



Dorota Sylwestrzak*

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

KLASYCZNE PRZEWOZY TAKSÓWKOWE KONTRA UBER¹

1. Uwagi wstępne

Pasażerowie mogą przemieszczać się zarówno środkami transportu prywatnego, jak i publicznego. W komunikacji miejskiej pasażerowie przemieszczają się, korzystając z usług transportu publicznego, w tym również z przewozów taksówkowych świadczonych przez licencjonowanych przewoźników. Ustawodawca w ustawie o transporcie drogowym zdefiniował pojęcie przewozów regularnych², przewozów okazjonalnych, które nie są przewozami regularnymi specjalnymi³ albo wahadłowymi⁴. W orzecznictwie wskazuje się, że różnica pomiędzy przewozami regularnymi a okazjonalnymi polega na tym, że „przewóz okazjonalny osób wiąże się ze świadczeniem usług przewozowych osób w nadarzających się okazjach zainicjowanych przez zleceniodawcę lub przewoźnika, nie jest przewozem osób taksówką”⁵. Przyjmuje się, że przewóz regularny specjal-

* d_syl@umk.pl

¹ Niniejsza publikacja powstała w ramach prowadzonych badań oraz grantu NCN Sonata 2 nr 2011/03/D/HS5/03629 pt. „Rola państwa w procesach podnoszenia konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw – diagnoza istniejących uwarunkowań i barier prawnych, perspektywy rozwoju”. Badania zostały sfinansowane z ww. środków.

² Zgodnie z przepisem art. 4 pkt 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 2200, ze zm.) [dalej: u.t.d.] przez przewóz regularny rozumie się publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 1983).

³ Według przepisu art. 4 pkt 9 u.t.d. przewóz regularny specjalny jest niepublicznym przewozem regularnym określonej grupy osób, z wyłączeniem innych osób.

⁴ Pod pojęciem przewozu wahadłowego rozumie się wielokrotny przewóz zorganizowanych grup osób tam i z powrotem, między tym samym miejscem początkowym a tym samym miejscem docelowym, przy spełnieniu łącznie następujących warunków:

a) każda grupa osób przewiezionych do miejsca docelowego wraca do miejsca początkowego,

b) miejsce początkowe i miejsce docelowe oznaczają odpowiednio miejsce rozpoczęcia usługi przewozowej, z uwzględnieniem w każdym przypadku okolicznych miejscowości leżących w promieniu 50 km (art. 4 pkt 10 u.t.d.).

⁵ Por. wyrok WSA w Krakowie z dnia 12 lutego 2015 r., III SA/Kr 1683/14, Legalis nr 1197833; wyrok

ny nie jest „przewozem o charakterze publicznym i tym różni się zasadniczo od przewozu regularnego. Dlatego nie ma podstaw do tego, aby do przewozu regularnego specjalnego odnosić te wszystkie wymagania, które wiążą się z wykonywaniem «zwykłego» przewozu regularnego. Wspólną cechą tych przewozów jest jedynie regularność ich wykonywania. Innymi słowy, dla uznania przewozu za regularny nie jest konieczne wykazanie spełnienia wszystkich przesłanek (w dosłownym rozumieniu) zamieszczonych w art. 4 pkt 7 u.t.d.”⁶.

Należy zauważyć, że obecnie z uwagi na rozwój technologii, łatwość, szybkość dostępu do informacji, jak również możliwość znalezienia korzystnych ofert, coraz większą popularnością cieszą się różnego rodzaju usługi oferowane za pośrednictwem platform internetowych, aplikacji w telefonach. Na rynku usług przewozowych pojawiła się nowa aplikacja Uber na urządzenia mobilne służąca do zamawiania transportu samochodowego.

Zasadniczym celem artykułu jest analiza przepisów prawnych, dotychczasowej praktyki orzeczniczej, poglądów doktryny oraz udzielenie odpowiedzi na pytania, jaki charakter prawny mają usługi świadczone za pośrednictwem Uber, wskazanie różnic pomiędzy klasycznymi przewozami taksówkowymi a usługami świadczonymi za pośrednictwem Uber, z punktu widzenia ochrony interesów pasażerów.

2. Usługi w zakresie klasycznego przewozu osób taksówką

Usługi w zakresie klasycznego przewozu osób taksówką, tj. pojazdem samochodowym odpowiednio wyposażonym i oznaczonym, przeznaczonym do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za ustaloną na podstawie taksometru opłatą⁷, mogą być świadczone na warunkach określonych w ustawie o transporcie drogowym. W judykaturze zwraca się uwagę na odmienność przewozów okazjonalnych wykonywanych pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą (pojazdem niebędącym taksówką), która polega na uregulowanym w art. 18 ust. 5 u.t.d. „zakazie umieszczania w pojazdach przeznaczonych do przewozu okazjonalnego osób wyposażenia i oznakowania właściwego dla taksówki (taksometr, oświetlony napis na dachu, numer telefonu i nazwa przedsiębiorcy)”⁸. W odniesieniu do przewozów taksówkami ustawodawca wprowadził obowiązek wyposażenia pojazdów w następujące elementy: taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji; co najmniej dwa miejsca dla pasażerów; co najmniej dwoje drzwi z każdego boku nadwozia lub dwoje drzwi

NSA z dnia 11 czerwca 2010 r., II GSK 655/09, Legalis nr 291114; wyrok WSA w Warszawie z dnia 24 września 2010 r., VI SA/Wa 932/10, Legalis nr 390348.

⁶ Zob. wyrok NSA z dnia 28 stycznia 2015 r., II GSK 2180/13, Legalis nr 1248202.

⁷ Art. 2 pkt 43 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 1260, ze zm.) [dalej: p.r.d.].

⁸ Wyrok WSA w Warszawie z dnia 19 lutego 2013 r., VI SA/Wa 2614/12, LEX nr 1324103.

z prawej strony, jedno z lewej strony i jedno z tyłu nadwozia – umożliwiające, tylko w razie konieczności, wyjście na zewnątrz; pomieszczenie na podręczny bagaż pasażerów; apteczkę doraźnej pomocy; ogumione koło zapasowe lub zestaw naprawczy; dodatkowe światło z napisem „TAXI”⁹. W odniesieniu do podmiotów świadczących usługi w zakresie przewozów okazjonalnych ustawodawca przewidział obowiązek uzyskania stosownej licencji (art. 5b u.t.d.). Należy zaznaczyć, że licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą nie uprawnia do wykonywania transportu drogowego taksówką (art. 12 ust. 1b u.t.d.). W konsekwencji zróżnicowania przewozów okazjonalnych i przewozów wykonywanych na podstawie licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką wprowadzono także w ustawie o transporcie drogowym przy wykonywaniu przewozów okazjonalnych w krajowym transporcie drogowym pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą zakaz:

- a) umieszczania i używania w pojeździe taksometru,
- b) umieszczania w sposób widoczny i czytelny z zewnątrz pojazdu oznaczeń z nazwą, adresem, telefonem, adresem strony internetowej przedsiębiorcy lub innych oznaczeń mających na celu identyfikację przedsiębiorcy, a także reklam usług taksówkowych i przedsiębiorców świadczących takie usługi;
- c) umieszczania na dachu pojazdu lamp lub innych urządzeń (art. 18 ust. 5 u.t.d.).

Powyższe rozwiązania prawne zostały wprowadzone w celu ochrony konsumentów przed wprowadzaniem ich w błąd co do świadczonych usług przewozowych¹⁰, ponieważ umieszczenie urządzeń, o których mowa w art. 18 ust. 5 u.t.d., wywołuje lub może wywoływać „wrażenie, że pojazd może zatrzymać się w celu zawarcia umowy przewozu”¹¹.

Usługi w zakresie klasycznego przewozu osób taksówką mogą być wykonywane przez przedsiębiorców mających licencję (art. 5b ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 6 ust. 1 u.t.d.). Organem właściwym do udzielenia licencji jest wójt (burmistrz, prezydenta miasta). Na dzień 31 grudnia 2016 r. udzielono ok. 63 400 licencji na przewóz osób taksówką¹². Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką udzielana jest przedsiębiorcy, jeżeli spełni on warunki określone w ustawie. Według przepisu art. 6 u.t.d. licencja w zakresie przewozu osób taksówką jest udzielana przedsiębiorcy, który wykaze, że:

⁹ Zob. § 26 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. (tekst jedn.: Dz.U. z 2016 r., poz. 2022, ze zm.); zob. też G. Lubeńczuk, K. Sikora, *Ustawa o transporcie drogowym. Komentarz*, Warszawa 2013, Legalis/el.

¹⁰ Zob. wyrok WSA w Warszawie z dnia 5 maja 2011 r., VI SA/Wa 2581/10, Legalis nr 366064.

¹¹ Zob. wyrok NSA z dnia 8 lutego 2012 r., II GSK 1499/10, Legalis numer 537962.

¹² Informacja opublikowana na stronie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, <http://mib.gov.pl/2-Przewozykrajowe.htm> [dostęp: 8.09.2017].

- 1) nie został skazany prawomocnym wyrokiem za przestępstwa karne skarbowe lub przestępstwa umyślne: przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, środowisku lub warunkom pracy i płacy albo inne przestępstwa związane z wykonywaniem zawodu, oraz jeśli nie został orzeczony prawomocnie zakaz wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego¹³;
- 2) posiada tytuł prawny do dysponowania pojazdem lub pojazdami samochodowymi spełniającymi wymagania techniczne określone przepisami prawa o ruchu drogowym, którymi transport drogowy ma być wykonywany;
- 3) zatrudnieni przez niego kierowcy oraz sam przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy:
 - a) nie byli skazani za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a ponadto nie wydano im prawomocnego orzeczenia zakazującego wykonywania zawodu kierowcy,
 - b) mają zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie transportu drogowego taksówką, potwierdzonego zdaniem egzaminem w przypadku, gdy organ stanowiący gminy liczącej powyżej 100 tys. mieszkańców wprowadził, w drodze uchwały, obowiązek ukończenia szkolenia zakończonego egzaminem przed komisją egzaminacyjną, potwierdzającym znajomość topografii miejscowości oraz przepisów prawa miejscowego, przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy lub kierowcę przez niego zatrudnionego,
 - c) spełniają wymagania dotyczące wieku¹⁴, posiadania odpowiednich uprawnień do kierowania pojazdem samochodowym¹⁵ określonych w art. 39a ust. 1 pkt 1–4 u.t.d.

Warto zwrócić uwagę, że w gminach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców organy stanowiące mogą w drodze uchwały wprowadzić dla przedsiębiorców ubiegających się o uzyskanie licencji obowiązek ukończenia szkolenia zakończonego egzaminem, potwierdzającym znajomość topografii miejscowości oraz

¹³ Szerzej na temat przesłanki „dobrej reputacji” A. Łukaszewicz, *Przewoźnik musi mieć dobrą reputację*, „Rzeczpospolita. Prawo Co Dnia” 2016, nr 12/15.

¹⁴ Według art. 39 ust. 1 pkt 1 u.t.d. jest wymagane ukończenie: 18 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawo jazdy kategorii: C lub C+E, o ile uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną, C1 lub C1+E, o ile uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną; 21 lat w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii: C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną, D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną, D1 lub D1+E, o ile przewóz jest wykonywany na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną; oraz 23 lat w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii D lub D+E, o ile uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną.

¹⁵ Dotyczy to warunków określonych w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 978, ze zm.).

przepisów prawa miejscowego (art. 6 ust. 3a u.t.d.). Warunek znajomości topografii ma charakter fakultatywny.

Licencja na wykonywanie transportu drogowego taksówką, stosownie do art. 6 ust. 4 u.t.d., jest udzielana na określony pojazd i obszar obejmujący:

- 1) gminę;
- 2) gminy sąsiadujące – po uprzednim zawarciu przez nie porozumienia;
- 3) miasto stołeczne Warszawę.

W orzecznictwie jednoznacznie się przyjmuje, że licencja na wykonywanie klasycznych przewozów taksówkowych „obejmuje zarówno elementy podmiotowe, jak i przedmiotowe”¹⁶. Niezgodność któregośkolwiek z wyżej wymienionych elementów ze świadczonym przewozem taksówką stanowi naruszenie obowiązku posiadania wymaganej licencji. Ustawodawca dopuścił możliwość świadczenia usług przewozowych z obszaru określonego w licencji poza ten, jednakże 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 (art. 6 ust. 5 u.t.d.)¹⁷. W judykaturze zaprezentowano stanowisko, zgodnie z którym „kurs musi co najmniej zaczynać się lub kończyć na obszarze objętym licencją”¹⁸.

Podmioty świadczące klasyczne przewozy osób taksówką zazwyczaj są członkami zrzeszonymi w korporacji taksówkowej. Członkowie takiej korporacji „posługują się określonymi emblematami i znakami graficznymi identyfikującymi daną korporację, zaś usługi w obrębie członków poszczególnych korporacji wykonywane są po jednolitej cenie”¹⁹. Korporacje te zazwyczaj działają na podstawie przepisów ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. – Prawo o stowarzyszeniach (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 210). Przyjmuje się, że korporacje taksówkowe są „stowarzyszeniami, samorządnymi organizacjami społeczno-zawodowymi podmiotów gospodarczych świadczących usługi transportowe z zakresu przewozu osób taksówką osobową, a przynależność do związków taksówkarskich nie jest obowiązkowa, co oznacza że podmioty, które chciałyby wykonywać usługi przewozu osób taksówkami, nie musiały obligatoryjnie zostać członkami tych organizacji”²⁰, zrzeszeniami, które nie są samorządami²¹ (związki przedsiębior-

¹⁶ Por. wyrok NSA z dnia 9 grudnia 2009 r., II GSK 250/09, Legalis nr 225145; wyrok NSA z dnia 16 października 2015 r., II GSK 1852/14, Legalis nr 1394642; wyrok NSA z dnia 17 marca 2015 r., II GSK 1156/14, Legalis nr 1248638; wyrok NSA z dnia 5 lutego 2013 r., II GSK 2014/11, Legalis nr 759930, wyrok NSA z dnia 17 marca 2015 r., II GSK 272/14, Legalis nr 1248637.

¹⁷ Zob. wyrok NSA z dnia 7 kwietnia 2016 r., II GSK 2357/14, LEX nr 2111093; wyrok NSA z dnia 10 września 2015 r., II GSK 1260/14, Legalis nr 1362103.

¹⁸ Wyrok NSA z dnia 4 kwietnia 2017 r., II GSK 1969/15, Legalis nr 1599393.

¹⁹ Decyzja Prezesa UOKiK z dnia 9 czerwca 2006 r., RWR-23/2006, http://decyzje.uokik.gov.pl/bp/dec_prez.nsf/1/24FA6B41181C919AC1257EC6007B8703?editDocument&act=Decyzja [dostęp: 15.01.2017].

²⁰ Tak Prezes UOKiK w decyzji z dnia 10 października 2001 r. (Dz. Urz. UOKiK Nr 3, poz. 110).

²¹ G. Materna [w:] *Ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów. Komentarz*, red. T. Skoczny, Warszawa 2014, s. 108.

ców w rozumieniu art. 4 pkt 1 lit. d u.o.k.k.)²². Z uwagi na dobrowolny charakter przynależności więcej argumentów przemawia na rzecz tezy, że korporacje taksówkowe zrzeszające osoby świadczące usługi przewozowe taksówką są stowarzyszeniami w rozumieniu art. 2 ustawy – Prawo o stowarzyszeniach.

Podsumowując, należy wskazać, że niewątpliwie działalność gospodarcza polegająca na świadczeniu klasycznych przewozów taksówką jest działalnością regulowaną w rozumieniu art. 5 pkt 5 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej²³, stąd też jej wykonywanie jest uwarunkowane spełnieniem szczególnych warunków określonych w odrębnych przepisach, tj. w ustawie o transporcie drogowym. Wydaje się, że z uwagi na konieczność zapewnienia ochrony konsumentów (turystów), ich bezpieczeństwa zasadnym jest reglamentowanie przewozów taksówkowych²⁴.

W odniesieniu do cenników za świadczone usługi należy zwrócić uwagę, że ceny obowiązujące na terenie danej gminy z tytułu przewozów taksówkami mogą być ustalane przez rady gminy. W mieście stołecznym Warszawie uprawnienia te przysługują Radzie Warszawy (art. 11b ust. 1 u.t.d.). Rada gminy określa strefy cen (stawki taryfowe) obowiązujące przy przewozie osób i ładunków taksówkami (art. 11b ust. 2 u.t.d.). Ustalone ceny i stawki taryfowe mają charakter cen i stawek taryfowych maksymalnych (art. 11c u.t.d.). Obecnie można zaobserwować także tendencje do uwalniania cen na rynku usług przewozów taksówkowych, jednostki samorządu terytorialnego rezygnują z tych kompetencji na rzecz pozostawienia kształtowania cen przewoźnikom, korporacjom. W doktrynie wskazuje się, że „uwolnienie rynku usług taksówkowych spowodowało wzrost cen, a nie ich obniżenie”²⁵.

3. Usługi świadczone za pośrednictwem aplikacji Uber

Aplikacja Uber na urządzenia mobilne, znana w innych krajach, pojawiła się także na rynku polskim. Jest to platforma do kojarzenia pasażerów z kierowcami świadczącymi usługi przewozowe. W Polsce usługi Uber są dostępne m.in.

²² Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 229, ze zm.).

²³ Ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 2168, ze zm.) [dalej: u.s.d.g.].

²⁴ Szerzej na temat zasadności ograniczeń w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej A. Brzezińska-Rawa, D. Sylwestrzak, *Wolność działalności gospodarczej i jej ograniczenia oraz metody i środki prawne wpływu państwa na gospodarkę jako punkt wyjścia do rozważań nad rolą państwa w kształtowaniu konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorców* [w:] *Rola państwa w procesach podnoszenia konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw. Diagnoza istniejących uwarunkowań i barier prawnych – perspektywy rozwoju*, red. A. Brzezińska-Rawa, Warszawa 2015, s. 1–8; A. Brzezińska-Rawa, *Ochrona wartości wysoko cenionych w działalności gospodarczej* [w:] *Węzłowe problemy oddziaływania państwa na konkurencyjność i innowacyjność gospodarki z perspektywy dziedzin prawa*, red. A. Brzezińska-Rawa, D. Sylwestrzak, Toruń, 2015, s. 11–23.

²⁵ A. Ślesicka, *Limitowanie usług taksówkowych* [w:] *Varia. Wybrane zagadnienia społeczne i gospodarcze, Studia Biura Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu*, Warszawa 2008, s. 237.

w Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Łodzi czy też we Wrocławiu²⁶. Usługi Uber są świadczone zarówno na rzecz konsumentów, jak i przedsiębiorców. Uber oferuje oprócz usług przewozu także usługi dostarczania jedzenia na terenie miasta Warszawy (uberEATS)²⁷.

Usługi przewozowe wykonują kierowcy współpracujący z Uber. W przeciwieństwie do kierowców świadczących klasyczne usługi przewozowe taksówką, jak i przewozy okazjonalne, Uber nie wymaga od kierowców posiadania stosownej licencji na dany przewóz. W odniesieniu do kierowców świadczących usługi przewozów w ramach Uber przewidziano wymóg ukończenia 19. roku życia, posiadanie prawa jazdy ważnego od minimum roku. Dodatkowo przed wykonaniem pierwszego przejazdu jest wymagane przedstawienie takich dokumentów, jak: dowód osobisty, prawo jazdy, zaświadczenie o niekaralności, zaświadczenie o wykroczeniach w ruchu drogowym, dowód rejestracyjny pojazdu z ważnym przeglądem technicznym, ważne ubezpieczenie OC pojazdu, potwierdzenie prowadzenia działalności gospodarczej²⁸. Powstaje pytanie, jaką działalność gospodarczą musi prowadzić kierowca, który zamierza podjąć współpracę z Uber? Czy kierowcy muszą legitymować się posiadaniem stosownej licencji, o której mowa w ustawie o transporcie drogowym, czy też mogą prowadzić dowolną działalność niezwiązaną z transportem drogowym? W związku z powyższym pojawia się także pytanie, czy usługi te mogą być wykonywane przez osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej w rozumieniu art. 2 czy też art. 5 pkt 5 u.s.d.g.? Z informacji zamieszczonych na stronie wynika, że usługi przewozowe mogą być świadczone wyłącznie przez przedsiębiorców, usług tych nie mogą świadczyć osoby fizyczne.

Należy zauważyć, że Uber stawia dodatkowe obostrzenia w odniesieniu do pojazdów służących świadczeniu usług przewozowych, ponieważ nie mogą być one starsze niż 15 lat, muszą być minimum czterodrzwiowe, w dobrym stanie technicznym²⁹. W ramach z kolei usługi uberSELECT „przeznaczonej dla najbardziej wymagających pasażerów, wymagania są jeszcze bardziej zaostrzone (m.in. samochody mogą być 10-letnie, a nadto pochodzić z listy marek enumeratywnie wymienionych zgodnie z informacją opublikowaną na stronie”³⁰.

Kierowcy świadczący usługi przewozowe za pośrednictwem Uber nie są zrzeszeni w korporacjach taksówkowych ustalających taryfy oraz cenniki usług. Uber zawiera umowy z kierowcami, kojarzy kierowców i pasażerów, obsługuje także

²⁶ <https://www.uber.com/pl/cities/> [dostęp: 6.03.2017].

²⁷ <https://www.uber.com/signup/drive/deliverpolska/?city=warsaw> [dostęp: 12.09.2017]. Usługa ta może być świadczona przez osoby, które ukończyły 18. rok życia, posiada ważny dokument prawa jazdy i przedłoży zaświadczenie o niekaralności.

²⁸ <https://www.uber.com/pl/drive/requirements/> [dostęp: 8.09.2017]. W marcu 2017 r. wymagano ukończenia 21 lat – zob. <https://www.uber.com/pl/drive/requirements/> [dostęp: 6.03.2017].

²⁹ <https://www.uber.com/pl/drive/requirements/> [dostęp: 6.03.2017].

³⁰ Lista rekomendowanych marek samochodów jest opublikowana na stronie internetowej Uber: <https://www.uber.com/pl/drive/warsaw/resources/uberselect/> [dostęp: 8.09.2017].

płatności. Kierowcy ci nie mają także obowiązku posługiwania się taksometrem. Opłaty za przejazd są obliczane na podstawie długości trasy i czasu przejazdu, przy użyciu odbiorników GPS w urządzeniach mobilnych³¹. Zarówno na stronie internetowej Uber, jak i w aplikacji są zamieszczone informacje na temat ceny usługi, jej zmiany, anulowania zamówienia, zasad pobierania opłat z tytułu anulowania zamówienia oraz kalkulacja ceny za świadczoną usługę³².

Usługi świadczone za pośrednictwem aplikacji Uber budzą wiele wątpliwości co do charakteru prawnego oraz zgodności z przepisami prawa. Powstaje pytanie, czy usługi te są klasycznymi przewozami taksówkowymi, czy też są to przewozy okazjonalne, a może elektroniczną usługą pośrednictwa w zawieraniu umów przewozu. W judykaturze zauważa się, że o tym, czy obowiązki wynikające z ustawy o transporcie drogowym dotyczą danych usług w zakresie transportu, decydujące znaczenie ma „charakter wykonywanego przewozu, a nie rodzaj pojazdu”³³. Zgodnie się przyjmuje, że „wykonywaniem transportu drogowego osób jest nie tylko samo przemieszczanie się pojazdu wraz z pasażerem na określonej trasie, ale także złożenie przez przewoźnika oferty na przewóz, skierowanej do potencjalnych klientów. Wyrazem tej oferty jest również oczekiwanie na klienta w pojeździe gotowym do wykonywania usługi przewozowej”³⁴.

Na trudności w zakwalifikowaniu usług świadczonych przez Uber zwraca się uwagę także w judykaturze³⁵. Hiszpański sąd gospodarczy nr 3 w Barcelonie skierował pytanie prejudycjalne do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-434/15 *Elite Taxi* w zakresie ustalenia charakteru prawnego usług świadczonych przez Uber, w szczególności ustalenie, czy usługa ta jest usługą przewozu, elektroniczną usługą pośrednictwa, czy też kwalifikuje się do usług „społeczeństwa informacyjnego”³⁶. W ocenie Rzecznika Generalnego z dnia 11 maja 2017 r. działalność Uber stanowi usługę w dziedzinie transportu³⁷ w ro-

³¹ <https://www.uber.com/pl/ride/> [dostęp: 6.03.2017].

³² <https://www.uber.com/pl/ride/how-uber-works/> [dostęp: 6.03.2017].

³³ Wyrok WSA w Warszawie z dnia 10 października 2005 r., VI SA/Wa 694/05, Legalis nr 272533.

³⁴ Wyroki NSA: z dnia 18.04.2012 r., II GSK 348/11; z dnia 18.09.2012 r., II GSK 1137/11; z dnia 1.03.2012 r., II GSK 1511/10; wyrok WSA w Krakowie z dnia 12 lutego 2015 r., III SA/Kr 1683/14, Legalis nr 1197833.

³⁵ Por. postanowienie WSA w Łodzi z dnia 2 sierpnia 2017 r., III SA/Łd 507/17, Legalis nr 1651275; postanowienie WSA w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 18 maja 2017 r., II SA/Go 110/17, Legalis nr 1610911.

³⁶ Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Juzgado Mercantil nº 3 de Barcelona (Hiszpania) w dniu 7 sierpnia 2015 r., w sprawie C-434/15: *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain, S.L.*, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=170871&pageIndex=0&doclang=PL&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=653516> [dostęp: 6.03.2017].

³⁷ Opinia Rzecznika Generalnego M. Szpunara z dnia 11 maja 2017 r., <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A62015CC0434> [dostęp: 22.09.2017].

zumieniu art. 58 ust. 1 TFUE³⁸ i art. 2 ust. 2 lit. d) dyrektywy 2006/123³⁹, ponieważ usługa Uber obejmuje poszukiwanie dostępnego kierowcy i rezerwację kursu, jak i świadczenie przewozu *sensu stricto*, nie ma charakteru samodzielnego czy też podstawowego względem usługi przewozowej, jest ona jednym z rodzajów przewozów miejskich. W ocenie rzecznika „w przypadku usług mieszanych zawierających jeden element świadczony drogą elektroniczną, i drugi, który nie jest świadczony tą drogą, aby dana usługa mogła zostać uznana za „usługę społeczeństwa informacyjnego”, pierwszy element powinien albo być samodzielny w sensie gospodarczym, albo mieć charakter podstawowy w porównaniu do drugiego elementu”⁴⁰.

W Komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pn. „Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się” z dnia 2 czerwca 2016 r. m.in. działalność Uber zakwalifikowano do tzw. gospodarki dzielenia się, pod której pojęciem rozumie się „modele prowadzenia działalności, w których działalność odbywa się dzięki pośrednictwu platform współpracy, tworzących ogólnie dostępny rynek czasowego korzystania z dóbr lub usług, często dostarczanych przez osoby prywatne. Gospodarka dzielenia się obejmuje trzy kategorie uczestników: (i) usługodawców dzielących się swoimi dobrami, zasobami, czasem lub umiejętnościami – mogą to być osoby fizyczne oferujące usługi okazjonalnie („peers”) lub usługodawcy zawodowo zajmujący się świadczeniem usług („profesjonalni dostawcy usług”); (ii) użytkowników powyższych usług; oraz (iii) pośredników łączących – za pośrednictwem platformy internetowej – dostawców z użytkownikami i ułatwiających transakcje między nimi („platformy współpracy”). Transakcje w ramach gospodarki dzielenia się nie wiążą się zwykle z przeniesieniem własności i mogą być dokonywane odpłatnie lub nieodpłatnie”⁴¹. W dokumencie tym zwrócono uwagę, że usługi świadczone przez platformy mogą przybierać formę usługi społeczeństwa informacyjnego⁴² bądź usługi pośrednictwa pomiędzy dostawcami usług podstawowych a użytkownikami (dostawy usług podstawowych, np. usługi transportowej), która to powinna podlegać wymogom uzyskania stosownych zezwoleń⁴³. Do kryteriów pozwalających na zakwalifikowanie działalności platformy jako dostawy usług podstawowych zaliczono m.in.

³⁸ Wersje skonsolidowane Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej 2012/C 326/01 (Dz. Urz. C 326 z 26.10.2012) [dalej jako TFUE].

³⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/123/WE z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, s. 36) [dalej: dyrektywa 2006/123].

⁴⁰ Opinia Rzecznika Generalnego...

⁴¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pn. „Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się” z dnia 2 czerwca 2016 r., s. 3 [dalej: komunikat z dnia 2 czerwca 2016], <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52016AE3545> [dostęp: 12.09.2017].

⁴² W przypadku, gdy platforma dostarcza usługi świadczone za wynagrodzenie, na odległość, drogą elektroniczną, na indywidualne żądanie odbiorcy – tamże, s. 6.

⁴³ Tamże, s. 6.

ustalanie ceny usługi (czy platforma ustala cenę, czy rekomenduje, pozostawiając swobodę w tym zakresie podmiotom świadczącym usługi), wpływ platformy na warunki umowy oraz kwestie własności kluczowych zasobów wykorzystywanych do świadczenia usługi podstawowej⁴⁴.

Mając na uwadze powyższe, należy przyjąć, że wiele argumentów przemawia na rzecz tezy, że działalność podmiotów prowadzących serwis elektroniczny Uber, polegająca w istocie na kojarzeniu stron umowy bez jednoczesnej obecności stron (na odległość), poprzez przekaz danych na indywidualne żądanie usługobiorcy, przesyłanej i otrzymywanej za pomocą urządzeń do elektronicznego przetwarzania, włącznie z kompresją cyfrową, i przechowywania danych, która jest w całości nadawana, odbierana lub transmitowana za pomocą sieci telekomunikacyjnej w rozumieniu prawa telekomunikacyjnego⁴⁵, należy uznać za usługi pośrednictwa świadczone drogą elektroniczną w rozumieniu art. 2 pkt 4 u.ś.u.d.e.⁴⁶ Niewątpliwie umowy zawierane pomiędzy osobami skojarzonymi za pośrednictwem platformy Uber oraz klasyczne przewozy taksówkowe są umowami cywilnoprawnymi, do których z zastosowanie znajdują przepisy kodeksu cywilnego⁴⁷ oraz prawa przewozowego. Nadmienić należy, że zawieranie umów ma miejsce poza siedzibą przedsiębiorstwa, stąd też do umów zawieranych na odległość lub poza lokalem przedsiębiorstwa pomiędzy usługodawcami będącymi przedsiębiorcami a usługobiorcami – konsumentami zastosowanie znajdują także przepisy ustawy o prawach konsumenta⁴⁸. Ustawodawca nakłada na przedsiębiorcę świadczącego usługi poza lokalem przedsiębiorstwa oraz na odległość wiele obowiązków informacyjnych.

Natomiast w odniesieniu do usług przewozowych świadczonych przez kierowców za pośrednictwem Uber należy przyjąć, że mamy do czynienia z wykonywaniem umowy przewozu wykazującej cechy przewozu okazjonalnego bądź klasycznego przewozu osób taksówką.

Z uwagi na powyższe należy przyjąć, że zarówno Uber, jak i kierowcy świadczą usługi, które należy zakwalifikować jako działalność regulowaną. Podmioty te powinny spełniać wymagania przewidziane w ustawie o transporcie drogowym, w szczególności w zakresie wymogu stosownych zezwoleń licencji. Na rzecz tej tezy przemawia fakt, że usługi te mają charakter odpłatny, mogą być świadczone w sposób okazjonalny bądź regularny przez przedsiębiorców, ceny oraz warunki umowy ustala Uber.

⁴⁴ Tamże, s. 7.

⁴⁵ Ustawa z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 1907, ze zm.).

⁴⁶ Do powyższej działalności znajdzie zastosowanie ustawa z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 1219) [dalej: u.ś.u.d.e.].

⁴⁷ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 459, ze zm.) [dalej: k.c.].

⁴⁸ Ustawa z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 683).

4. Odpowiedzialność z tytułu naruszenia interesów pasażerów

Podmioty świadczące klasyczne usługi przewozowe taksówką, również w ramach Uber, oraz Uber mogą ponosić odpowiedzialność zarówno na zasadach określonych w prawie cywilnym, jak i administracyjnym, a także karnym. Przedsiębiorcy prowadzący serwis elektroniczny Uber oraz przedsiębiorcy, współpracujący z Uber, w przypadku stosowania praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów będą ponosić odpowiedzialność na podstawie przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów⁴⁹. Podmioty te mogą ponosić odpowiedzialność również z powodu stosowania niedozwolonych postanowień umownych w rozumieniu art. 385¹ § 1 i 3 oraz art. 385³ k.c., nieuczciwych praktyk rynkowych określonych w ustawie o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym⁵⁰, czynów nieuczciwej konkurencji, o których mowa w art. 3 u.z.w.k.⁵¹ W praktyce dochodzić może także do naruszenia przepisów innych ustaw np. ustawy o informowaniu o cenach towarów i usług⁵², ustawy o ochronie danych osobowych⁵³.

W praktyce na tle świadczenia usług taksówkowych oraz za pośrednictwem Uber do naruszeń interesów konsumentów może dojść w przypadku stosowania przez przedsiębiorców we wzorcach umów zawieranych z konsumentami, regulaminach przewozów niedozwolonych postanowień umownych czy też poprzez stosowanie praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów, takich jak: np. naruszanie obowiązku udzielania konsumentom rzetelnej, prawdziwej i pełnej informacji, nieuczciwe praktyki rynkowe lub czyny nieuczciwej konkurencji, stanowiące podstawę dochodzenia roszczeń na drodze cywilnoprawnej.

Świadczenie usług przewozów taksówkowych było wielokrotnie przyczyną interwencji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów⁵⁴, zarówno z uwagi na stwierdzenie stosowania przez przedsiębiorców praktyk ograniczających konkurencję, jak i praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów. W praktyce orzeczniczej stwierdzono stosowanie przez przewoźników takich praktyk ograniczających konkurencję, jak: zawarcie porozumień ograniczających konkurencję na rynku przewozu osób taksówkami osobowymi polegających na: bezpośrednim ustaleniu jednolitych cen (taryf) za przejazd taksówką, tj. opłaty

⁴⁹ Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 229, ze zm.),

⁵⁰ Ustawa z dnia 23 sierpnia 2007 r. o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 2070).

⁵¹ Ustawa z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 419) [dalej jako u.z.n.k.].

⁵² Ustawa z dnia 9 maja 2014 r. o informowaniu o cenach towarów i usług (Dz. U. z 2014 r., poz. 915, ze zm.).

⁵³ Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 922, ze zm.).

⁵⁴ Dalej: Prezes UOKiK, Prezes Urzędu.

początkowej, opłat za 1. km w I i II taryfie oraz opłaty za godzinę postoju⁵⁵, czy też ustaleniu wysokości podwyżek tzw. opłaty początkowej oraz terminów ich wejścia w życie⁵⁶, ustaleniu bezpośrednio cen w postaci taryf opłat za przejazd taksówką osobową oraz taryf rabatowych stosowanych w umowach zawieranych z udziałem konsumentów⁵⁷, wprowadzenie jednolitych stawek rabatów od cen za świadczone usługi⁵⁸. Natomiast w odniesieniu do praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów stwierdzono stosowanie przez przedsiębiorców wprowadzającego w błąd oznaczenia przedsiębiorstwa⁵⁹, stosowanie wprowadzającej w błąd reklamy przewozu osób taksówką⁶⁰. W doktrynie do niedozwolonych praktyk stosowanych przez przedsiębiorców świadczących usługi przewozów taksówkowych zaliczono m.in.: stosowanie przez przedsiębiorców świadczących usługi przewozu taksówką zawyżonych opłat, przewożenie pasażerów dłuższą trasą⁶¹, naruszanie praw konsumentów do rzetelnej i prawdziwej informacji⁶². Na tle usług świadczonych przez Uber nie doszło do chwili obecnej do naruszenia praw konsumentów. Niemniej jednak z uwagi na liczne protesty (monity) licencjonowanych taksówkarzy odnośnie do nieuczciwej konkurencji Prezes UOKiK zajął stanowisko w sprawie Uber w dniu 5 maja 2016 r.⁶³, stwierdzając jednoznacznie brak podstaw do interwencji w zakresie naruszania zbiorowych interesów konsumentów. W swoim stanowisku Prezes UOKiK, dokonując oceny działalności aplikacji Uber, stwierdził, że działalność ta nie stanowi praktyki naruszającej zbiorowe interesy konsumentów. Organ analizował działalność Uber z punktu widzenia należytego informowania konsumentów o świadczo-

⁵⁵ Decyzja Prezesa UOKiK z dnia 9 czerwca 2006 r., RWR-23/2006, [https://decyzje.uokik.gov.pl/bp/dec_prez.nsf/43104c28a7a1be23c1257eac006d8dd4/24fa6b41181c919ac1257ec6007b8703/\\$FILE/decyzja_nr_rwr23_2006_z_dnia_09.06.06.pdf](https://decyzje.uokik.gov.pl/bp/dec_prez.nsf/43104c28a7a1be23c1257eac006d8dd4/24fa6b41181c919ac1257ec6007b8703/$FILE/decyzja_nr_rwr23_2006_z_dnia_09.06.06.pdf) [dostęp: 15.01.2017].

⁵⁶ Decyzja Prezesa UOKiK z dnia 25 sierpnia 2006 r., RPZ-23/2006, http://decyzje.uokik.gov.pl/bp/dec_prez.nsf/1/2CA57245B63633D9C1257EC6007B86AB?editDocument&act=Decyzja [dostęp: 15.01.2017].

⁵⁷ Decyzja Prezesa UOKiK z dnia 10 października 2001 r., RŁO-18/2001 (Dz. Urz. UOKiK 2001.3.110 z 31.12.2001).

⁵⁸ Wyrok SA w Warszawie z dnia 31 stycznia 2008 r., VI ACa 742/07, Legalis nr 108316.

⁵⁹ Decyzja Prezesa UOKiK z dnia 21 grudnia 2005 r., RWA-39/2005, [https://decyzje.uokik.gov.pl/bp/dec_prez.nsf/43104c28a7a1be23c1257eac006d8dd4/91ff90107d4246f9c1257ec6007b84aa/\\$FILE/Decyzja%20nr%20RWA-39_2005%20z%20dnia%2021.12.2005%20w%20sprawie%20praktyk%E-2%80%A6.pdf](https://decyzje.uokik.gov.pl/bp/dec_prez.nsf/43104c28a7a1be23c1257eac006d8dd4/91ff90107d4246f9c1257ec6007b84aa/$FILE/Decyzja%20nr%20RWA-39_2005%20z%20dnia%2021.12.2005%20w%20sprawie%20praktyk%E-2%80%A6.pdf) [dostęp: 15.01.2017]; decyzja Prezesa UOKiK z dnia 10 kwietnia 2006 r., RWA-15/2006, [https://decyzje.uokik.gov.pl/bp/dec_prez.nsf/43104c28a7a1be23c1257eac006d8dd4/357bf8a5a079f5f-0c1257ec6007b83c1/\\$FILE/Decyzja_nr_RWA15_2006_z_dnia_10.04.2006.pdf](https://decyzje.uokik.gov.pl/bp/dec_prez.nsf/43104c28a7a1be23c1257eac006d8dd4/357bf8a5a079f5f-0c1257ec6007b83c1/$FILE/Decyzja_nr_RWA15_2006_z_dnia_10.04.2006.pdf) [dostęp: 15.01.2007].

⁶⁰ Decyzja Prezesa UOKiK z dnia 7 grudnia 2007 r., RPZ-49/2007, [https://decyzje.uokik.gov.pl/bp/dec_prez.nsf/43104c28a7a1be23c1257eac006d8dd4/5a39048705a9298bc1257ec6007b7fef/\\$FILE/Decyzja_nr_RPZ_49_z_07.12.2007.pdf](https://decyzje.uokik.gov.pl/bp/dec_prez.nsf/43104c28a7a1be23c1257eac006d8dd4/5a39048705a9298bc1257ec6007b7fef/$FILE/Decyzja_nr_RPZ_49_z_07.12.2007.pdf) [dostęp: 15.01.2017].

⁶¹ J. Kabza, *Koncesje i zezwolenia. Analiza ekonomiczna*, LEX, 2014.

⁶² B. Pachuca-Smulska [w:] *Ochrona konsumenta w prawie polskim i Unii Europejskiej*, red. M. Królikowska-Olczak, B. Pachuca-Smulska, Warszawa 2013, Legalis/el.

⁶³ Uber – stanowisko UOKiK, https://www.uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=12352 [dostęp: 15.01.2017].

nych usługach, cennikach, rozpatrywaniu reklamacji oraz zapewnienia bezpieczeństwa⁶⁴.

Podsumowanie

Klasyczne przewozy osób taksówką, jak również działalność Uber należy zakwalifikować jako działalność regulowaną, wymagającą uzyskania stosowych zezwoleń. Zaletą działalności Uber z punktu widzenia konsumenta są zarówno konkurencyjne ceny względem cen stosowanych przez podmioty świadczące klasyczne usługi przewozowe taksówką czy w ramach przewozów okazjonalnych, jak również innowacyjność. Decydujący wpływ na obniżenie cen niewątpliwie ma nowoczesna technologia wykorzystywana przez Uber. Niemniej jednak działalność Uber wywołuje wiele wątpliwości z uwagi na brak regulacji prawnych, niejasne zasady w zakresie odpowiedzialności Uber, z tytułu nieprawidłowości powstałych na tle realizacji umów, dochodzenia roszczeń na drodze cywilnej, administracyjnej czy karnej, czy też w zakresie ochrony danych osobowych. W dotychczasowej praktyce orzeczniczej Prezesa UOKiK nie prowadzono postępowań wobec przedsiębiorców świadczących usługi przewozowe za pośrednictwem Uber z tytułu stosowania zakazanych praktyk. Autorka nie podziela poglądów zaprezentowanych w stanowisku organu z dnia 5 maja 2016 r.⁶⁵ odnośnie do niestosowania zakazanych praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów. W jej ocenie działalność Uber narusza obowiązki należytego informowania konsumentów odnośnie do charakteru usług świadczonych za pośrednictwem aplikacji. Usługi te zdaniem autorki są przewozami miejskimi, klasycznymi przewozami taksówką. Konsumenty w istocie wprowadzani są w błąd co do kwalifikacji i wymogów stawianych kierowcom świadczącym usługi za pośrednictwem aplikacji Uber. Wiele wątpliwości wzbudza także zapewnienie bezpieczeństwa w zakresie ochrony danych osobowych gromadzonych na potrzeby realizacji umowy, w szczególności przy ich przetwarzaniu, zasad ich usuwania, archiwizacji. Zdaniem autorki niejasność w zakresie dochodzenia roszczeń przez pasażerów z tytułu nienależycie wykonanej usługi przewozu nie sprzyja zapewnieniu ochrony praw konsumentów. W ocenie autorki więcej argumentów przemawia na rzecz uznania, że działalność Uber jest usługą pośrednictwa pomiędzy dostawcami usług podstawowych a użytkownikami (dostawy usług podstawowych, tj. usługi transportowej). Za powyższym przemawiają takie okoliczności jak: odpłatność usług, sposób ustalania cen i warunków umowy.

Z uwagi na powyższe podmioty te powinny spełniać wymagania przewidziane w ustawie o transporcie drogowym, w szczególności w zakresie wymogu stosownych zezwoleń licencji, jak również obowiązków związanych z zamieszczeniem w pojeździe bądź na pojeździe urządzeń identyfikujących świadczone

⁶⁴ Tamże.

⁶⁵ Tamże.

usługi. Powyższe rozwiązania przyczynią się do rozwiania wątpliwości interpretacyjnych odnośnie do kwalifikacji świadczonej usługi oraz pozwolą na rozstrzygnięcie reżimu odpowiedzialności z tytułu nienależycie wykonanej usługi przewozowej.

Dorota Sylwestrzak

CLASSIC TAXI SERVICE VERSUS UBER

The Author briefly presents the issue of providing transport services by traditional taxis and through Uber application. She analyzes the similarities and differences between the two services and evaluates the legal nature of the service provided through Uber from the point of view of the protection of passengers' interests.