



AR DALIJIMOSI EKONOMIKOS SUBJEKTAI NESĄŽININGAI KONKURUOJA SU TRADICINIŲ VERSLŲ ATSTOVAIS? KELEIVIŲ PAVEŽĖJIMO ATVEJIS

Eglė Brinkman¹

DOI: <https://doi.org/10.7220/2029-4239.27.3>

SANTRAUKA

Dalijimosi ekonomika (literatūroje dar vadinama – „bendro vartojimo ekonomika“) – tai verslo modelis, pagal kurį privatūs asmenys internetinių bendradarbiavimo platformų sukurtose atvirose rinkose dalijasi daiktais arba paslaugomis², mažinant tapačių sandorių su tradicinėmis įmonėmis kaštus.³ Dalijimosi ekonomikos staigus augimas sukūrė prielaidas kilti konkurencijai įvairiose verslo šakose, tokiose kaip transportas, maisto pramonė, daiktų nuoma, pinigų skolinimas ir kt. Šiuo straipsniu nagrinėjamas dalijimosi ekonomikos poveikis tradicinei taksi paslaugų rinkai, didelį dėmesį skiriant „Uber“ platformai, kuri šiuo metu pavežėjimo srityje lyderiauja visame pasaulyje. Taip pat straipsniu siekiama išsiaiškinti, ar pavežėjimo platformos bei jų naudotojai nesąžiningai konkuruoja su taksi įmonėmis bei kokią įtaką dalijimosi platformoms ir jų veiklai daro teisinis reglamentavimas ir / ar jo stoka. Tikslui pasiekti aptariama dalijimosi ekonomikos, nesąžiningos konkurencijos ir pavežėjimo paslaugos samprata, teisinis reguliavimas bei teismų praktika Lietuvoje bei užsienio valstybėse. Juos įvertinus, nustatyta, kad tiek Lietuvoje, tiek kitose pasaulio valstybėse tradicinio taksi – keleivių vežimo – verslui dėl teisinio reguliavimo ir veiklos priežiūros stoka yra sudėtinga konkuruoti su dalijimosi platformomis. Tai kliudo tradicinėms įmonėms lygiomis teisėmis vykdyti savo veiklą, varžantis su dalijimosi ekonomikos dalyviais. Nors pavežėjimo paslaugas teikiantys asmenys daugeliu atveju privalo turėti licencijas ar leidimus kaip ir taksi paslaugas teikiančių įmonių vairuotojai, iki šiol nėra išvystyto patikros mechanizmo, kas užtikrintų viešojo intereso apsaugą. Dalijimosi platformos neužkerta kelio sukčiavimui, t. y. paslaugų teikimui naudojantis kito asmens leidimu

¹ Autorė yra teisės magistrė, Vytauto Didžiojo universiteto Teisės fakulteto absolventė, Lietuva.

² Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui. Europos bendro vartojimo ekonomikos darbotvarkė. (2016, Nr. 356), p. 3.

³ V. Katz „Regulating the sharing economy“. *Berkeley Tech. LJ* (2016, Nr. 30), p. 1070.

ar licencija, taip neužtikrinant paslaugų teikėjų patikimumo. Be to, dalijimosi platformos paprastai savo civilinę atsakomybę apriboja minimalia pinigų suma ir neatsako už žalą, kilusią dėl paslaugos teikėjų neteisėtų veiksmų. Nustatyta ir tai, kad nors įvairiose pasaulio šalyse pavežėjimo platformos yra pripažintos transporto paslaugas teikiančiomis įmonėmis, o vairuotojai – jų darbuotojais, platformos neužtikrina visų darbuotojų teisių, kas privalu taksi paslaugas teikiančioms įmonėms. Įvertinus visus šiuos pavežėjimo paslaugas siūlančių platformų ir taksi paslaugas teikiančių įmonių skirtumus, svarbu atkreipti dėmesį ir į tai, kad ekonominiu požiūriu dalijimosi platformoms yra žymiai lengviau padidinti paslaugų pasiūlą. Tam, kad padidinti taksi skaičių, įmonė turi nupirkti automobilį, įdarbinti naują vairuotoją, užtikrinti, kad jis turėtų visus reikalingus dokumentus ir kt., o „Uber“ platformoje vairuotojų skaičius padidėja naujiems platformos naudotojams užsiregistravus platformoje ir pradėjus teikti paslaugas. Taigi, nors teisinis reguliavimas tikrose srityse keičiamas ir griežtina dalijimosi ekonomikos dalyvių veiklą, taisyklių trūkumas – vis dar akivaizdus. Taip pat trūksta efektyviai veikiančio priežiūros mechanizmo dėl asmenų licencijų, vartotojų teisių užtikrinimo ir kt. Manytina, kad tobulinant teisinį reguliavimą, turėtų būti apsvarstyta galimybė nustatyti dalijimosi platformų atsakomybę dėl vartotojų teisių pažeidimų, paslaugos kokybės užtikrinimo, taip ginant viešąjį interesą ir užtikrinant tinkamos paslaugos pasiekiamumą visuomenei.

REIKŠMINIAI ŽODŽIAI

Dalijimosi ekonomika, pavežėjimas, „Uber“, „Bolt“, nesąžininga konkurencija.

IVADAS

Šiuolaikinių ir netradicinių verslo modelių atsiradimas tradicinėse ir senosiose pramonės šakose (maisto pramonė, turizmas, transportas, verslo, finansų paslaugos ir kt.) yra viena iš dalijimosi ekonomikos pasekmių.⁴ Dalijimosi ekonomikos apraiškos pastebimos dar senovės Romos laikais, kuomet romėnai už nedidelį mokestį leido naudotis jų namuose įrengtomis romėniškoms pirtimis.⁵ Moderniaisiais laikais patobulėjus technologijoms ir joms tapus pasiekiamomis kone kiekvienam šeimos ūkiui, žmonės internetinių platformų pagalba pradėjo dalintis jiems priklausančiais automobiliais, būstais, įvairiais buities prietaisais ir įrankiais, taip pat – teikti paslaugas. Viena pirmųjų dalijimosi platformų buvo 1995 metais pradėjusi veikti „Ebay“ – pasaulinė interneto rinka, kurioje kiekvienas žmogus galėjo pirkti ir parduoti bet ką daiktą.⁶ Nors minėta platforma negali būti tapatinama su moderniosios dalijimosi ekonomikos įmonėmis „Airbnb“ ir „Uber“, tačiau tai buvo pirmasis žingsnis, siekiant sujungti privačius

⁴ Akbari et al., „Sharing Your Assets.”, <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0148296321008341>>.

⁵ F. B. McManus, „Roman Baths and Bathing” (2011), <<http://vroma.org/vromans/bmcmanus/baths.html>>.

⁶ Keycaffe Team, „The History of the Sharing Economy”, <<https://medium.com/keycafe/the-history-of-the-sharing-economy-b139e55cdf47>>.

pirkėjus ir pardavėjus bei tradicinės prekybos įmones kaip tarpininką tarp jų.⁷ Vėliau – 2008 metais rinkoje pasirodė platforma „Airbnb“, kurios pagalba žmonės galėjo iš būsto savininkų išsinuomoti visa būstą ar tik vieną lovą kambaryje.⁸

Šiuo metu dalijimosi platformų pagalba galima rasti bet kokią alternatyvą ieškomai paslaugai ar daiktui: nuo dalijimosi fotoaparatu iki jachtos, nuo namų tvarkymo iki paveikslo tapymo ar pavežėjimo nuo taško A iki taško B. Pavyzdžiui, esant poreikiui pasinaudoti gražtu vienai dienai – jį galima išsinuomoti užuot pirkus ar išnuomojus iš verslo subjekto ir mokėti už tai sąlyginai daugiau. Šis dalijimosi daiktais ir paslaugomis reiškinys pasaulyje yra taip paplitęs, jog yra tapęs didele ekonomikos dalimi. Tačiau nesuregulmentavus, kaip paslaugų teikimas turi būti vykdomas platformų pagalba, kyla problema dėl nevienodų verslo vykdymo principų, kas apsunkina lygias galimybes konkuruoti maitinimo, transporto, turizmo, apgyvendinimo ir kitų paslaugų sektoriuose. Spartus dalijimosi ekonomikos augimas yra aiškinamas pasiūlos lankstumu, technologijų ir inovacijų plėtra, tačiau iki šiol diskutuojama, ar teisinis reguliavimas sulėtintų minėtus reiškinius.

Platformų veikimas yra vis dar pilkojoje teisinio reguliavimo zonoje, kas galimai kliudo tradicinėms įmonėms lygiomis teisėmis vykdyti savo veiklą, varžantis su dalijimosi ekonomikos dalyviais. Šiuo straipsniu siekiama apžvelgti, ar dalijimosi ekonomikos subjektai nesąžiningai konkuruoja su tradicinių verslų atstovais ir kokia yra teisinio reguliavimo įtaka.

DALIJIMOSI EKONOMIKOS SAMPRATA

Kaip yra apibrėžta Europos Komisijos 2016 m. birželio 2 d. išleistame Europos Komisijos Komunikate (toliau ir – Komisijos komunikatas), dalijimosi ekonomika – tai verslo modeliai, pagal kuriuos vykdyti veiklą padedama pasitelkiant bendradarbiavimo platformas, kuriomis suteikiama atvira rinka laikinam prekių ir paslaugų, kurias dažnai teikia privatūs asmenys, naudojimui.⁹

Dalijimosi ekonomika mokslinėje literatūroje dar vadinama bendro vartojimo ekonomika. Ji apima tris dalyvių grupes: i) paslaugų teikėjus, kurie dalijasi turtu, ištekliais, laiku ir (arba) įgūdžiais: tai gali būti privatūs asmenys, kurie savo paslaugas siūlo nereguliariai (tarpusavio paslaugų teikėjai), arba paslaugų teikėjai, vykdytys profesinę veiklą (profesinių paslaugų teikėjai); ii) šių paslaugų vartotojus ir iii) tarpininkus, kurie, suteikdami internetinę platformą, teikėjus suveda su vartotojais ir palengvina jų tarpusavio sandorius (bendradarbiavimo platformos). Sudarant bendro vartojimo ekonomikos sandorius, nuosavybės teisės paprastai neperleidžiamos, tokie sandoriai gali būti atliekami siekiant pelno arba jo nesiekiant.¹⁰

2.1. Paslaugų teikėjai.

Siekiant toliau analizuoti dalijimosi ekonomikos reiškinį, svarbu nustatyti, kas dalijimosi ekonomikoje gali būti laikomi paslaugų teikėjais. Visuomenėje yra paplitusi neteisinga nuomonė,

⁷ Ten pat.

⁸ R. Aydin, „How 3 guys turned renting air mattresses in their apartment into a \$31 billion company, Airbnb“, <<https://www.businessinsider.com/how-airbnb-was-founded-a-visual-history-2016-2>>.

⁹ Žr. išnašą Nr. 2: Komisijos komunikatas.

¹⁰ Ten pat.

kad jei įmonė paslaugų teikimui yra pasitelkusi išmaniąsias programėles – šias įmones galima priskirti dalijimosi ekonomikos šakai.

Pažymėtina, kad paplitus dalijimosi ekonomikos reiškiniui, dalis tradicinių įmonių, sukūrusių internetines platformas bei programėles išmaniajam telefonui, pradėjo jų pagalba teikti paslaugas. Dalis įmonių pradėjo teikti tiek tarpininkavimo paslaugą, tiek tiesiogiai teikti paslaugas programėlių pagalba. Geras to pavyzdys – trumpalaikės automobilių nuomos paslauga „CityBee“ platformoje. Įmonė dalijimosi platformoje užsiregistravusiems klientams nuomoja įmonei priklausančius automobilius, sudarydamos galimybes jais dalintis, o už naudojimosi automobiliu laiką atsiskaityti per platformoje integruotą apmokėjimo sistemą. Tokiu principu veikiančių įmonių nederėtų tapatinti su dalijimosi ekonomikos paslaugų teikėjais. Šių įmonių siūlomi išnuomoti daiktai priklauso joms pačioms, o ne nepriklausomiems paslaugų teikėjams – privatiems asmenims, siekiantiems papildomai uždirbti, nuomojant jiems priklausančius daiktus ar būstą. Tai yra viena iš priežasčių, kodėl juridiniai asmenys neturėtų būti laikomi dalijimosi ekonomikos paslaugų teikėjais.

Šis aspektas buvo aptartas JAV Komercijos departamento (toliau – Departamento) 2016 m. birželio 3 d. pranešime. Jame nurodyta, kad daiktai ar vieta nuomai, reikalingi suteikti tam tikras paslaugas, turi priklausyti nepriklausomiems paslaugų teikėjams, o įmonės, kurios nuomoja daiktus ir veikia kaip nuomos punktai, neturėtų būti laikomi dalijimosi ekonomikos dalyvėmis.¹¹ Departamentas, aptardamas dalijimosi platformos sampratą, nurodė, kad dalijimosi ekonomikos dalyvė – tarpininkė – yra skaitmeninė susiejimo įmonė (angl. digital matching firm). Departamentas nurodė sąlygas, kurias turi atitikti skaitmeninės susiejimo įmonės ir ką galima būtų laikyti dalijimosi ekonomikos dalyvėmis. Įmonės turi: 1) naudoti internetines programas bei programėles išmaniesiems įrenginiams, kurių dėka yra vykdomi dalijimosi sandoriai; 2) turėti reitingavimo sistemas tam, kad būtų atskleidžiama paslaugų kokybė bei sustiprinamas pasitikėjimas paslaugų teikėjais, su kuriais vartotojams nebuvo galimybės asmeniškai susitikti; 3) suteikti paslaugų teikėjams laisvę pasirinkti savo darbo krūvį, susidaryti patiems darbo tvarkaraštį; 4) užtikrinti, kad visi daiktai, būtini suteikti paslaugai, priklausytų ją teikiantiems asmenims.¹²

Nors įprastai dalijimosi platformos nedraudžia užsiregistravus platformoje paslaugas teikti ne tik fiziniams asmenims, bet ir įmonėms, mokslininkų vertinimu juridiniams asmenims neturėtų būti taikomas švelnesnis reguliavimas vien tik dėl dalijimosi ekonomikos specifikos.

2.2. Dalyvių apmokestinimas.

Analizuojant dalijimosi ekonomikos reiškinių, svarbu paminėti, kad sandoriai yra vykdomi dalijimosi platformų pagalba. Dalijimosi platformos vartotojai yra apmokestinami per platformoje integruotą paslaugų apmokėjimo sistemą arba jiems yra suteikiama galimybė už paslaugas atsiskaityti tiesiogiai, pervedant pinigus į dalijimosi platformos banko sąskaitą.

Pavyzdžiui, virtuali pinigų skolinimo programa „Savy.lt“ mokesčių už paslaugas yra nustatiusi taip: „[p]inigai iš skolinančiojo paskolos gavėjui pervedami per platformoje integruotą

¹¹ U.S. Department of Commerce Economics and Statistics Administration Office of the Chief Economist, „Digital Matching Firms: A New Definition in the “Sharing Economy” Space”, (2016), <<https://www.commerce.gov/sites/default/files/migrated/reports/digital-matching-firms-new-definition-sharing-economy-space.pdf>>, p. 1.

¹² Žr. išnašą Nr. 11: „Digital Matching Firms: A New Definition in the “Sharing Economy” Space”, p. 1.

„Paysera“ sistemą.¹³ Tokio pobūdžio mokestis už paslaugas yra patogus ir užtikrina, kad už jas bus atsiskaityta, o pinigai pervedami tik sėkmingai įvykdžius sandorį ir garantavus, kad jis įvyks. Pavyzdžiui, „dalinuosi.lt“ platforma yra numačiusi, kad „nuomotojui sumokėti pinigai (atėmus valdytojo komisinį mokestį) už daikto nuomą pervedami kartą per mėnesį. <...> Abiem atvejais nuoma laikoma pasibaigusia tik tada, kai savininkas palieka atsiliepinimą apie sandorio eigą.“¹⁴ Tokiu būdu užtikrinama, kad jei klientui suteikta paslauga buvo nekokybiška, nuomininkui pinigai iš karto nebūtų pervesti. Taip sukuriama klientų ir paslaugos teikėjų apsauga. „Uber“ platformos tinklalapyje nurodyta, kad vairuotojams pajamos pervedamos į jų banko sąskaitą kiekvieną savaitę, o naudojantis lankstaus mokėjimo funkcija, pinigus galima išgryninti kartą per dieną.¹⁵ Ši sistema taikoma ir „Bolt“, kuri vairuotojams nurodo „[p]ajamas gausite kiekvienos savaitės pabaigoje, tad uždarbio laukti ilgai nereikės.“¹⁶

2.3. Paslaugų kokybės vertinimas.

Dalijimosi platformose siūlomų paslaugų kokybė yra vertinama pagal integruotas reitingavimo sistemas. Tuo dalijimosi ekonomika iš esmės skiriasi nuo elektroninės prekybos – elektronine prekyba užsiimančios įmonės tiesiogiai įmonės vardu parduoda savo prekes ar teikia paslaugas, užtikrindamos prekių ar paslaugų kokybę ir vartotojų teises. Dalijimosi ekonomikoje paslaugų teikėjai yra platformoje užsiregistravę fiziniai asmenys, kurie siūlo paslaugas ar nuomoja daiktus, tačiau dalijimosi platforma įprastai netikrina jų kokybės, taip neužtikrindama vartotojų teisių. Tačiau platformoje prekių ar paslaugų ieškantis asmuo dažniausiai gali rasti kitų vartotojų parašytus atsiliepinimus apie jiems suteiktą paslaugą bei jos teikėją, o tai gali nulemti vartotojo pasirinkimą bei padidinti ar sumažinti pasitikėjimą paslaugos teikėju. Kaip nurodoma Komisijos komunikate, „[r]eitingavimo ir reputacijos vertinimo sistemos arba kitokie mechanizmai, kuriais siekiama atgrasyti nuo žalingo rinkos dalyvių elgesio, kartais gali padėti sumažinti vartotojams gresiančią riziką, kylančią dėl informacijos asimetrijos. Taip galima padėti užtikrinti geresnę paslaugų kokybę...“¹⁷

PAVEŽĖJIMO PASLAUGOS TEIKIMAS DALIJIMOSI PLATFORMOS PAGALBA IR TRADICINIŲ TAKSI ĮMONIŲ IŠŠŪKIAI KONKURUOJANT

Pavežėjimo paslaugos samprata

Dalijimosi transportu platformose yra siūloma pavežėjimo paslauga. Ši paslauga pasižymi tuo, kad asmenys, [dažnai atvejais] neturintys komercinės vežimo paslaugos teikimo licencijos, savo automobiliu už tam tikrą mokestį, gaunant užsakymą per dalijimosi platformą, veža keleivius pagal jų norimą maršrutą.¹⁸ Šios paslaugos teikimui yra būtina dalijimosi platforma,

¹³ Informacinis pranešimas „Kaip tai veikia“, <<https://gosavy.com/kaip-tai-veikia/>>.

¹⁴ Dalinuosi.lt Naudojimosi taisyklės, <<https://info.dalinuosi.lt/naudojimosi-taisykles>>.

¹⁵ „Uber“ informacija <https://www.uber.com/lt/lt/drive/how-much-drivers-make/?uclid_id=5d46ea94-9f02-484f-86a4-fc8491126ba7>.

¹⁶ „Bolt“ informacija: <<https://bolt.eu/lt-lt/?>>.

¹⁷ Žr. išnašą Nr. 2, Komisijos komunikatas, p.4.

¹⁸ J. Davis „Drive at Your Own Risk: Uber Violates Unfair Competition Laws by Misleading Uber Drivers about Their Insurance Coverage“. BCL Rev. 56 (2015), p. 1101–1102.

kurioje užsiregistravę asmenys gali užsisakyti pavežėjimą iš taško A į tašką B iš privataus asmens, taip pat užsiregistravusio dalijimosi platformoje.¹⁹

Šiuo metu pavežėjimo srityje pasaulio lyderė yra pavežėjimus administruojanti bendrovė „Uber“. 2023 m. viešais duomenimis bendrovė šiuo metu veikia 71 pasaulio šalyje ir 10 000 pasaulio miestų. 2016 m. duomenimis, nuo „Uber“ veikimo pradžios, šios kompanijos vertė išaugo 68 bilijonų JAV dolerių.²⁰ 2023 m. „Uber“ vertė siekia 78,5 bilijonų JAV dolerių. Klientas, norintis pasinaudoti „Uber“ paslaugomis, turi įdiegti dalijimosi platformos programėlę į išmanųjį telefoną, užsakyti pavežėjimą, palaukti, kol vairuotojas priima užsakymą, tuomet įvesti adresą ir laukti vairuotojo atvykimo. Įvykdžius sandorį, programėlė apskaičiuoja vairuotojo atlygį už suteiktą paslaugą ir nuskaičiuoja vairuotojo atlyginimą nuo užsakiusiojo banko sąskaitos.²¹

„Uber“ teikia įvairias pavežėjimo paslaugas: 1) „UberX“ paslauga yra pristatoma kaip privati kelionė už nedidelę kainą; 2) „UberX Share“ – kelionė su bendrakeleiviu, užsakant tik vieną sėdėjimo vietą; 3) „Uber Green“ suteikia galimybę rinkti tvarumo principus atitinkančios kelionės elektrines transporto priemones; 4) „Uber Rent“ leidžia išsinuomoti automobilį; 5) „Uber Reserve“ – iš anksto užsisakyti kelionę reikiamu laiku; 6) „Hourly“ – naudotis automobiliu įtraukus tiek sustojimų, kiek reikia; 7) „UberX Saver“ – vykti pigiau, tačiau palaukiant transporto ilgesnį laikotarpį; 8) „Uber Taxi“ – per programėlę naudotis taksi paslaugomis; 9) „UberXL“ – kelionė grupėms iki 6 asmenų; 10) „Uber Comfort“ – kelionė naujesniu automobiliu, kuriame yra daugiau vietos kojoms; 11) „Uber Black“ – kelionė aukštos klasės prabangiais automobiliais.²²

Nors „Uber“ lyderiauja pasaulio mastu, Lietuvoje lydere pavežėjimo srityje būtų galima laikyti pavežėjimo paslaugų platformą „Bolt“. Kaip nurodoma „Bolt“ tinklalapyje, ši platforma buvo įkurta 2013 m. ir šiuo metu veikia daugiau nei 45 šalyse.²³ Lietuvoje „Bolt“ veikia Alytuje, Druskininkuose, Jonavoje, Kaune, Kėdainiuose, Klaipėdoje, Marijampolėje, Mažeikiuose, Nidoje, Palangoje, Panevėžyje, Tauragėje, Telšiuose, Ukmergėje, Utenoje, Vilniuje, Šiauliuose ir Šilutėje.²⁴ Ši platforma yra laikoma „mobilumo superprogramėle“, nes siūlo tiek pavežėjimo paslaugas, tiek automobilių, paspirtukų bei el. dviračių nuomą, maisto ir prekių pristatymą.²⁵

Nesąžiningos konkurencijos apraiškos

„Uber“ pradėjus populiarėti visuomenėje, tradicines vežimo paslaugas teikiančios įmonės pajuto klientų stygių. Įmonės iškėlė nesąžiningos konkurencijos problemą, nes tradicinėms įmonėms dėl nevienodų verslo vykdymo sąlygų konkuruoti su „Uber“ vairuotojais tapo pernelyg sunku. Kaip teigia Brian Martucci, dalijimosi platformų vartotojai, investavę į technologinę pažangą, sukūrę ar įdiegę programas, kurių pagalba teikia savo paslaugas, sumažino jų teikimo

19 A. Jonas „Share and Share Dislike: The Rise of Uber and AirBNB and How New York City Should Play Nice“, *Journal of Law and Policy* 24 (2016, Nr. 1), p. 213.

20 Andrew Ross Sorkin, „Why Uber Keeps Raising Billions - The New York Times“, 2016 m. <https://www.nytimes.com/2016/06/21/business/dealbook/why-uber-keeps-raising-billions.html?_r=0>.

21 Žr. išnašą Nr. 19: A. Jonas, p. 214.

22 „Uber“ informacija, <<https://www.uber.com/lt/lt/ride/uberx/>>.

23 „Bolt“ informacija, <<https://bolt.eu/lt-lt/press/>>.

24 „Bolt“ informacija, <<https://bolt.eu/lt-lt/cities/>>.

25 Ten pat.

kaštus.²⁶ Tokiu būdu vartotojams buvo siūlomos mažesnės kainos ir jie nebesirinko tradicines taksi paslaugas teikiančių įmonių. Anot Brian Martucci, taksi verslui atsiradus beveik nuo automobilio atsiradimo, jis pamažu traukiasi iš rinkos dėl to, kad dalijimosi ekonomikos paskatinti pavežėjimo paslaugas teikiantys asmenys perima jo pozicijas.²⁷ Pamažu tradicinėms taksi įmonėms atsiranda rizika pasitraukti iš rinkos. Dar 2016 m. pradžioje „didžiausia San Francisko taksi įmonė pralaimėjo konkurencinėje kovoje ir pateikė dokumentus bankrotui“²⁸, nes „San Francisko mieste (...) per dvejus metus nuo „Uber“ veiklos pradžios paklausa tradicinėms taksi paslaugoms krito net 65 procentais“.²⁹

Vertinant, ar tradicinės taksi įmonės kaip vienu iš iššūkių susiduria su dalijimosi ekonomikos subjektų vykdoma nesąžininga konkurencija, reikalinga aptarti jos sąvoką. Nesąžiningą konkurenciją suvokiant plačiąja prasme, tai gali būti elgesys, kuris riboja „sąžiningų ūkio subjektų galimybes konkuruoti arba, blogiausiu atveju, juos visai išstumti iš rinkos.“³⁰ Vadovaujantis LR Konkurencijos įstatymu, ūkio subjektams draudžiama atlikti bet kuriuos veiksmus, prieštaraujančius ūkinės veiklos sąžiningai praktikai ir geriems papročiams, kai tokie veiksmai gali pakenkti kito ūkio subjekto galimybėms konkuruoti <...>.³¹ Minėtame įstatyme taip pat pateiktas pavyzdinių veiksmų sąrašas, kurie pripažinti nesąžininga konkurencija, tokie kaip savavališkas prekės ženklo naudojimas, ūkio subjektų klaidinimas apie prekių savybes, komercinės paslapties atskleidimas, siūlymas konkuruojančio ūkio subjekto darbuotojams nutraukti darbo sutartį siekiant naudoti sau ir kt.³²

Nors mokslininkų teigimu sąlygos nesąžiningai konkurencijai vystytis atsiranda esant teisinio reguliavimo trūkumui, kuris lemia tradicinio ir besivystančio elektroninio verslo dalyvių teisių ir pareigų disbalansą³³, nėra pagrindo teigti, kad dalijimosi ekonomikos subjektai atlieka nesąžiningos konkurencijos veiksmus. Pažymėtina, kad dalijimosi platformos „ne tik sukuria naujas rinkas ir išplečia esamas, bet ir ateina į rinkas, kuriose iki tol paslaugas teikė įprasti paslaugų teikėjai“³⁴. Taigi pagrindinė problema, dėl ko tradiciniams verslams ir dalijimosi ekonomikos subjektams yra sudėtinga konkuruoti, yra nevienodas veiklų teisinis reguliavimas.

Nevienodo teisinio reglamentavimo aspektai

Licencijavimas

26 B. Martucci, „What Is the Sharing Economy - Example Companies, Definition, Pros & Cons“, <<http://www.moneycrashers.com/sharing-economy/>>.

27 Ten pat.

28 L. Galdikienė, „Tylioji revoliucija įgauna pagreitį“, <<https://www.swedbank.lt/articles/view/2510>>.

29 Ten pat: Laura Galdikienė

30 A. Bendorienė, „Nesąžiningos konkurencijos kvalifikavimo problemos“ (magistro darbas, Vilnius, MRU, 2014), p. 19.

31 LR Konkurencijos įstatymas, Žin. (1999, Nr. 30–856) 15 str.

32 Ten pat.

33 Robert T. Shannon, „Disruptive Innovation Demands Delicate Regulation – Law360“ (2012), <<https://www.law360.com/articles/595081/disruptive-innovation-demands-delicate-regulation>>.

34 Žr. išnašą Nr. 2: Komisijos komunikatas, p. 3.

Nuo 2011 m., kai „Uber“ platforma pasirodė Europoje, ji savo veiklą išplėtė į rinką išleisdama paslaugą „UberPop“, kurios teikėjai nebuvo įpareigoti turėti taksi licenciją, kaip ir „UberX“ paslaugos teikėjai JAV.³⁵ „UberPop“ išpopuliarėjus, Prancūzijos taksi vairuotojai kreipėsi į teismą ir nurodė, kad „Uber“ vairuotojams yra suteikiamos geresnės sąlygos dirbti, jiems nereikia turėti licencijos, kuri tradicinių įmonių taksi vairuotojams kainuoja iki 240 000 Eur.³⁶ Prancūzijos Aukščiausiasis Teismas uždraudė „UberPop“ paslaugą, argumentuodamas, kad asmeniniu automobiliu be papildomų apmokymų teikti taksi paslaugas yra neteisėta.³⁷ Teismas taip pat nustatė, kad tas, kuris be licencijos teiks taksi paslaugą, bus nubaustas 2 metams įkalinant arba 300 000 Eur bauda.³⁸ Apskundus šį sprendimą, Prancūzijos Konstitucinis teismas nusprendė, kad tokios sankcijos yra adekvačios ir nepažeidžia proporcingumo principo.³⁹

Vokietijoje pasikartojė analogiška situacija. 2014 m. „Taxi Deutschland“ kreipėsi į Frankfurto teismą dėl konkurencijos teisės pažeidimų.⁴⁰ Šioje byloje buvo keliamas nesąžiningos konkurencijos klausimas, argumentuojant, kad „Uber“ administruoja begales grynųjų pinigų, vadina save startuoliu (angl. start-up) ir pateikia save kaip naujosios ekonomikos atstovą.⁴¹ Teismas uždraudė „Uber“ administruojamą „UberPop“ paslaugą, motyvuodamas, kad „UberPop“ paslaugos teikėjai neturėjo licencijų ir nebuvo apdrausti, nemokėjo vietos valdžios mokestinių prievolių ir turėjo galimybę pasirinkti, ką vežti, o ko ne, taip nesąžiningai konkuruodami su tradicinėmis taksi įmonėmis.⁴² Bylai pasibaigus, Frankfurto teismo atstovas nurodė, kad „sveika“ konkurencija egzistuoja tada, kai visi rinkos dalyviai veikia pagal vienodas taisykles.⁴³

Tais pačiais 2014 m. Briuselyje teismas nustatė, kad už kiekvieną „UberPop“ paslaugos teikėjų priimtą klientą „Uber“ gali būti nubausta 10 000 Eur bauda⁴⁴.

Italijoje teismas sprendė, kad „Uber“, teikdama „UberPop“ paslaugą, veiklą vykdė nesąžiningos konkurencijos sąlygomis.⁴⁵ Teismas leido „Uber“ ir toliau teikti kitas pavežėjimo paslaugas tik tuo atveju, jei vairuotojai turės taksi licencijas.⁴⁶

35 A. DeMasi, „Uber: Europe's Backseat Driver for the Sharing Economy“ *Creighton Int'l & Comp. LJ* 7 (2016), p. 75.

36 A. Thomson, „France's highest court upholds UberPop ban“, <<https://www.ft.com/content/a5685552-6157-11e5-a28b-50226830d644>>.

37 Žr. išnašą Nr. 35: A. DeMasi, p. 80.

38 Prancūzijos byla: *The company UBER France SAS and others, (The Constitutional Council QPC, 2015)*.

39 Ten pat.

40 E. Auchard ir C. Steitz, „German court bans Uber's unlicensed taxi services | Reuters“, <<http://www.reuters.com/article/us-uber-germany-ban-idUSKBN0ME1L820150318>>.

41 Mark Scott & Melissa Eddy, „Uber Service Banned Across Germany by Frankfurt Court, N.Y. TIMES“, <<http://bits.blogs.nytimes.com/2014/09/02/uber-banned-across-germany-by-frankfurt-court/?php=true&type=blogs>>.

42 Ten pat: Mark Scott & Melissa Eddy.

43 Ten pat.

44 R. Wauters, „Brussels court bans Uber, imposes 10,000 euro fine per violation“, <<http://tech.eu/2014/04/15/brussels-court-bans-uber/>>.

45 Žr. išnašą Nr. 35: A. DeMasi, p. 80.

46 Ten pat.

Protestų banga kilo ir Ispanijoje. Taksi vairuotojai skundėsi, kad taksi paslaugų teikimo licencija kainuoja iki 150 000 dolerių ir ją pavyksta išmokėti tik savo karjeros pabaigoje, todėl nerimavo, kad šios investicijos liks bevertės, užsakymus atidavus „Uber“ vairuotojams.⁴⁷

Galiausiai, kaip nurodoma Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (toliau – ESTT) 2017 m. gruodžio 20 d. pranešime spaudai, 2014 m. Barselonos miesto (Ispanija) taksi vairuotojų profesinė asociacija pareiškė ieškinį <...>, kuriame praš[ė] konstatuoti, kad su bendrove Uber Technologies susijusios įmonės Uber Systems Spain (toliau kartu – Uber) veikla yra apgaulinga ir vykdoma nesąžiningai konkuruojant. ESTT pripažino, jog „nagrinėjama tarpininkavimo paslauga, kurios tikslas naudojantis išmaniajam telefonui skirta programėle už užmokestį padėti užmegzti ryšį nuosavą transporto priemonę naudojantiems neprofesionaliems vairuotojams ir asmenims, pageidaujantiems keliauti mieste iš vienos vietos į kitą, turi būti laikoma neatsiejamai susijusia su transporto paslauga ir dėl tos priežasties kvalifikuojama kaip „paslauga transporto srityje“, kaip tai suprantama pagal Sąjungos teisę.“⁴⁸ ESTT taip pat padarė išvadą, kad „pagal šiuo metu galiojančią Sąjungos teisę, valstybės narės turi reglamentuoti tokių paslaugų teikimo sąlygas, laikydamosi bendrųjų Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo taisyklių.“⁴⁹

Lietuvoje iki 2019 m. priimtų teisės aktų pakeitimų, pavežėjimo paslaugas teikiančių asmenų veikla taip pat buvo neregamentuota. Minėtą paslaugą teikiantiems asmenims taikomi reikalavimai buvo skirtingi nei taksi vairuotojams. Pastarieji turėjo turėti vairuotojo pažymėjimą, taksi licenciją, vežtis tarifų korteles, kelionės kvitų blankus, taip pat buvo nustatyta, kad taksi skaičius gali būti kvotuojamas, o mokesčio už paslaugas ribas nustatydavo savivaldybė. Norint tapti „Uber“ taksi vairuotoju, reikėjo atitikti būtinuosius reikalavimus: turėti vairuotojo pažymėjimą, peržiūrėti trumpą mokomąjį filmą bei įrodyti, kad gyvena tam tikrame mieste⁵⁰. Kiti „Uber“ nustatyti reikalavimai priklausė nuo vairuotojo deklaruotos gyvenamosios vietos ir teikiamos paslaugos tipo – norint paslaugą teikti Lietuvoje, asmuo turėjo užsiregistruoti dalijimosi platformoje, pateikti vairuotojo pažymėjimą, turėti ne senesnę nei 10 metų apdraustą automobilį ir 2 metų vairavimo stažą bei įregistruoti individualią veiklą.⁵¹ Taigi tradicinėms įmonėms dėl nevienodų veiklos vykdymo sąlygų tapo sudėtinga konkuruoti.

Brežtant konfliktui dėl skirtingų sąlygų dirbti, Lietuvoje 2015 m. lapkritį Valstybinė mokesčių inspekcija (toliau – VMI) pateikė preliminarų paaiškinimą, kuriuo nustatė, kad „Uber“ platformoje paslaugas teikiantys vairuotojai turi prievolę įregistruoti individualią veiklą, kuri apmokestinama 5 proc. gyventojų pajamų mokesčiu, 9 proc. nuo pusės apmokestinamųjų pajamų privalomojo sveikatos draudimo mokesčio, 28,5 proc. nuo pusės apmokestinamųjų pajamų valstybinio socialinio draudimo mokesčiais bei sumokėti 21 proc. PVM nuo naudojimosi „Uber“ aplikacija paslaugų (kelionės administravimas ir kt.).⁵² Pažymėtina, kad VMI ir „Uber“ 2016 m.

47 L.Frayer, „Uber, Airbnb Under Attack In Spain As Old And New Economies Clash : Parallels (2014)“, <<https://www.npr.org/sections/parallels/2014/07/29/327796899/uber-airbnb-under-attack-in-spain-as-old-and-new-economy-clash>>.

48 Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2017 m. gruodžio 20 d. pranešimas spaudai Nr. 136/17, Liuksemburgas, <<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136lt.pdf>>.

49 Ten pat, ESTT pranešimas.

50 „Uber“ informacija, „How To Drive With Uber | Uber“, <<https://www.uber.com/lt/drive/requirements/>>.

51 „Uber“ informacija, „Driving jobs vs driving with Uber“ <<https://www.uber.com/driver-jobs/>>.

52 D. Buta, „Preliminarus VMI paaiškinimas apie mokesčius kompanijos „Uber“ partneriams - vairuotojams - Apie VMI - VMI“, <https://www.vmi.lt/cms/about-vmi/-/asset_publisher/hU6yeb4bVUJN/content/preliminarus-vmi-paaiskinimas-apie-mokescius-kompanijos>.

balandį pasirašė memorandumą, kuris reglamentavo tarpusavio bendradarbiavimą ir tapo „precedentu, rodančiu, jog pažangūs sprendimai tarp verslo ir valstybės institucijų yra įmanomi“. ⁵³ Šiuo memorandumu buvo „siekiama remti šiuolaikinius, išmanius verslo sprendimus, sudarant sąlygas mokesčių mokėtojams kuo paprasčiau apskaityti pajamas, gautas iš Lietuvoje sparčiai augančios „ekonomikos pagal poreikį“. ⁵⁴ Bendrovė „Uber“ ir VMI sudarė susitarimą, pagal kurį, gavus „Lietuvoje veikiančių partnerių-vairuotojų, kurie naudojami bendrovės paslaugomis ir Lietuvoje teikia pavėžėjimo paslaugas sutikimą, informaciją apie jų gautas pajamas teiks VMI. Savo ruožtu mokesčių administratorius užtikrins, kad iš partnerio gauta informacija padėtų supaprastinti partneriams-vairuotojams mokesčių sumokėjimo procedūras, t. y. teikiant mokesčių mokėtojams paslaugas, susijusias su mokesčių apskaičiavimu, deklaravimu bei sumokėjimu.“ ⁵⁵ Anot „Uber“ vadovo Baltijos šalims Enn Metsar, tokia procedūra „padės vartotojams ir valstybei gauti maksimalią dalinimosi ekonomikos naudą“. ⁵⁶

Po 2020 m. sausio 1 d. įsigaliojusį Kelių transporto kodekso (toliau ir – KTK) pakeitimų, yra nustatyta, kaip gali būti vykdoma pavėžėjimo tvarka, KTK įvardijama kaip „keleivių vežimas už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą“. Vadovaujantis KTK 8² straipsnio 1 dalimi, vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą *gali vežėjai, turintys leidimą*. Vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklą *gali tik fiziniai* asmenys, naudodamiesi keleivių vežimo organizatoriaus paslaugomis⁵⁷.

Kelių transporto kodekse taip pat numatyti reikalavimai leidimui išduoti:

1) įregistruota individuali veikla ir ne mažesnis kaip 2 metų lengvojo automobilio vairavimo stažas;

2) nėra mokesstinės nepriemokos LR valstybės, savivaldybės biudžetui ar fondams;

3) asmuo yra lengvojo automobilio, kuriuo bus vykdoma keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veikla, savininkas arba šį lengvąjį automobilį valdo kitu teisėtu pagrindu;

4) asmuo yra įvykdęs Rinkliavų įstatyme nustatytus reikalavimus⁵⁸.

KTK 8² straipsnio 12 dalyje nurodyta, jog lengvųjų automobilių, kuriais teikiamos keleivių vežimo už atlygį paslaugos, vairuotojai turi turėti ne mažesnę kaip 2 metų lengvojo automobilio vairavimo stažą ir būti neprikaištingos reputacijos. Minėto straipsnio 13 ir 14 dalyse nustatyti reikalavimai taksi ir pavėžėjimo paslaugą teikiančio asmens automobiliui⁵⁹:

Eil. Nr.	Vežėjo, vykdančio keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą, lengvasis automobilis privalo:	Vežėjo lengvasis automobilis, kuriuo teikiamos keleivių vežimo už
----------	---	---

http://www.vmi.lt/cms/vmi-naujienos/-/asset_publisher/SyQPdSIE49Y/content/%E2%80%9Euber%E2%80%9C-partneriams-vairuotojams;jsessionid=32CF456B3DF9B3948C7FACD40A7245D6.>

53 R. Asadauskaitė, „Uber“: VMI yra pavyzdys kitoms Europos šalių institucijoms“, <http://www.vmi.lt/cms/vmi-naujienos/-/asset_publisher/SyQPdSIE49Y/content/%E2%80%9Euber%E2%80%9C-vmi-yra-pavyzdys-kitoms-europos-saliu-institucijoms?accessibility=true?rqtlj>.

54 Žr. išnašą Nr. 53: R. Asadauskaitė.

55 Ten pat.

56 Ten pat.

57 Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas (Žin., 1996, Nr. 119-2772), 8² straipsnio 12 dalis.

58 Ten pat.

59 Ten pat.

		atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą paslaugos, privalo:
1.	atitikti techninius motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimus;	atitikti techninius motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimus;
2.	naudoti vežėjo vardu įregistruotą taksometrą, įrengtą Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklėse (toliau ir – Taisyklėse) nustatyta tvarka;	turėti Taisyklėse nustatyta tvarka laisvai automobilio viduje ir (ar) išorėje pritvirtinamą šiose taisyklėse aprašytą visiems vienodo turinio ir formos ženklą, aiškiai identifikuojantį, kad automobilis naudojamas keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugoms teikti. Vežėjo lengvasis automobilis, kuriuo teikiamos keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą paslaugos, negali turėti plafono bei kitų apipavidalinimo elementų, nustatytų vežėjų, vykdančių keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą, automobiliams.
3.	turėti pritvirtintą taksi valstybinio registracijos numerio ženklą;	–
4.	turėti <...> pritvirtintą taksi vairuotojo kortelę;	–
5.	būti apipavidalintas susisiekimo ministro nustatyta tvarka;	–
6.	turėti ženklą-plafoną, naudojamą Taisyklėse nustatyta tvarka;	–
7.	turėti <...> kainoraštį.	–

Pažymėtina ir tai, kad KTK 18¹ straipsnis nustato reikalavimą keleivių vežimo organizatoriui užtikrinti, kad vežimo paslaugas teiktų vežėjai, turintys galiojantį leidimą vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklą (4 dalies 2 punktas)⁶⁰. Taigi, įvertinus Kelių transporto kodekso pakeitimus, akivaizdu, kad Lietuvoje pavežėjų veikla tapo griežčiau ir aiškiau reglamentuota nei anksčiau, tačiau teisinio reguliavimo našta tradicinėms taksi įmonėms yra didesnė.

⁶⁰ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas (Žin., 1996, Nr. 119–2772), 18¹ straipsnio 4 dalies 2 punktas.

Atsakomybė ir saugumo reikalavimai

Viena didžiausių problemų, kurią sukelia nevienodas reguliavimas, yra dalijimosi platformų atsisakymas nuo kylančios atsakomybės ir saugumo reikalavimų nesilaikymas. Nuo tada, kai atsirado taksi, ši paslauga iš esmės tapo viešojo transporto dalimi, kuri lygiai taip, kaip ir autobusų bei troleibusų infrastruktūra, padeda asmenims nuvykti į jų norimą vietą.⁶¹ Tačiau pradėjus teikti tokio tipo visuomeninę paslaugą, atitikimas valstybės keliamiems reikalavimams tapo neatsiejama paslaugų teikimo dalimi. Tiek viešasis transportas, tiek tradicinės taksi įmonės yra griežtai reguliuojamos, tačiau šis reguliavimas transporto naudotojams užtikrina, kad jų kelionė bus saugi, transporto priemonė techniškai tvarkinga ir patikrinta, o kaina – sąžininga ir proporcinga nuvažiuotam keliui.⁶²

Tačiau bėgant laikui į viešumą iškilo daug atvejų, kada „Uber“ klientus sužeidė „Uber“ pavežėjimus teikiantys vairuotojai. Užpuolimas kelionės metu, išmetimas iš automobilio, važiavimas itin dideliu greičiu, pagrobimas – tai dažnai pasitaikantys nusikaltimai, dėl kurių „Uber“ nebuvo pripažinta atsakinga.⁶³ Pavyzdžiui, 2014 m. San Francisko gyventojui taksi automobilyje vairuotojas plaktuku išmušė akį, o „Uber“ neprisiėmė jokios atsakomybės.⁶⁴ Padaugėjus tokio tipo nusikaltimų, vietinės valdžios institucijos pradėjo leisti taisykles, apsaugančias klientų saugumą. Pavyzdžiui, Austino mieste po mažiausiai 7 seksualinių priekabiavimo atvejų, „Uber“ ir „Lyft“ platformose savo paslaugas siūlantiesiems vairuotojams nuo 2015 m. yra privaloma palikti savo pirštų antspaudus policijai.⁶⁵

„Uber“ naudojimosi nuostatose yra nurodyta, kad paslaugos teikėjas, norėdamas prisijungti prie Mobilųjų programėlių/Interneto svetainių paslaugų, sutinka atlyginti nuostolius ir „apsaugoti mus ir mūsų atitinkamus atstovus, vadovus ir darbuotojus nuo visų pretenzijų, atsakomybės, išlaidų, nuostolių, baudų, socialinio draudimo įmokų ir mokesčių, kylančių iš ar atsirandančių dėl šių Bendrųjų sąlygų pažeidimo, galiojančių įstatymų pažeidimo ar trečiųjų šalių pretenzijų, tiesiogiai ar netiesiogiai susijusių su jūsų naudojimosi Trečiosios šalies paslaugomis, „Uber“ teikiamomis paslaugomis ar apskritai su jūsų naudojimosi paslaugomis“.⁶⁶ Minėta platforma apsiriboja tik 500 Eur. civilinės atsakomybės dydžiu.⁶⁷ Toks atsakomybės atsisakymas sukelia daug žalos visuomenei ir pažeidžia viešąjį interesą, nes žala, kurią patyrė „Uber“ klientai dėl būtent „Uber“ vairuotojo-partnerio atliktų neteisėtų veiksmų, nėra atlyginama. „Uber“ skelbia, kad vairuotojai yra apdrausti nuo nelaimingų atsitikimų ne tik tuomet, kai teikia pavežėjimo paslaugą, tačiau ir tuomet, kai yra įsijungę programėlę, bet laukia užsakymų.⁶⁸ Tačiau neretas atvejis, kai „Uber“ neprisiima atsakomybės už nelaimingus atsitikimus, kurie įvyksta

61 Sam Frizell, „A Historical Argument Against Uber: Taxi Regulations Are There for a Reason“, <<http://time.com/3592035/uber-taxi-history/>>.

62 Žr. išnašą Nr. 61: S. Frizell.

63 E. Mitchell, „Uber’s Loophole in the Regulatory System. HLRe: Off Rec. 6 (2015)“, p. 79.

64 Ellen Huer, „Uber Rider Might Lose An Eye From Driver’s Hammer Attack. Could Uber Be Held Liable?“, <<https://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2014/09/30/uber-driver-hammer-attack-liability/#42d5735159ca>>.

65 R. Parker, „How Austin Beat Uber“, <https://www.nytimes.com/2016/05/12/opinion/how-austin-beat-uber.html?_r=1>.

66 „Uber“ Nuostatos, <<https://www.uber.com/legal/terms/lt/>>.

67 Ten pat.

68 Informacinis pranešimas, „Driving jobs vs driving with Uber“, <<https://www.uber.com/driver-jobs/>>.

„Uber“ vairuotojui-partneriui tiesiogiai neteikiant pavežėjimo paslaugos, tačiau įjungus programėlę laukiant užsakymo. Pavyzdžiui, San Franciske „Uber“ programėlę įjungęs vairuotojas, laukdamas užsakymo, padarė avariją, kurios metu žuvo mažametis, tačiau „Uber“ jokios atsakomybės nepriėmė, nes vairuotojas įvykio metu neteikė pavežėjimo paslaugos.⁶⁹

Kita problema – pavežėjimo paslaugas prisidengdami kitų asmenų vardais teikia asmenys, neturintys leidimo, draudimo, neįregistravę individualios veiklos.⁷⁰ Dažniausiai Lietuvoje tai – užsienio piliečiai. Visgi, Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – LTSA) duomenimis, 2022 m. patikrinta tik 10 pavežėtojų, nustatyti 5 pažeidimai.⁷¹ LTSA atstovės teigimu, „pažeidėjai teikė paslaugas neturėdami LTSA išduodamo leidimo, negalėjo pateikti Informatikos ir ryšių departamento išduotos pažymos dėl neprikaištingos reputacijos, automobilis neatitiko techninės apžiūros reikalavimų ir pan. Pasitaikė ir tokių atvejų, kai pavežėtojai dirbantys asmenys apskritai vengė pateikti reikiamus dokumentus.“⁷² Tai rodo, kad nors teisinis reglamentavimas yra pasikeitęs ir sugriežtines pavežėjimo paslaugas teikiančių asmenų veiklą, priežiūros mechanizmas nėra išstobulintas ir iš esmės yra neveiksnus.

Darbuotojų teisių užtikrinimas

Nuo „Uber“ veiklos pradžios „Uber“ vairuotojai buvo laikomi nepriklausomais paslaugų teikėjais. Dėl šios priežasties vairuotojams tenka mokėti daug įvairių mokesčių, kuriuos paprastai už darbuotoją sumoka darbdavys.⁷³ Šiems vairuotojams nėra užtikrinamas minimalus atlyginimas, jie neturi teisės gauti apmokamas atostogas, vairuotojai turi savarankiškai mokėti mokesčius tam, kad jiems būtų užtikrinta sveikatos apsauga, prižiūrėti savo automobilį ir kt.⁷⁴ 2015 m. San Franciske 385 000 „Uber“ vairuotojų pateikė grupės ieškinį⁷⁵, kuriuo prašė pripažinti juos „Uber“ kompanijos darbuotojais ir įpareigoti platformą apmokėti vairuotojų išlaidas kurui, automobilio geros būklės palaikymui ir kt.⁷⁶ Tačiau ši byla buvo nutraukta, patvirtinus taikos sutartį, kuria buvo sutarta, kad „Uber“ vairuotojai išliks individualiais paslaugų teikėjais, tačiau „Uber“ įsipareigojo bendradarbiauti su Vairuotojų asociacija, sumokėti 100 milijonų dolerių vairuotojams, kurie dalyvavo byloje ir kt.⁷⁷

Pažymėtina, kad 2016 m. analogišką bylą sprendžiant Londone, Londono darbo tribunolas nusprendė kitaip: teismas nustatė, kad „Uber“ vairuotojai turėtų būti traktuojami kaip darbuotojai

69 Williams Kale ir Kurtis Alexander, „Uber sued over girl’s death in S.F. - SFGate“, <<http://www.sfgate.com/bayarea/article/Uber-sued-over-girl-s-death-in-S-F-5178921.php>>

70 M. Monkevičius, „Lietuva virsta nelegalių pavėžėtojų Meka: dengiasi svetimais vardais, kratosi mokesčių ir atsakomybės įvykus avarijoms“, <<https://www.lrt.lt/naujienos/eismas/7/1811064/lietuva-virsta-nelegaliu-pavezetoju-meka-dengiasi-svetimais-vardais-kratosi-mokesciu-ir-atsakomybes-ivykus-avarijoms>>.

71 Ten pat.

72 Žr. išnašą Nr. 70: M. Monkevičius.

73 Žr. išnašą Nr. 63: E. Mitchell, p. 85.

74 Ten pat., p. 84-85.

75 K. Dara, „UK court rules Uber drivers are employees, not contractors - CNET“, <<https://www.cnet.com/news/uber-uk-court-ruling-drivers-employees-not-contractors/>>.

76 L. Dan, „U.S. judge rejects Uber’s driver expenses settlement | Reuters“, <<http://www.reuters.com/article/us-uber-drivers-lawsuit-idUSKCN10T2CK>>.

77 Žr. išnašą Nr. 75: K. Dara.

ir jiems turi būti užtikrinama teisė gauti bent minimalų atlyginimą bei kasmet turėti apmokamas atostogas.⁷⁸ Teismas sprendė, kad „Uber“ vairuotojas turėtų įgyti darbuotojo statusą tada, kai: 1) darbo metu jo „Uber“ programėlė yra įjungta; 2) kai jis dirba teritorijoje, kurioje „Uber“ įgalina teikti pavežėjimo paslaugą; 3) kai vairuotojas yra pasiekiamas ir gali priimti užsakymus.⁷⁹ Be to, teismas pripažino, kad „Uber“ yra transporto paslaugų tarpininkas, tačiau turi daug transporto paslaugų teikimo įmonės požymių: 1) „Uber“ apklausia ir įdarbina vairuotojus, suteikdama prieigą teikti taksi paslaugą per programėlę „Uber“; 2) „Uber“ disponuoja klientų informacija, kurios vairuotojui nesuteikia; 3) „Uber“ reikalauja vairuotojų priimti ir neatšaukti pavežėjimų, o vairuotojams pažeidus šiuos reikalavimus, atjungia juos nuo „Uber“ programėlės; 4) „Uber“ nustato vairuotojui maršrutą, tačiau vairuotojas juo važiuoja savo rizika; 5) „Uber“ nustato pavežėjimo kainą, vairuotojas su klientu negali sutarti dėl aukštesnės kainos; 6) „Uber“ nustato daug reikalavimų vairuotojams, pradedant tinkamų automobilių modelių išvardijimu, baigiant instrukcijomis, kurių vairuotojai turi laikytis teikiant pavežėjimo paslaugas. Be to, „Uber“ prižiūri, ar šių instrukcijų yra laikomasi; 7) „Uber“ paskelbia nuolaidas, apie kurias vairuotojui nepraneša, o nuo to nukenčia vairuotojo gaunamas atlyginimas; 8) visus nusiskundimus dėl vairuotojų gauna pati „Uber“ ir pati sprendžia kylančius konfliktus; 9) „Uber“ turi teisę keisti taisykles, susijusias su vairuotojais, vienašališkai.⁸⁰ Nors bendrovė teismo sprendimą apskundė, 2021 m. Jungtinės Karalystės Aukščiausiasis Teismas sprendimą paliko galioti.⁸¹

Atsižvelgiant į minėtą teismo sprendimą, „Uber“ Jungtinėje Karalystėje atliko šiuos pakeitimus: 1) vairuotojams mokamas ne mažesnis kaip Jungtinės Karalystės minimalus atlyginimas – 8,72 svarai; 2) vairuotojams kas dvi savaites mokami atostoginiai, kurių dydis yra 12,07 proc. nuo vairuotojų uždarbio⁸²; 3) siūlomas pensijos planas, pagal kurį darbuotojo įnašas yra 5 proc., o platformos – 3 proc. nuo vadinamųjų kvalifikuotųjų pajamų (uždarbis, minusavus paslaugos platformai mokestį), iš viso – 8 proc.⁸³

2021 m. rugsėjo 13 d. Amsterdamo apygardos teismas taip pat konstatavo, kad teisiniai santykiai tarp „Uber“ ir jos vairuotojų atitinka visus darbo sutarties požymius. Dėl to „Uber“ vairuotojams taikoma kolektyvinė darbo taksi darbo sutartis, o tai reiškia, kad jiems gali būti mokamas valandinis atlyginimas, priklausantis pagal sutartį, įskaitant atostogų išmokas, 9,7 proc. priemoka už neišnaudotas atostogas ir 20 proc. priemoka už viršvalandžius.⁸⁴

Lietuvoje iki šiol „Uber“ vairuotojai nėra laikomi darbuotojais. Kaip nurodyta „Uber“ Nuostatų 3.1. punkte, „Teikiant Trečiosios šalies paslaugas „Uber“ veikia kaip atskleistas tarpininkas, suteikiantis galimybę Trečiosioms šalims paslaugų teikėjams teikti joms Trečiosios šalies paslaugas. Pati „Uber“ Trečiosios šalies paslaugų neteikia. Visi Trečiosios šalies paslaugų

⁷⁸ Ten pat.

⁷⁹ Jungtinės Karalystės byla: Mr Y Aslam, Mr J Farrar & Others v Uber B.V., Uber London Ltd, Uber Britannia Ltd (Employment tribunals, 2015).

⁸⁰ Žr. išnašą Nr. 79: Jungtinės Karalystės byla.

⁸¹ R. Browne, „Uber loses a major employment rights case as the UK’s top court rules its drivers are workers“, <<https://www.cnbc.com/2021/02/19/uk-supreme-court-rules-uber-drivers-are-workers-not-contractors.html>>.

⁸² Ten pat.

⁸³ „Uber“ informacinis pranešimas, <<https://www.uber.com/en-GB/blog/worker-pension-scheme-faqs/>>.

⁸⁴ Jenny Gesley, „Amsterdam District Court Classifies Uber Drivers as Employees“, <<https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2021-09-29/netherlands-amsterdam-district-court-classifies-uber-drivers-as-employees/>>

teikėjai yra nepriklausomi paslaugų teikėjai, registruoti ūkio subjektai ar kiti darbo santykiais su „Uber“ nesusiję juridiniai asmenys”.⁸⁵ Analogiškai pasisakytina ir dėl platformos „Bolt“, kurios nuostatose yra nurodyta: „patvirtinate, kad tarp jūsų ir mūsų nebuvo ir nebus sudaryta darbo sutartis ir nėra ir nebus užmegzti darbo santykiai. <...> Negalite veikti kaip mūsų darbuotojas <...>. Jei dėl privalomuose įstatymuose numatytos reikšmės ar kitų priežasčių jūs būsite laikomas mūsų darbuotoju, sutinkate atsisakyti pretenzijų mums dėl tokių numanomų darbo santykių.”⁸⁶

Taigi, nors tam tikrose šalyse „Uber“, siekdama įgyvendinti teismo sprendimus, užtikrina dalį vairuotojų kaip darbuotojo teisių, vis tiek valstybei moka mažiau mokesčių nei tradicinės taksi įmonės (darbuotojų socialinio draudimo, privalomojo sveikatos draudimo įmokos).

Teisinio reguliavimo iššūkiai

Svarbu pažymėti, kad tradiciniai verslai veikia pagal nuo seno nusistovėjusią sistemą ir nustatytas taisykles bei privalo jų laikytis. Esamas tradicinių įmonių teikiamų paslaugų reguliavimas nustato balansą tarp laisvės sudaryti sandorius ir stipraus viešo intereso gynimo.⁸⁷ Tam paantrinta ir Komisijos komunikate – „teisinio reglamentavimo imamasi įvairiais viešojo intereso tikslais – turistų apsaugos, viešojo saugumo užtikrinimo, kovos su mokesčių vengimu, vienodų sąlygų palaikymo, visuomenės sveikatos apsaugos ir maisto saugos, gyventojams įperkamu būstų trūkumo mažinimo.“⁸⁸ Dalijimosi ekonomika yra sąlyginai naujas ir kintantis reiškinys, kurio teisinis reguliavimas yra vis dar kuriamas ir tobulinamas. Viešojoje erdvėje iki šiol kyla diskusija, ar dalijimosi ekonomikos subjektai turėtų būti vienodai vertinami ir reguliuojami kaip ir tradiciniai verslai. Kaip teigia Lietuvos Konkurencijos Taryba, „[dalijimosi platformomis teikiamų] paslaugų reglamentavimas bet kuriuo atveju neturėtų automatiškai remtis „tradicinėmis“ paslaugoms taikomais reikalavimais, priešingai – dalijimosi ekonomikos plėtra pirmiausia turėtų paskatinti iš esmės peržiūrėti jau taikomus reikalavimus, įvertinant, ar jie tebėra būtini ir proporcingi atsižvelgiant į rinkoje įvykusius pokyčius.“⁸⁹ Dalijimosi ekonomikos kritikai nurodo, kad leidimas startuoliams (angl. start-up) veikti teisiškai jų nesuregulius suteikia jiems ryškų pranašumą prieš rinkoje jau įsitvirtinusių verslo atstovus, kuriems yra taikomos griežtos taisyklės, reikalavimai ir kt.⁹⁰ Tačiau tarptautinės institucijos laikosi kitos nuomonės: „užtikrinus lankstesnį paslaugų rinkų reglamentavimą, padidėtų našumas, naujiems dalyviams galėtų būti lengviau patekti į rinką, galėtų sumažėti paslaugų kainos ir vartotojams galėtų būti suteiktas didesnis pasirinkimas.“⁹¹

Kaip išaiškinta vienoje iš Lietuvos Respublikos Konstitucinio teismo bylų, „Konstitucijos 29 straipsnyje įtvirtintas asmenų lygiateisiškumo principas suponuoja pareigą įstatymų leidėjui nustatyti vienodą (nediferencijuotą) teisinį reguliavimą tam tikrų asmenų kategorijų, esančių

⁸⁵ „Uber“ Nuostatai,

<<https://www.uber.com/legal/lt/document/?country=lithuania&lang=lt&name=general-terms-of-use>>.

⁸⁶ „Bolt“ Bendrosios sąlygos vairuotojams, <<https://bolt.eu/lt-legal/lt/terms-for-drivers/>>.

⁸⁷ Žr. išnašą Nr. 3: V. Katz, p. 1077.

⁸⁸ Žr. išnašą Nr. 2, Komisijos komunikatas, p. 3.

⁸⁹ Pranešimas internete „Dalijimosi ekonomika: paskata konkurencijai ir iššūkis reguliavimui | Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba“, <<https://kt.gov.lt/lt/naujienos/dalijimosi-ekonomika-paskata-konkurencijai-ir-issukis-reguliavimui>>.

⁹⁰ Žr. išnašą Nr. 19: A. Jonas, p. 208.

⁹¹ Žr. išnašą Nr. 2, Komisijos komunikatas, p. 4.

vienodoje padėtyje, atžvilgiu, kai tarp tų asmenų kategorijų nėra tokio pobūdžio ir tokios apimties skirtumų, kad toks nevienodas jų traktavimas būtų objektyviai pateisinamas <...>. [K]onstitucinis asmenų lygiateisiškumo principas būtų pažeistas, jeigu tam tikri asmenys ar jų grupės būtų traktuojami skirtingai, nors tarp jų nėra tokio pobūdžio ir tokios apimties skirtumų, kad nevienodas traktavimas būtų objektyviai pateisinamas; <...>.⁹² Taigi svarstant, ar tradicinėms taksi ir pavežėjimo paslaugoms turėtų būti taikomas vienodas teisinis reguliavimas, reikia įvertinti, ar šios paslaugos yra tapačios ir ar šios asmenų grupės pasižymi vienodais požymiais. Įvertinus įvairius faktorius teigtina, jog minėtos paslaugos yra panašios tuo, kad tiek tradicinės taksi įmonės, tiek per pavežėjimo platformas paslaugos yra teikiamos automobiliu, o paslaugos užsakymui tradicinės taksi įmonės taip pat pradėjo naudoti mobiliąsias aplikacijas, kaip ir dalijimosi platformos. Nepaisant kelių panašumų, skirtumų yra žymiai daugiau:

1) taksi paslaugų teikėjai įprastai paslaugą teikia naudojantis įmonės automobiliu, o pavežėjimo paslaugos per platformą teikėjai – savo asmeniniu ar nuomos / panaudos pagrindais valdomu automobiliu.

2) pavežėjimo paslauga užsakoma naudojantis dalijimosi platforma, o taksi paslauga – per skambučių centrą arba per taksi įmonės siūlomą įdiegti mobiliąją programėlę. Be to, „Uber“ ar „Bolt“ programėlės yra itin išvystytos, patogios ir patrauklios visuomenei, jose galimas kelionės sekimas realiu laiku, ko negalima pasakyti apie tradicinių taksi įmonių programėles, kuriose įprastai esančios funkcijos apsiriboja kelionės užsakymu ir galimybe atsiskaityti.

3) daugelyje šalių pavežėjimo paslaugų platformų pagalba teikėjai (vairuotojai) yra savarankiški paslaugų teikėjai, o ne oficialūs įmonės darbuotojai. Tradicinės taksi bendrovės paprastai turi automobilių parką ir samdo vairuotojus įmonės paslaugų teikimui.

4) ekonominiu požiūriu dalijimosi platformos didina paslaugų pasiūlą, išvengiant ribinių sąnaudų (didėjant gamybai, didėja gamybos kaštai). Daugiausiai yra susiduriama tik su fiksuotais kaštais (pavyzdžiui: draudimo, nuomos, komunaliniai mokesčiai). Pažymėtina, kad norint padidinti taksi skaičių, įmonė turi nupirkti automobilį, įdarbinti naują vairuotoją, užtikrinti, kad jis turėtų visus reikalingus dokumentus ir kt. „Uber“ platformoje vairuotojų skaičius padidėja naujiems platformos naudotojams užsiregistravus platformoje ir pradėjus teikti paslaugas: padidėjus vairuotojų skaičiui, „Uber“ nereikia rūpintis dėl naujo automobilio įsigijimo ar darbo užmokesčio išmokėjimo, netgi priešingai, platforma gauna papildomų lėšų, nes kiekvienas vairuotojas atneša pajamas, mokėdamas paslaugos mokesťį, kuris sudaro tam tikrą procentinę kiekvienos kelionės kainos dalį.

5) „Uber“ platforma pasižymi tuo, kad laisvę sudaryti sutartį aiškina itin plačiai, kas dažnai pasireiškia neproporcingai didele kaina už suteiktas paslaugas. Pavežėjimo įkainiai klientams yra nurodomi prieš užsakant pavežėjimą, įspėjama dėl galimo didesnio apmokestinimo, o klientui sutikus, pinigai po kelionės yra nuskaičiuojami nuo kliento sąskaitos.⁹³ „Uber“ platforma, vairuotojui sėkmingai užbaigus sandorį, pati apskaičiuoja suteiktos paslaugos kainą. „Uber“ naudoja *surge pricing* kainų politiką, kuri leidžia platformai įvertinti suteiktos paslaugos kainą, atsižvelgiant į oro sąlygas, vairuotojų užimtumą, savaitgalius ir kt.⁹⁴ „Uber“ tokią kainų politiką grindžia tuo, kad padidinus pavežėjimo kainą, pavyzdžiui, švenčių metu, tai padidina taksi pasiūlą

92 Konstitucinio Teismo 2022 m. spalio 12 d. nutarimas „Dėl pavedimo Vyriausybei nustatyti sritis, kuriose pasitikrinusius dėl užkrečiamosios ligos darbuotojams leidžiama dirbti, ir nepasitikrinusių nušalinimo nuo darbo“, <<https://www.infolex.lt/tp/2112253>>.

93 Žr. išnašą Nr. 63: E. Mitchell, p. 80.

94 Žr. išnašą Nr. 19: A. Jonas, p. 224.

ir klientai gali nuvykti į norimą vietą net tada, kai viešuoju transportu tą padaryti yra neįmanoma. Pavyzdžiui, Niujorko miestą nusiaubus uraganui Sandy, „Uber“ pavežėjimus apmokestino dvigubai nei įprastai.⁹⁵ Tačiau buvę atvejų, kada už 20 minučių pavežėjimą klientas Helovyno metu buvo apmokestintas net 9 kartais daugiau nei įprastai – 362 doleriais.⁹⁶ Iš esmės klientai, sutikdami su galimu įkainių padidiniu, remiantis protingumo principu, nesitiki, kad pavežėjimo kaina gali padidėti net 9 kartus.⁹⁷ Tradicines taksi paslaugas teikiančių įmonių vairuotojai, naudodami taksometrus, negali įkainių padidinti tokiais mastais ir apmokestinti klientų neproporcinga suma.

Kaip matyti, pavežėjimo ir keleivių vežimo taksi paslaugos nėra visiškai tapačios, todėl jų teikimui neturėtų būti taikomos vienodos taisyklės. Svarbu atsižvelgti į abi paslaugų rūšis ir išlaikyti pusiausvyrą tarp reguliavimo, kuris užtikrintų keleivių saugumą ir kokybę bei inovacijų skatinimą. Manytina, kad dėl dalijimosi ekonomikoje kylančių iššūkių, susijusių su „darbuotojų teisių, vartotojų saugumo, lygių galimybių, aplinkos apsaugos ir privatumo užtikrinimu“⁹⁸, taisyklės vertėtų peržiūrėti ir apsvarstyti naujus reguliavimo modelius, kurie atitiktų šių paslaugų specifiką. Reglamentavimo priemonės turėtų užtikrinti, kad visi paslaugų teikėjai veiktų sąžiningai ir atitiktų tam tikrus standartus.

IŠVADOS

1. Atlikus teisės aktų bei teismų praktikos analizę, nustatyta, jog tiek Lietuvoje, tiek kitose pasaulio valstybėse tradicinio taksi – keleivių vežimo verslas susiduria su sunkumais konkuruojant su dalijimosi ekonomikos dalyviais. Tačiau nėra pagrindo teigti, jog dalijimosi ekonomikos subjektai nesąžiningai konkuruoja su tradiciniais verslais – mat jie neatlieka jokių nesąžiningos konkurencijos veiksmų. Vis dėlto, tradicines paslaugas teikiančioms įmonėms atsiranda rizika būti išstumtomis iš rinkos. Viena iš priežasčių – galimybių stoka mažinti tradicinių įmonių teikiamų paslaugų kainas, kurios būtų konkurencingos dalijimosi platformose siūlomoms kainoms, o taip pat – prisitaikymas prie aplinkos pokyčių, kuriuos lemia technologijų paplitimas.
2. Nustatyta, kad nors pavežėjimo paslaugas teikiantys asmenys daugeliu atveju privalo turėti licencijas ar leidimus kaip ir taksi paslaugas teikiančių įmonių vairuotojai, iki šiol nėra išvystyto patikros mechanizmo, kas užtikrintų viešojo intereso apsaugą (per 2022 m. patikrinta 10 pavežėjų). Be to, dalijimosi platformos neužkerta kelio sukčiavimui, t. y. paslaugų teikimui naudojantis kito asmens leidimu ar licencija, taigi – netikrina paslaugų teikėjų patikimumo ir dažnai atvejais neatsako už žalą, kilusią dėl paslaugos teikėjų neteisėtų veiksmų arba ją apriboja minimalia pinigų suma.

⁹⁵ Ten pat.

⁹⁶ Caroline Moss. „Women Raises \$362 To Pay For Uber Ride - Business Insider“, <<http://www.businessinsider.com/women-raises-362-to-pay-for-uber-ride-2014-11>>.

⁹⁷ Ten pat.

⁹⁸ Žr. išnašą Nr. 89: Pranešimas internete.

3. Be to, ekonominiu požiūriu dalijimosi platformoms yra žymiai lengviau padidinti paslaugų pasiūlą, išvengiant ribinių sąnaudų, nei tradicinėms taksi įmonėms, tokiu būdu turint galimybę teikti paslaugas už mažesnę kainą. Pažymėtina ir tai, kad pavežėjimo paslaugas teikiantiems asmenims teisės aktais nėra numatytos prievolės kainą apskaičiuoti pagal taksometro duomenis. Pavežėjimo paslaugų platformos, vadovaujantis paslaugų teikimo taisyklėmis, dažniais atvejais paslaugos teikimo kainą padidina neproporcingai (pvz. dėl blogų oro sąlygų, poilsio dienų ar kt.).
4. Nors tam tikrose pasaulio šalyse (Jungtinė Karalystė, Prancūzija, Kanada) pavežėjimo platformos yra pripažintos transporto paslaugas teikiančiomis įmonėmis, o vairuotojai – jų darbuotojais, platformos pagal viešai skelbiamą informaciją užtikrina darbuotojų teises tik iš dalies. To negalima pasakyti apie taksi paslaugas teikiančias įmones ir joms nustatytus reikalavimus.
5. Taigi, nors situacija dėl dalijimosi ekonomikos subjektų veiklos teisinio reguliavimo keičiasi, akivaizdu, kad kiekvienoje šalyje jis yra skirtingas bei gali turėti įtakos dalijimosi ekonomikos subjektų pranašumui prieš tradicinio taksi verslo atstovus. Manytina, kad tobulinant teisinį reguliavimą, turėtų būti apsvarstyta galimybė nustatyti dalijimosi platformų atsakomybę dėl vartotojų teisių pažeidimų, paslaugos kokybės užtikrinimo, taip ginant viešąjį interesą ir užtikrinant tinkamos paslaugos pasiekiamumą visuomenei.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Teisės aktai

1. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui. Europos bendro vartojimo ekonomikos darbotvarkė. (2016, Nr. 356).
2. Lietuvos Respublikos Konkurencijos įstatymas (Žin. 1999, Nr. 30-856).
3. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas (Žin., 1996, Nr. 119-2772).

Teismų praktika

4. *Jungtinės Karalystės byla: Mr Y Aslam, Mr J Farrar & Others v Uber B.V., Uber London Ltd, Uber Britannia Ltd (Employment tribunals, 2015).*
5. *Prancūzijos byla: The company UBER France SAS and others, (The Constitutional Council QPC, 2015).*
6. *Konstitucinio Teismo 2022 m. spalio 12 d. nutarimas „Dėl pavedimo Vyriausybei nustatyti sritis, kuriose pasitikrinusiems dėl užkrečiamosios ligos darbuotojams leidžiama dirbti, ir nepasitikrinusių nušalinimo nuo darbo”, <<https://www.infolex.lt/tp/2112253>>.*

Specialioji literatūra

7. Davis J., „Drive at Your Own Risk: Uber Violates Unfair Competition Laws by Misleading Uberx Drivers about Their Insurance Coverage“. *BCL Rev.* 56 (2015), p. 1101-1102.
8. DeMasi A., „Uber: Europe's Backseat Driver for the Sharing Economy“ *Creighton Int'l & Comp. LJ* 7 (2016), p. 75.
9. Jonas A. „Share and Share Dislike: The Rise of Uber and AirBNB and How New York City Should Play Nice“, *Journal of Law and Policy* 24 (2016, Nr. 1) p. 208.
10. Katz V. „Regulating the sharing economy“. *Berkeley Tech. LJ* (2016, Nr. 30), p. 1070.
11. Mitchell E., „Uber’s Loophole in the Regulatory System. HLRe: Off Rec. 6 (2015)“, p. 80.

Internetiniai šaltiniai

12. Akbari et al., „Sharing Your Assets.“, <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0148296321008341>>.

13. Asadauskaitė R., „Uber“: VMI yra pavyzdys kitoms Europos šalių institucijoms“, <http://www.vmi.lt/cms/vmi-naujienos/-/asset_publisher/SyUQPdSIE49Y/content/%E2%80%9Euber%E2%80%9C-vmi-yra-pavyzdys-kitoms-europos-saliu-institucijoms?accessibility=true?rqjtj>.
14. Auchard E. ir Steitz C., „German court bans Uber’s unlicensed taxi services | Reuters“, <<http://www.reuters.com/article/us-uber-germany-ban-idUSKBN0ME1L820150318>>.
15. Aydin R., „How 3 guys turned renting air mattresses in their apartment into a \$31 billion company, Airbnb“, <<https://www.businessinsider.com/how-airbnb-was-founded-a-visual-history-2016-2>>.
16. „Bolt“ Bendrosios sąlygos vairuotojams, <<https://bolt.eu/lt-lt/legal/lt/terms-for-drivers/>>.
17. „Bolt“ informacija, <<https://bolt.eu/lt-lt/>>.
18. „Bolt“ informacija, <<https://bolt.eu/lt-lt/press/>>.
19. „Bolt“ informacija, <<https://bolt.eu/lt-lt/cities/>>.
20. Browne R., „Uber loses a major employment rights case as the UK’s top court rules its drivers are workers“, <<https://www.cnn.com/2021/02/19/uk-supreme-court-rules-uber-drivers-are-workers-not-contractors.html>>.
21. Buta D., „Preliminarus VMI paaiškinimas apie mokesčius kompanijos „Uber“ partneriams - vairuotojams - Apie VMI - VMI“, <https://www.vmi.lt/cms/about-vmi/-/asset_publisher/hU6yeb4bVUJN/content/preliminarus-vmi-paaishkinimas-apie-mokescius-kompanijos-%E2%80%9Euber%E2%80%9C-partneriams-vairuotojams;jsessionid=32CF456B3DF9B3948C7FACD40A7245D6>.
22. Dalinuosi.lt Naudojimosi taisyklės, <<https://info.dalinuosi.lt/naudojimosi-taisykles>>.
23. Dan K., „U.S. judge rejects Uber’s driver expenses settlement | Reuters“, <<http://www.reuters.com/article/us-uber-drivers-lawsuit-idUSKCN10T2CK>>.
24. Dara K., „UK court rules Uber drivers are employees, not contractors - CNET“, <<https://www.cnet.com/news/uber-uk-court-ruling-drivers-employees-not-contractors/>>.
25. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2017 m. gruodžio 20 d. pranešimas spaudai Nr. 136/17, Liuksemburgas, <<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136lt.pdf>>.
26. Frayer L., „Uber, Airbnb Under Attack In Spain As Old And New Economies Clash : Parallels (2014)“, <<https://www.npr.org/sections/parallels/2014/07/29/327796899/uber-airbnb-under-attack-in-spain-as-old-and-new-economy-clash>>.
27. Frizell S., „A Historical Argument Against Uber: Taxi Regulations Are There for a Reason“, <<http://time.com/3592035/uber-taxi-history/>>.
28. Galdikienė L., „Tylioji revoliucija įgauna pagreitį“, <<https://www.swedbank.lt/lt/articles/view/2510>>.
29. Gesley J., „Amsterdam District Court Classifies Uber Drivers as Employees“, <<https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2021-09-29/netherlands-amsterdam-district-court-classifies-uber-drivers-as-employees/>>

30. Huer E., „Uber Rider Might Lose An Eye From Driver’s Hammer Attack. Could Uber Be Held Liable?“, <<https://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2014/09/30/uber-driver-hammer-attack-liability/#42d5735159ca>>.
31. Informacinis pranešimas „Kaip tai veikia“, <<https://gosavy.com/kaip-tai-veikia/>>.
32. Informacinis pranešimas, „Driving jobs vs driving with Uber“, <<https://www.uber.com/driver-jobs/>>.
33. Kale W. ir Alexander K., „Uber sued over girl’s death in S.F. - SFGate“, <<http://www.sfgate.com/bayarea/article/Uber-sued-over-girl-s-death-in-S-F-5178921.php>>.
34. Keycaffe Team, „The History of the Sharing Economy“, <<https://medium.com/keycafe/the-history-of-the-sharing-economy-b139e55cdf47>>.
35. Martucci B., „What Is the Sharing Economy - Example Companies, Definition, Pros & Cons“, <<http://www.moneycrashers.com/sharing-economy/>>.
36. McManus F. B., „Roman Baths and Bathing“ (2011), <<http://vroma.org/vromans/bmcmanus/baths.html>>.
37. Monkevičius M., „Lietuva virsta nelegalių pavėžėtojų Meka: dengiasi svetimais vardais, kratosi mokesčių ir atsakomybės įvykus avarijoms“, <<https://www.lrt.lt/naujienos/eismas/7/1811064/lietuva-virsta-nelegaliu-pavezetoju-meka-dengiasi-svetimais-vardais-kratosi-mokesciu-ir-atsakomybes-ivykus-avarijoms>>.
38. Moss C., „Women Raises \$362 To Pay For Uber Ride - Business Insider“, <<http://www.businessinsider.com/women-raises-362-to-pay-for-uber-ride-2014-11>>.
39. Parker R., „How Austin Beat Uber“, <https://www.nytimes.com/2016/05/12/opinion/how-austin-beat-uber.html?_r=1>.
40. Pranešimas internete „Dalijimosi ekonomika: paskata konkurencijai ir iššūkis reguliavimui | Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba“, <<https://kt.gov.lt/lt/naujienos/dalijimosi-ekonomika-paskata-konkurencijai-ir-issukis-reguliavimui>>.
41. Scott M. & Eddy M., „Uber Service Banned Across Germany by Frankfurt Court, N.Y. TIMES“, <<http://bits.blogs.nytimes.com/2014/09/02/uber-banned-across-germany-by-frankfurt-court/?php=true&type=blogs>>.
42. Shannon R. T., „Disruptive Innovation Demands Delicate Regulation – Law360“ (2012), <<https://www.law360.com/articles/595081/disruptive-innovation-demands-delicate-regulation>>.
43. Sorkin A. S., „Why Uber Keeps Raising Billions - The New York Times“, 2016 m. <https://www.nytimes.com/2016/06/21/business/dealbook/why-uber-keeps-raising-billions.html?_r=0>.
44. Thomson A., „France’s highest court upholds UberPop ban“, <<https://www.ft.com/content/a5685552-6157-11e5-a28b-50226830d644>>.
45. „Uber“ informacija, „Driving jobs vs driving with Uber“ <<https://www.uber.com/driver-jobs/>>.

46. „Uber“ informacija , „How To Drive With Uber | Uber“, <<https://www.uber.com/lt/drive/requirements/>>.
47. „Uber“ informacija , <<https://www.uber.com/lt/ride/uberx/>>.
48. „Uber“ informacija <https://www.uber.com/lt/lt/drive/how-much-drivers-make/?uclid_id=5d46ea94-9f02-484f-86a4-fc8491126ba7>.
49. „Uber“ Nuostatai, <<https://www.uber.com/legal/lt/document/?country=lithuania&lang=lt&name=general-terms-of-use>>.
50. „Uber“ informacinis pranešimas, <<https://www.uber.com/en-GB/blog/worker-pension-scheme-faqs/>>.
51. „Uber“ Nuostatos, <<https://www.uber.com/legal/terms/lt/>>.
52. U.S. Department of Commerce Economics and Statistics Administration Office of the Chief Economist, „Digital Matching Firms: A New Definition in the “Sharing Economy” Space”, (2016), <<https://www.commerce.gov/sites/default/files/migrated/reports/digital-matching-firms-new-definition-sharing-economy-space.pdf>>, p. 1.
53. Wauters R., „Brussels court bans Uber, imposes 10,000 euro fine per violation“, <<http://tech.eu/2014/04/15/brussels-court-bans-uber/>>.

Nepublikuoti tekstai

54. Bendorienė A., „Nesąžiningos konkurencijos kvalifikavimo problemos“ (magistro darbas, Vilnius, MRU, 2014), p. 19.

SUMMARY

DO SHARING ECONOMY SUBJECTS COMPETE UNFAIRLY WITH TRADITIONAL BUSINESSES? CASE OF PASSENGER CARRIAGE.

The sharing economy is a business model in which private individuals share goods or services in open markets created by online collaboration platforms, reducing the costs of identical transactions with traditional companies. The rapid growth of the sharing economy has created the conditions for competition in various business sectors, such as transport, food industry, rental of things, money lending, etc. This article examines the impact of the sharing economy on the traditional taxi service market, with a strong focus on the Uber platform, which is currently the global leader in ride-hailing. The article also aims to find out whether ride-hailing platforms and their users compete unfairly with taxi companies and what influence legal regulation and/or its absence have on the sharing platforms and their operations. To achieve the goal, the concept of sharing economy, unfair competition and ride-hailing service and legal regulation and court practice in Lithuania and foreign countries are discussed. After evaluating them, it was found that both in Lithuania and in other countries of the world, it is challenging for the business of traditional taxis, passenger transport, to compete with sharing platforms due to the lack of legal regulation and operational supervision. This prevents traditional companies from carrying out their activities with equal rights, competing with the participants of the sharing economy. Although the persons providing transportation services are required in many cases to have licences or permits just like the drivers of companies providing taxi services, there is no verification mechanism developed to ensure the protection of the public interest. Sharing platforms do not prevent fraud, i.e. using another person's permission or licence to provide services, thus not ensuring the reliability of service providers. In addition, sharing platforms usually limit their civil liability to a minimum amount of money and are not responsible for damages caused by the illegal actions of the service providers. It has also been established that although ride-hailing platforms are recognized as companies providing transport services and drivers as their employees in various countries of the world, the platforms do not guarantee all the rights of employees, which are mandatory for companies providing taxi services. After evaluating all these differences between platforms offering ride-hailing services and companies providing taxi services, it is important to pay attention to the fact that from an economic point of view, it is much easier for sharing platforms to increase the offer of services. In order to increase the number of taxis, the company needs to buy a car, hire a new driver, ensure that he has all the necessary documents, etc., and on the Uber platform, the number of drivers increases when new users of the platform register on the platform and start providing services. Thus, although the legal regulation in certain areas is changing and tightening the activities of the participants of the sharing economy, the lack of rules is still evident. There is also a lack of an effectively functioning supervision mechanism regarding the licensing of individuals, ensuring consumer rights, etc. It is believed that when improving legal regulation, the possibility of determining the responsibility of sharing platforms for violations of user rights, ensuring the quality of the service,

*thus protecting the public interest and ensuring the availability of a suitable service to the public,
should be considered.*

KEY WORDS

Sharing economy, ride, „Uber“, „Bolt“, unfair competition.