport. *Research in Transportation Economics* (w druku).
- Alemi, F., Circella, G., Handy, S. i Mokhtarian, P. (2018). What influences travelers to use Uber? Exploring the factors affecting the adoption of on-demand ride services in California. *Travel Behaviour and Society*, 13, 88–104.
- Bissell, D. (2018). Automation interrupted: How autonomous vehicle accidents transform the material politics of automation. *Political Geography* 65, 57–66.
- Borucka, A. (2014). Przewóz osób w Polsce w świetle zmian legislacyjnych. *Logistyka*, 6, 468–475.

- Dudley, G., Banister, D. i Schwanen, T. (2017). The rise of Uber and regulating the disruptive innovator. *The Political Quarterly*, 88(3), 492–499.
- Górska, K. i Kisielewski, P. (2017). Analiza porównawcza nowych systemów miejskiego transportu indywidualnego. *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 6, 1203–1207.
- Greenblatt, N.A. (2016). Self-driving cars and the law. *IEEE Spectrum*, 53(2), 46–51.
- Hałasik, M.G. (2017). Sharing economy wyzwaniem dla współczesnych przedsiębiorstw. *Acta Universitatis Nicolai Copernici – Zarządzanie XLIV*, 2, 135–145.
- Koźlak, A. (2017). Sharing economy jako nowy trend społeczno-gospodarczy. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu – Ekonomia*, 489, 171–182.
- Schneider, H. (2017). *Uber: Innovation in society*. Seattle: Springer.
- Watanabe, C., Naveed, K. i Neittaanmäki, P. (2016). Co-evolution of three mega-trends nurtures un-captured GDP – Uber's ride-sharing revolution. *Technology in Society*, 46, 164–185.
- Wyman, K.M. (2017). Taxi Regulation in the Age of Uber. *New York University Journal of Legislation & Public Policy*, 20(1), 1–100.