

DOI: 10.47743/jss-2024-70-3-3

Impactul cauzei Elite Taxi c Uber Spain (C-434/15) asupra reglementării serviciilor de ride-sharing în Uniunea Europeană: Studiu de caz – Uber în România, Finlanda și Cehia

The impact of the case Elite Taxi v Uber Spain (C-434/15) on the regulation of ride-sharing services in the European Union: Case study – Uber in Romania, Finland and the Czech Republic

Sebastian ANTOCE¹

Rezumat: Prezentul studiu realizează o analiză comparativă a impactului pe care decizia C-434/15 a Curții de Justiție a Uniunii Europene l-a avut asupra legislațiilor naționale din România, Finlanda și Republica Cehă, cu privire la serviciile de ride-sharing ale Uber. Acesta explorează abordările variate adoptate de fiecare țară: de la reglementările stricte din România, la poziția liberală a Finlandei și modelul intermediar din Republica Cehă. Pe parcursul analizei, studiul examinează conceptul de influență, și, în special, rolul CJUE în modelarea acestor cadre de reglementare naționale. În ciuda diferențelor, toate răspunsurile legislative urmăresc să găsească un echilibru între promovarea inovării și abordarea preocupărilor legate de concurența loială și de drepturile consumatorilor. Acest studiu oferă o perspectivă asupra diverselor reglementări din UE și a implicațiilor acestora pentru viitorul platformelor de ride-sharing precum Uber.

Cuvinte-cheie: platforme de ride-sharing, economie colaborativă, serviciu de transport, serviciu al societății informaționale

Abstract: The study presents a comparative analysis of regulatory responses to Uber's ride-sharing services in Romania, Finland, and the Czech Republic, following the ECJ decision C-434/15. It explores the nuanced approaches undertaken by each country, from Romania's strict regulations to Finland's more liberalized stance, and the Czech Republic's intermediary model. Throughout the analysis, the study discusses the concept of influence, particularly the ECJ's role in shaping these national regulatory frameworks. Despite differences, all responses aim to strike a balance between fostering innovation and addressing concerns related to fair competition and consumer rights. This study offers insights into the diverse regulatory landscapes within the EU and their implications for the future of ride-sharing platforms like Uber.

Keywords: ride-sharing platforms, collaborative economy, transport service, information society service.

¹ Doctorand, Facultatea de Drept, Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, e-mail: sebastian.antoce@yahoo.com.

1. Introducere

Într-o societate interconectată și complexă, relația dintre legislația națională și jurisprudența europeană devine din ce în ce mai importantă. Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) reprezintă un pilon central al sistemului juridic european, având atribuții jurisdicționale, însoțite de un impact semnificativ asupra modului în care statele membre își formulează și își aplică legile interne. Astfel, prin interpretarea și aplicarea principiilor și normelor europene, CJUE contribuie la armonizarea legislațiilor naționale și la asigurarea unei aplicări coerente a dreptului european în toate statele membre, fiind vizate domenii precum cel social, al protecției consumatorilor sau dreptul muncii.

Deși CJUE a fost adesea criticată pentru extinderea competențelor Uniunii Europene în detrimentul statelor membre, se poate afirma că deciziile CJUE vizează o dezvoltare și adaptare a legislației europene pentru a răspunde la provocările și evoluțiile din cadrul pieței unice europene.

În acest context, cauza *Elite Taxi c. Uber Spain* reprezintă un exemplu elocvent al modului în care deciziile instanței europene pot influența și remodela legislația națională într-un domeniu specific, cum este cel al serviciilor de ride-sharing. Prin analizarea acestui caz, va fi examinat impactul pe care o decizie CJUE îl poate exercita asupra legislațiilor naționale, evidențiind modul în care această influență se reflectă atât legislativ într-o serie de domenii sociale și economice, cât și la nivelul jurisprudenței naționale.

Drept urmare, cazul *Elite Taxi c. Uber Spain* reprezintă un punct de plecare în analiza impactului asupra legislațiilor naționale în Uniunea Europeană. Ulterior, prin observarea acestui caz, poate fi înțeles modul în care CJUE acționează ca un catalizator pentru reforma și adaptarea legislațiilor naționale la provocările și evoluțiile din cadrul pieței unice europene.

2. Analiza conceptelor fundamentale

Pentru a înțelege mai bine un concept complex, este importantă analizarea elementelor care îl alcătuiesc. În cazul acesta, se vor detalia două concepte fundamentale: „influența” și „economia colaborativă”. Prin înțelegerea acestor elemente și a modului în care se concretizează, se va putea evalua mai precis impactul deciziei CJUE în cazul *Uber* asupra legislațiilor naționale din UE, oferind o perspectivă asupra implicațiilor juridice și sociale ale acestui fenomen în evoluție.

2.1. Despre noțiunea de *influență*

Interesul pentru analiza conceptului de influență derivă din configurarea sa ca variabilă pentru analiza luării deciziilor. În acest sens, se afirmă că influența reprezintă o „explicație generică pentru fenomenul luării unei decizii”², fiind asemănat cu rolul pe care îl are „forța în declanșarea mișcării”³.

² J. G. March, *An introduction to the theory and measurement of influence*, în *American Political Science Review*, 49(02): 431–451, 1955, <https://doi.org/10.2307/1951813>.

³ *Idem*.

În consecință, influența implică cauzalitate și este înțeleasă, în general, ca abilitatea unui actor de a modela o decizie conform preferințelor sale, fiind perceput ca o abilitate de a forma contextul și comportamentul celorlalți.

În ceea ce privește CJUE, influența deciziilor asupra legislațiilor naționale poate fi privită din mai multe puncte de vedere. O primă perspectivă vizează modul clasic de analiză la nivel doctrinar, și anume interpretarea influenței drept „capacitatea Curții de a determina guvernul și majoritatea parlamentară să ia anumite acțiuni pe care altfel nu le-ar fi luat”⁴.

Însă o critică ce poate fi adusă acestei opinii asupra influenței Curții are în vedere faptul că vizează exclusiv un element de constrângere asupra statelor membre și legislațiilor acestora. Sunt ignorate ipoteze precum existența unor procese legislative în curs, în care legiuitorul deja încearcă oferirea unei soluții la diverse ipoteze nereglementate la acel moment.

De asemenea, Curtea nu determină direct guvernul și majoritatea parlamentară să întreprindă anumite acțiuni, ci influențează indirect procesul decizional de interpretare și aplicare a legislației europene. Această interpretare poate fi apoi luată în considerare de către legiuitor în elaborarea și adoptarea legislației naționale.

În plus, influența Curții nu este întotdeauna directă sau imediată. Deciziile CJUE pot avea un impact indirect, influențând opinia publică, dezbaterile politice și comportamentul actorilor politici, precum și procesul legislativ în ansamblu.

În schimb, un punct de vedere recent arată că influența asupra legislațiilor naționale presupune capacitatea de a redefini opțiunile pe care le are legiuitorul, prin „ilustrarea a ceea ce este dezirabil la nivel social, politic și economic”⁵. Aceasta înseamnă că influența asupra formării contextului include nu doar o gamă de opțiuni politice, ci și „aspectele de ordin instituțional și socio-economic”⁶ pe care le implică astfel de decizii.

Întrucât deciziile CJUE pot influența elemente ce țin de dezbaterile publice cu privire la o temă, Curtea contribuie la promovarea coeziunii sociale și economice în cadrul Uniunii Europene, oferind chiar și în manieră indirectă un cadru juridic clar și predictibil pentru dezvoltarea legislației naționale.

Prin urmare, este importantă analizarea influenței CJUE într-un context mai larg, care include nu doar aspectele legale și instituționale, ci și dimensiunile sociale și economice ale integrării europene.

2.2. Despre economia colaborativă

Văzând cât de importantă este perspectiva economică și socială în influența pe care o au deciziile CJUE asupra legislațiilor naționale, este esențială înțelegerea

⁴ D. S. Martinsen, *An Ever More Powerful Court? The Political Constraints of Legal Integration in the European Union*, Editura Oxford University Press, 2015, p. 7.

⁵ *Idem*, p. 4.

⁶ D. S. Martinsen, *Judicial Influence on Policy Outputs? The Political Constraints of Legal Integration in the European Union*, în *Comparative Political Studies*, 48(12), 1612-1660, 2015, <https://doi.org/10.1177/0010414015592591>.

conceptului de economie colaborativă, pentru a observa mai bine efectele pe care le-a implicat decizia CJUE în cauza Uber.

Analizând literatura de specialitate⁷, nu se poate observa o definiție clară pentru acest concept, fiind propuse mai multe noțiuni pentru a desemna acest sistem economic. În continuare, vor fi analizate o serie de propuneri realizate la nivel doctrinar, ce surprind principalele caracteristici ale acestui concept.

Astfel, economia colaborativă (sau consum colaborativ/consum bazat pe acces/*gig economy*) reprezintă „o serie de activități economice conectate digital, ce presupun una din următoarele categorii de activități: recircularea bunurilor, prestarea de servicii, crearea de conexiuni sociale”⁸. În viziunea acestor autori, pot fi decelate trei elemente ce diferențiază economia colaborativă de modelele clasice de afaceri, și anume, pe de o parte, capacitatea de a facilita schimbul între străini spre deosebire de cel între rude sau în cadrul comunității, cât și dependența puternică de tehnologie care poate favoriza, de asemenea, și activitățile offline. În cele din urmă, acest mecanism vizează o perspectivă de extindere, și nu una de limitare la un mecanism de subzistență, cum era cazul economiei de subzistență bazate pe schimb.

În schimb, o altă definiție propusă la nivelul literaturii de specialitate arată că, în cadrul acestui tip de economie, utilizatorii „își acordă acces temporar la activele lor subutilizate, eventual în schimbul unor sume de bani”⁹. Astfel, se poate observa că scopul principal este acela de a promova utilizarea optimă a resurselor disponibile și reducerea consumului, iar principiile ce stau la baza acestuia sunt unele precum utilizarea eficientă a resurselor, partajarea sau redistribuirea acestora între membrii unei comunități.

La nivel european, într-o rezoluție a Parlamentului European din anul 2015, se realizează o definiție a economiei colaborative plecând de la coordonatele sale sociale. Astfel, economia colaborativă este „noul model socio-economic care s-a dezvoltat datorită revoluției tehnologice”, subliniindu-se faptul că „internetul conectează persoanele prin platforme online, unde tranzacțiile care implică bunuri și servicii pot fi efectuate în mod sigur și transparent”¹⁰. Se observă, în aceste condiții, importanța pe care o ocupă platforma online în acest tip de economie, la nivel doctrinar arătându-se și principalele efecte, și anume faptul că „se schimbă

⁷ Un rezumat al definițiilor din literatura de specialitate – C. Codagnone, B. Martens, *Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues* în JRC Technical Reports, Institute For Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper 2016/01, <http://doi.org/10.2139/ssrn.2783662>.

⁸ J. Schor, *Debating the Sharing Economy: Great Transformation Initiative*, [Online] la <http://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>, accesat 01.05.2024.

⁹ T. Meelen, K. Frenken, *Stop Saying Uber Is Part Of The Sharing Economy*, [Online] la <http://www.fastcoexist.com/3040863/stop-sayinguber-is-part-of-the-sharing-economy>, accesat 01.05.2024.

¹⁰ Rezoluția Parlamentului European din 29 octombrie 2015 referitoare la noile provocări și concepte pentru promovarea turismului în Europa, JO C 355, 20.10.2017.

radical echilibrul tradițional dintre cerere și ofertă, devin neclare limitele dintre proprietari și utilizatori, producători și consumatori, angajați și antreprenori”¹¹.

Pentru a observa un caz concret, în economia colaborativă, Uber joacă un rol semnificativ, schimbând modul în care oamenii accesează serviciile de transport. Cu lansarea sa în Statele Unite în 2009, Uber a fost unul dintre pionierii serviciilor de transport bazate pe tehnologie și a început să se extindă în piețele internaționale începând cu anul 2012¹². Prin intermediul platformei sale, Uber conectează direct nevoile clienților cu furnizorii de servicii de transport, eliminând intermediarii și facilitând o experiență mai rapidă. Astfel, utilizatorul aplicației, în loc să apeleze la un dispecerat și să aștepte un taxi, poate rezerva o cursă prin intermediul platformei, având posibilitatea de a vedea în timp real locația mașinii și timpul estimat în care aceasta va ajunge.

Acest model de afacere de tip „*disruptive*”¹³ a transformat complet peisajul serviciilor de transport, oferind utilizatorilor tarife mai mici și servicii mai rapide. Un aspect definitoriu al Uber era faptul că șoferii nu trebuiau să îndeplinească aceleași cerințe și reglementări precum șoferii de taxi tradiționali, ceea ce a condus la o creștere rapidă a numărului de șoferi care se înscriau pe platforma Uber, în defavoarea societăților ce ofereau servicii de taxi.

3. Cauza Elite Taxi c. Uber

Începând cu anul 2014¹⁴, Uber Systems Spain SL (Uber), o companie afiliată celebrei companii de tehnologie Uber Technologies Inc, a furnizat o aplicație pentru smartphone care conecta șoferii amatori din Spania cu potențiali clienți pentru curse în zonele urbane. Această aplicație, cunoscută sub numele de UberPop, reprezintă aplicația supusă analizei în prezenta cauză.

La sfârșitul anului 2014, Asociația de Taxiuri din Barcelona „Elite Taxi” a intentat o acțiune împotriva Uber într-un tribunal comercial din Barcelona, solicitând interzicerea continuării activității Uber în conformitate cu reglementările locale care reglementau activitatea taxiurilor și legea spaniolă privind concurența neloială¹⁵. Motivul principal era reprezentat de faptul că utilizatorii platformei erau conectați cu șoferi amatori care nu dețineau autorizație pentru transportul de pasageri, și cu atât mai mult, Uber. Tariful pentru călătorii era achitat de către clienți

¹¹ C. T. Ungureanu, *Drept internațional privat european în raporturi de comerț internațional*, Editura Hamangiu, București, 2021, p. 163.

¹² G. Dudley, D. Banister, T. Schwane, *The Rise of Uber and Regulating the Disruptive Innovator* în *The Political Quarterly*, n. 88/2017, pp. 492-499, <https://doi.org/10.1111/1467-923X.12373>.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ J. Novoa, *Uber is off to a good start in Spain: Madrid and Barcelona among its fastest growing cities*, [Online] la <https://novobrief.com/uber-spain-growth/990/>, accesat 01.05.2024;

¹⁵ P. Hacker, *UberPop, UberBlack, and the regulation of digital platforms after the Asociación Profesional Elite Taxi*, în *European Review of Contract Law (ERCL)*, ISSN 1614-9939, De Gruyter, Berlin, Vol. 14, n. 1/2018, pp. 80-96, <https://doi.org/10.1515/ercl-2018-1005>.

direct către Uber, care redistribuia o parte din acest preț șoferilor, evitându-se cadrul oficial reglementat pentru societățile ce realizează transportul de pasageri.

Tribunalul comercial, dorind să clarifice statutul Uber, a sesizat CJUE pentru a afla dacă Uber este o companie de taxiuri sau doar un intermediar care furnizează un serviciu al societății informaționale. Această distincție este importantă pentru determinarea legii aplicabile în cazul platformelor digitale din economia colaborativă, întrucât, în funcție de clasificare, aceste platforme pot fi supuse unor reglementări distincte. Pe de o parte, li se pot aplica regulile stricte care guvernează domenii precum cel al societăților de taxiuri, sau, pe de altă parte, pot beneficia de privilegiile conferite de legislația UE pentru serviciile societății informaționale.

Conform legislației europene, conceptul de „serviciu ale societății informaționale” este definit de Directiva 2015/1535 ca fiind „orice serviciu furnizat, în mod normal, contra unei remunerații, la distanță, prin mijloace electronice și la solicitarea individuală a beneficiarului serviciului”¹⁶. Acest concept este preluat de mai multe acte ale Uniunii Europene pentru a proteja furnizorii de servicii ale societății informaționale și stabilește o libertate extinsă a acestora.

În contextul acestor prevederi legale, CJUE trebuia să decidă dacă Uber și alte platforme digitale similare trebuie clasificate ca servicii de transport sau ca servicii ale societății informaționale.

Prin intermediul deciziei sale, CJUE a analizat atent modul în care serviciul Uber este furnizat și a ajuns la concluzia că acesta trebuie considerat un serviciu în domeniul transporturilor, nu un serviciu al societății informaționale.

La nivel doctrinar¹⁷, au fost identificate trei criterii principale care au stat la baza acestei concluzii și a fost oferită o analiză detaliată a fiecăruia dintre acestea:

Primul element analizat vizează selectarea și înregistrarea șoferilor de către Uber. Curtea a constatat că Uber selectează și înregistrează șoferii, iar aceștia trebuie să se înregistreze înainte de a furniza serviciul de transport. Această constatare indică un grad semnificativ de control exercitat de Uber asupra serviciului de transport. Prin intermediul deciziei, Curtea a afirmat că „serviciul de intermediere al Uber se bazează pe selectarea unor conducători auto neprofesioniști care utilizează propriul autovehicul cărora această societate le furnizează o aplicație în lipsa căreia, pe de o parte, acești conducători auto nu ar fi în situația de a furniza servicii de transport și, pe de altă parte, persoanele care doresc să efectueze o deplasare urbană nu ar recurge la serviciile respectivilor conducători auto”¹⁸.

¹⁶ Art. 1, alin. (1), lit. b) din Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale, JO L 241, 17.9.2015, p. 1-15.

¹⁷ P. Hacker, *op. cit.*

¹⁸ Par. 39 din hotărârea Curții, [Online] la <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=6EDBD2764F8DC3F907147AB02875F457?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=RO&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1880305>, accesat 01.05.2024.

Alegerea și înregistrarea șoferilor de către Uber indică o relație mai profundă decât o simplă intermediere digitală a unui serviciu. Aceasta evidențiază un grad semnificativ de control exercitat de Uber asupra serviciului de transport, iar faptul că Uber este responsabil pentru alegerea și înregistrarea șoferilor aduce serviciul său mai aproape de caracteristicile unui serviciu de transport decât ale unui simplu intermediar digital.

Al doilea criteriu vizează necesitatea infrastructurii digitale oferite de Uber, pentru a putea fi utilizată platforma, Curtea a constatat că utilizatorii nu ar folosi serviciile șoferilor non-profesioniști fără intermedierea digitală oferită de Uber. Această constatare indică faptul că intermedierea digitală oferită de Uber este un element esențial pentru furnizarea serviciului de transport.

Fără intermediul platformei Uber, serviciile respective ar fi inaccesibile pentru utilizatori, și aceștia ar trebui să caute alte alternative, și cel mai probabil să apeleze la un serviciu de transport. Prin urmare, infrastructura digitală oferită de Uber este o parte esențială a serviciului de transport furnizat de companie, și nu poate fi disociată de activitatea de transport ce îi implică doar pe utilizatori și pe șoferi.

În cele din urmă, Curtea se raportează și la „influența decisivă”¹⁹ a Uber asupra condițiilor de prestare a serviciului de transport. Faptul că Uber stabilește prețul maxim al cursei, percepe plata de la client și exercită un control asupra calității autovehiculelor și a șoferilor indică o influență semnificativă asupra serviciului de transport.

Această influență exercitată de Uber asupra serviciului de transport a fost un factor important în concluzia Curții că serviciul Uber trebuie considerat un serviciu în domeniul transporturilor. Astfel, în urma aplicării acestui criteriu, se observă că platforma nu a mai operat în calitate de intermediar digital, așa cum se pretinde de către aceasta, deoarece are un rol semnificativ chiar în cadrul activității de transport.

Prin urmare, Curtea a concluzionat că serviciul furnizat de Uber este, de fapt, un singur serviciu global, care constă atât din intermediere, cât și din transport. Într-un astfel de caz, regimul legal aplicabil este determinat de componenta principală a serviciului, iar în cazul UberPop, componenta principală este serviciul de transport.

Astfel, Uber nu poate fi calificată drept un „serviciu al societății informaționale” și nu beneficiază de privilegiile acordate de Directivele privind serviciile și comerțul electronic. În schimb, serviciul Uber se încadrează în categoria „serviciilor în domeniul transporturilor”. Prin urmare, este guvernată de prevederile specifice privind transportul din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în special de art. 58 alin. (1). Conform acestor prevederi, statele membre sunt abilitate să reglementeze serviciile de intermediere precum Uber, în conformitate cu normele generale ale UE.

¹⁹ D. Adam *et al.*, *Digitalisation and working life: lessons from the Uber cases around Europe*, [Online] la <https://www.eurofound.europa.eu/en/publications/2016/digitalisation-and-working-life-lessons-uber-cases-around-europe>, accesat 01.05.2024.

4. Efectele hotărârii CJUE – modele de reglementare

Decizia CJUE a avut un impact semnificativ la nivel național, generând diverse reacții și tendințe în ceea ce privește reglementarea platformelor de ride-sharing, prin raportare la piața de taxi și reglementările aplicabile acesteia.

În primul rând, în urma deciziei, s-a observat o tendință de liberalizare a pieței de taxi prin relaxarea cerințelor de acces pe piață. Această reacție poate fi înțeleasă ca o încercare de a crea un mediu concurențial dinamic, în care operatorii de taxi să fie în măsură să concureze eficient cu platformele de ride-sharing.

Pe de altă parte, a existat și o tendință de a crea reglementări speciale pentru platformele de ride-sharing, în încercarea de a gestiona specificitatea acestor servicii. Această abordare reflectă recunoașterea faptului că platformele de ride-sharing prezintă caracteristici distincte față de serviciile de taxi tradiționale și necesită, prin urmare, un cadru legal adaptat.

În plus, a treia tendință observată a fost aceea de a asimila șoferii din cadrul platformelor de ride-sharing cu cei de taxi și de a aplica aceleași reguli și reglementări tuturor. Această abordare poate fi interpretată ca o încercare de a menține un nivel uniform de reglementare în domeniul transportului de persoane, indiferent de modalitatea de intermediere a serviciilor.

În continuare, se va analiza fiecare mod de reglementare prin raportare la legislațiile corespunzătoare din statele membre ale Uniunii Europene, pentru a putea observa maniera în care decizia CJUE în speța analizată a influențat legislațiile naționale.

4.1. Primul model de reglementare – Finlanda

Hotărârea CJUE a avut un impact semnificativ asupra pieței de taxi din Finlanda, determinând o schimbare în reglementarea acestui sector. Înainte de hotărâre²⁰, piața de taxi din Finlanda era puternic reglementată, cu tarife maxime pentru cursele de taxi și un număr strict reglementat de taxiuri în fiecare municipalitate, stabilite de către autoritățile publice.

Cu toate acestea, începând cu 1 iulie 2018, odată cu intrarea în vigoare a noii Legi privind Serviciile de Transport (320/2017), piața de taxiuri din Finlanda a devenit liberalizată²¹. Acest lucru înseamnă că seria de cote stabilite de autorități a fost eliminată, în timp ce tarifele maxime au fost anulate. De asemenea, odată cu această modificare a legii, cei care operează taxiuri au dobândit dreptul de a desfășura servicii de transport oriunde în țară, aspect menit a fi integrat într-o viziune generală asupra modului de reglementare a transporturilor.

Prin intrarea în vigoare în 2018 a noii Legi privind Serviciile de Transport din 2017, Finlanda a recunoscut principiul *Mobility-as-a-Service* (*MaaS*) ca fiind un element esențial al strategiei sale de combatere a dependenței de mașini și de reducere a emisiilor din transport. Astfel, dezvoltarea *MaaS* a devenit o prioritate

²⁰ OECD, *Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Note by Finland*, [Online] la [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)5/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)5/en/pdf), accesat 03.05.2024.

²¹ *Ibidem*.

pentru Finlanda, care a adoptat o serie de măsuri legislative și de sprijin guvernamental pentru promovarea acestui concept²².

Astfel, acest principiu a fost impus tuturor operatorilor din sfera transporturilor, inclusiv transportul public, serviciile de taxi și platformele de închiriere a bicicletelor, să ofere atât informații despre serviciile lor, cât și posibilitatea rezervării acestor servicii, printr-o interfață unică dezvoltată într-un format standard. Rezumând, *MaaS* implică faptul că utilizatorul poate apela la mai multe servicii de transport prin folosirea unei singure aplicații, aspect menit a reduce folosirea mașinilor personale²³.

În aceste condiții, legislația finlandeză reflectă un model de liberalizare a pieței de taxiuri, similar cu prima tendință observată anterior, ca reacție la decizia CJUE. Prin eliminarea restricțiilor și prin crearea unui mediu concurențial mai liber, Finlanda își adaptează legislația atât la noile cerințe ale pieței și la schimbările în comportamentul consumatorilor, cât și la dezideratele de sustenabilitate asumate.

În plus, această nouă abordare implică asimilarea operatorilor tradiționali de taxi cu cei din sfera ride-sharing, sub condiția respectării unor cerințe minime. Acest lucru evidențiază o tendință către o reglementare uniformă a întregului sector de transport de persoane, indiferent de modalitatea de intermediere a serviciilor.

4.2. Al doilea model – România

În ceea ce privește legislația din România, încercarea de a gestiona specificitatea serviciilor de ride-sharing a fost concretizată prin adoptarea unei Ordonanțe de Urgență a Guvernului în anul 2019²⁴, menită a reglementa așa-zisul „transport alternativ”.

Nevoia ce a determinat apariția unui astfel de act normativ are la bază o decizie a Tribunalului Comercial Cluj din 2018²⁵, prin care sunt interzise activitățile aplicațiilor Uber și Bolt în municipiul Cluj-Napoca, care, la rândul său, a valorificat în principal elementele din cauza Elite Taxi c. Uber.

Această hotărâre a Tribunalului Comercial Cluj subliniază o problemă legislativă importantă în ceea ce privește activitatea companiei Uber în România. În cadrul hotărârii, se realizează o enumerare a tuturor condițiilor necesare pentru desfășurarea activității de taxi în cadrul municipiului Cluj-Napoca, urmărindu-se a se clarifica dacă serviciul de intermediere oferit de Uber este considerat intrinsec legat de un serviciu de transport. Prin urmare, plecând de la raționamentul juridic

²² Comunicatul de presă al Ministerului Finlandez al Transporturilor, [Online] la <https://valtioneuvosto.fi/en/-/koko-liikennejarjestelma-mukaan-liikennepalvelulakiin>, accesat 05.05.2024.

²³ L. Kanger, P. Kivimaa, *The emergence and consolidation of mobility-as-a-service in Finland*, [Online] la <https://www.tipconsortium.net/wp-content/uploads/2019/04/finland-TLHC-v5.pdf>, accesat 05.05.2024.

²⁴ Ordonanța de Urgență nr. 49 din 25 iunie 2019, M.O nr. 537 din 1 iulie 2019.

²⁵ Hotărârea nr. 1192/2018 din 27.06.2018 pronunțată de Tribunalul Comercial Cluj, [Online] la <https://www.rejust.ro/juris/238554938>, accesat 05.05.2024.

al CJUE, Tribunalul Comercial Cluj își asumă aceeași ipoteză de lucru, și anume dacă serviciul prestat de Uber trebuie calificat sau nu ca un „serviciu în domeniul transporturilor”.

Referirile la decizia CJUE sunt observabile și în urma unei lecturi sumare, ceea ce arată influența forului european asupra celui național. Astfel, este redat, în cadrul motivării, *in extenso* modul în care CJUE verifică în ce măsură Uber este un serviciu de intermediere sau unul de transport, și, în cele din urmă, se ajunge la concluzia că societatea Uber a avut practici din sfera concurenței neloiale. Prin urmare, instanța concluzionează că este necesară interzicerea acestui serviciu la nivelul municipiului Cluj-Napoca.

Această soluție a fost în cele din urmă confirmată și de către Curtea de Apel Cluj, ceea ce arată și mai mult influența și impactul deciziilor CJUE asupra planului național.

A *fortiori*, influența instanței europene poate fi observată și în consultarea expunerii de motive a Ordonanței de Urgență privitoare la transportul alternativ, OUG 49/2019. În expunerea de motive, se arată următoarele: „luând în considerare că hotărârea Curții Europene de Justiție a apreciat că activitățile de transport de tip urban desfășurate prin intermediul platformelor digitale sunt asimilate serviciilor de transport și nu serviciilor de comerț online, iar statele membre sunt obligate la adoptarea unor soluții legislative care să asigure reglementarea tuturor operațiunilor de transport de tip urban pentru care se utilizează platforme digitale”²⁶.

Drept urmare, prin referirea explicită la hotărârea CJUE, expunerea de motive subliniază necesitatea adoptării unei reglementări legislative care să asigure o abordare coerentă și clară în ceea ce privește serviciile de transport intermediat prin platforme digitale, aspect ce se dorește a fi obținut prin OUG 49/2019.

În aceste condiții, urmărind particularitățile din sfera serviciilor de ride-sharing, la nivelul legislației române, se includ pe de o parte cerințe pentru avizarea platformei digitale, iar pe de altă parte, condițiile pe care trebuie să le îndeplinească operatorii de transport alternativ

Astfel, decizia CJUE a jucat un rol central în creionarea unui cadru legislativ pentru platformele de ride-sharing din România. În acest context, Tribunalul Comercial Cluj a fost, fără îndoială, influențat de raționamentul și concluziile CJUE atunci când a fost confruntat cu aspectele legate de reglementarea serviciilor de ride-sharing în România. Interpretarea și aplicarea principiilor stabilite de CJUE au jucat un rol esențial în argumentația și deciziile instanței naționale, și au creat o situație juridică unică, ce l-a determinat în mod indirect pe legiuitor să intervină.

4.3. Al treilea model – Republica Cehă

În contrast cu modelul finlandez, care a adoptat o abordare liberală și a redus cerințele pentru șoferii de pe platforme de ride-sharing, legislația din Cehia

²⁶ Expunere de motive, O.U.G. nr. 49/2019.

a optat pentru o reglementare mai strictă, asimilând în mod explicit acești șoferi cu cei de la taxiuri și impunându-le condiții suplimentare²⁷.

În conformitate cu acest model ceh, șoferii de pe platformele de ride-sharing sunt obligați să respecte aceleași reguli și standarde precum șoferii de taxiuri. Acest lucru include, printre altele, obținerea unei licențe speciale pentru transportul în regim de taxi, înregistrarea vehiculului ca taxi, precum și respectarea unor cerințe stricte privind asigurarea și siguranța pasagerilor²⁸.

Această abordare reflectă dorința autorităților ceh de a asigura un cadru legal și concurențial echitabil între serviciile de ride-sharing și cele de taxi, protejând în același timp interesele consumatorilor și ale operatorilor de taxi.

Astfel, în decembrie 2018 a fost adoptată o modificare a Legii nr. 56/2012 privind transportul rutier²⁹. Această modificare a avut ca scop reglementarea furnizării de transport de pasageri prin intermediul platformelor digitale.

Principalele modificări s-au referit la regulile pentru obținerea unei licențe de taxi. Pe de o parte, au fost înlăturate cerințele ce țin de obligativitatea unui semn distinct amplasat pe autovehicul, însă, pe de altă parte, au fost introduse o serie de obligații. În consecință, prin adoptarea atât a acestei reglementări, cât și prin semnarea unui memorandum cu autoritățile naționale de transporturi și cele locale din Praga³⁰, Uber a acceptat să respecte anumite standarde, cum ar fi necesitatea ca șoferii să dețină o licență aprobată și obligația de a oferi pasagerilor un preț prestabilit. De asemenea, societatea s-a angajat să realizeze un schimb regulat de informații cu autoritățile statale în scopul administrării fiscale, ceea ce nu ar fi fost posibil fără considerarea serviciului prestat de Uber drept un serviciu de transport.

Așadar, influența CJUE asupra modului în care a fost reglementată activitatea Uber în Cehia este evidentă. Decizia CJUE din cauza Elite Taxi c. Uber a reprezentat un punct de cotitură în modul în care statele membre reglementează serviciile de ride-sharing și platformele digitale de transport, fiind stabilite principii clare referitoare la standardele pe care Uber trebuie să le respecte în țară, cum ar fi necesitatea de a deține o licență și de a furniza prețuri prestabilite pasagerilor.

Concluzii

În concluzie, este evident că decizia CJUE din cauza Elite Taxi c. Uber a avut un impact semnificativ asupra reglementării serviciilor de ride-sharing în statele membre ale UE. Această decizie a stabilit clar că serviciile de transport urban oferite prin intermediul platformelor digitale trebuie tratate ca servicii de transport

²⁷ Eurofound (2022), *Amendment of the Road Transport Act in Czechia (Initiative)*, Record number 4296, *Platform Economy Database*, [Online] la [https:// apps.eurofound.europa.eu/platformeconomydb/amendment-of-the-road-transport-act-in-czechia-110059](https://apps.eurofound.europa.eu/platformeconomydb/amendment-of-the-road-transport-act-in-czechia-110059), accesat 03.05.2024.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ Eurofound (2022), *Tax memorandum signed by Uber in Czechia (Initiative)*, Record number 4295, *Platform Economy Database*, [Online] la <https://apps.eurofound.europa.eu/platformeconomydb/tax-memorandum-signed-by-uber-in-czechia-110058>, accesat 07.05.2024.

și nu ca servicii de comerț online, impunând astfel necesitatea adoptării unor reglementări specifice pentru această activitate.

În România, influența CJUE a fost evidentă în procesul de adoptare a Ordonanței de Urgență nr. 49/2019, care a reglementat activitatea de transport alternativ, inclusiv serviciile de ride-sharing. Această ordonanță a fost adoptată în urma interpretării și aplicării principiilor stabilite de CJUE, reflectând astfel eforturile de aliniere la standardele europene și de asigurare a unei reglementări coerente și transparente în acest domeniu.

În Cehia, semnarea unui memorandum între Uber și autoritățile locale a fost un pas important în direcția conformării cu cerințele legale impuse de CJUE. Acest memorandum, dublat și de modificări ale cadrului legal, a reprezentat un efort de a stabili principii clare referitoare la modul în care Uber trebuie să își desfășoare activitatea în conformitate cu decizia CJUE și standardele europene.

În Finlanda, în schimb, decizia CJUE a avut un impact diferit. Finlanda a ales o abordare mai liberală, care a dus la o scădere a cerințelor impuse șoferilor de ride-sharing, în contrast cu alte state membre. Acest lucru demonstrează modul în care decizia CJUE a avut un impact variabil în diferitele state membre ale UE, cu fiecare stat abordând reglementarea în funcție de propriile sale necesități și circumstanțe.

Așadar, putem concluziona că decizia CJUE a avut un impact diferit asupra modului în care serviciile de ride-sharing sunt reglementate în statele membre ale UE, determinând adoptarea unor reglementări specifice și promovând o abordare coerentă în acest domeniu.

Referințe

- Adam, D., et al., *Digitalisation and working life: lessons from the Uber cases around Europe*, [Online] <https://www.eurofound.europa.eu/en/publications/2016/digitalisation-and-working-life-lessons-uber-cases-around-europe>
- Codagnone, C., Martens, B., *Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues* în JRC Technical Reports, Institute For Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper 2016/01, <http://doi.org/10.2139/ssrn.2783662>.
- Dudley, G., Banister, D., Schwane, T., *The Rise of Uber and Regulating the Disruptive Innovator* în The Political Quarterly, 88, pp. 492-499, 2017, <https://doi.org/10.1111/1467-923X.12373>.
- Eurofound (2022), *Amendment of the Road Transport Act in Czechia (Initiative)*, Record number 4296, Platform Economy Database, [Online] <https://apps.eurofound.europa.eu/platformeconomydb/amendment-of-the-road-transport-act-in-czechia-110059>
- Eurofound (2022), *Tax memorandum signed by Uber in Czechia (Initiative)*, Record number 4295, Platform Economy Database, [Online]
- Hacker, P., *UberPop, UberBlack, and the regulation of digital platforms after the Asociación Profesional Elite Taxi*, în European Review of Contract Law (ERCL), ISSN 1614-9939, De Gruyter, Berlin, Vol. 14, Iss. 1/2018, pp. 80-96, <https://doi.org/10.1515/ercl-2018-1005>
- Kanger, K., Kivimaa, P., *The emergence and consolidation of mobility-as-a-service in Finland*, [Online]
- March, J. G., *An introduction to the theory and measurement of influence*, în American Political Science Review, vol. 49, n. 2/1955, pp: 431–451, <https://doi.org/10.2307/1951813>.

- Martinsen, D. S. *Judicial Influence on Policy Outputs? The Political Constraints of Legal Integration in the European Union*, în *Comparative Political Studies*, 48(12), 1612-1660, 2015, <https://doi.org/10.1177/0010414015592591>.
- Martinsen, D. S. *An Ever More Powerful Court? The Political Constraints of Legal Integration in the European Union*, Editura Oxford University Press, 2015.
- Meelen, T., Frenken, K., *Stop Saying Uber Is Part Of The Sharing Economy*, [Online]
- Novoa, J., *Uber is off to a good start in Spain: Madrid and Barcelona among its fastest growing cities*, [Online]
- OECD, *Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Finland*,
- Schor, J., *Debating the Sharing Economy: Great Transformation Initiative*, [Journal of Self-Governance and Management Economics 4(3), pp. 7–22.
- Ungureanu, C.T., *Drept internațional privat european în raporturi de comerț internațional*, Editura Hamangiu, București, 2021.