

Problemy i sposoby legalizacji przedsięwzięć *sharing economy*

1. Wstęp

Nadal nie ma w języku polskim dobrego określenia, które w pełni oddawałoby ducha i sens zjawiska *sharing economy*. Autorki w swoim poprzednim artykule² przedstawiły wątpliwości i możliwości interpretacyjne tłumaczenia tego trendu społeczno-ekonomicznego wprost jako *gospodarka współdzielenia*. Współdzielenie dotyczy zwykle udostępniania nadwyżkowych zasobów i ma wyraźny kontekst wspólnotowy. W przypadku przedsięwzięć nastawionych na zysk, które często świadomie pozyskują zasoby w celu ich udostępniania za opłatą, mamy do czynienia raczej z opłacanym dostępem do dóbr i usług, a nie ich współdzieleniem. A zatem gospodarka współdzielenia (*sharing economy*) w dojrzałej formie biznesowej działającej na zasadach rynkowych staje się gospodarką dostępu (*access economy*).

Ponadto przedsięwzięcia z obszaru *sharing economy* nie cechują się wysokim poziomem kontroli i hierarchiczności³ – zamiast tego stawiają na rozproszone rynki, lateralne struktury i sieci społecznościowe funkcjonujące w zgodzie z ideą wzajemności i partnerstwa. Hierarchiczność organizacji stanowi główny wyznacznik tego, co jest prawdziwym przykładem gospodarki dzielenia się, a nie tylko gospodarką dostępu. *Access economy* pojawia się wraz z instytucjonalizacją zjawiska, działającym modelem biznesowym i stopniowym odchodzeniem od społecznościowego dzielenia się czymkolwiek⁴.

¹ Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Analiz Ekonomicznych.

² J. Papińska-Kacperek, K. Polańska, „*Sharing economy*” a dylematy monetyzacji idei w sieci społecznej, „Roczniki Kolegium Analiz Ekonomicznych” 2017, z. 44, s. 163–173.

³ Por. B.F. Malinowski, Czym naprawdę jest „*sharing economy*”?, „WetheCROWD” 6.07.2016, <http://wethecrowd.pl/czym-naprawde-sharing-economy/> (dostęp: 17.06.2017).

⁴ Na podobny aspekt zwraca uwagę M. Gielzak, Od *couchsurfingu* do *couchsourcingu*, czyli „*hotelowe*” *sharing economy*, „WetheCROWD” 12.10.2016, <http://wethecrowd.pl/couchsurfingu-couchsourcingu-czyli-hotelowe-sharing-economy/> (dostęp: 7.06.2017).

Celem artykułu jest analiza sposobów przystosowywania przedsięwzięć z obszaru *sharing economy* do reguł instytucjonalnych gospodarki tradycyjnej. Instytucjonalizacja przebiegu transakcji dokonywanych w obszarze szeroko pojętej *sharing economy* nie jest łatwa i w sensie nieuchronnych przemian techniczno-ekonomicznych chyba nawet niemożliwa. Pojawiające się protesty przedstawicieli gospodarki tradycyjnej nie powstrzymają rozwoju nowych form świadczenia usług.

2. Problemy *sharing economy* na przykładzie trzech branż

Modele *sharing* lub *access economy* powodują zmiany na rynku – w krótkiej perspektywie korzystne dla konsumentów, którzy mogą płacić mniej za usługi, pamiętając, że ich jakość nie jest taka sama jak w tradycyjnych modelach biznesu. Świadczącym usługi może być każdy – bez uprawnień, jakich w tradycyjnych firmach wymaga się na przykład od taksówkarzy czy kucharzy. Firmy typu Uber początkowo są traktowane jako pośrednicy w wymianie informacji między na przykład pasażerami a kierowcami, a nie jako klasyczne podmioty na rynku transportowym. Działają w Unii Europejskiej na podstawie dyrektywy o usługach w społeczeństwie informacyjnym z 2000 roku oraz Dyrektywy UE 2015/1535 ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego.

Najistotniejszymi problemami *sharing economy* są zagadnienia związane z opodatkowaniem i ochroną konsumentów oraz konkurencją. Konsumentci bowiem zaczęli masowo korzystać z nowych możliwości (por. liczba pobrań aplikacji w tabeli 1), co może stanowić zagrożenie dla tzw. starych podmiotów gospodarczych. Działalność nowych przedsięwzięć w przeszłości bardzo często powodowała upadek nawet całych gałęzi przemysłu – jak miało to miejsce w czasach rewolucji przemysłowej czy informacyjnej. Choć wzrost konkurencyjności na rynku jest zjawiskiem pozytywnym, to jednak zagrożenie tradycyjnych modeli przez *sharing economy* w pewnych branżach jest na tyle istotnym problemem, że coraz częściej firmy działające w tej sferze zaczynają mieć kłopoty prawne. Działalność podmiotów wykorzystujących modele *sharing economy* zaniepokoiła na przykład instytucje skarbowe, bowiem obok problemu znikających czy gorzej prosperujących firm, które do tej pory wywiązywały się z obowiązków podatkowych, na rynku pojawiają się usługodawcy „z doskoku” lub okazjonalni, na przykład kierowcy Ubera, jedynie czasem płacący prowizje

bądź opłaty serwisowe podmiotom, które często nie odprowadzają podatków w kraju świadczenia usług.

Spśród 50 platform przebadanych na przełomie maja i czerwca 2017 roku, w tabeli 1 przedstawiono przykładowe dane dotyczące roku założenia i popularności ich aplikacji mobilnych.

Tabela 1. Wybrane przedsięwzięcia *sharing economy* – maj/czerwiec 2017

Platforma	Kraj	Rok powstania	Liczba pobrań z Google Play
Uber	USA	2009	100–500 mln
BlaBlaCar	Francja	2006	10–50 mln
Ola Cabs	Indie	2010	10–50 mln
Yandex Taxi	Rosja	2011	10–50 mln
AirBnB	USA (Kalifornia)	2008	10–50 mln
Couchsurfing.org	USA	2003	1–5 mln
Zomato	Indie	2008	10–50 mln

Źródło: opracowanie własne.

Problemy związane z opodatkowaniem usług świadczonych za pośrednictwem platform współdzielenia nie wynikają z braku odpowiednich regulacji prawnych⁵. Rzecz w tym, że istniejące przepisy nie zawierają jednoznacznych rozstrzygnięć, pozwalających na prostą kwalifikację działań do dwóch różnych grup:

- 1) biznesowej – usługi oferowane w celu osiągnięcia zysku,
- 2) niekomercyjnej – społecznościowe współdzielenie dóbr i usług pozbawione kontekstu finansowego.

Pierwsza z tych grup obejmuje przedsięwzięcia, których działalność gospodarcza powinna podlegać ustalonym regułom, na przykład w Polsce ustawy o swobodzie działalności gospodarczej⁶, a w konsekwencji opodatkowaniu w zgodzie z obowiązującymi regulacjami podatkowymi (np. zwolnienie z podatku VAT, gdy sprzedaż w ciągu poprzedniego roku nie przekroczyła kwoty 150 tys. zł). W odniesieniu do różnych obszarów działalności (np. wynajmu mieszkań lub transportu) mogą mieć zastosowanie rozwiązania szczegółowe, wynikające z obowiązujących aktów prawnych. Przykładowo, w przypadku tzw. najmu mieszkaniowego,

⁵ Por. K. Kimla, *Fiskalizacja sharing economy – dylematy regulacji*, w: *Sharing economy (gospo-darka współdzielenia)*, M. Poniatowska-Jaksch, R. Sobiecki (red.), Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2016, s. 148.

⁶ Ustawa z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, Dz.U. z 2015 r. poz. 584 t.j.

zwolnienie z podatku VAT dotyczy sytuacji, gdy „usługi w zakresie wynajmowania lub wdzierżawiania nieruchomości mieszkalnych lub części nieruchomości, na własny rachunek, [są świadczone – przyp. K.P.] wyłącznie na cele mieszkaniowe”⁷. Jeśli zatem nie zostanie spełniony ten warunek, wówczas najem na cele związane z zakwaterowaniem powinien „podlegać opodatkowaniu VAT stawką 8%”⁸. Problem w tym, jak ustalić: czy platforma pośrednicząca miała swój udział w przychodach z konkretnego wynajmu. Model biznesowy platform pośredniczących w zawieraniu transakcji *sharing* może zakładać czerpanie zysków również z innych źródeł, jak choćby reklamy, a wówczas ta konstrukcja prawna nie wydaje się już taka prosta.

2.1. Transport osobowy

Największy opór wobec przedsięwzięć *sharing economy* obserwujemy w przypadku firm taksówkarskich, które musiały zauważyć duży spadek dochodów. Z tego powodu w wielu krajach zaprotestowali taksówkarze przeciwko ich zdaniem nieuczciwej konkurencji, jaką stwarza Uber i inne firmy (Lyft, iTaxi czy MyTaxi). Nieuczciwej, bo oferowana usługa jest *de facto* niższej jakości, z czego konsument nie zawsze zdaje sobie sprawę, a zauważalnie tańszej, bo nie wymaga się od kierowców posiadania drogich licencji obligatoryjnych dla taksówkarzy. W niektórych miastach (Rio de Janeiro, Dżakarta), a także w Polsce i Hiszpanii dochodziło nawet do fizycznych ataków na samochody i kierowców Ubera. Protesty wobec Ubera są najbardziej spektakularne, dotyczą bowiem wejścia na rynek firmy, której wartość szacowana jest na wiele miliardów USD.

Działaniu nowych podmiotów na rynkach lokalnych przyglądają się instytucje państwowe. Niektóre z wyrozumiałością, na przykład UOKiK w maju 2016 roku wyjaśnił, iż „Usługa Uber bazuje [...] na nowoczesnych technologiach informacyjnych: taksometry zastąpiono aplikacjami na smartfony, a funkcję licencjonowania zastępuje społecznościowa ocena jakości usług [...] konsument korzystający z pośrednictwa Uber powinien zatem zdawać sobie sprawę, że nie będzie miał do czynienia z usługą świadczoną przez licencjonowanych taksówkarzy. Nie można zatem uznać, że konsumenci są wprowadzani w błąd co do kwalifikacji i wymogów spełnianych przez kierowców będących w systemie Uber”⁹. Inne instytucje traktują to bardziej restrykcyjnie, na przykład Inspektorat Transportu

⁷ Art. 43 ust. 1 pkt 36 ustawy o VAT, za: K. Kimla, op. cit., s. 146.

⁸ Ibidem.

⁹ UOKiK, https://www.uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=12352 (dostęp: 24.06.2017).

Drogowego kontroluje kierowców Ubera i na mocy Ustawy o transporcie drogowym wystawia mandaty za brak licencji, bowiem zdaniem tej instytucji ten, kto wykonuje działalność z zakresu transportu drogowego, musi spełniać warunki niezbędne do legalnego działania w tej sferze. O takie kontrole podobno zabiegają pasażerowie, taksówkarze i urzędy miast.

We Włoszech sąd uznał, że dobro włoskich taksówkarzy jest ważniejsze od interesów osób korzystających z usług przewozowych Ubera i wyrokiem z marca 2017 roku zdelegalizował działalność firmy. Włoski sąd wyrok oparł na przepisach ustanowionych 25 lat temu, co być może wskazuje na konieczność dostosowania prawa do współczesnych uwarunkowań cyfrowych. We Włoszech od jakiegoś czasu trwają prace nad ustawą o opodatkowaniu działalności nieprofesjonalnej. Pomysł ten ma na celu wydobycie z szarej strefy jak najwięcej drobnych przedsięwzięć, ale też ma pomóc opodatkować dopiero spodziewane rozwiązania biznesowe.

Uber przegrał wcześniej procesy na kilku dużych rynkach Unii Europejskiej¹⁰. Pod koniec 2014 roku po decyzji sądu uznającej działalność za nielegalną UberPOP zniknął z Hiszpanii, ale wrócił w 2016 roku z licencjonowanymi kierowcami w Madrycie pod nazwą UberX. Pojazdy nadal są nieoznakowane i tego typu przewozy nadal podlegają odrębnym przepisom niż taksówki i zapewne dlatego wciąż protestują taksówkarze. Zgodnie z prawem niemieckim samochody i kierowcy, którzy zajmują się przewozem ludzi, muszą być odpowiednio ubezpieczeni i zweryfikowani, czego Uber nie gwarantował. Sąd apelacyjny podtrzymał wyrok delegalizujący w 2015 roku UberPop na tym rynku. W 2015 roku francuski Trybunał Konstytucyjny uznał zasadność zakazu działalności we Francji aplikacji UberPOP. Obecnie francuski Uber świadczy usługi wyłącznie przez licencjonowanych kierowców. Firma musiała wprowadzić podobne ograniczenia w Madrycie i Moskwie, a w kwietniu 2017 roku wycofała się z działalności w Danii, nie chcąc dostosować się do nowych przepisów, zgodnie z którymi kierowcy świadczący usługi przewozowe muszą posiadać licznik przejechanych kilometrów, czujniki obciążenia foteli w samochodach i kamery. Wcześniej, w 2016 roku zawiesił także swoją działalność na Węgrzech.

Całkowitej likwidacji działalności Ubera i Cabify domagali się uczestnicy strajku taksówkarzy hiszpańskich w maju 2017 roku i Ubera w Polsce w czerwcu 2017 roku. Pytanie, czy to nie jest zbyt restrykcyjne podejście. Pojawiają się też

¹⁰ B. Davies, *Uber suffers legal setbacks in France and Germany*, <https://www.theguardian.com/technology/2016/jun/09/uber-suffers-legal-setbacks-in-france-and-germany> (dostęp: 3.06.2017).

absurdalne pomysły blokowania aplikacji. Zdaniem niektórych nie da się zahamować postępu i aplikacji, którą zainstalowały miliony użytkowników. Uber przekonuje, że na rynku jest miejsce dla obu modeli pracy taksówkarzy. Za potrzebą takiego modelu jak Uber czy iTaxi przemawia nie tylko liczba ich użytkowników, ale też fakt, że na przykład aplikacja Uber pierwotnie miała obsługiwać tylko zamawianie samochodów premium w niewielu dużych miastach, a rozrosła się do korporacji z wyraźnie wyodrębnioną strukturą hierarchiczną.

W Polsce od pewnego czasu od kierowców Ubera wymagane jest tylko założenie firmy, czego konsekwencją jest obowiązek płacenia podatków od zarobionych pieniędzy. Zatem usług nie mogą już świadczyć kierowcy z tzw. doskoku. Pozostała jeszcze kwestia licencji, formy rozliczeń (w Uberze nie ma kas fiskalnych obowiązujących taksówkarzy, a za kurs klient rozlicza się automatycznie online) i składek na ubezpieczenie auta.

Trzeba jednak zauważyć, że taksówkarze mają na przykład dostęp do buspasów czy specjalnie wyznaczonych stref postojowych oraz rozliczają się na podstawie karty podatkowej. Kierowcy korzystający z aplikacji Uber, Taxify czy Heetch nie mają tego typu przywilejów, rozliczają się z podatku na zasadach ogólnych, jak każdy inny przedsiębiorca. Ale kierowca taki nie musi zdać egzaminu ze znajomości topografii miasta oraz nie ma obowiązku ukończenia szkolenia w zakresie transportu drogowego. Nie ma też obowiązku przekazania zaświadczenia o tym, że nie był karany za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz nie wydano mu prawomocnego orzeczenia zakazującego wykonywania zawodu kierowcy. Uber jednak broni się, że nie każdy może stać się jego kierowcą. Przeprowadzana jest procedura weryfikacji, o czym świadczą liczby – spośród ponad 40 tys. osób, które zgłosiły się, procedurę przeszło zaledwie kilka tysięcy. Kierowcą może zostać tylko ta osoba, która między innymi również dostarczy zaświadczenie o niekaralności, a ponadto może przedstawić zestawienie wykroczeń w ruchu drogowym. Pozostałe wymogi dotyczą badań technicznych, dostosowania pojazdu i wieku kierowcy.

Obecnie w Polsce rozważane są zmiany w ustawie o transporcie drogowym, polegające na przykład na dodaniu do ustawy definicji aplikacji mobilnej jako „elektronicznej platformy pośredniczącej”. Podmiot udostępniający taką aplikację musiałby, oprócz legalnie zarejestrowanej działalności, posiadać siedzibę na terytorium RP, a kierowcy, którzy współpracują z takimi podmiotami, musieliby posiadać uprawnienia do przewozu osób¹¹, w tym zaświadczenie o niekaralności. Być może ustawa wejdzie w życie już od 2018 roku. Efektem

¹¹ Licencja dostępna wyłącznie dla posiadaczy prawa jazdy kategorii D, koszt rzędu 4000 zł.

prawdopodobnie będzie spadek liczby samochodów Ubera w Polsce. Przewagą rynkową aplikacji jest niska cena, wynikająca właśnie z braku licencji i niższych wynagrodzeń kierowców. Zrównanie wymagań licencyjnych doprowadzi do wypchnięcia z rynku przewozów osobowych kierowców bez licencji. Na zmiany legislacyjne na pewno wpłynie wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 19 grudnia 2017 roku w Luksemburgu, w myśl którego działalność Ubera jest zakwalifikowana jako działalność transportowa¹².

Trzeba jednak przyznać, że konkurencja na rynku wpłynęła na tradycyjne korporacje, które wprowadziły aplikacje zamawiania kursów, śledzenie dojazdu i ocenianie kierowcy czy możliwość płacenia kartą lub telefonem komórkowym. Efektem konkurencji w tym segmencie usług jest podniesienie ich jakości.

Problemy prawnych nie mają być może na razie modele biznesowe typu BlaBlaCar czy InOneCar. Ten pierwszy mocno podkreśla różnice między swoją działalnością a na przykład Uberem. Kierowcy BlaBlaCar otrzymują od pasażerów w zamian za przejazd kwotę, która nie może przekroczyć wydatków na podróż, a więc kosztu paliwa i opłat drogowych. Zatem nie ma w tej sytuacji podstawy do wymierzania podatku PIT, gdyż nie występuje powiększenie majątku kierowcy. Nie ma także przesłanek konieczności płacenia podatku VAT, bowiem kierowcy oferują miejsca pasażerom przy okazji podróży, którą planują odbyć, a tylko stała działalność związana z komercyjnym przewozem osób, czyli nastawiona na osiąganie zysku, musi zostać zarejestrowana i może oznaczać konieczność obciążenia usług podatkiem VAT¹³. Brak kłopotów wynika też z tego, iż modele te stanowią konkurencję dla innego typu transportu. W pewnej części dla firm związanych z administracją państwową lub lokalną, ale także dla podmiotów prywatnych obsługujących na przykład transport busami. Te ostatnie odnotowują spadek przychodów, ale być może nie są tak dobrze skomunikowane jak taksówkarze i nie mogą przebić się do opinii publicznej. Zgłaszane są jednak wątpliwości, czy kierowcy zabierając więcej niż jedną osobę, nie osiągają przychodu. Na pewno skala korzystania z takich serwisów może zagrozić istnieniu małych firm obsługujących komunikację międzymiastową. Twórcy raczej sugerują, że dzięki tej usłudze po drogach porusza się mniej samochodów i na swojej stronie publikują wyliczenie, iż w ciągu ostatnich 12 miesięcy członkowie BlaBlaCar (globalnie) zaoszczędzili 500 tys. ton ekwiwalentu ropy naftowej.

¹² Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie C-434/15; <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=198047&mode=req&pageIndex=1&dir=&occ=first&part=1&text=&doclang=PL&cid=340119> (dostęp: 20.03.2018).

¹³ Taki tok rozumowania potwierdziło Ministerstwo Finansów w odpowiedzi na interpelację nr 32705.

2.2. Noclegi

Idea udzielenia wolnych miejsc noclegowych początkowo jedynie na zasadzie wzajemności z powodzeniem była realizowana za pośrednictwem portalu Couchsurfing.org. Dziś jest on przykładem komercjalizacji działań społecznościowych.

Najpopularniejszy serwis bezpośredniego wynajmu mieszkań – Airbnb nie bierze na siebie odpowiedzialności za problemy prawne, które mogą spotkać użytkowników. Serwis udostępnia obu stronom transakcji stronę internetową oraz aplikację mobilną, a także zarządza płatnościami dokonywanymi przez użytkowników. Regulamin serwisu zawiera zapis, że odpowiedzialność prawna spoczywa na użytkownikach i zawiera sugestie dotyczące konsultacji z własnym ubezpieczycielem oraz w sprawie podatków lokalnych i VAT.

Oddzielnym zagadnieniem jest kwestia problemów z pozbyciem się lokatora po zakończeniu umowy najmu, ale tu jak w tradycyjnych formach, nie ma żadnych gwarancji, że bez dodatkowych zabezpieczeń notarialnych¹⁴ uda się odzyskać szybko wynajęte mieszkanie.

Podobnie jak Uber, ten model biznesowy wpływa na lokalne rynki tym razem wynajmu mieszkań. W niektórych krajach zaobserwowano wzrost cen wynajmu długookresowego spowodowany dużą opłacalnością wynajmu krótkookresowego za pomocą firm pośredniczących, na przykład Airbnb czy Wimdu. Po ujawnieniu się tej niekorzystnej społecznie tendencji, władze lokalne dużych miast niemieckich (np. Berlina czy Frankfurtu nad Menem) wprowadziły nowe prawo lokalne zabraniające wynajmowania całego mieszkania turystom, zezwalając jedynie na udzielenie wybranego pomieszczenia we własnym mieszkaniu.

Hotele w Nowym Jorku zaczęły ponosić tak dotkliwe straty, że żądają zamknięcia serwisu Airbnb, powołując się na przepis ograniczający możliwość krótkoterminowego wynajmu mieszkania tylko do placówek typowo hotelowych (miejsce noclegowe na krócej niż 30 dni mogą oferować tylko hostele i hotele). W San Francisco oferujący w ramach AirBnB podnajem na krótki czas mieszkania wynajmowane długookresowo mogą otrzymać od prawnych właścicieli nieruchomości nakaz eksmisji z powodu naruszenia zapisów umowy o wynajmie.

¹⁴ Na przykład w Polsce – oświadczenie w formie aktu notarialnego o poddaniu się egzekucji.

2.3. Gastronomia

Kolejnym segmentem modeli *sharing economy* są serwisy kojarzące kucharzy i konsumentów. Niektóre modele polegają na spożywaniu kolacji w prywatnych domach (Feastly, EatWith), inne na dostarczaniu posiłków z kuchni kucharzy domowych (Umi Kitchen), a jeszcze inne kontaktują klientów z restauracjami (Zomato) na przykład na chwilę przed zamknięciem lokali (*Too good to go*). Mogą to być ekskluzywne kluby kolacyjne dla zagranicznych turystów albo po prostu sąsiedzka pomoc, czyli sąsiedzi gotujący dla sąsiadów, wtedy opłata (czyli składka na produkty) jest na bardzo niskim poziomie i nie ma problemów z przychodami kucharzy. Intencją powstania polskiego Eataway jest danie możliwości poznawania sąsiadów, formy aktywizacji ludzi samotnych, którzy w ten sposób nie będą izolowani (pod warunkiem że potrafią korzystać z Internetu). Jednak i te modele konsumpcji żywności zaczynają mieć kłopoty nie tylko z podatkami, ale również z normami sanitarnymi. Miasta zaczęły badać usługi *food-sharing* pod kątem podatków i ochrony zdrowia. W USA zdarzały się nawet kontrole Departamentu Zdrowia¹⁵. Twórcy portalu EatWith uprzedzają, że kucharze powinni upewnić się, jakie normy w tej dziedzinie obowiązują w ich kraju. Modele te mogą wzbudzać niepokój instytucji konsumenckich w zakresie higieny, ale wysoce wątpliwe jest, czy mogą stanowić konkurencję dla restauracji.

3. Podsumowanie i kierunki dalszych badań

Współdzielenie umożliwia osobom o niskich dochodach korzystanie z tańszych (bo często nieopodatkowanych) usług oraz daje im możliwość dodatkowego zatrudnienia¹⁶. Entuzjaści zwracają uwagę na fakt, że usługi uznawane dotychczas za luksusowe (poruszanie się taksówkami, nocleg w wynajętym apartamencie, konsumpcja wyszukanych potraw itp.) stały się dostępne dla każdego, jedynie pod warunkiem posiadania dostępu do Internetu.

Krytycy zjawiska wskazują na problemy związane z brakiem właściwych uregulowań prawnych (cesja odpowiedzialności za prawidłowe rozliczenia

¹⁵ S. Kessler, *The Food-Sharing Economy Is Delicious And Illegal—Will It Survive?*, <https://www.fastcompany.com/3061498/the-food-sharing-economy-is-delicious-and-illegal-will-it-survive> (dostęp: 3.06.2017).

¹⁶ D.E. Rauch, D. Schleicher, *Like Uber, but for Local Government Policy: The Future of Local Regulation of the "Sharing Economy"*, „Working Paper NYU” 2015, no. 21/January, s. 6.

z miejscowym fiskusem na bezpośrednich usługodawców), a w konsekwencji trudności z opodatkowaniem niektórych form działalności biznesowej oraz przetrzucanie odpowiedzialności za udział w przedsięwzięciach typu *access economy* na podmioty bezpośrednio świadczące usługi.

Przeanalizowano 50 przedsięwzięć należących do szeroko pojętej *sharing economy*. Problemy, na które wskazano, omawiając poszczególne przykłady, wiążą się z ochroną konsumentów, podatkami i konkurencją, a dotyczą większości badanych przedsięwzięć, choć w różnym zakresie i natężeniu.

Paradoksalnie ostre reakcje na nowe usługi mogą przynieść dobry skutek w kwestii podnoszenia ich jakości, choć wiążą się jednocześnie z instytucjonalizacją pozornie spontanicznych działań w obszarze *sharing economy*. Wiele z nich w krótkim czasie przebyło drogę od społecznie racjonalnych pomysłów (optymalizacja wykorzystania zasobów) przez szarą strefę (podatki) do w pełni legalnych przedsięwzięć biznesowych (konkurujących głównie ceną).

Bibliografia

Kimla K., *Fiskalizacja sharing economy – dylematy regulacji*, w: *Sharing economy (gospodarka współdzielenia)*, M. Poniatowska-Jaksch, R. Sobiecki (red.), Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2016.

Papińska-Kacperek J., Polańska K., „*Sharing economy*” a dylematy monetyzacji idei w sieci społecznej, „*Roczniki Kolegium Analiz Ekonomicznych*” 2017, z. 44, s. 163–173.

Rauch D.E., Schleicher D., *Like Uber, but for Local Government Policy: The Future of Local Regulation of the “Sharing Economy”*, „*Working Paper NYU*” 2015, no. 21/January.

Ustawa z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, Dz.U. z 2015 r.

Źródła sieciowe

Davies B., *Uber suffers legal setbacks in France and Germany*, <https://www.theguardian.com/technology/2016/jun/09/uber-suffers-legal-setbacks-in-france-and-germany> (dostęp: 3.06.2017).

Giełzak M., *Od couchsurfingu do couchsourcingu, czyli “hotelowe” sharing economy*, „*WEtheCROWD*” 12.10.2016, <http://wethecrowd.pl/couchsurfingu-couchsourcingu-czyli-hotelowe-sharing-economy/> (dostęp: 7.06.2017).

Kessler S., *The Food-Sharing Economy Is Delicious And Illegal—Will It Survive?* <https://www.fastcompany.com/3061498/the-food-sharing-economy-is-delicious-and-illegal-will-it-survive> (dostęp: 3.06.2017).

- Malinowski B.F., *Czym naprawdę jest „sharing economy”?*, „WetheCROWD” 6.07.2016, <http://wethecrowd.pl/czym-naprawde-sharing-economy/> (dostęp: 17.06.2017).
- Ministerstwo Finansów, Odpowiedź na interpelację nr 32705 2015, <http://orka2.sejm.gov.pl/INT7.nsf/klucz/088552EF/%24FILE/i32705-o1.pdf>.
- UOKIK, https://www.uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=12352 (dostęp: 24.06.2017).
- Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie C-434/15; <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=198047&mode=req&pageIndex=1&dir=&occ=first&part=1&text=&doclang=PL&cid=340119> (dostęp: 20.03.2018).

* * *

Problems and Methods of Legalizing Sharing Economy

Summary

Sharing economy causes changes for consumers, the environment, and the economy as a whole. On the one hand, all available resources are used more efficiently (goods are shared); on the other hand, cheap services are provided by non-professionals, often omitting fees and taxes imposed on traditional ventures. The institutional conditions associated with the project's proper functioning are equally important. In some industries, sharing economy seems destructive to the existing markets or dangerous for consumers. Steps have been taken to legalize actions such as the imposition of certain obligations, such as the need to register a business activity or in the form of recommendations or require contact with tax advisors concerning taxes in force in the country. Finally, undertakings (projects) operating in the area of sharing economy must adapt their model to the existing law or local common rules. The aim of the article is to analyze the ways of adapting projects from the area of sharing economy to the institutional rules of the traditional economy.

Keywords: sharing economy, access economy, sharing transaction, food-sharing.

