

Το Μοντέλο της Διαμοιρασμένης Οικονομίας και οι Νομικές του Προεκτάσεις

Άγγελος-Σιδέρης Παπαδόπουλος

ΑΕΜ: 17027

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Μάρω Βλαχοπούλου

Μεταπτυχιακή εργασία για την εκπλήρωση του:

ΔΠΜΣ Δίκαιο & Πληροφορική

Πανεπιστήμιο Μακεδονίας



Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο
Θράκης



Φεβρουάριος 2019

Περίληψη

Οι νεοεμφανιζόμενες επιχειρήσεις της Οικονομίας του Διαμοιρασμού κερδίζουν συνεχώς έδαφος σε σχέση με τις ομόλογες παραδοσιακές επιχειρήσεις που κατείχαν μέχρι πρότινος δεσπόζουσα θέση στην αγορά. Η αμφισβήτηση των επί μακρό χρονικό διάστημα παγιωμένων συσχετισμών της αγοράς οδηγεί αναπόφευκτα σε φαινόμενα σύγκρουσης συμφερόντων, τα οποία χρίζουν κανονιστικής ρύθμισης. Στη παρούσα εργασία επιχειρείται η εννοιολογική προσέγγιση του όρου «Διαμοιρασμένη Οικονομία». Παρατίθεται ο επικρατέστερος ορισμός, η τυπολογία του μοντέλου και οι θετικές και αρνητικές συνέπειες εφαρμογής του. Στη συνέχεια αναλύονται τα τρία κοινά χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων Διαμοιρασμού τα οποία καθιστούν δυσχερή τη διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας τους. Αναφέρονται τα συχνότερα νομικά ζητήματα που ανακύπτουν στους επιμέρους τομείς του δικαίου του ανταγωνισμού, της αδειοδότησης και του εργατικού δικαίου. Τέλος μελετάται η περίπτωση της επιχείρησης-παρόχου μεταφορικών δικτύων Uber και η νομολογιακή αντιμετώπιση της σε διεθνές επίπεδο. Συνοψίζοντας συνάγεται το συμπέρασμα πως απαιτείται συνεργασία των ιδιωτικών επιχειρήσεων και των κρατικών φορέων για τη διαμόρφωση ενός κοινά αποδεκτού κανονιστικού πλαισίου.

Λέξεις κλειδιά: Διαμοιρασμένη Οικονομία, Συνεργατική Κατανάλωση, αδειοδότηση, Δίκαιο του

Ανταγωνισμού, εργατικό δίκαιο, Uber

Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : Εισαγωγή.....	5
1.1 Η προβληματική της εργασίας	5
1.2 Σκοποί της εργασίας.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : Εννοιολογική προσέγγιση	8
2.1 Ορισμός.....	8
2.2 Τυπολογία.....	11
2.3 Το μοντέλο της συνεργατικής κατανάλωσης.....	13
2.4 Κίνητρα συμμετοχής στη Διαμοιρασμένη Οικονομία.....	15
2.5 Πλεονεκτήματα της Οικονομίας του Διαμοιρασμού	19
2.6 Αρνητικές επιδράσεις της Διαμοιρασμένης Οικονομίας	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : Νομικές προεκτάσεις.....	26
3.1 Δυσχέρειες νομοθετικής ρύθμισης	26
3.2 Πρωτεύϊκός χαρακτήρας.....	27
3.3 Αποδιαμεσολάβηση	30
3.4 Αποκέντρωση	32
3.5 Προτάσεις σύγχρονης διακυβέρνησης.....	34
3.6 Ειδικά νομοθετικά ζητήματα.....	36
3.6.1 Αδειοδότηση	37
3.6.2 Δίκαιο ανταγωνισμού	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : Μελέτη περίπτωσης	55
4.1 Η περίπτωση της Uber	55
4.2 Νομολογιακή αντιμετώπιση.....	58

4.3 Εμπορική Ένωση Μεταφορών του Ιλλινόι κατά της πόλης του Σικάγο	60
4.3.1 Ιστορικό διαφοράς-Νομικό πλαίσιο	61
4.3.2 Απόφαση Δικαστηρίου.....	62
4.3.3 Συνέπειες απόφασης.....	64
4.4. Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL.....	64
4.4.1 Νομικό πλαίσιο	65
4.4.2 Ιστορικό διαφοράς	68
4.4.3 Υπερασπιστική γραμμή Uber.....	70
4.4.4 Απόφαση ΔΕΕ.....	71
4.4.5 Συνέπειες απόφασης.....	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : Επίλογος.....	78
5.1 Συμπεράσματα	78

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1° : Εισαγωγή

1.1 Η προβληματική της εργασίας

Το φαινόμενο της Διαμοιρασμένης Οικονομίας, το οποίο αποτελεί αντικείμενο διερεύνησης της παρούσας, πρωτοεμφανίστηκε σε μια βασική του μορφή στη συναλλακτική πρακτική εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Ενεχυροδανειστήρια, δανειστικές βιβλιοθήκες και ανταλλακτικές αγορές είναι μερικά μόνο από τα παραδείγματα στα οποία η αποτελεσματικότητα των πόρων μεγιστοποιήθηκε χάρη στην κοινή πρόσβαση των ανθρώπων σε αυτούς.

Η κατακόρυφη τεχνολογική πρόοδος των τελευταίων δεκαετιών, και ιδίως η διάδοση της χρήσης του διαδικτύου και των έξυπνων κινητών συσκευών, έδωσαν νέα πνοή στην οικονομία του διαμοιρασμού και διαμορφώνοντας το επιχειρηματικό μοντέλο όπως είναι γνωστό σήμερα.

Παράλληλα η Διαμοιρασμένη Οικονομία χαίρει καθολικής αποδοχής, δεδομένου ότι ολοένα και περισσότερα άτομα συμμετέχουν σε αυτή, είτε ως πάροχοι αγαθών και υπηρεσιών, είτε ως τελικοί καταναλωτές. Εταιρίες όπως η Uber και η Airbnb αξιοποίησαν στο έπακρο τις δυνατότητες του νέου επιχειρηματικού προτύπου, με αποτέλεσμα να μετατραπούν σε ελάχιστο χρονικό διάστημα σε οικονομικούς κολοσσούς, οι οποίοι κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος των αγορών στις οποίες δραστηριοποιούνται.

Η δυναμική είσοδος των μοντέλων Διαμοιρασμού στις παγκόσμιες αγορές, επισκίασε παραδοσιακές επιχειρήσεις και επαγγέλματα, υφαρπάζοντας από αυτά τη μερίδα του λέοντος. Ως φυσικό επακόλουθο, δημιουργήθηκαν έντονες αντιδράσεις εναντίον του συγκεκριμένου κλάδου, οι οποίες οδήγησαν περαιτέρω σε σημαντικές ζυμώσεις, δημιουργώντας νέες ισορροπίες στο κοινωνικό και οικονομικό status quo.

Υπό τα δεδομένα αυτά, οι κρατικοί φορείς προσπαθούν να διαμορφώσουν το κατάλληλο κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας του καινοτόμου αυτού φαινομένου, εξισορροπώντας τα αντιμαχόμενα συμφέροντα. Με τη σειρά της, η παγκόσμια νομική κοινότητα καλείται να δώσει λύσεις στα κρίσιμα νομικά ζητήματα που ανακύπτουν από την λειτουργία της Οικονομίας του Διαμοιρασμού.

1.2 Σκοποί της εργασίας

Σκοπός της εργασίας είναι η παρουσίαση αφενός μιας σφαιρικής εικόνας για τον τρόπο λειτουργίας του μοντέλου της Διαμοιρασμένης Οικονομίας και αφετέρου των νομικών προεκτάσεων της εφαρμογής του. Στοχεύει στην κατανόηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των επιχειρήσεων τα οποία αποτελούν τη γενεσιουργό αιτία συγκεκριμένων νομοθετικών προβλημάτων και στην πρόταση αποτελεσματικών μεθόδων επίλυσης τους.

Στην παρούσα εργασία επιχειρείται καταρχάς η εννοιολογική προσέγγιση του μοντέλου της Διαμοιρασμένης Οικονομίας. Παρουσιάζονται οι επικρατέστεροι ορισμοί που έχουν διατυπωθεί και απαριθμούνται τα κοινά τους σημεία τα οποία συνδυαστικά οριοθετούν το εν λόγω επιχειρηματικό πρότυπο . Ακολουθεί ταξινόμηση των επιχειρήσεων του Διαμοιρασμού σε επιμέρους υποκατηγορίες με βάση τον τρόπο λειτουργίας τους και τις επιδιώξεις τους. Αναλύονται τα κίνητρα που οδηγούν στην ενεργή συμμετοχή στις πλατφόρμες της Οικονομίας του Διαμοιρασμού. Τέλος παρουσιάζονται συγκριτικά οι πιθανές θετικές επιδράσεις του μοντέλου σε σχέση με τις ενδεχόμενες αρνητικές του συνέπειες.

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στην επιτακτική ανάγκη νομοθετικής ρύθμισης της Διαμοιρασμένης Οικονομίας. Αναλύονται τα κυριότερα κοινά χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων του κλάδου τα οποία αποτελούν εμπόδια στην εκπόνηση ενός αποτελεσματικού κανονιστικού πλαισίου για τη λειτουργία τους. Έπεται η επισήμανση των σχετικών νομικών ζητημάτων που αναδύονται σε κλάδους του Δικαίου όπως η διοικητική αδειοδότηση , το δίκαιο του Ανταγωνισμού και η απασχόληση.

Τέλος, μελετάται η περίπτωση μιας εκ των διασημότερων εκπροσώπων της Οικονομίας του Διαμοιρασμού, της αμερικανικής εταιρείας ride-sharing Uber, προκειμένου να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για το επιχειρηματικό μοντέλο εν γένει. Αναλύεται συνοπτικά το ιστορικό σύστασης της, ο τρόπος λειτουργίας της και οι αντιδράσεις που προκάλεσε η επιτυχία της. Ακολουθεί η μελέτη της σχετικής νομολογίας σε διεθνές επίπεδο όπου αποτυπώνεται η υπερασπιστική γραμμή που τηρούσε μέχρι

πρότινος η Uber σε όλες τις δικαστικές τις διαμάχες καθώς και η σταδιακή μεταστροφή της στάσης των δικαστικών οργάνων προς αυτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2° : Εννοιολογική προσέγγιση

2.1 Ορισμός

Η συνδυαστική χρήση του διαδικτύου, των έξυπνων συσκευών κινητής τηλεφωνίας, των εξειδικευμένων ηλεκτρονικών εφαρμογών καθώς και των αλγορίθμων εξόρυξης δεδομένων από δυσθεώρητες δεξαμενές Big Data προκάλεσαν την ανάδυση νέων μορφών οικονομικών συναλλαγών. Ένα πλήθος καινοτόμων επιχειρηματικών μοντέλων βασισμένο στις διαδικτυακές πλατφόρμες έκανε την εμφάνιση του σε μια ευρεία ποικιλία προϋπαρχόντων βιομηχανιών υπηρεσιών και προϊόντων όπως ο κλάδος των μεταφορών, της διαμονής ή της απασχόλησης. Εταιρείες όπως η Uber, η Airbnb και η Taskrabbit αντίστοιχα μετεξελίχθηκαν σε μικρό χρονικό διάστημα από μικρομεσαίες επιχειρηματικές κινήσεις σε οικονομικούς Κολοσσούς καθένας από τους οποίους κυριαρχεί στον τομέα δραστηριοποίησης του.

Τα νέα αυτά οικονομικά μοντέλα αναφέρονται κυρίως με τον όρο «Διαμοιρασμένη Οικονομία», ο οποίος όμως δύναται συχνά να αποδειχθεί παραπλανητικός. Δεν υπάρχει κάποια απόλυτα ακριβής και γενικά αποδεκτή διατύπωση του ορισμού της Οικονομίας του Διαμοιρασμού. Ο όρος διαμοιρασμένη οικονομία διαθέτει ένα διευρυμένο εννοιολογικό περιεχόμενο καθώς περικλείει ένα πλήθος ειδικότερων οικονομικών δραστηριοτήτων και διαδικτυακών συναλλαγών. Για αυτό τον λόγο οι αναλυτές του φαινομένου, στην προσπάθεια τους να το οριοθετήσουν, διατύπωσαν μια σειρά διαφορετικών ορισμών. Οι σημαντικότεροι παρουσιάζονται ενδεικτικά στον ακόλουθο πίνακα:

ΟΡΙΣΜΟΙ	Εννοιολογική προσέγγιση	Πηγή
	<p>Η peer-to peer δραστηριότητα απόκτησης, παράδοσης και διαμοιρασμού της πρόσβασης σε αγαθά και υπηρεσίες η οποία συντονίζεται μέσω online community based υπηρεσιών</p> <p>Το σύστημα που αξιοποιεί στον βέλτιστο βαθμό πόρους κάθε είδους οι οποίοι παρέμεναν ανεκμετάλλευτοι από τους ιδιοκτήτες τους μέσω μοντέλων και αγορών που εγγυώνται την αποτελεσματικότητα και την πρόσβαση σε αυτούς.</p> <p>Το σύστημα κυκλοφορίας πόρων που επιτρέπει στους καταναλωτές την απόκτηση ή παράδοση αγαθών και υπηρεσιών, μόνιμα ή προσωρινά, είτε με απευθείας συναλλαγή είτε μέσω κάποιου μεσίτη μεσάζοντα.</p> <p>Το οικονομικό σύστημα στο οποίο τα αγαθά και οι υπηρεσίες διαμοιράζονται μεταξύ ατόμων, δωρεάν η έναντι αμοιβής, συνηθέστερα μέσω του Διαδικτύου</p> <p>Κάθε μοντέλο όπου οι ψηφιακές πλατφόρμες δημιουργούν μια ανοικτή αγορά για την προσωρινή χρήση αγαθών ή υπηρεσιών που συχνά παρέχουν ιδιώτες</p> <p>Ένα οικονομικό σύστημα βασισμένο στον διαμοιρασμό αναξιοποίητων περιουσιακών στοιχείων ή εξυπηρετήσεων, δωρεάν ή έναντι αμοιβής, απευθείας από ιδιώτες</p>	<p><i>Hamari, Juho, Mimmi Sjöklint, and Antti Ukkonen (2016)</i></p> <p><i>Roh, Tae Hyup (2016)</i></p> <p>Taeihagh, Araz (2017)</p> <p><i>Oxford Dictionary (2018)</i></p> <p><i>N. 4446/2016, άρθρο 11</i></p> <p><i>Botsman, R., & Rogers, R. (2010)</i></p>

Οι αντιθέσεις μεταξύ των διάφορων ορισμών αντικατοπτρίζουν την ασάφεια και την ρευστότητα του φαινομένου. Διαρκώς κάνουν την εμφάνιση τους σε νέους κλάδους της οικονομικής ζωής καινοτόμα επιχειρηματικά μοντέλα με διαφορετική κατά

περίπτωση δομή και οργάνωση. Παρά τις διαφορές που παρατηρούνται η πλειοψηφία των διατυπωμένων ορισμών συμφωνεί σε ορισμένους θεμελιώδεις άξονες της Διαμοιρασμένης Οικονομίας:

- Διαμοιρασμός πρόσβασης σε αγαθά ή υπηρεσίες χωρίς να συμπεριλαμβάνονται στη συναλλαγή εμπράγματα δικαιώματα κυριότητας.
- Οι ψηφιακές πλατφόρμες λειτουργούν παράλληλα ως μεσολαβητές και διάλογοι επικοινωνίας μεταξύ ατόμων που ενδιαφέρονται να αποκτήσουν πρόσβαση σε ένα προϊόν ή υπηρεσία και εκείνων που είναι διατεθειμένοι να την παρέχουν.
- Ο Διαμοιρασμός δεν διαθέτει απαραίτητα κερδοσκοπικό χαρακτήρα.
- Περιλαμβάνονται συναλλαγές Καταναλωτή προς Καταναλωτή, Επιχείρησης προς Επιχείρηση καθώς και Επιχείρησης προς Καταναλωτή.

Για τους σκοπούς της συγκεκριμένης εργασίας ως Διαμοιρασμένη Οικονομία ορίζεται αρχικά το οικονομικό σύστημα στο οποίο η πρόσβαση σε αγαθά και οι υπηρεσίες διαμοιράζεται μεταξύ ατόμων ή επιχειρήσεων, δωρεάν ή έναντι αμοιβής, συνηθέστερα μέσω ψηφιακών πλατφορμών του Διαδικτύου.

Στα αρχικά στάδια ανάπτυξης της η έννοια της Διαμοιρασμένης Οικονομίας συνδέονταν θεωρητικά με μια αλτρουιστική κουλτούρα κοινωνικής αλληλεγγύης. Οι υποστηρικτές της ευαγγελίζονταν πως η Οικονομία του Διαμοιρασμού θα συντελέσει στην διαμόρφωση μιας νέας οικονομικής ταυτότητας, δηλαδή ενός ατόμου το οποίο ως οικονομικός συντελεστής δεν θα ενεργεί με αποκλειστικό γνώμονα τη μεγιστοποίηση των ιδιοτελών υλικών συμφερόντων του αλλά έχοντας ως στόχο το όφελος του γενικού συμφέροντος (συντελεστής “mulier activa”)¹. Σύμφωνα με αυτήν την θεώρηση απώτερος σκοπός λοιπόν όλων των ενεργών συντελεστών της Διαμοιρασμένης Οικονομίας, δηλαδή των επιχειρήσεων που υιοθετούν το συγκεκριμένο επιχειρηματικό πλάνο και των ιδιωτών που συμμετέχουν ως καταναλωτές ή παραγωγοί, είναι η βελτίωση του επιπέδου ζωής μέσω της αξιοποίησης των ήδη υπάρχοντων ανεκμετάλλευτων πόρων.

¹ Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Η τοπική και περιφερειακή διάσταση της οικονομίας του διαμοιρασμού», (2016/c 051/06)

Ωστόσο η παρεμβολή ενός τρίτου μέρους στις συναλλαγές των ιδιωτών, δηλαδή του διαχειριστή της πλατφόρμας, αποτέλεσε αφορμή κριτικής όχι μόνο ως προς τα προαναφερόμενα ανιδιοτελή κίνητρα αλλά και ως προς την ίδια την ορθότητα του όρου διαμοιρασμένη οικονομία. Ειδικότερα, υποστηρίζεται πως η έννοια του διαμοιρασμού αποτελεί μια μορφή κοινωνικής συναλλαγής η οποία λαμβάνει χώρα μεταξύ γνωστών ατόμων χωρίς την επιδίωξη κέρδους, όπως για παράδειγμα στο πλαίσιο των μελών μιας οικογένειας. Όταν υπάρχει όμως μεσολάβηση κάποιας αγοράς, η κάποιας μεσάζουσας εταιρίας μεταξύ αγνώστων συμβαλλομένων δεν αποτελεί πλέον διαμοιρασμό αλλά παροχή πρόσβασης. Στην πράξη οι καταναλωτές πληρώνουν ώστε να αποκτήσουν πρόσβαση στα αγαθά και τις υπηρεσίες κάποιου άλλου, χωρίς απαραίτητα να επιθυμούν τη συναναστροφή μαζί του, ενεργώντας συνηθέστερα με βάση ωφελιμιστικά και όχι κοινωνικά κίνητρα.² Προκρίνεται συνεπώς από του επικριτές του συγκεκριμένου ορισμού ως εναλλακτική λύση ο όρος «Οικονομία της Πρόσβασης» ο οποίος εκφράζει ακριβέστερα το εννοιολογικό περιεχόμενο των εν λόγω συναλλακτικών ηθών.³

2.2 Τυπολογία

Η Διαμοιρασμένη Οικονομία χαίρει εφαρμογής με διαφορετικές μορφές σε μια ευρεία ποικιλία κλάδων οικονομικής δραστηριότητας. Οι ειδικότερες εκφάνσεις του μοντέλου μπορούν να διακριθούν σε τέσσερις βασικές κατηγορίες⁴:

- η «οικονομία της περιστασιακής απασχόλησης» (gig economy) για πρωτοβουλίες που βασίζονται σε εργασία που προσφέρεται σε κάποια ψηφιακή αγορά και πληρώνεται κατ' αποκοπήν.
- η «οικονομία της συνεκμετάλλευσης» (pooling economy) όπου οι χρήστες της πλατφόρμας δεν διαιρούνται σε παραγωγούς και καταναλωτές αλλά αναλαμβάνουν διαδοχικά και τους δύο ρόλους.
- η «συνεργατική οικονομία» (collaborative economy) για πρωτοβουλίες που προωθούν μια προσέγγιση μεταξύ ομοτίμων ή/και προϋποθέτουν τη συμμετοχή

²Tuttle, Brad. "Can We Stop Pretending the Sharing Economy Is All About Sharing?". *MONEY.com*. Retrieved 2016-08-01

³ Giana Eckhardt and Fleura Bardhi, The Sharing Economy isn't About Sharing at All (2015-02-09), *Harvard Business Review*

⁴ Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Η τοπική και περιφερειακή διάσταση της οικονομίας του διαμοιρασμού», (2016/c 051/06)

χρηστών στον σχεδιασμό της εκάστοτε παραγωγικής διαδικασίας ή τη μετατροπή των καταναλωτών σε μια ενιαία κοινότητα.

- ο η «οικονομία των κοινών αγαθών» (commoning economy) για πρωτοβουλίες που τελούν υπό συλλογική ιδιοκτησία ή διαχείριση.

Επιπροσθέτως γίνεται περαιτέρω διαχωρισμός των εφαρμογών της Διαμοιρασμένης Οικονομίας σε τρεις διακριτές κατηγορίες με βάση τον τρόπο λειτουργίας τους και τις επιδιώξεις τους: τα συστήματα προϊόντων υπηρεσιών (product-service systems), τις αγορές αναδιανομής (redistribution markets) και τα συνεργατικά μοντέλα (collaborative lifestyles)⁵.

Ως συστήματα προϊόντων-υπηρεσιών ορίζονται τα επιχειρηματικά μοντέλα τα οποία συνδυάζουν την παροχή υλικών και άυλων αγαθών προκειμένου να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένες ανάγκες του καταναλωτικού κοινού.⁶ Σε αντίθεση με τα περισσότερα παραδοσιακά επιχειρηματικά μοντέλα τα οποία επικεντρώνονται κατά αποκλειστικότητα είτε στην παραγωγή υλικών προϊόντων είτε στην προσφορά εξειδικευμένων υπηρεσιών, τα συγκεκριμένα μοντέλα διαμοιρασμένη οικονομίας παρέχουν από κοινού, ως «πακέτο», τα υλικά μέσα αλλά και τις αντίστοιχες υπηρεσίες προκειμένου να δώσουν λύση στα προβλήματα των καταναλωτών.

Η λειτουργία των προϊόντων-υπηρεσιών βασίζεται στην θεώρηση πως οι καταναλωτές ενδιαφέρονται πρωτίστως την εξασφάλιση συγκεκριμένων “αποτελεσμάτων” χωρίς απαραίτητως να ενδιαφέρονται για την απόκτηση των αντίστοιχων υλικών αγαθών. Σύμφωνα με σχετική έρευνα⁷, μόνο ένας στους δύο καταναλωτές συμφωνεί με την άποψη «το να έχω στην κυριότητα μου αγαθά αποτελεί ένα καλό τρόπο να δείξω την κοινωνική μου θέση». Επίσης τέσσερις στους πέντε καταναλωτές συμφωνούν πως υπάρχουν κάποιες φορές πραγματικά πλεονεκτήματα στο να μοιράζεσαι από ότι στο να κατέχεις. Έτσι τα συστήματα προϊόντων-υπηρεσιών στοχεύουν στην αξιόπιστη παραγωγή των επιθυμητών αποτελεσμάτων από τους πελάτες τους

⁵ Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's mine is yours: The rise of collaborative consumption*. New York: HarperBusiness

⁶ Cees Van Halen; Carlo Vezzoli; Robert Wimmer (2005). *Methodology for Product Service System Innovation*.

⁷ Coopers, P. (2015). *The Sharing Economy*. Consumer Intelligence Series.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι υπηρεσίες φωνητικών μηνυμάτων οι οποίες προσφέρουν τη δυνατότητα στους πελάτες τους καταγραφής μηνυμάτων ηχητικού περιεχομένου χωρίς να τους εξαναγκάζουν στην αγορά κάποιου τηλεφωνητή.

Ο όρος αγορές αναδιανομής αναφέρεται σε διαδικτυακούς ιστότοπους στους οποίους λαμβάνουν χώρα συναλλαγές κάθε είδους με σκοπό την αναδιανομή καινούριων ή μεταχειρισμένων προϊόντων ανάλογα με την σχετική προσφορά και ζήτηση⁸. Μέσω των αναδιανεμητικών αγορών αγαθά τα οποία δεν χρειάζονται ή δεν εκμεταλλεύονται στο έπακρο οι ιδιοκτήτες τους παραχωρούνται, χρησιδανείζονται ή χαρίζονται σε όποιον τα έχει ανάγκη.

Με αυτό τον τρόπο τα άτομα αποκτούν τη δυνατότητα αφενός να ικανοποιούν τις καταναλωτικές ανάγκες τους χωρίς να υποχρεώνονται στην απόκτηση της κυριότητας αγαθών και ότι αυτή συνεπάγεται και αφετέρου να μετατρέπουν τα μη αξιοποιήσιμα περιουσιακά τους στοιχεία σε πηγές επιπλέον εσόδων. Αυτό έχει μια σειρά από θετικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες όπως η αύξηση του εισοδήματος των μεσαίων και χαμηλών τάξεων, η ενίσχυση του κοινωνικού ιστού καθώς και η μείωση της επιβάρυνσης των περιβαλλοντικών πόρων από την υπερκατανάλωση.

Τέλος τα συνεργατικά εγχειρήματα αναφέρονται σε άτομα με κοινές ανάγκες ή ενδιαφέροντα τα οποία μοιράζονται αμοιβαία αγαθά για την επίτευξη ενός συλλογικού σκοπού⁹. Συνήθως τα οποία συνεισφέρονται για χάρη του κοινού στόχου είναι άυλα, όπως δηλαδή η προσωπική εργασία, οι ικανότητες, οι γνώσεις ή ακόμη και το κεφάλαιο. Με αυτό τον τρόπο περισσότερα άτομα συνεργάζονται και επικοινωνούν μέσω διαδικτυακών πλατφορμών ή των μέσων κοινωνικής δικτύωσης προκειμένου να αναλάβουν εγχειρήματα τα οποία δεν θα ήταν σε θέση να φέρουν εις πέρας μόνα τους.

2.3 Το μοντέλο της συνεργατικής κατανάλωσης

Βασικός στόχος των συνεργατικών μοντέλων διαμοιρασμού αποτελεί η βέλτιστη αξιοποίηση πόρων κάθε είδους τους οποίους δεν εκμεταλλεύονται στο έπακρο οι ιδιοκτήτες τους. Για αυτό τον λόγο η Οικονομία του Διαμοιρασμού πολλές φορές

⁸ Matzler, K., Veider, V., & Kathan, W. (2015). *Adapting to the sharing economy*. MIT.

⁹ Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's mine is yours: The rise of collaborative consumption*. New York: HarperBusiness

ταυτίζεται με την Συνεργατικής Κατανάλωση (collaborative consumption). Ο όρος συνεργατική κατανάλωση περιγράφει ένα σύνολο συστημάτων κυκλοφορίας πολύτιμων πόρων, το οποίο επιτρέπει στους καταναλωτές να αποκτούν ή να παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες, πρόσκαιρα ή μόνιμα, είτε συναλλασσόμενοι άμεσα με άλλους καταναλωτές είτε με την παρεμβολή μεσολαβητών¹⁰.

Ωστόσο οι δύο όροι δεν διαθέτουν πανομοιότυπο περιεχόμενο αλλά συνδέονται μεταξύ τους με μια σχέση γενικού προς ειδικό. Συγκεκριμένα οι εφαρμογές της Διαμοιρασμένης Οικονομίας αποτελούν ειδικότερη έκφανση του ευρύτερου συνεργατικού καταναλωτικού μοντέλου καθώς αποτελούν πρακτική εφαρμογή των αρχών που το τελευταίο προβάλλει

Η σημαντικότερη διαφορά της συνεργατικής κατανάλωσης από τα συμβατικά καταναλωτικά μοντέλα είναι ρόλος που αναλαμβάνουν οι καταναλωτές. Ειδικότερα, στα παραδοσιακά μοντέλα οι καταναλωτές λειτουργούσαν μονοδιάστατα ως παθητικοί αποδέκτες των αγαθών και των υπηρεσιών χωρίς οι ίδιοι να έχουν τη δυνατότητα και το κίνητρο συμμετοχής στην παραγωγική διαδικασία. Αντιθέτως οι συμμετέχοντες στη συνεργατική οικονομία δεν είναι μόνο τελικοί καταναλωτές αλλά και παραγωγοί και πάροχοι των προϊόντων και των υπηρεσιών. Οι καταναλωτές καλούνται συνεπώς να συμμετέχουν πιο ενεργά στην οικονομική ζωή διαδραματίζοντας ταυτόχρονα ένα διπλό ρόλο, αυτό του αποδέκτη και του παρόχου πολύτιμων αγαθών και υπηρεσιών¹¹ είτε απευθείας είτε μέσω κάποιου μεσολαβητή. Η διαρκής εναλλαγή θέσεων των ατόμων στην καταναλωτική αλυσίδα αποτελεί τη κινητήρια δύναμη του μοντέλου της συνεργατικής κατανάλωσης.

Επιπροσθέτως θεμελιώδης λίθος της συνεργατικής κατανάλωσης αποτελεί η μετατόπιση του καταναλωτικού ενδιαφέροντος από την κτήση κυριότητας αγαθών στην απόκτηση πρόσβασης σε αυτά. Απορρέουσα από το βασικό ιδεώδες ότι οι άνθρωποι δεν χρειάζονται να κατέχουν κάποιο προϊόν αλλά έχουν ανάγκη απλώς τα ευεργετικά αποτελέσματα του η συνεργατική κατανάλωση προσανατολίζεται στη

¹⁰ Ertz, Myriam; Durif, Fabien; Arcand, Manon (2016). "Collaborative consumption or the rise of the two-sided consumer". *International Journal of Business and Management*.

¹¹ Ertz, Myriam & Durif, Fabien & Arcand, Manon. (2016). Collaborative consumption or the rise of the two-sided consumer. *International Journal of Business and Management*.

βέλτιστη αξιοποίηση ανεκμετάλλευστων πόρων παρά στην υπερπαραγωγή προϊόντων. Για αυτό τον λόγο η μορφή αυτή καταναλωτικής συμπεριφοράς προβάλλεται ως απάντηση στο ζημιογόνο φαινόμενο του υπερκαταναλωτισμού στο οποίο στηρίζεται η σύγχρονη οικονομία και κοινωνία.

Η συνεργατική κατανάλωση διαθέτει μακράιωνη ιστορία καθώς προϋπήρχε με τη μορφή των ανταλλακτικών αγορών, των ενεχυροδανειστηρίων ή των χρηματοδοτικών μισθώσεων σε περιορισμένη όμως κλίμακα και με μειωμένη αποτελεσματικότητα. Οι νέες δυνατότητες που προσέφερε η τεχνολογική πρόοδος οδήγησαν στον επαναπροσδιορισμό παραδοσιακών καταναλωτικών συμπεριφορών με συνεργατικό χαρακτήρα, όπως η εκμίσθωση, ο δανεισμός, η ανταλλαγή και η δωρεά, καθώς επέτρεψαν την εφαρμογή τους με τέτοιο τρόπο και σε τέτοια κλίμακα που φάνταζε μέχρι πρότινος αδύνατη. Οι καταναλωτές πλέον μπορούν να συνεργάζονται για τον διαμοιρασμό αγαθών και υπηρεσιών άμεσα και αξιόπιστα με εκατομμύρια άλλους χρήστες του διαδικτύου σε παγκόσμιο επίπεδο. Η νέα αυτή πραγματικότητα έθεσε δικαιολογημένα την συνεργατική οικονομία στο επίκεντρο του πολιτικού, επιχειρηματικού, και επιστημονικού ενδιαφέροντος λόγω του ολοένα και πιο αποφασιστικού ρόλου που αυτή διαδραματίζει στην διαμόρφωση της σύγχρονης κοινωνικοοικονομικής πραγματικότητας.

Οι επιχειρηματικές κινήσεις της Διαμοιρασμένης Οικονομίας αποτελούν τους κύριους εκφραστές των βασικών αρχών της Συνεργατικής Κατανάλωσης. Η ραγδαία ανάπτυξη τους τα τελευταία χρόνια αποτέλεσε αφορμή ώστε οι πολίτες των σύγχρονων κοινωνιών να έρθουν σε επαφή με τις νέες αυτές καταναλωτικές συμπεριφορές και τις θετικές κοινωνικοπολιτικές επιδράσεις τους συγκριτικά με το παρωχημένο και δυσλειτουργικό κυρίαρχο μοντέλο της υπερκατανάλωσης. Οι παράγοντες που οδήγησαν σε αυτή την στροφή των ανθρώπων προς την Οικονομία του Διαμοιρασμού και συνακόλουθα την συνεργατική κουλτούρα θα παρουσιαστούν στην συνέχεια.

2.4 Κίνητρα συμμετοχής στη Διαμοιρασμένη Οικονομία

Η Οικονομία του Διαμοιρασμού, όπως και η Συνεργατική Κατανάλωση, δεν αποτελεί καινοφανές σημείο των καιρών καθώς εκφάνσεις διαμοιρασμού αγαθών και υπηρεσιών αποτελούσαν ανέκαθεν σημαντικό κομμάτι της συναλλακτικής ζωής τόσο σε

επίπεδο Επιχείρησης προς Επιχείρηση (Business to Business), για παράδειγμα η κοινή χρήση τεχνικού εξοπλισμού στη γεωπονία και τη δασοκομία, καθώς και σε επίπεδο Επιχείρησης προς Καταναλωτή (Business to Consumer), όπως οι ανταλλακτικές βιβλιοθήκες ή τα εστιατόρια αυτοεξυπηρέτησης. Μολοταύτα στα πρωτογενή αυτά στάδια διαμόρφωσης της η Διαμοιρασμένη Οικονομία ποτέ δεν εφαρμόστηκε σε τόσο μεγάλη κλίμακα και δεν έχαιρε τέτοιας κοινής αποδοχής όσο στις μέρες μας.

Ως κίνητρα για την μεγαλύτερη συμμετοχή των ατόμων στον εν λόγω κλάδο λειτούργησαν τέσσερις κύριοι παράγοντες:

A. Η αναθέρμανση της πίστης στην δύναμη της Κοινότητας. Στις μέρες μας μέσω του online πλατφορμών οι άνθρωποι σε όλο τον κόσμο συνεργάζονται σε μεγαλύτερη συχνότητα και αποτελεσματικότητα από ποτέ. Σημαντικά συλλογικά εγχειρήματα τα οποία θεωρούνταν μέχρι πρότινος ανέφικτα, επειδή απαιτούσαν έναν ιδιαίτερα υψηλό βαθμό συνεργασίας μεταξύ ενός δυσθεώρητου αριθμού ατόμων, παίρνουν σάρκα και οστά στην Κοινωνία της Πληροφορίας. Οι άνθρωποι των σύγχρονων κοινωνιών απολαμβάνουν καθημερινά τα οφέλη ανάλογων συνεργατικών μοντέλων, όπως οι δεξαμενές γνώσεων, οι παγκόσμιες φιλανθρωπικές δράσεις ή οι πλατφόρμες συλλογικών δωρεών, ενώ παράλληλα εντάσσονται σε ολοένα και περισσότερες online κοινότητες. Αυτό έχει ως άμεση απόρροια να τρέφουν μεγαλύτερη εκτίμηση στο τι μπορεί να προσφέρει η συνεργασία σε online κοινότητες και να επιδιώκουν την ανάληψη ενεργού ρόλου σε αυτές.

Πέρα από την ικανοποίηση των αναγκών και τα οικονομικά οφέλη τα δυο σημαντικότερα εσωτερικά κίνητρα για την συμμετοχή στους φορείς συλλογικότητας της Διαμοιρασμένης Οικονομίας είναι η ικανοποίηση που αντλεί κάποιος και η αναγνωρισιμότητα ή φήμη εντός των εκάστοτε κοινοτήτων που μπορεί να του επιφέρει¹². Η συνεργασία και ο διαμοιρασμός αποτελούν αφορμή δημιουργίας διαπροσωπικών σχέσεων και ενίσχυσης του κοινωνικού ιστού. Παρατηρείται λοιπόν μια μεταστροφή από

¹² Hamari, Juhó & Sjöklint, Mimmi & Ukkonen, Antti. (2016). The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption. Journal of the Association for Information Science and Technology

την «Κουλτούρα του Εγώ», την οποία ασπάζεται το μοντέλο της υπερκατανάλωσης, στην «Κουλτούρα του Εμείς» την οποία πρεσβεύει η Συνεργατική Κατανάλωση¹³.

Β. Η πρόοδος στον τομέα των peer-to-peer κοινωνικών δικτύων και της τεχνολογίας πραγματικού χρόνου. Η δικτύωση μεταξύ ομότιμων καθίσταται εφικτή κυρίως μέσω της ανάδυσης των κοινωνικών δικτύων και των online πλατφορμών. Οι τελευταίες αποτελούν τον συνδετικό κρίκο μεταξύ ενός μεγάλου πλήθους παραγωγών-καταναλωτών που επιθυμούν τον διαμοιρασμό των αγαθών και υπηρεσιών. Λειτουργούν ως ρυθμιστές προσφοράς και ζήτησης αντιστοιχώντας τους παραγωγούς/πωλητές με ενδιαφερόμενους αγοραστές. Επιπροσθέτως, οι πλατφόρμες ηλεκτρονικών αγορών μειώνουν αισθητά, όπως θα αναλυθεί αναλυτικά στην επόμενη ενότητα, τα μέχρι πρότινος υψηλά κόστη συναλλαγής και αναζήτησης. Αναπτύσσουν τέλος μηχανισμούς οι οποίοι λειτουργούν ως εγγυητές της πίστης και της φήμης των αγνώστων μεταξύ τους συμμετόχων στις κοινότητες της Οικονομίας του Διαμοιρασμού.

Σημείο καμπής για την πρόοδο της Διαμοιρασμένης Οικονομίας αποτέλεσε ακόμη η υιοθέτηση των έξυπνων κινητών τηλεφώνων (smart phones) και της ανάπτυξη της Οικονομίας των Εφαρμογών (Application Economy). Η ραγδαία βελτιστοποίηση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της υπολογιστικής δύναμης των συσκευών κινητής τηλεφωνίας που έχει παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια και η δυνατότητα υποστήριξης online εφαρμογών άνοιξε τον δρόμο για τη συνεχή πρόσβαση σε πραγματικό χρόνο στις υπηρεσίες Διαμοιρασμού. Με αυτό τον τρόπο αντιμετωπίστηκε το σημαντικότερο μειονέκτημα του νέου αυτού μοντέλου συγκριτικά με τα παλαιότερα, δηλαδή η δυσχέρεια συναλλαγής άμεσα και σε καθημερινή βάση¹⁴.

Γ. Η ευαισθητοποίηση για πιεστικά και άλτα περιβαλλοντικά ζητήματα. Η δυνατότητα βιωσιμότητας που προσφέρει η Διαμοιρασμένη Οικονομία επιδρά θετικά στην στάση των ατόμων των σύγχρονων κοινωνιών προς αυτήν. Στο επίκεντρο της διαφημιστικής στρατηγικής τόσο των αναδυόμενων οικονομικών κολοσσών όσο και των νεοφυών επιχειρηματικών κινήσεων του συγκεκριμένου κλάδου συναντάται η πάγια θέση πως το μοντέλο της συνεργατικής κατανάλωσης που πρεσβεύει η Οικονομία του

¹³ Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's mine is yours: The rise of collaborative consumption*. New York: HarperBusiness

¹⁴ Matzler, K., Veider, V., & Kathan, W. (2015). *Adapting to the sharing economy*.

Διαμοιρασμού μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη με τη μορφή της ενίσχυσης της ενεργειακής αποδοτικότητας και της μείωσης της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης¹⁵. Βεβαίως οι τελικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις των αλλαγών αυτών στο κοινωνικοοικονομικό προσκήνιο συνιστούν ένα αμφιλεγόμενο ζήτημα καθώς, όπως θα εκτεθεί διεξοδικά στη συνέχεια, εκφράζεται έντονος αντίλογος ως προς τις επιβλαβείς παρενέργειες τους¹⁶.

Ωστόσο όπως γίνεται αντιληπτό η μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση στο συγκεκριμένο ζήτημα, η οποία βρίσκει ολοένα και περισσότερους υποστηρικτές στη σημερινή Κοινωνία της Πληροφορίας, αποτελεί σημαντικό κίνητρο για την συμμετοχή στις φιλικές προς το περιβάλλον επιχειρήσεις τους Διαμοιρασμού, έστω κι αν το θετικό τους αντίκτυπο δεν είναι τόσο σημαντικό όσο αρχικά φαντάζει.

Δ. Ο επαναπροσδιορισμός των καταναλωτικών συμπεριφορών εξαιτίας της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Το γεγονός πως η ραγδαία διάδοση των εφαρμογών της Οικονομίας του Διαμοιρασμού συνέπεσε με την εκδήλωση του φαινομένου της παγκόσμια οικονομικής ύφεσης του 2008 δεν αποτελεί τυχαία συγκυρία. Ενώ το μοντέλο της κτήσης αγαθών που υπαγορεύει το καθεστώς της υπερκατανάλωσης επικράτησε στον Δυτικό Κόσμο για δεκαετίες, η επίταση της ανάγκης για εξασφάλιση εναλλακτικών πηγών εισοδήματος και περιορισμού των περιττών εξόδων λόγω της οικονομικής κρίσης οδήγησε τους ανθρώπους στην υιοθέτηση των εφαρμογών της Διαμοιρασμένης Οικονομίας.

Η αξιοποίηση των ανεκμετάλλευτων πόρων, οι νέες επιλογές απασχόλησης η μείωση του κόστους των συναλλαγών αποτέλεσαν τα σημαντικότερα κίνητρα για τον εκδημοκρατισμό των εφαρμογών της Οικονομίας του Διαμοιρασμού και την συνακόλουθη άνθιση των επιχειρήσεων Κολοσσών του κλάδου οι οποίες στη συνέχεια θα διαδραμάτιζαν καίριο ρόλο στην περαιτέρω ανάπτυξη του.

Η συνδρομή των ανωτέρω παραγόντων κατέστησε πρόσφορο το έδαφος για την άνθιση της Διαμοιρασμένης Οικονομίας και την θετική αποδοχή των εφαρμογών της.

¹⁵ Airbnb sustainability report. (2017), *Airbnb: Helping travel grow greener*.

¹⁶ Schor, J. (2016). DEBATING THE SHARING ECONOMY. *Journal of Self-Governance & Management Economics*, 4(3).

Μολαταύτα η επικράτηση του μοντέλου, λόγω συγκεκριμένων ευνοϊκών συγκυριών, δεν συνιστά λόγο ώστε να θεωρείται ως ένα πρόσκαιρο και εφήμερο κοινωνικοοικονομικό φαινόμενο. Οι επιχειρήσεις της Οικονομίας του διαμοιρασμού έχουν αποδείξει από το στάδιο της ραγδαίας διάδοσης τους μέχρι και σήμερα πως διαθέτουν σημαντικά προτερήματα ώστε να εδραιωθούν στις παραδοσιακές αγορές και να διαδραματίσουν στο μέλλον κυρίαρχο ρόλο στο οικονομικό και κοινωνικό γίγνεσθαι.

2.5 Πλεονεκτήματα της Οικονομίας του Διαμοιρασμού

Αν και φαινομενικά δεν διαφέρουν ως προς τον τρόπο λειτουργίας και οργάνωσης από τις παραδοσιακές αγορές, οι online πλατφόρμες της Οικονομίας του Διαμοιρασμού διαθέτουν σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα έναντι των προκατόχων τους τα οποία τους επιτρέπουν να επικρατούν σε ένα ολοένα και μεγαλύτερο ποσοστό της αγοράς. Το κυριότερο από αυτά είναι η μείωση του κόστους των συναλλαγών τόσο στο προσυμβατικό στάδιο των διαπραγματεύσεων, στο στάδιο της κατάρτισης της σύμβασης, καθώς και στο μετασυμβατικό στάδιο των παρεπόμενων υποχρεώσεων. Σύμφωνα με ορισμένους αναλυτές τα καινοτόμα αυτά μοντέλα της Διαμοιρασμένης Οικονομίας επιτυγχάνουν την μείωση του κόστους συναλλαγής στηρίζοντας την λειτουργία σε δέκα διακριτούς μεταξύ τους άξονες¹⁷:

1. *Εφαρμογή σε παγκόσμια κλίμακα*: Οι online πλατφόρμες συνδέουν άγνωστα μεταξύ τους άτομα σε διεθνές επίπεδο. Δημιουργούνται λοιπόν πολύπλευρα δίκτυα πρωτοφανούς μεγέθους αυξάνοντας δραματικά την διαθεσιμότητα τόσο της προσφοράς όσο και της ζήτησης.
2. *Αναβίωση του “νεκρού” κεφαλαίου*: Η συμμετοχική οικονομία δίνει ζωή σε “λιμνάζοντα” περιουσιακά στοιχεία διακινώντας τα σε νέες αγορές. Αναξιοποίητοι πόροι, όπως υλικά αγαθά, δεξιότητες, γνώσεις και ανθρώπινη εργασία ενεργοποιούνται. Η κινητοποίηση του Νεκρού κεφαλαίου πέρα από την προή ανάπτυξης που δίνει στην οικονομία μπορεί να συμβάλλει και στην ενίσχυση της ισότητας, καθώς τα περιουσιακά στοιχεία που ενεργοποιούνται είναι αυτά που αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος της περιουσίας των ανθρώπων με περιορισμένα μέσα οι οποίοι ανήκουν στην μεσαία τάξη.

¹⁷ Lobel, O. (2016). The law of the platform. *Minn. L. Rev.*, 101, 87.

3. *Διατομή της μονάδας συναλλαγής*: Οι ψηφιακές πλατφόρμες της οικονομίας του διαμοιρασμού τέμνουν τα αγαθά και τις υπηρεσίες που προσφέρουν σε μικρότερα μέρη από αυτά που συνηθίζονταν κατά τα συναλλακτικά ήθη των παλαιότερων οικονομικών μοντέλων, διαιρώντας με αυτό τον τρόπο και την αντίστοιχη προσφορά και ζήτηση. Συγκεκριμένα μικροσυναλλαγές με αντικείμενο την πρόσβαση λίγων ωρών σε ένα αυτοκίνητο, ή προσωπική εργασία σε ολιγόλεπτα εγχειρήματα οι οποίες παλαιότερα δεν καταρτιζόνταν λόγω του απαγορευτικού κόστους διαπραγματεύσεων, πλέον αποτελούν σύνηθες φαινόμενο στις εφαρμογές διαμοιρασμένης οικονομίας. Το εύπλαστο αυτό μοντέλο των μικροσυναλλαγών ευνοεί πέρα από την μείωση του κόστους μέσω της ικανοποίησης εξειδικευμένων αναγκών των καταναλωτών, την δημιουργία ευέλικτου ωραρίου απασχόλησης και την περαιτέρω ενεργοποίηση στάσιμων υλικών και άυλων κεφαλαίων¹⁸.
4. *Εμπορευματοποίηση κάθε μορφής συναλλαγής*: Πρακτικές οι οποίες συχνά εφαρμοζόταν άνευ ανταλλάγματος και χωρίς κερδοσκοπικό χαρακτήρα ακολουθούν πλέον μια αυστηρή εμπορευματοποίηση καθώς αποτελούν αντικείμενο οικονομικής εκμετάλλευση από τις εταιρίες διαμοιρασμένης οικονομίας. Η εμπορική εκμετάλλευση σχεδόν κάθε επιμέρους έκφανσης της συναλλακτικής ζωής οδηγεί στην αύξηση της προσφοράς αγαθών και υπηρεσιών και στη συνακόλουθη μείωση του κόστους τους για τον τελικό αποδέκτη.
5. *Προσαρμοστικές συμβάσεις*: Οι υπηρεσίες και τα αγαθά προσφέρονται από τις πλατφόρμες όπως αναφέρθηκε σε διχτομημένα τμήματα με τη μορφή μικροσυναλλαγών γεγονός που προσφέρει περισσότερες επιλογές στα αντισυμβαλλόμενα μέρη. Με αυτό τον τρόπο η συμβάσεις που καταρτίζονται δύναται να περιλαμβάνουν μια ευρεία ποικιλία υπηρεσιών και προϊόντων τα οποία συναθροίζονται με στόχο την βέλτιστη προσαρμογή στις εξειδικευμένες ανάγκες του καταναλωτή.
6. *Πρόσβαση αντί ιδιοκτησίας*: Στον πυρήνα της Οικονομίας του Διαμοιρασμού βρίσκεται η μεταβολή των κυρίαρχων καταναλωτικών μοτίβων και η μεταστροφή του ενδιαφέροντος από την κτήση της κυριότητας αγαθών στην απόκτηση πρόσβασης σε αυτά. Η δυνατότητα αυτή όπως προαναφέρθηκε συμβάλλει στην

¹⁸ Yochai Benkler , *The Wealth of Networks: How Social Production Transforms Markets and Freedom* 100 (2006)

μείωση του κόστους που περιλαμβάνει η ιδιοκτησία αγαθών και στην ενεργοποίηση “στάσιμων” πόρων.

7. *Μείωση γενικών εταιρικών εξόδων*: Οι επιχειρήσεις της διαμοιρασμένης οικονομίας βασίζονται περισσότερο στην ψηφιακή τεχνολογία, όπως οι πλατφόρμες και οι αλγόριθμοι, παρά στις υλικές υποδομές και το προσωπικό τους για την μεσολάβηση στην κατάρτιση συμβάσεων με τους πελάτες τους. Οι καινοτομίες που υιοθετούν οι συγκεκριμένες εταιρίες τόσο στον τομέα της τεχνολογίας όσο και στον οικονομικό τομέα ελαχιστοποιούν τα λειτουργικά τους έξοδα με αποτέλεσμα την αναλογική μείωση της προμήθειας που αξιώνουν για την διαμεσολάβηση τους σε σχέση με τις ομόλογες τους εταιρίες που στηρίζονται στα φυσικά τους καταστήματα και στους υπαλλήλους τους για τον ίδιο σκοπό.
8. *Περιορισμός των φραγμάτων εισόδου*: Το κόστος των νεοφυών επιχειρήσεων προκειμένου να καταστούν ανταγωνιστικές στην ψηφιακή αγορά είναι αισθητά χαμηλότερο από το αντίστοιχο των παραδοσιακών μοντέλων, κυρίως λόγω του χαμηλού κόστους διαμεσολάβησης που απαιτεί όπως προαναφέρθηκε. Η απόκτηση ενός domain name και η διαμόρφωση μια ηλεκτρονικής εφαρμογής αποτελούν κατά κύριο λόγο τις προαπαιτούμενες προϋποθέσεις ανταγωνιστικότητας.
9. *Ακρίβεια τιμολόγησης*: Οι ψηφιακές πλατφόρμες βασίζονται σε εξειδικευμένους αλγόριθμους κοστολόγησης για την πρόβλεψη και τον υπολογισμό των τιμών, οι οποίοι εξελίσσονται συνεχώς μέσω της εξόρυξης δεδομένων Big Data και της τεχνητής νοημοσύνης. Τα προγράμματα τιμολόγησης αντλούν πληροφορίες από δεξαμενές δεδομένων δυσθεώρητου μεγέθους οι οποίες ενημερώνονται και εμπλουτίζονται διαρκώς με νέες πληροφορίες ώστε να καταλήγουν σε αξιόπιστα αποτελέσματα αναλογικά πάντα με τις κρατούσες συνθήκες.
10. *Δυναμικά συστήματα ανατροφοδότησης πληροφοριών*: Είναι γνωστό πως οι ανισότητες στην πληροφόρηση μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών οδηγούν στην υπερκοστολόγηση των προϊόντων ή υπηρεσιών. Οι ψηφιακές πλατφόρμες πρωτοστατούν στην αντιμετώπιση του εν λόγω φαινομένου μέσω των καινοτόμων μεθόδων διαδραστικών αξιολογήσεων-κριτικών καθώς και με τον διαμοιρασμό πληροφοριών μεταξύ εταιριών. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται από την πλευρά

των επιχειρηματικών μοντέλων του Διαμοιρασμού η απαραίτητη εμπιστοσύνη των καταναλωτών χωρίς να αναγκαστούν να προσφύγουν σε δαπανηρές εναλλακτικές.

Πέρα από την μείωση του συναλλακτικού κόστους η Οικονομία του Διαμοιρασμού προσφέρει περισσότερες επιλογές χάρη στο καθεστώς ευελιξίας στην εργασία το οποίο την χαρακτηρίζει. Συγκεκριμένα παρέχει στους εργαζόμενους τη δυνατότητα ταυτόχρονης απασχόλησης σε περισσότερες θέσεις εργασίας μερικής απασχόλησης με εύπλαστα ωράρια. Η αύξηση της απασχόλησης σε συνδυασμό με την αξιοποίηση των ανεκμετάλλευτων πόρων έχει ως αποτέλεσμα τη συνακόλουθη αύξηση της παραγωγικότητας και της βιωσιμότητας, όπως άλλωστε επισήμανε και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών¹⁹. Η Διαμοιρασμένη Οικονομία λοιπόν μπορεί να συμβάλλει με αυτό τον τρόπο στην αύξηση του ΑΕΠ των κρατών-μελών και συνεπώς στην αύξηση των μισθών και την μείωση της διαφοράς μεταξύ του εισοδήματος των ευρωπαίων πολιτών και του κόστους ζωής τους.

Τέλος οι αλλαγές στις καταναλωτικές συμπεριφορές με την υιοθέτηση της συνεργατικής κατανάλωσης μπορεί να έχουν θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Το φαινόμενο του *ride sharing* οδηγεί αφενός στην μείωση της αγοράς ιδιωτικών οχημάτων και αφετέρου στον περιορισμό της χρήσης τους. Εξοικονομούνται συνεπώς οι αναγκαίοι πόροι και περιορίζονται οι εκπομπές ρύπων που σχετίζονται με την βιομηχανική παραγωγή οχημάτων και την καύση των κινητήρων εσωτερικής καύσης.

Επίσης η διαμονή σε καταλύματα όπως διαμερίσματα ή δωμάτια αντί της διαμονής σε κάποια ξενοδοχειακή μονάδα, σύμφωνα με ορισμένες έρευνες απαιτεί σημαντικά μικρότερη κατανάλωση ενέργειας καθώς και επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Ειδικότερα σύμφωνα με έρευνα που διοργάνωσε η Airbnb εκτιμάται πως ένας επισκέπτης που κάνει χρήση της πλατφόρμας καταναλώνει περίπου 78-84% λιγότερης ενέργεια καθώς και είναι υπεύθυνος για 88% λιγότερη εκπομπή διοξειδίου

¹⁹ Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Η τοπική και περιφερειακή διάσταση της οικονομίας του διαμοιρασμού», (2016/C 051/06)

του άνθρακα για κάθε νύχτα διαμονής συγκριτικά με τον επισκέπτη ενός ξενοδοχείου²⁰.

Η Οικονομία του Διαμοιρασμού δεν χαίρει ωστόσο κοινής αποδοχής από το σύνολο του κοινωνικοοικονομικού κόσμου, αντιθέτως δέχεται δριμεία κριτική από μια σημαντική μερίδα πολιτών, εργαζομένων σε αυτήν, ανταγωνιστών και πολιτικών φορέων. Αμφισβητούνται οι θετικές επιδράσεις που ευαγγελίζονται οι υποστηρικτές της και καταδεικνύονται οι αρνητικές συνέπειες εφαρμογής της.

2.6 Αρνητικές επιδράσεις της Διαμοιρασμένης Οικονομίας

Στο επίκεντρο της κριτικής βρίσκεται η αποφυγή εναρμόνιση με νομοθετικές επιταγές από τις πλατφόρμες της Διαμοιρασμένης Οικονομίας λόγω του επαναστατικού τρόπου λειτουργίας τους. Οι επικριτές του εν λόγω μοντέλου υποστηρίζουν πως η πραγματική μείωση του κόστους συναλλαγής δεν αποτελεί συνάρτηση των προαναφερθέντων 10 αξόνων λειτουργίας του αλλά απόρροια του γεγονότος πως δεν υπόκεινται σε νομικούς και κανονιστικούς περιορισμούς. Θεωρείται λοιπόν πως οι επιχειρηματικές κινήσεις αυτού του είδους εκμεταλλεύονται την έλλειψη πλήρους διαμορφωμένου νομοθετικού πλαισίου σχετικά με την Οικονομία του Διαμοιρασμού ώστε να αποφεύγουν τη φορολογική επιβάρυνση και το κόστος συμμόρφωσης με κανονισμούς λειτουργίας τα οποία αντιμετωπίζουν αναγκαστικά οι κρατούσες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον αντίστοιχο με αυτές κλάδο²¹. Με αυτό τον τρόπο οι επιχειρήσεις που εφαρμόζουν το μοντέλο της πλατφόρμας Διαμοιρασμού είναι σε θέση να εφαρμόζουν πολιτική χαμηλότερης κοστολόγησης σε σχέση με τις παραδοσιακές επιχειρήσεις αποκτώντας, με τρόπο που αντιβαίνει στην αρχή της ίσης μεταχείρισης, σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εις βάρος τους. Ταυτόχρονα δεν τηρούν τις απαραίτητες νομικές προϋποθέσεις ασφαλείας που έχουν τεθεί από κρατικούς φορείς για την προστασία των πολιτών μέσω των προδιαγραφών που ελέγχονται κατά την εκάστοτε διαδικασία αδειοδότησης.

²⁰ Cleantech (2014): Environmental Impacts of Home Sharing. Phase 1 Report, April 30, 2014: Prepared by Cleantech Group for Airbnb.

²¹ Malhotra, Arvind & Van Alstyne, Marshall. (2014). The Dark Side of the Sharing Economy... and How to Lighten It. Communications of the ACM.

Αναφορικά με τον τομέα της εργασίας η ποσοτική αύξηση των ευκαιριών απασχόλησης δεν συνεπάγεται και την ποιοτική βελτίωση τους. Το μοντέλο της ευέλικτης ημιαπασχόλησης ή αυτοαπασχόλησης αν και προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα δεν διασφαλίζει τις περισσότερες φορές τα βασικά δικαιώματα των εργαζομένων. Το ωρομίσθιο των ελεύθερων επαγγελματιών στον τομέα της Διαμοιρασμένης Οικονομίας είναι κατά μέσο όρο χαμηλότερο από το μέσο κατώτατο ωρομίσθιο εργαζομένου στον αντίστοιχο κλάδο στις αναπτυγμένες οικονομίες²². Επίσης οι απασχολούμενοι ως ελεύθεροι εργολάβοι διάφορων εγχειρημάτων από τις πλατφόρμες δεν χαιρούν προστασίας αναφορικά με τις συνθήκες εργασίας τους, καθώς οι εν λόγω επιχειρήσεις σε πολλές περιπτώσεις δεν υποχρεώνονται νομικά στην τήρηση μέτρων ασφάλειας των ατόμων που απασχολούν καθώς και καταστρατηγούν πρωταρχικά εργατικά κεκτημένα όπως η πληρωμή των υπερωριών.

Αντίλογος εκφράζεται τέλος και ως προς την άποψη που θεωρεί την Οικονομία του Διαμοιρασμού ως πιθανή λύση στο πρόβλημα της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Ειδικότερα μολονότι αμφισβητείται η θετική επίδραση που μπορεί να έχει η επικράτηση της συνεργατικής κατανάλωσης έναντι του υπερκαταναλωτισμού τονίζεται η ανάγκη να ληφθούν υπόψη και οι παρενέργειες του νέου αυτού μοντέλου πριν αποφανθεί κανείς οριστικά για την περιβαλλοντική του επίδραση. Για παράδειγμα το φαινόμενο του *ride sharing* μπορεί μεν να οδηγήσει στην μείωση των αγορών ιδιωτικών οχημάτων αλλά δύναται δε να συμβάλλει στην γενικότερη αύξηση της χρήσης τους λόγω του μείωσης του κόστους. Αντιστοίχως αν και η βραχυχρόνια μίσθωση ακινήτων και διαμερισμάτων απαιτεί μικρότερη κατανάλωση ενέργειας και εκπομπή ρύπων και ως εκ τούτου να θεωρείται πιο φιλική στο περιβάλλον από ότι η διαμονή σε ξενοδοχείο, η μείωση του κόστους διαμονής οδηγεί σε θεαματική αύξηση των ταξιδιών και επομένως της ζήτησης για τις ιδιαίτερα επιβαρυντικές για το περιβάλλον αεροπορικών πτήσεων. Επίσης η κοινή χρήση αντικειμένων όπως κάποιο εργαλείο μεταξύ περισσότερων ατόμων προκειμένου να συμβάλλει στην μείωση των εκπομπών ρύπων που απαιτεί η παραγωγή του θα πρέπει να διαθέτει ιδιαίτερα υψηλό «προσδόκιμο ζωής»²³. Συνοψίζοντας λοιπόν οι επικριτές της

²² Sundararajan, A. (2016). *The sharing economy: The end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. MIT Press.

²³ Skjelvik, J. M., Erlandsen, A. M., & Haavardsholm, O. (2017). *Environmental impacts and potential of the sharing economy* (Vol. 2017554). Nordic Council of Ministers.

Διαμοιρασμένης Οικονομίας χαρακτηρίζουν επιφανειακή και άτοπη την θεώρηση της ως ευεργετικής προς το φυσικό περιβάλλον τονίζοντας πως οι αρνητικές της συνέπειες ισοσκελίζουν αν όχι υπερκαλύπτουν τις θετικές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : Νομικές προεκτάσεις

3.1 Δυσχέρειες νομοθετικής ρύθμισης

Τα ίδια χαρακτηριστικά τα οποία καθιστούν ελκυστική την Οικονομία του Διαμοιρασμού ως επιχειρηματικό μοντέλο, λειτουργούν παράλληλα ως εμπόδια για την λειτουργική νομοθετική της ρύθμιση. Τρία είναι τα στοιχεία τα οποία μολονότι αποτελούν τους βασικούς λόγους επικράτησης των εν λόγω μοντέλων έναντι των παραδοσιακών ανταγωνιστών τους είναι ταυτόχρονα και οι κύριες αιτίες αποτυχίας των περισσότερων προσπαθειών διαμόρφωσης ενός βιώσιμου κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας τους: Η ταχύτητα με την οποία προσαρμόζονται στις ραγδαίες τεχνολογικές αλλαγές της εποχής μας, η χρήση της εμπιστοσύνης ως μοχλού ανάπτυξης των οικονομικών συναλλαγών και οι αποκεντρωμένες συναλλακτικές σχέσεις μεταξύ απομακρυσμένων ομοτίμων (peer-to-peer).

Διαπιστώνεται λοιπόν πως τα στοιχεία αυτά που λειτουργούν ως τροχοπέδη για τη νομοθετική ρύθμιση της Διαμοιρασμένης Οικονομίας δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται απλώς ως αποτυχίες του συγκεκριμένου οικονομικού συστήματος, αλλά ως θεμελιώδη στοιχεία τα οποία διαμορφώνουν τον σκληρό πυρήνα του μοντέλου. Ο περιορισμός των βασικών αυτών χαρακτηριστικών με κρατικά μέτρα ενέχει τον κίνδυνο ολοκληρωτικής κατάργησης των πλεονεκτημάτων διακρίνουν τις επιχειρήσεις του Διαμοιρασμού ως εναλλακτικές επιλογές έναντι των παραδοσιακών μοντέλων. Προκειμένου λοιπόν να συνεχίσει το κοινό να απολαμβάνει τα πολλαπλά οφέλη που προσφέρει η Οικονομία του Διαμοιρασμού, ο νομοθέτης που θα κληθεί να αναλάβει το δύσκολο έργο της νομοθετικής της ρύθμισης θα πρέπει να λάβει αποφάσεις με στόχο την εξισορρόπηση της εμπιστοσύνης στην ιδιωτική καινοτομία με την εγγυητική λειτουργία της κρατικής εποπτείας. Προκειμένου να υλοποιηθεί η συγκεκριμένη ισοστάθμιση συμφερόντων κρίνεται αναγκαία η επιστράτευση σύγχρονων μορφών διακυβέρνησης καθώς οι αντίστοιχες συμβατικές μέθοδοι που χρησιμοποιούνται παγίως από τους κρατικούς φορείς είναι ανεπαρκείς για μια σειρά λόγων οι οποίοι αναλύονται διεξοδικότερα στη συνέχεια.

3.2 Πρωτεύϊκός χαρακτήρας

Ίσως το πιο κοινό γνώρισμα των επιχειρήσεων της Διαμοιρασμένης Οικονομία είναι ο πρωτεύϊκός τους χαρακτήρας, με την έννοια ότι βρίσκονται σε μια διαρκή εξελικτική διαδικασία αλλάζοντας την μορφή και τον τρόπο λειτουργίας του προκειμένου να προσαρμοστούν σε μια σειρά από διαφορετικούς εξωτερικούς παράγοντες. Αναμφισβήτητα σημαντικότερη κινητήρια δύναμη αλλαγής των συγκεκριμένων μοντέλων υπήρξε η ραγδαία πρόοδος της τεχνολογίας. Άλλωστε όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο η ανάπτυξη του Διαδικτύου και η βελτιστοποίηση των δυνατοτήτων των συσκευών κινητής τεχνολογίας ήταν τα μέσα τα οποία κατέστησαν εφικτή την άμεση πρόσβαση στις πλατφόρμες της Διαμοιρασμένης Οικονομίας και την εφαρμογή της σε παγκόσμια πλέον κλίμακα. Τα συγκεκριμένα επιχειρηματικά μοντέλα εκμεταλλεύτηκαν τις νέες δυνατότητες της τεχνολογίας προκειμένου να αμφισβητήσουν τα κεκτημένα βιομηχανιών και επιχειρήσεων οι οποίες κατείχαν παγίως για δεκαετίες δεσπύζουσα θέση στους κλάδους δραστηριοποίησης τους. Κάνοντας χρήση καινοτόμων τεχνολογικών εφαρμογών κατάφεραν να προσφέρουν υπηρεσίες και προϊόντα με ένα περισσότερο ελκυστικό, εύκολα προσβάσιμο και οικονομικό τρόπο ικανοποιώντας ενταργέστερα τις ανάγκες του καταναλωτικού κοινού.

Βεβαίως οι μεταβολές στις οποίες προχωρούν οι επιχειρήσεις του Διαμοιρασμού δεν γίνονται μόνο για να συμβαδίζουν με τα επιτεύγματα της τεχνολογικής εξέλιξης αλλά και προκειμένου να εναρμονίζονται με τις αέναιες αλλαγές της εκάστοτε αγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται. Για παράδειγμα η υιοθέτηση του μοντέλου της συνεργατικής κατανάλωσης έγινε με στόχο την βέλτιστη ικανοποίηση των αναγκών του καταναλωτικού κοινού καθώς βασίστηκε στην διαπίστωση πως οι καταναλωτές δεν είχαν ανάγκη την κτήση αγαθών αλλά την πρόσβαση σε αυτά.

Με την ίδια αξιοσημείωτη προσαρμοστικότητα την οποία επέδειξαν σχετικά με τις καινοτόμες τεχνολογίες και τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης της αγοράς, οι εταιρείες που εφαρμόζουν το μοντέλο της Διαμοιρασμένης Οικονομίας επιχείρησαν να εγκλιματιστούν στις προσπάθειες νομοθετικού περιορισμού τους, με σημαντικές θετικές αλλά και αρνητικές συνέπειες. Αναφορικά με τα θετικά αποτελέσματα πρέπει να σημειωθεί η δυνατότητα μεταβολής του επιχειρηματικού μοντέλου τους ανάλογα με τις

διαφορετικές νομοθετικές προσεγγίσεις που επιλέγει να εφαρμόσει κάθε κράτος ή κοινότητα στον χώρο της δικαιοδοσίας τους. Στις περιπτώσεις όπου οι αρμόδιοι φορείς εξουσίας κρίνουν ότι συγκεκριμένες παροχές των επιχειρήσεων του Διαμοιρασμού δρουν ενάντια στο δημόσιο συμφέρον και επομένως οφείλουν να απαγορευτούν ή τουλάχιστον να ρυθμιστούν, οι εταιρείες δεν παύουν πλήρως την λειτουργία τους αλλά καταβάλουν προσπάθεια να προσφέρουν εναλλακτικές υπηρεσίες οι οποίες θα εναρμονίζονται με το εκάστοτε ισχύον νομοθετικό πλαίσιο. Ανάλογη είναι και η πολιτική που ακολουθεί έξαλλου η εταιρεία Uber η οποία διαθέτει διαφορετικές εφαρμογές ανάλογα με τις υπηρεσίες μεταφοράς στις οποίες ενδιαφέρεται να αποκτήσει πρόσβαση ο πελάτης: η υπηρεσία Uberx για τις μεταφορές με μη επαγγελματίες οδηγούς, η υπηρεσία UberTaxi για τις μεταφορές με επαγγελματίες οδηγούς ταξί, η υπηρεσία UberEat για τις μεταφορές φαγητού κλπ. Έτσι όταν η Uber έκρινε τον Απρίλιο του 2018 ότι το νομοσχέδιο που κατατέθηκε στην ελληνική βουλή για την ρύθμιση των ψηφιακών πλατφόρμων μεταφοράς δεν καθιστούσε πρόσφορο το έδαφος για τη συνέχιση της υπηρεσίας UberX στην Αθήνα, έπαυσε την λειτουργία της χωρίς όμως να αναστείλει την υπηρεσία UberTaxi.

Στον αντίποδα η ευμετάβλητη φύση των επιχειρηματικών μοντέλων της Οικονομίας του Διαμοιρασμού πολλές φορές χρησιμοποιείται από τις ίδιες ως αθέμιτο μέσο αποφυγής των νομικών υποχρεώσεων που τις αφορούν. Ενδεικτική περίπτωση αποτελεί η υποτιθέμενη χρήση εκ μέρους της Uber ενός αλγορίθμου ο οποίος είχε σχεδιαστεί με αποκλειστικό σκοπό τον αποκλεισμό της δυνατότητας ελέγχου της από τις δημόσιους ελεγκτικούς μηχανισμούς. Πρόκειται για έναν αλγόριθμο με την ονομασία Greyball, ο οποίος εφαρμόστηκε σε πολιτείες και κράτη όπου οι εκάστοτε φορείς εξουσίας τηρούσαν αρνητική στάση ως προς την χρήση της πλατφόρμας της Uber στην περιοχή αρμοδιότητας τους και επομένως ενθάρρυναν την διεξαγωγή εξονυχιστικών διοικητικών ελέγχων του τρόπου λειτουργίας της. Η Uber λοιπόν κατηγορείται πως ανέπτυξε και χρησιμοποίησε το συγκεκριμένο αλγόριθμο ώστε να διαπιστώνει πότε ένας διοικητικός ελεγκτής προσπαθούσε να αποκτήσει πρόσβαση στην πλατφόρμα της και να του δίνει την ένδειξη πως δεν υπάρχουν διαθέσιμοι οδηγοί στην περιοχή με σκοπό να

αποφύγει τον έλεγχο²⁴. Η χρήση του προγράμματος Greyball εκ μέρους της Uber καταδεικνύει την προσπάθεια των επιχειρήσεων του κλάδους της Διαμοιρασμένης Οικονομίας να προσαρμοστούν ώστε να αποφύγουν τις αρνητικές για τα συμφέροντα τους κρατικές παρεμβάσεις.

Λαμβάνοντας υπόψη λοιπόν την ικανότητα προσαρμογής και τη συνεχώς μεταβαλλόμενη μορφή των επιχειρήσεων στον τομέα της Διαμοιρασμένης Οικονομίας απορρέει φυσικά το συμπέρασμα ότι οι παραδοσιακές μέθοδοι νομοθετικού περιορισμού αποδεικνύονται μάλλον ανεπαρκείς για το δυσχερές εγχείρημα ρύθμισης του συγκεκριμένου επιχειρηματικού μοντέλου. Σε πλήρη αντίθεση με τις ευμετάβλητες επιχειρήσεις του Διαμοιρασμού οι συμβατικοί μηχανισμοί κρατικής παρέμβασης χαρακτηρίζονται στην συντριπτική τους πλειοψηφία από στατικότητα και δυσκαμψία. Οι εκλεγμένοι αξιωματούχοι και τα διοικητικά όργανα είναι υποχρεωμένοι να ακολουθήσουν σύμφωνα με το πρωτόκολλο μια σειρά από χρονοβόρες τυπικές διαδικασίες συζήτησης και υπερψήφισης προκειμένου να θεσπίσουν τους κανόνες δικαίου που θα αποτελέσουν το νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας της Διαμοιρασμένης Οικονομίας. Παράλληλα τα συγκεκριμένα μέτρα έχουν χαρακτηριστεί ως «παγωμένα στο χρόνο», με την έννοια ότι από την έναρξη της ισχύος οποιαδήποτε μεταβολή τους η οποία πιθανόν να χρειαστεί στο μέλλον προϋποθέτει την επανέναρξη της ίδιας περίπλοκης γραφειοκρατικής διαδικασίας. Έτσι μέχρις ότου η οποιαδήποτε ενημέρωση ή μετατροπή μια διάταξης εγκριθεί επίσημα, προκειμένου να αρχίσει να παράγει τα έννομα αποτελέσματα της, θεωρείται ήδη απαρχαιωμένη σε σχέση με την ισχύουσα κατάσταση.

Για να αντιμετωπίσουν την βραδύτητα μετατροπής και ενημέρωσης τους, οι φορείς εξουσίας προσπαθούν να συμπεριλάβουν προκαταβολικά στους αυστηρά τυπικούς κανόνες δικαίου κάθε πιθανή εξέλιξη του μοντέλου. Μολοταύτα όπως αποδεικνύεται στην πράξη η θέσπιση αυστηρών τυπικών κανόνων οι οποίοι επιχειρούν να ρυθμίσουν με εξαντλητική απαρίθμηση της εφαρμογές της Διαμοιρασμένης οικονομίας δεν συνάδει με τη ρευστή της φύση. Συμπερασματικά πρόκειται για έναν φαύλο κύκλο πολλαπλών νομοθετικών ρυθμίσεων οι οποίες ασθματικά προσπαθούν να

²⁴ Mike Isaac, *How Uber Deceives Authorities Worldwide*, N.Y. Times, Mar. 3, 2017

συγχρονιστούν με τις συνεχείς εξελίξεις στην Οικονομία του Διαμοιρασμού χωρίς όμως επιτυχία.

3.3 Αποδιαμεσολάβηση

Ένα δεύτερο βασικό συστατικό της Οικονομίας του Διαμοιρασμού είναι η αποδιαμεσολάβηση (disintermediation)²⁵, δηλαδή ο περιορισμός του ρόλου των μεσαζόντων. Οι επιχειρηματικές οντότητες της Διαμοιρασμένης Οικονομίας λειτουργούν ως συνδεδετικός κρίκος μεταξύ των παρόχων προϊόντων και υπηρεσιών και των καταναλωτών οι οποίοι ενδιαφέρονται να αποκτήσουν πρόσβαση σε αυτά μέσω της πλατφόρμας. Ως διαμεσολαβητής η πλατφόρμα διατελεί έναν περισσότερο μετριοπαθή ρόλο σε σχέση με τους παραδοσιακούς μεσάζοντες καθώς λειτουργεί απλώς ως ο χώρος όπου εκτυλίσσονται οι διάφορες συναλλακτικές σχέσεις. Η Διαμοιρασμένη Οικονομία διαθέτει λοιπόν έναν ενισχυμένο συμμετοχικό και συνακόλουθα δημοκρατικό χαρακτήρα καθώς προστατεύει την αμεσότητα της συναλλακτικής σχέσης μεταξύ των αντισυμβαλλομένων μερών ελαχιστοποιώντας την παρεμβολή τρίτων προσώπων σε αυτή.

Η αποδιαμεσολάβηση όμως αφορά και το επίπεδο του εποπτικού ελέγχου καθώς ο έλεγχος λειτουργίας και τήρησης των προτύπων ασφαλείας και ποιότητας έγκειται στην αρμοδιότητα των κοινωνιών της Διαμοιρασμένης Οικονομίας και όχι σε αυτή τον κρατικών φορέων. Συγκεκριμένα οι εφαρμογές αξιολόγησης και σχολίων λειτουργούν ως εκδημοκρατισμένοι μηχανισμοί εποπτείας επιτρέποντας στους ίδιους τους καταναλωτές και παρόχους να βαθμολογούν ο ένας τον άλλον με βάση την αξιοπιστία και τις επιδόσεις τους. Ένας χαμηλός βαθμός αξιολόγησης μπορεί να βλάψει την φήμη ενός παρόχου, να οδηγήσει στην απώλεια πιθανών πελατών η ακόμη και σε αποκλεισμό του από την ψηφιακή πλατφόρμα. Το ίδιο ισχύει και για τους καταναλωτές εφόσον δεν εκπληρώνουν σύμφωνα με τα χρηστά ήθη τις συμβατικές τους υποχρεώσεις. Με αυτόν τον τρόπο οι κοινότητες των πλατφορμών, οι οποίες αποτελούν την κινητήριο δύναμη της Διαμοιρασμένης Οικονομίας, απορρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των μελών τους δίχως την ανάγκη παρέμβασης κάποιου διοικητικού φορέα-διαμεσολαβητή.

²⁵ Rat Brescia, *Finding the Right "Fit" : Matching Regulations to the Shape of the Sharing Economy*, THE CAMBRIDGE HANDBOOK OF THE LAW OF THE SHARING ECONOMY (2018)

Η αποδυνάμωση του ρόλου των μεσολαβητών βοηθά επιπροσθέτως στην μείωση των φραγμών εισόδου στις αγορές της Οικονομίας του Διαμοιρασμού. Οι πάροχοι αγαθών και υπηρεσιών μπορούν να εισέλθουν στην αγορά χωρίς ιδιαίτερους περιορισμούς ενώ οι καταναλωτές απολαμβάνουν χαμηλότερο κόστος συναλλαγών καθώς δεν επιβαρύνονται από τα περαιτέρω έξοδα αναζήτησης αξιόπιστων αντισυμβαλλόμενων και διαπραγμάτευσης. Συνοψίζοντας ο περιορισμός της διαμεσολάβησης, η αυτορρύθμιση των διαδικτυακών κοινοτήτων και η εύκολη πρόσβαση αποδεικνύουν τον δημοκρατικό χαρακτήρα της Διαμοιρασμένης Οικονομίας η οποία δείχνει εμπιστοσύνη στους βασικούς συντελεστές της, τους παρόχους και τους καταναλωτές, δίνοντας τους εξουσίες και παρέχοντας τους ελευθερία κινήσεων.

Αντιθέτως, παρά το γεγονός πως οι συμβατικοί νομοθετικοί περιορισμοί θεσπίζονται μέσα από φαινομενικά δημοκρατικές διαδικασίες ο μέσος καταναλωτής δεν έχει σχεδόν κανένα λόγο σε αυτές. Οι νομοθετικοί φορείς τις περισσότερες φορές υποχωρούν στις πιέσεις οργανωμένων ομάδων εξυπηρετώντας συγκεκριμένα ιδιωτικά συμφέροντα χωρίς να ευαισθητοποιούνται στις εκκλήσεις του καταναλωτικού κοινού. Παράλληλα, τα πρότυπα λειτουργίας που θέτουν οι κρατικοί φορείς με σκοπό την προστασία των καταναλωτών πολλές φορές δεν συμβαδίζουν με τις πραγματικές τους ανάγκες.

Άλλωστε η ραγδαία ανάπτυξη του φαινομένου της Διαμοιρασμένης Οικονομίας αποτελεί απόδειξη της απόκλισης των θεσπισμένων προτύπων με τις πραγματικές ανάγκες του καταναλωτικού κοινού. Οι επιχειρήσεις του συγκεκριμένου κλάδου, ειδικά στα πρώτα στάδια εμφάνισης τους, απολάμβαναν την έλλειψη κρατικών παρεμβάσεων εκμεταλλευόμενες των νομικών κενών που υπήρχαν σχετικά με την λειτουργία τους. Ήταν σε θέση λοιπόν να καθορίζουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές έναντι των μέχρι πρότινος δεσποζουσών παραδοσιακών επιχειρήσεων. Ταυτόχρονα δεν υπήρχε κάποιος κρατικός εγγυητής ο οποίος θα διασφάλιζε το επίπεδο ασφάλειας των συναλλαγών και ποιότητας των προσφερόμενων αγαθών ή υπηρεσιών όπως συμβαίνει την περίπτωση των συμβατικών μοντέλων. Οι καταναλωτές, δίχως να βρίσκονται σε μειονεκτική πληροφοριακά θέση λόγω των συστημάτων αξιολόγησης, έδωσαν μέσα από τις εμπορικές τους επιλογές ψήφο εμπιστοσύνης στις επιχειρήσεις της Οικονομίας του

Διαμοιρασμού μετατρέποντας τις σε μικρό χρονικό διάστημα σε οικονομικούς κολοσσούς οι οποίοι αμφισβητούν τους χρόνια παγιωμένες συσχετισμούς της αγοράς και αποδεικνύοντας ότι δεν θέτουν σε προτεραιότητα την πλήρωση των προτύπων που θέτει η Διοίκηση. Το μοτίβο αυτό καταναλωτικής συμπεριφοράς αποτελεί πειστήριο για την μη δημοκρατική λειτουργία της διοίκησης, καταδεικνύοντας την αναντιστοιχία μεταξύ των πραγματικών αναγκών του καταναλωτικού κοινού και των διοικητικών επιταγών για την προστασία του.

Επιπλέον η αυξημένη κρατική εποπτεία θα περιορίζε την ανταγωνιστικότητα των καινοτόμων αυτών επιχειρηματικών πρωτοβουλιών όπως συνέβη και με τους προκατόχους τους. Η μείωση του κόστους συναλλαγών δεν θα ήταν πλέον δυνατή, με αποτέλεσμα την ύψωση περισσότερων φραγμών εισόδου στην αγορά. Αν και οι παραδοσιακές επιχειρήσεις θα χαιρέτιζαν αυτού του είδους την πολιτική, οι πάροχοι διαμοιρασμένων αγαθών και υπηρεσιών αλλά και οι τελικοί καταναλωτές δεν θα ήταν σε θέση να απολαμβάνουν τα σημαντικότερα οφέλη του οικονομικού μοντέλου.

3.4 Αποκέντρωση

Πέρα από την ευμετάβλητη φύση και την τάση αποδιαμεσολάβησης που την χαρακτηρίζει, η Διαμοιρασμένη Οικονομία είναι επίσης αποκεντρωμένη. Το τελευταίο αυτό χαρακτηριστικό συνιστά απότοκο των άλλων δύο με την έννοια ότι το διαρκώς εξελισσόμενο επιχειρηματικό μοντέλο περιστρέφεται γύρω από απλοϊκές διμερείς συναλλακτικές σχέσεις μεταξύ απομακρυσμένων ομοτίμων (peer-to-peer) ελαχιστοποιώντας την διαμεσολάβηση εξωγενών παραγόντων.

Παράλληλα Ο πρωτεύικός χαρακτήρας της Διαμοιρασμένης Οικονομίας και ο περιορισμός των μεσαζόντων βοηθούν την πλήρη εξατομίκευση των συναλλαγών εντός πλατφόρμας έτσι ώστε τα προσφερόμενα αγαθά και υπηρεσίες να εναρμονίζονται πλήρως με τις μοναδικές ανάγκες κάθε επιμέρους καταναλωτή. Η διατομή της μονάδας συναλλαγής επιτρέπει τη σύναψη προσαρμοστικών συμβάσεων οι οποίες ικανοποιούν τις εξατομικευμένες ανάγκες των καταναλωτών. Παρατηρείται λοιπόν μετάβαση του ενδιαφέροντος των επιχειρήσεων από το υπερεθνικό, στο τοπικό και τέλος στο ατομικό επίπεδο του τελικού καταναλωτή.

Επίσης η συλλογή τεράστιων δεξαμενών δεδομένων (Big Data) σχετικών με τις εξατομικευμένες ανάγκες και προτιμήσεις των καταναλωτών που συμμετέχουν στις διαδικτυακές κοινότητες του Διαμοιρασμού μπορεί να οδηγήσει σε χρήσιμες πληροφορίες, μέσω της διαδικασίας εξόρυξης δεδομένων, αναφορικά με επαναλαμβανόμενα μοτίβα της γενικότερης καταναλωτικής συμπεριφοράς στα πλαίσια συγκεκριμένων αγορών. Οι επιχειρήσεις του Διαμοιρασμού αξιοποιούν αυτόν τον πληροφοριακό πλούτο πραγματοποιώντας συχνές αλλαγές προκειμένου να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των ψηφιακών τους πλατφορμών και να προσφέρουν ποικιλία συμβατικών επιλογών στους καταναλωτές. Με αυτό τον τρόπο ο αποκεντρωτικός χαρακτήρας και η συλλογή εξειδικευμένων δεδομένων ευνοούν τον πειραματισμό και την εξέλιξη των ψηφιακών πλατφορμών με στόχο την βελτιστοποίηση των παρεχόμενων προϊόντων και υπηρεσιών για την ικανοποίηση όσο το δυνατόν περισσότερων καταναλωτών σε παγκόσμια κλίμακα.

Η αποκέντρωση και ο πειραματισμός ορθώνουν ταυτόχρονα και νέες προκλήσεις για αυτούς που αναλαμβάνουν την νομοθετική ρύθμιση του επιχειρηματικού κλάδου. Οι προκλήσεις αυτές καθίστανται ακόμη μεγαλύτερες όταν επιστρατεύονται οι συμβατικές μορφές διοίκησης οι οποίες κατά κανόνα δεν αποτελούν πρόσφορο έδαφος για την εμφάνιση τους.

Οι παραδοσιακές μορφές νομοθετικών περιορισμών, οι οποίες συνήθως πηγάζουν από συγκεντρωτικά συστήματα διοίκησης δεν αφήνουν περιθώριο για την ανάπτυξη πειραματικών καινοτομιών. Τα συστήματα αυτά θεσπίζουν αυστηρά πλαίσια κανονισμών και οριζόντια μέτρα επιδιώκοντας την ομοιόμορφη ρύθμιση κάθε επιμέρους έκφανσης μιας οικονομικής δραστηριότητας. Χαρακτηρίζονται επίσης από άμεση και γραμμική ιεραρχία η οποία πολλές φορές οδηγεί στην απομόνωση της διοίκησης από τις ανάγκες των πολιτών, είτε αυτοί λειτουργούν ως πάροχοι υπηρεσιών ή αγαθών είτε ως τελικοί καταναλωτές. Γίνεται κατανοητό πως τα παραδοσιακά συγκεντρωτικά συστήματα διοίκησης υπάγουν τις συναλλακτικές σχέσεις σε μια γενική νόρμα, χωρίς να παρέχουν τη δυνατότητα εξειδικευμένης ρύθμισης τους ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες κάθε καταναλωτή. Με αυτό τον τρόπο δεν αξιοποιείται ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία τα

οποία καθιστούν ελκυστική την Διαμοιρασμένη Οικονομία, η προσφορά εξατομικευμένων υπηρεσιών και προϊόντων.

3.5 Προτάσεις σύγχρονης διακυβέρνησης

Στον αντίποδα οι προτάσεις και οι λύσεις που πρεσβεύουν οι θεωρίες της σύγχρονης διακυβέρνησης φαίνεται αρχικά να ταιριάζουν περισσότερο στα τρία αυτά θεμελιώδη χαρακτηριστικά της Οικονομίας του Διαμοιρασμού: τον πρωτεϊκό χαρακτήρα, την τάση αποδιαμεσολάβησης και την αποκέντρωση.

Αρχικά η προσέγγιση της σύγχρονης διακυβέρνησης φαίνεται καταλληλότερη για την ρύθμιση ενός τομέα ο οποίος υπόκειται σε συχνές μεταβολές ανάλογα με την τεχνολογική πρόοδο, τις συνθήκες της αγοράς και τις νομοθετικές αλλαγές. Οι μορφή αυτή διακυβέρνησης έχει αποστασιοποιηθεί από την προσπάθεια πρόβλεψης και ρύθμισης κάθε πιθανού σεναρίου, κλίνοντας περισσότερο προς την θέσπιση γενικών κατευθυντήριων γραμμών εντός των οποίων θα δραστηριοποιούνται οι επιχειρήσεις του Διαμοιρασμού. Οι οδηγίες αυτές της διοίκησης αφομοιώνονται με την σειρά τους από τις εταιρείες με την διατύπωση τους στους εταιρικούς κώδικες δεοντολογίας των παρόχων και των καταναλωτών που έχουν πρόσβαση στις πλατφόρμες τους. Στην ιδιωτική πρωτοβουλία εναποτίθεται και ο έλεγχος συμμόρφωσης με τις οδηγίες αυτές και η επιβολή ανάλογων κυρώσεων, όπως ο αποκλεισμός πρόσβασης στην πλατφόρμα. Αυτή η τακτική επιτρέπει στην διοίκηση να αντιμετωπίζει αποτελεσματικότερα τις απρόβλεπτες μεταβολές του επιχειρηματικού μοντέλου χωρίς να εκτροχιάζεται από την ευρύτερη πολιτική που είχε εξαρχής χαράξει.

Η δυνατότητα των πλατφορμών να λειτουργούν ταυτόχρονα πέρα από διαμεσολαβητές και ως διάυλοι επικοινωνίας μεταξύ των υποψήφιων αντισυμβαλλομένων μπορεί να αποδειχθεί ένα ακόμη χρήσιμο εργαλείο για την διοίκηση. Το καθεστώς διαφάνειας και δημοσιότητας που ασπάζονται οι σύγχρονες μορφές διακυβέρνησης για την εξάλειψη των ασυμμετριών πληροφόρησης μεταξύ παραγωγού/παρόχου και καταναλωτή, μπορεί να εξυπηρετηθεί από τα συστήματα αξιολόγησης και σχολίων που υιοθετούν στην πλειονότητα τους οι επιχειρήσεις στις πλατφόρμες τους με δική τους πρωτοβουλία. Οι διοικητικές αρχές θα μπορούσαν λοιπόν ως μέτρο ρύθμισης της Διαμοιρασμένης Οικονομίας να αναλάβουν οι ίδιες ή να

αναθέσουν σε κάποιο τρίτο πρόσωπο τον ρόλο του εγγυητή για την εύρυθμη και δίκαιη λειτουργία των συστημάτων αυτών αξιολόγησης. Ένα παράδειγμα αυτής της πολιτικής αποτελούν οι αποκαλούμενοι «Κώδικες Πρασίνων Κτιρίων» (Green Building Codes). Πρόκειται για γενικές κατευθυντήριες γραμμές για την κατασκευή ενεργειακά αυτόνομων κτιρίων, οι οποίες διαμορφώθηκαν αρχικά από έναν ουδέτερο ιδιωτικό οργανισμό και στη συνέχεια υιοθετήθηκαν πλήρων και από ορισμένες δημοτικές κοινότητες στους δικούς τους κανόνες δόμησης²⁶.

Αναφορικά με το δεύτερο στοιχείο, την τάση αποδιαμεσολάβησης, ο κίνδυνος που εγκυμονεί για τους καταναλωτές ο περιορισμός του εγγυητικού ρόλου των κρατικών φορέων ως διαμεσολαβητών στις συναλλαγές τους στο πλαίσιο της Οικονομίας του Διαμοιρασμού μπορεί να μετριαστεί με την υποχρεωτική υιοθέτηση προγραμμάτων ασφάλισης. Άλλωστε οι περισσότερες πλατφόρμες απαιτούν, είτε με δική τους πρωτοβουλία (Airbnb) είτε λόγω νομοθετικής υποχρέωσης (Uber), την ασφάλιση των παρόχων υπηρεσιών και αγαθών που δραστηριοποιούνται σε αυτές για τις πιθανές ζημιές που μπορεί να προκαλέσουν στους καταναλωτές κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους. Όπως συμβαίνει με τις υπόλοιπες μορφές ασφάλισης ο ασφαλισμένος θα πρέπει να διαθέτει ένα ιστορικό φερεγγυότητας και αξιοπιστίας διαφορετικά επιβαρύνεται με αυξημένα ασφάλιστρα. Η υποχρέωση ασφάλισης μπορεί να διαδραματίσει ένα διττό ρόλο στο μοντέλο του Διαμοιρασμού: αφενός λειτουργεί ως ασφαλιστική δικλείδα σε περίπτωση ζημίας του καταναλωτή κατά παράβαση των κανόνων δεοντολογίας και αφετέρου χρησιμεύει ως διαπιστευτήριο αξιοπιστίας των ασφαλισμένων παρόχων.

Επιπλέον οι θεωρία της σύγχρονης διακυβέρνησης ασπάζεται τις αρχές τις αποκεντρωτικής διοίκησης. Αντίθετα με τα συγκεντρωτικά συστήματα διακυβέρνησης, τα αποκεντρωτικά συστήματα διοίκησης ακολουθούν παραπλήσιες τακτικές με αυτές της Διαμοιρασμένης Οικονομίας: επικροτούν τον πειραματισμό σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης και αφήνουν αποφασιστικές αρμοδιότητες σε περιφερειακά όργανα. Δοκιμάζοντας ποικίλλες νομοθετικές ρυθμίσεις σε συγκεκριμένες περιοχές δικαιοδοσίας τα εν λόγω συστήματα επιχειρούν να διαμορφώσουν κατά περίπτωση νομικά πλαίσια τα οποία θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες των διοικουμένων που δραστηριοποιούνται σε

²⁶ Sarah B. Schindler, *Following Industry's LEED: Municipal Adoption of Private Green Building Standards (2010)*

αυτήν. Παράλληλα καταγράφουν το αντίκτυπο των δοκιμών αυτών ώστε να εξάγουν συμπεράσματα για την διαμόρφωση σφαιρικών πολιτικών οι οποίες στη συνέχεια θα εφαρμοστούν σε ευρύτερη κλίμακα.

Βεβαίως και η προσέγγιση του νομοθετικού ζητήματος της Διαμοιρασμένης Οικονομίας με μια λιγότερο παρεμβατική πολιτική ενέχει με τη σειρά της ορισμένους κινδύνους. Καταρχήν αμφισβητείται το εάν η λήψη μέτρων από τις εταιρείες για λόγους μη συμμόρφωσης δίχως την παράλληλη επιβολή διοικητικών κυρώσεων μπορεί να θεωρηθεί επαρκής για την τήρηση των κατευθυντήριων γραμμών της διοίκησης. Επιπλέον οι πάροχοι υπηρεσιών και αγαθών, οι οποίες στην πλειοψηφία τους δεν είναι επαγγελματίες, πιθανόν να χρειάζονται συγκεκριμένες οδηγίες με την μορφή αυστηρών τυπικών κανονισμών. Τέλος ασκείται κριτική στα αποκεντρωτικά συστήματα σχετικά με την αδυναμία των περιφερειακών τοπικών οργάνων να αντισταθούν στις πιέσεις πολυεθνικών κολοσσών όπως οι εταιρείες που κατέχουν δεσπόζουσα θέση στην Διαμοιρασμένη Οικονομία.

Για τους παραπάνω λόγους κρίνεται αναγκαίος ένας συγκερασμός της ευελιξίας των αποκεντρωτικών συστημάτων διοίκησης και της αυστηρότητας των συγκεντρωτικών συστημάτων. Η διοίκηση οφείλει αφού θέσει τα γενικά πρότυπα που θα πρέπει να πληρούν οι εταιρείες του Διαμοιρασμού, να αφήσει στις τελευταίες την ελευθερία επιλογής του τρόπου εσωτερίκευσης και ελέγχου της τήρησής τους. Παράλληλα όμως θα πρέπει να αναλάβει τον ρόλο του εγγυητή, με την έννοια πως στην περίπτωση που τα μέτρα ιδιωτικής πρωτοβουλίας κριθούν ανεπαρκή για τη συμμόρφωση με τις κατευθυντήριες γραμμές θα προβλέπεται η ενεργοποίηση της ασφαλιστικής δικλείδας των διοικητικών κυρώσεων ή της προσφυγής στη δικαιοσύνη.

3.6 Ειδικά νομοθετικά ζητήματα

Γίνεται εύκολα αντιληπτό πως η ίδια η φύση του μοντέλου της Διαμοιρασμένης Οικονομίας καθιστά ιδιαίτερα δυσχερή τη νομοθετική του ρύθμιση. Η ολοένα και αυξανόμενη επίδραση του στη σύγχρονης συναλλακτικής ζωή έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την ανάδυση δυσεπίλυτων νομικών προβληματισμών οι οποίοι άπτονται της αρμοδιότητας διαφορετικών κλάδων του Δικαίου. Στη συνέχεια θα επιχειρηθεί μια

συνοπτική παρουσίαση των σημαντικότερων νομικών ζητημάτων που σχετίζονται με την ανάπτυξη της Οικονομίας του Διαμοιρασμού.

3.6.1 Αδειοδότηση

Η διαδικασία αδειοδότησης αποτελεί πάγια τακτική η οποία συναντάται σε κάθε μορφή σύγχρονης διακυβέρνησης. Οι κυβερνήσεις ανά τον κόσμο εκδίδουν άδειες για ένα ευρύ φάσμα κλάδων, από τετριμμένες καθημερινές λειτουργίες όπως η κατοχή κατοικίδιων, μέχρι οικονομικές δραστηριότητες ευρείας κλίμακας, όπως στον τομέα της μεταφοράς, της επικοινωνίας ή της ενέργειας. Η μέθοδος της αδειοδότησης εφαρμόζεται σε μια πληθώρα επαγγελματών, εμπορικών δραστηριοτήτων και παραγωγής προϊόντων. Η υιοθέτηση του συγκεκριμένου κρατικού μηχανισμού σε παγκόσμια κλίμακα οφείλεται στην αποτελεσματικότητα και στην προσαρμοστικότητα που προσφέρει. Ωστόσο αποτέλεσε επίσης αντικείμενο κριτικής εξαιτίας των παθογενειών που προκαλεί η εφαρμογή του. Η έκδοση και διατήρηση μιας άδειας μπορεί να απαιτεί μια σειρά διαφορετικών προϋποθέσεων, με την ανάκληση της να αποτελεί το πιο δραστικό μέτρο σε περίπτωση μη συμμόρφωσης σε αυτές.

Οι άδειες είναι διοικητικές πράξεις με τις οποίες επιτρέπεται στους διοικουμένους η άσκηση ορισμένης δραστηριότητας, μολονότι υφίσταται γενική απαγόρευση για τους υπόλοιπους²⁷. Με την έννοια αυτή, οι άδειες συνιστούν μια μορφή άρσης, ορισμένης στο νόμο γενικής απαγόρευσης τέλεσης μιας δραστηριότητας αν δεν πληρούνται κάποιες αναγκαίες και συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Οι δραστηριότητες που εξαρτώνται από την ύπαρξη άδειας, προκειμένου να ασκηθούν από το διοικούμενο περιορίζονται χάριν του δημοσίου συμφέροντος.

Οι διοικητικές άδειες διακρίνονται στις προσωποπαγείς, όπως για παράδειγμα η άδεια οδήγησης αυτοκινήτου και στις πραγματοπαγείς, όπως για παράδειγμα η άδεια κυκλοφορίας αυτοκινήτου. Επίσης κάποιες άδειες είναι ελεύθερα μεταβιβάσιμες ενώ κάποιες άλλες δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άλλο άτομο πέρα από τον αρχικό κάτοχο τους. Στις πρώτη περίπτωση οι άδειες αναγνωρίζονται ως στοιχείο της περιουσίας του κατόχου τους το οποίο δύναται να αποτιμηθεί σε χρήμα.

²⁷Παναγιώτης Ε Πουλής, *Εισαγωγή στο Δημόσιο Δίκαιο και τους θεσμούς* (2010)

Οι άδειες είτε έχουν ισχύ για αόριστο χρονικό διάστημα, παράγουν δηλαδή τα έννομα αποτελέσματα τους μέχρι να ανακληθούν, είτε απαιτείται η ανανέωση τους με τα από συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Επιπλέον κάποια καθεστάτα αδειοδότησης θέτουν ως προαπαιτούμενο για την χορήγηση άδειας την ικανοποίηση συγκεκριμένων προτύπων ποιότητας και ασφάλειας.²⁸ Οι εκδούσες αρχές ενδέχεται να εξακριβώνουν την συμμόρφωση των ενδιαφερομένων με τα ως άνω πρότυπα πριν τη χορήγηση της άδειας και κατά την διαδικασία ανανέωσης της, ή αντιθέτως να πραγματοποιείται έλεγχος σε μεταγενέστερο στάδιο της έκδοσης.

Η διαδικασία της έκδοσης διοικητικών αδειών συνηθέστερα συνδυάζεται και με άλλους νομοθετικούς περιορισμούς οικονομικού κυρίως χαρακτήρα, όπως τα συστήματα ελέγχου τιμών. Ο αριθμός των αδειών που χορηγεί η διοίκηση κατά περίπτωση μπορεί να είναι περιορισμένος ή αόριστος. Πολλές φορές ωστόσο ακόμη και αν δεν προβλέπονται επίσημοι ποσοτικοί περιορισμοί, παρόμοιο ρόλο διαδραματίζουν τα υψηλά πρότυπα που πρέπει να πληρούν οι ενδιαφερόμενοι προκειμένου να εξασφαλίσουν την χορήγηση της άδειας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούσε μέχρι πρότινος η υποχρεωτική αξιολόγηση γνώσεων στην οποία υποβαλλόταν οι ενδιαφερόμενοι για τη λήψη άδεια ταξί στην περιοχή του Λονδίνου σχετικά με το δαιδαλώδες οδικό δίκτυο της πόλης²⁹.

Παρά τις ως άνω διαφορές που μπορεί να παρουσιάζουν όλες οι μορφές άδειας διαθέτουν ένα κοινό χαρακτηριστικό, δηλαδή την δυνατότητα αναστολής ή ανάκλησης τους από την αρχή που τις εξέδωσε. Αυτή η ικανότητα άμεσης και αποτελεσματικής παρέμβασης της διοίκησης σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τις κρατικές επιταγές ή για την διασφάλιση του κοινού συμφέροντος καθιστά την αδειοδότηση ως έναν από τους επικρατέστερους μηχανισμούς διακυβέρνησης.

Οι φορείς εξουσίας άλλωστε μέσω της θέσπισης ενός καθεστώτος αδειοδότησης αποσκοπούν στην επίτευξη συγκεκριμένων νομοθετικών στόχων. Οι εμφανέστεροι από

²⁸ Mckee Derek *Licensing Regimes and Platform- Based Businesses*, THE CAMBRIDGE HANDBOOK OF THE LAW OF SHARING ECONOMY (2018)

²⁹ Jody Rosen, *The Knowledge, London's Legendary Taxi- Driver Test, Puts Up a Fight in the Age of GPS*, NY Times (2014)

αυτούς περιλαμβάνουν την προάσπιση των προτύπων ποιότητας και ασφάλειας και τον περιορισμό των παρεπόμενων ανεπιθύμητων αποτελεσμάτων όπως η επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Σύμφωνα με οικονομικούς όρους τα πρότυπα αυτά θεωρούνται αντίδραση σε συχνές αποτυχίες της αγοράς, όπως τα φαινόμενα ασύμμετρη πληροφόρησης ή εξωτερικότητας³⁰. Εναλλακτικά η μέθοδος της αδειοδότησης επιστρατεύεται με σκοπό τη βέλτιστη αξιοποίηση περιορισμένων πόρων ή για την εξασφάλιση ενός συγκεκριμένου επιπέδου εσόδων των κατόχων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η αδειοδότηση για αξιοποίηση των αγροτεμαχίων ή οικοπέδων αναλογικά με το σύστημα των οικοδομικών και ζωνών και των τομέων καλλιέργειας που υιοθετούν ορισμένα κράτη και η έκδοση άδειας σε ορισμένο αριθμό επαγγελματιών του ίδιου κλάδου εντός των ορίων μιας γεωγραφικής περιοχής.

Οι κυβερνήσεις επίσης συνηθίζουν να συνδυάζουν το νομοθετικό περιορισμό της άσκησης ενός επαγγέλματος ή μιας δραστηριότητας με ένα σύστημα ελέγχου των τιμών, ώστε να διατηρούν οι καταναλωτές τη δυνατότητα πρόσβασης σε αυτήν. Στις περισσότερες των περιπτώσεων το καθεστώς αδειοδότησης απαιτεί από τους κατόχους των αδειών να παρέχουν στην διοίκηση λεπτομερείς πληροφορίες για τον τρόπο άσκησης της επίμαχης δραστηριότητας, λειτουργώντας με αυτό τον τρόπο ως ένα αποτελεσματικό μέσο επιτήρησης. Τέλος η έκδοση και ανανέωση μιας άδειας συχνά απαιτεί την καταβολή ενός χρηματικού ποσού, συνεπώς αποτελεί πηγή κρατικών εσόδων.

Η ευρεία εφαρμογή του καθεστώτος αδειοδότησης πυροδότησε μια θεωρητική διαμάχη σχετικά με την αναγκαιότητα και τα θετικές ή αρνητικές του επιδράσεις ως ρυθμιστική παρέμβαση της Διοίκησης. Η κριτική που ασκείται στους μηχανισμούς χορήγησης και ανάκλησης αδειών στηρίζεται διαχρονικά σε τρεις θεμελιώδεις άξονες:

Καταρχάς στο επίπεδο συνταγματικών ελευθεριών έχει εκφραστεί η άποψη η διαδικασία αδειοδότησης αποτελεί αδικαιολόγητο περιορισμό του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος στην εργασία. Το δικαίωμα εργασίας ως ελευθερία εργασίας και επαγγελματική ελευθερία έχει ως περιεχόμενο την ελεύθερη από κρατικές παρεμβάσεις επιλογή και αλλαγή ανεξάρτητης εξαρτημένης εργασίας, την ελεύθερη

³⁰ Anthony I. Ogus, *Regulation: Legal Form and Economic Theory* 214– 44 (1994)

πρόσβαση στην επαγγελματική εκπαίδευση και επιμόρφωση και την ελεύθερη κατά χρόνο, τόπο και τρόπο άσκηση επαγγέλματος³¹. Αποτελεί ειδικότερη έκφραση της οικονομικής ελευθερίας, όπως αυτή προβλέπεται στο άρθρο 5 παρ. 2 του Συντάγματος, και κατοχυρώνεται στο άρθρο 22 του Συντάγματος. Η ελευθερία της εργασίας κρίνεται λοιπόν ασυμβίβαστη με την επιβολή «κλειστών επαγγελμάτων» αλλά και με την επιβολή προληπτικού ελέγχου και εξάρτηση του δικαιώματος εργασίας από προηγούμενη άδεια της αρχής παρά μόνο όταν αυτό θεωρείται απολύτως αναγκαίο για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος.

Ο δεύτερος άξονας κριτικής προέρχεται από την επιστήμη της οικονομικής ανάλυσης και αφορά την αναποτελεσματικότητα των καθεστώτων αδειοδότησης. Συγκεκριμένα υπό το πρίσμα της οικονομικής θεωρίας, οι άδειες μπορούν να θεωρηθούν ως φραγμοί εισόδου σε μια αγορά οι οποίοι περιορίζουν τεχνηέντως την προσφορά με αποτέλεσμα την επιβάρυνση των τελικών καταναλωτών με αυξημένες τιμές³². Τα εμπόδια αυτά καθίστανται ακόμη πιο ερμητικά στις περιπτώσεις καθορίζεται ανώτατος αριθμός αδειών καθώς και όταν επιτρέπεται η περαιτέρω μεταβίβαση τους καθώς με αυτό τον τρόπο οι ενδιαφερόμενοι καλούνται υποχρεωτικά να καταβάλουν ένα σημαντικό χρηματικό τίμημα για την είσοδο τους στην αγορά. Συνοψίζοντας οι οικονομικοί αναλυτές αν και αναγνωρίζουν την χρησιμότητα των αδειών ως μέσο αντίδρασης σε συγκεκριμένες αποτυχίες που εμφανίζει η αγορά, στηλιτεύουν την θέσπιση αδειών υψηλού κόστους επειδή λειτουργούν ως τροχοπέδη για την ομαλή είσοδο σε αυτήν.

Τέλος επιχειρήματα κατά της εφαρμογής των καθεστώτων αδειοδότησης πηγάζουν και από τον τομέα της πολιτικής επιστήμης και ειδικότερα τους υποστηρικτές της θεωρίας της Δημόσιας Επιλογής³³. Υποστηρίζεται πως οι νομοθετικοί περιορισμοί οικονομικού περιεχομένου πολλές φορές λειτουργούν ως όχημα εξυπηρέτησης των ιδιωτικών συμφερόντων των βιομηχανιών που επιχειρούν να ρυθμίσουν με αποτέλεσμα να βάλλουν κατά του γενικότερου συμφέροντος. Σύμφωνα με αυτήν τη θεώρηση οι

³¹ Π.Δ. Δαγτόγλου, *ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ-ΑΤΟΜΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ* (2012)

³² Shirley Svorny, Licensing. Market Entry Regulation, in *Encyclopedia of Law & Economics, Vol. III, The Regulation of Contracts* 296 (Boudewijn Bouckaert and Gerrit De Geest eds., 2000).

³³ Gordon Tullock, *Public Choice*, The New Palgrave Dictionary of Economic (2008)

φορείς εξουσίας οι οποίοι διαμορφώνουν εξ υπαρχής το εκάστοτε κανονιστικό πλαίσιο αδειοδότησης πραγματοποιούν συχνότερα υποχωρήσεις στις πιέσεις οργανωμένων ομάδων προώθησης ιδιωτικών συμφερόντων παρά στις επιταγές του κοινού συμφέροντος. Πρόκειται για το φαινόμενο της αιχμαλωσίας των ρυθμιστικών αρχών (regulatory capture) κατά το οποίο η ρυθμιστική επέμβαση της διοίκησης, με την θέσπιση υποχρεωτικής λήψης και ανανέωσης ειδικής άδειας για την άσκηση ορισμένων δραστηριοτήτων, προσφέρεται ως απάντηση στις απαιτήσεις των ομάδων πίεσης που παλεύουν είτε μεταξύ τους είτε με το κράτος, ώστε να μεγιστοποιήσουν τα εισοδήματα των μελών τους μέσω της κοινωνικής διεργασίας της «προσοδοθηρίας» (rent seeking)³⁴.

Καθίσταται συνεπώς αντιληπτό πως ακόμη και οι φωνές αντίλογου που υψώνονται ενάντια στην διαδικασία της αδειοδότησης δεν αμφισβητούν σε καμία περίπτωση την επιτακτικότητα των προβλημάτων που καλείται να αντιμετωπίσει, αλλά την αναγκαιότητα και την αποτελεσματικότητα της. Για αυτό τον λόγο η κύρια αντιπρόταση των επιχειρηματικών πλατφορμών Διαμοιρασμένης Οικονομίας δεν είναι η πλήρης κατάργηση των δημόσιων καθεστώτων αδειοδότησης αλλά αντιθέτως η αντικατάστασή τους από ελεγχόμενους από τις ίδιες μηχανισμούς αυτορρύθμισης³⁵. Η θέση αυτή οικοδομείται με βάση την θεώρηση πως οι πλατφόρμες μπορούν να εφαρμόσουν δικές τους μορφές ιδιωτικής αδειοδότησης υιοθετώντας τακτικές εξαναγκασμού προς συμμόρφωση των παρόχων που συνεργάζονται με αυτές, παραπλήσιες με αυτές που εφαρμόζουν οι δημόσιοι φορείς στους διοικούμενους. Άλλωστε όπως ακριβώς και οι κρατικοί φορείς εξουσίας, αντίστοιχα και οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις διαθέτουν επαρκή ικανότητα επιβολής και αποτελεσματικούς ελεγκτικούς μηχανισμούς.

Οι άδειες που εκδίδονται από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις Διαμοιρασμένης Οικονομίας δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως πράξεις της διοίκησης. Σαν κύριοι της πνευματικής ιδιοκτησίας του λογισμικού, οι πλατφόρμες συμφωνούν, μέσω των όρων χρήσεώς τους, να παραχωρήσουν ένα περιορισμένο δικαίωμα πρόσβασης σε αυτό στους ενδιαφερόμενους. Η απαγόρευση πρόσβασης στο δίκτυο μια πλατφόρμας δεν καθιστά

³⁴ Posner, Richard A. *Taxation by Regulation*, Bell Journal of Economics & Management Science(1971)

³⁵ Molly Cohen and Arun Sundararajan, *Self- Regulation and Innovation in the Peer- to- Peer Sharing Economy*(2015)

αυτοδικαίως την δραστηριότητα κάποιου παρόχου παράνομη εφόσον δεν υπάρχει γενική νομοθετικά κατοχυρωμένη απαγόρευση της.

Μολαταύτα σε επίπεδο πρακτικής εφαρμογής ο αποκλεισμός πρόσβασης στη ψηφιακή πλατφόρμα που εκτελεί χρέη διαμεσολαβητή μεταξύ των παρόχων και των ενδιαφερόμενων τελικών καταναλωτών ισοδυναμεί με την αδυναμία εξασφάλισης διοικητικής άδειας. Ειδικότερα στην συντριπτική πλειοψηφία των τομέων όπου χαίρει εφαρμογής το επιχειρηματικό μοντέλο της Οικονομίας του Διαμοιρασμού παρατηρείται η τάση δημιουργίας ισχυρών μονοπωλίων όπου μια, ή στην καλύτερη περίπτωση δύο εταιρείες κολοσσοί αποκτούν δεσπόζουσα θέση στην αγορά κυριαρχώντας σε ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό της. Αυτό έχει ως άμεση συνέπεια πως αν και θεωρητικά οι πάροχοι διατηρούν την ελευθερία να δρουν χωρίς εξάρτηση από τις επιχειρήσεις-πλατφόρμες, στην πράξη δεν μπορούν να ασκήσουν την δραστηριότητα τους χωρίς την εξασφάλιση άδειας πρόσβασης σε αυτήν. Η πραγματικότητα αυτή αποτελεί την πηγή της εξουσίας που διαθέτουν οι επιχειρήσεις του Διαμοιρασμού στους παρόχους που στηρίζουν την επαγγελματική τους δραστηριότητα στην χρήση της πλατφόρμας του καθώς και της ικανότητας αποτελεσματική επιβολής σε αυτούς.

Οι ιδιωτικές εταιρείες που ασπάζονται το συγκεκριμένο επιχειρηματικό μοντέλο της Διαμοιρασμένης Οικονομίας θέτουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις για την χορήγηση άδειας χρήσης της πλατφόρμας τους. Επιπροσθέτως επιφυλάσσονται του δικαιώματος μονομερούς μετατροπής των όρων χωρίς προηγούμενη ενημέρωση καθώς και του αποκλεισμού των παρόχων-χρηστών που δεν συμμορφώνονται με αυτούς. Βεβαίως το γεγονός ότι οι πάροχοι υπηρεσιών και προϊόντων μπορούν να φιλοξενοούνται παράλληλα σε περισσότερες ανταγωνίστριες μεταξύ τους πλατφόρμες μετριάζει την σχέση εξάρτησης που τους ενώνει με τις τελευταίες.

Η ικανότητα αυτή αυτορρύθμισης αποτελεί το σημαντικότερο έρεισμα των επιχειρήσεων Διαμοιρασμένης Οικονομίας και των υποστηρικτών τους για την προώθηση του αιτήματος εξαίρεσης τους από κρατικούς νομοθετικούς περιορισμούς όπως οι διαδικασίες αδειοδότησης. Η πίεση που μπορούν να ασκήσουν οι ιδιωτικές εταιρείες στους παρόχους που δραστηριοποιούνται στα πλαίσια λειτουργίας των πλατφορμών τους, με τον αποκλεισμό της πρόσβασης σε αυτήν, θεωρείται ως ισάξιο

αντίμετρο της κρατικής αδειοδότησης, ικανό να εγγυηθεί την επίτευξη των ίδιων στόχων διακυβέρνησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πολιτική που ακολουθεί η ιδιωτική εταιρεία *ridesharing* Uber, η οποία διεξάγει με δική της πρωτοβουλία ελέγχους του ιστορικού και των ικανοτήτων των οδηγών που απασχολεί καθώς τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων που αυτοί επανδρώνουν, κάτι που σύμφωνα με την ίδια καθιστά απολύτως περιττές τις αντίστοιχες κρατικές διαδικασίες αδειοδότησης.

Αυτή η άποψη της αντικατάστασης των δημόσιων καθεστώτων χορήγησης αδειών με ομοειδείς ρυθμιστικούς μηχανισμούς οι οποίοι θα εναπόκεινται στην ιδιωτική πρωτοβουλία αποτέλεσε με τη σειρά της αντικείμενο έντονου αντίλογου. Υποστηρίζεται δηλαδή αντιθέτως πως η ολοκληρωτική απεμπόληση της δημόσιας αδειοδότησης δεν συνεπάγεται την εξάλειψη των προβλημάτων που απορρέουν από αυτή, όπως εκτέθηκαν παραπάνω. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός πως η αυτορρύθμιση του ιδιωτικού τομέα λειτουργεί σε μεγάλο βαθμό με τον ίδιο τρόπο που λειτουργούν οι νομοθετικοί περιορισμοί. Συνεπώς υπάρχει μεγάλη πιθανότητα αναπαραγωγής παρόμοιων παθογενειών που παρουσιάζουν τα παραδοσιακά συστήματα αδειοδότησης, δηλαδή περιπτώσεις αναποτελεσματικότητας, κακής διανομής και αυθαιρεσίας³⁶.

Κατά αρχάς η εξουσία που συγκεντρώνουν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις της Οικονομίας του Διαμοιρασμού μπορεί να οδηγήσει σε φαινόμενα κατάχρησης της. Οι εν λόγω επιχειρήσεις έχουν κατά καιρούς διακηρύξει την αδρανοποίηση συγκεκριμένων παρόχων με τον αποκλεισμό τους από την πλατφόρμα τους εξαιτίας κακής διαγωγής τους. Ακόμη δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις κατά τις οποίες η Uber και οι άλλες εταιρείες του ίδιου επιχειρηματικού τόξου μετέβαλλαν μονομερώς τους όρους εργασίας των παρόχων με ελλιπή ή και καθόλου προηγούμενη ενημέρωσή τους.

Παράλληλα οι εταιρείες Διαμοιρασμένης Οικονομίας δεν χαρακτηρίζονται πάντοτε από αποτελεσματικότητα. Μολονότι οι ιδιωτικές αυτές επιχειρήσεις δεν ορίζουν ανώτατο αριθμό στις άδειες που παραχωρούν, πρακτική η οποία συναντάται συχνά στην δημόσια αδειοδότηση, οι φραγμοί εισόδου στην αγορά διατηρούνται. Όπως προηγουμένως αναλύθηκε οι πλατφόρμες θέτουν ως απαραίτητη προϋπόθεση στους

³⁶ Mckee Derek *Licensing Regimes and Platform- Based Businesses*, THE CAMBRIDGE HANDBOOK OF THE LAW OF SHARING ECONOMY (2018)

παρόχους που προσφέρουν τις υπηρεσίες ή τα προϊόντα τους μέσα να πληρούν ορισμένα πρότυπα αναφορικά με το ιστορικό τους, την κατάρτιση τους και την ποιότητα των αγαθών που πωλούν ή του εκάστοτε υλικοτεχνικού εξοπλισμού που χρησιμοποιούν. Τα πρότυπα αυτά λειτουργούν ως φραγμοί εισόδου καθώς δυσχεραίνουν την είσοδο στην αγορά των ενδιαφερόμενων παρόχων.

Ακόμη επειδή η κερδοφορία πολλών επιχειρήσεων που ακολουθούν το μοντέλο της Οικονομίας του Διαμοιρασμού, όπως η Uber, προέρχεται κατά κύριο λόγο από την προμήθεια που εξασφαλίζουν σε κάθε συναλλαγή, συνηθίζεται να μην επαφίεται στα συμβαλλόμενα μέρη η τιμολόγηση των προϊόντων και των υπηρεσιών που προσφέρονται δια μέσω της πλατφόρμας αλλά να ρυθμίζεται μονομερώς από αυτές. Η αποτίμηση αυτή των τιμών δεν απορρέει μόνο από τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης που επικρατούν στην αγορά αλλά εναρμονίζεται με την γενικότερη στρατηγική που χαράσσει η επιχείρηση. Υπάρχουν άλλωστε ενδείξεις πως ο αλγόριθμος τιμολόγησης που χρησιμοποιεί η εταιρεία Uber βασίζεται στην γενικότερη πολιτική της η οποία υπαγορεύει την ύπαρξη όσων το δυνατόν περισσότερων οδηγών στους δρόμους ανά πάσα στιγμή³⁷.

Η αναποτελεσματικότητα της αδειοδότησης με πρωτοβουλία των ιδιωτικών επιχειρήσεων γίνεται εμφανής και από το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις δύνανται να οδηγηθούν στην παραγωγή αρνητικών εξωτερικοτήτων, όπως επιβαρυντικών για το φυσικό περιβάλλον ρύπων, χωρίς να είναι σε θέση να εγγυηθούν την εσωτερίκευση τους. Επομένως η ζημία που προκαλείται από την δραστηριότητα στην αγορά της Διαμοιρασμένης Οικονομίας στα άτομα που δεν συμμετέχουν σε αυτήν δεν ισοσταθμίζεται από τα παράπλευρα οφέλη που αυτή αποφέρει με αποτέλεσμα το πρόσημο της κοινωνικής της προσφοράς να είναι αρνητικό.

Τέλος, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της Οικονομίας του Διαμοιρασμού όπως είναι αναμενόμενο λειτουργούν με βασικό γνώμονα τα δικά τους ιδιωτικά συμφέροντα και όχι το κοινό συμφέρον. Τα σύστημα διαμόρφωσης των τιμών που επιστρατεύουν οι επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, έχει σχεδιαστεί με στόχο την

³⁷ Noam Scheiber, *How Uber Uses Psychological Tricks to Push Its Drivers' Buttons*, NY Times (2017).

μεγιστοποίηση των κερδών τους και όχι την βελτιστοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών ή προϊόντων. Είναι βέβαια αληθές πως οι πλατφόρμες παρουσιάζουν την τάση να διατηρούν τις τιμές σε χαμηλά επίπεδα προκειμένου να παραμείνουν ανταγωνιστικές. Μολαταύτα οι προμήθειες που παρακρατούν αντιστοιχούν σε ένα μεγάλο ποσοστό του κόστους συναλλαγής. Η οικειοποίηση σημαντικού μέρους των εσόδων εγείρει ζητήματα διανομής. Αν οι κυβερνήσεις παγκοσμίως αποδεχτούν τις ρυθμίσεις ιδιωτικής πρωτοβουλίας ως υποκατάστατο της διοικητικής αδειοδότησης είναι πιθανόν να επικρατήσουν φαινόμενα αιχμαλωσίας των ρυθμιστικών αρχών. Εκφράζεται λοιπόν έντονη ανησυχία ως προς τη νομιμότητα μια τέτοιας επιλογής.

Συμπερασματικά, η εναπόθεση του ελέγχου μέσω της αδειοδότησης στην ιδιωτική πρωτοβουλία είναι εξίσου πιθανό, αν όχι περισσότερο πιθανό, να οδηγήσει σε παθογενή φαινόμενα που μέχρι πρότινος αποδίδονταν στους αντίστοιχους κρατικούς μηχανισμούς. Αν και πληθαίνουν οι φωνές που διεκδικούν την αντικατάσταση των διοικητικών αδειών με νέες μορφές διακυβέρνησης απαλλαγμένες από τον υπέρμετρο κρατικό παρεμβατισμό πρόκειται για ένα πόνημα με ιδιαίτερος υψηλό δείκτη δυσκολίας. Επιπλέον, η ευρεία εφαρμογή της μεθόδου της κρατικής αδειοδότησης έχει διαιωνίσει ένα συγκεκριμένο status quo σε πολλούς τομείς και δραστηριότητες, οι εκπρόσωποι του οποίου αντιτίθενται σθεναρά σε οποιαδήποτε αμφισβήτηση του. Επίσης, οι υποστηρικτές της ιδιωτικής αυτορρύθμισης των επιχειρήσεων της Οικονομίας του Διαμοιρασμού τείνουν πολλές φορές να υπεραπλουστεύουν τους κυβερνητικούς στόχους που ικανοποιεί η διοικητική αδειοδότηση. Καταλήγοντας, στην πραγματικότητα η Διοίκηση καλείται να διαμορφώσει ένα ιδιαίτερα περίπλοκο πλέγμα διαφορετικών κυβερνητικών στόχων και να βρει τη χρυσή τομή μεταξύ ενός δυσθεώρητου αριθμού συγκρουόμενων συμφερόντων διαφόρων ομάδων πίεσης.

3.6.2 Δίκαιο ανταγωνισμού

Η οικονομία της αγοράς για να υπάρξει και να λειτουργήσει έχει ως αυτονόητη προϋπόθεση τη διασφάλιση της ελεύθερης οικονομικής δράσης η οποία στο ελληνικό δίκαιο κατοχυρώνεται στο άρθρο 5 παρ. 1 του Συντάγματος και αφορά τόσο σε φυσικά πρόσωπα, όσο και σε νομικά πρόσωπα, μέσω των οποίων οργανώνεται σήμερα κυρίως η επιχειρηματική δραστηριότητα. Οι τρεις πυλώνες θεμελίωσης της οικονομικής

ελευθερίας είναι: η ελευθερία των συμβάσεων (361 ΑΚ), η ιδιωτική ιδιοκτησία στα μέσα παραγωγής και ο ανταγωνισμός.

Ως ανταγωνισμός δε ορίζεται η επιδίωξη από περισσότερες ανεξάρτητες επιχειρήσεις, που δρουν στα πλαίσια μιας αγοράς, του ίδιου οικονομικού σκοπού, της σύναψης δηλαδή συναλλακτικών σχέσεων με τρίτους. Όσο όμως αυτονόητη είναι η ύπαρξη ανταγωνισμού σε μια αγορά, τόσο από την άλλη πλευρά εμφανίζεται συχνά το «παράδοξο» της αυτοαναίρεσης του ανταγωνισμού από τις ίδιες τις δυνάμεις της αγοράς που υποτίθεται ότι την στηρίζουν και τη συνθέτουν. Για αυτό τον λόγο ανακύπτει η ανάγκη ύπαρξης ενός μηχανισμού διασφάλισης του ανταγωνισμού με κρατική παρέμβαση. Το ρόλο αυτό αναλαμβάνει στα σύγχρονα κράτη το Δίκαιο του Ανταγωνισμού.

Το Δίκαιο του Ανταγωνισμού είναι το σύνολο κανόνων δικαίου που προσπαθεί να προστατεύσει τον ανταγωνισμό από στρεβλώσεις και περιορισμούς που του επιφέρουν πρακτικές επιχειρήσεων. Σε ορισμένες χώρες, όπως η Ελλάδα, διακρίνεται στο Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού και στο Δίκαιο του Αθέμιτου Ανταγωνισμού.

Το Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού προστατεύει τον ανταγωνισμό από περιορισμούς που του επιβάλλουν οι ίδιες οι επιχειρήσεις. Βασική αρχή του είναι ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων είναι η επιθυμητή κατάσταση στην αγορά και ότι πολλές φορές οι ίδιες οι επιχειρήσεις τον περιορίζουν με συμφωνίες ή με μονομερείς πρακτικές. Σε αυτές τις περιπτώσεις παρεμβαίνει ο νόμος απαγορεύοντας αυτές τις πρακτικές για να επαναφέρει συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά.

Το Δίκαιο Αθέμιτου Ανταγωνισμού απαγορεύει πρακτικές των επιχειρήσεων που αντίκεινται στα χρηστά ήθη. Οι επιχειρήσεις επιτρέπεται να ανταγωνίζονται, με σκοπό να διευρύνουν την πελατεία τους και να αυξάνουν το κέρδος τους, υπάρχουν όμως όρια, πέρα από τα οποία ο ανταγωνισμός δεν είναι επιθυμητός. Το Δίκαιο Αθέμιτου Ανταγωνισμού προστατεύει τον ανταγωνισμό ως θεσμό, τους ανταγωνιστές, αλλά και τον καταναλωτή. Κύριο πεδίο εφαρμογής του είναι η παραπλάνηση του καταναλωτή, η οποία στην ουσία του στερεί την ελευθερία επιλογής, όταν δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει σωστά την προσφορά των πωλητών. Βρισκόμενα λοιπόν σε αναπόσπαστη

λειτουργική συνάφεια, το δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού και το δίκαιο του αθέμιτου ανταγωνισμού αποτελούν ενιαίο ρυθμιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την δημιουργία και διατήρηση της υπόστασης ενός θεμιτού, νόμιμου και ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ειδικότερα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το Δίκαιο του Ανταγωνισμού είναι πρωτογενές, καθώς το Κεφάλαιο 1 του τίτλου VI της Συνθήκης για τη ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΣυνθΕΚ) περιλάμβανε τους θεμελιώδεις κανόνες ανταγωνισμού, τα άρθρα 81-89 ΣυνθΕΚ πρώην άρθρα 85-94 ΣυνθΕΟ, τα οποία στη συνέχεια αντικαταστάθηκαν από τα άρθρα 101-109 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή ένωση (ΣΕΚ). Το δίκαιο του ελεύθερου ανταγωνισμού εισήχθη στην ελληνική έννομη τάξη με τη θέσπιση του Ν 703/1977 στο πλαίσιο της δικαιικής προπαρασκευής για την ένταξη της χώρας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες. Στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από το Ν 3959/2011 περί προστασίας του Ελεύθερου Ανταγωνισμού. Ο Ν 146/1914 ρυθμίζει αντίστοιχα τα ζητήματα περί Αθέμιτου Ανταγωνισμού.

Εκ πρώτης όψεως λοιπόν η ανάδυση ενός καινοτόμου και επιτυχημένου επιχειρηματικού μοντέλου, όπως αυτό της Διαμοιρασμένης Οικονομίας, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα δυναμικού και υγιούς ανταγωνισμού. Είναι ο ακριβής τύπος δραστηριότητας τον οποίο στοχεύει να προστατεύσει το Δίκαιο του Ελεύθερου και Αθέμιτου Ανταγωνισμού. Μολαταύτα εκφράζονται ανησυχίες πως οι τακτικές που ακολουθούνται στα πλαίσια του επιχειρηματικού μοντέλου είναι εγγενώς άδικες και ως εκ τούτου αντίθετες στο νόμο και πως η επιτυχία του θα οδηγήσει σε συνθήκες περιορισμού του ανταγωνισμού.

Παρόλο που όπως αναλύθηκε στο πρώτο κεφάλαιο ο όρος «Διαμοιρασμένη Οικονομία» διαθέτει ένα διευρυμένο εννοιολογικό υπόβαθρο, το οποίο περιλαμβάνει μια μεγάλη ποικιλία παραλλαγών του επιχειρηματικού μοντέλου, ως οικονομικός τομέας παρουσιάζει ένα μοτίβο επαναλαμβανόμενων χαρακτηριστικών τα οποία ευνοούν την κινητοποίηση ανταγωνιστικών δυνάμεων και συνακόλουθα την πιθανή εφαρμογή του Δικαίου του Ανταγωνισμού.

Πρώτον, θεμελιώδης αρχή του μοντέλου της συνεργατικής κατανάλωσης, το οποίο εκφράζει η Οικονομία του Διαμοιρασμού, αποτελεί η βέλτιστη αξιοποίηση πόρων κάθε είδους τους οποίους δεν εκμεταλλεύονται στο έπακρο οι ιδιοκτήτες τους. Η μεταβολή των διαθέσιμων πόρων στο πλαίσιο μια αγοράς όπως είναι φυσικό μπορεί να οδηγήσει σε διατάραξη της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης σε αυτή και στην παρεπόμενη μεταβολή των τιμών. Επιπλέον η Διαμοιρασμένη Οικονομία προσφέρει ένα καθεστώς ευελιξίας στον εργασιακό τομέα, προσφέροντας περισσότερες επιλογές ημιαπασχόλησης. Με αυτό τον τρόπο προσελκύει ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών και προϊόντων στις διάφορες αγορές, στις οποίες υπό διαφορετικές συνθήκες δεν θα επιχειρούσαν να εισέλθουν, με αποτέλεσμα να επεκτείνετε το μέγεθος της εκάστοτε αγοράς³⁸. Ο συνδυασμός των δύο αυτών στοιχείων δημιουργεί ζητήματα ανταγωνισμού, καθώς η διεύρυνση της αγοράς και η αύξηση της διαθεσιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών προσελκύει πελάτες από τις συμβατικές επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου.

Δεύτερον, οι επιχειρήσεις του Διαμοιρασμού αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα καινοτομίας διατάραξης καθώς αμφισβητούν τους παγιωμένους συσχετισμούς των αγορών³⁹. Προϊόντα και υπηρεσίες επιχειρήσεων οι οποίες παραδοσιακά κατείχαν δεσπόζουσα θέση ή ακόμη και λειτουργούσαν σε συνθήκες μονοπωλίου, καλούνται να ανταποκριθούν σε ένα καθεστώς έντονου ανταγωνισμού ή σε ακραίες περιπτώσεις εξωθούνται στην έξοδο από την αγορά.

Τρίτον, όπως προαναφέρθηκε οι καινοτομία της Διαμοιρασμένης Οικονομίας πηγάζει από την εξέλιξη της τεχνολογίας του διαδικτύου και των κινητών συσκευών. Οι επιχειρήσεις διαχειρίζονται ψηφιακές πλατφόρμες οι οποίες λειτουργούν ως διαμεσολαβητές και δίαυλοι επικοινωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων παρόχων και καταναλωτών μιας συγκεκριμένης αγοράς. Λειτουργούν επομένως σε δύο επίπεδα, στην αγορά διαμεσολάβησης μέσω πλατφόρμων και στην αγορά όπου αντιστοιχούν τα προσφερόμενα αγαθά ή υπηρεσίες, γεγονός το οποίο δημιουργεί ζητήματα σχετικά με

³⁸ John J. Horton and Richard J. Zeckhauser, *Owning, Using and Renting: Some Simple Economics of the "Sharing Economy,"* HKS Faculty Research Working Paper Series (2016).

³⁹ OECD, *Hearing on Disruptive Innovation,* Issues Paper (2015)

την εύρεση περιπτώσεων αθέμιτου ανταγωνισμού και την εφαρμογή των αντίστοιχων διατάξεων⁴⁰.

Τέλος, οι επιχειρήσεις του συγκεκριμένου οικονομικού μοντέλου πολλές φορές αναζητούν τρόπους αποφυγής των νομοθετικών περιορισμών, τους οποίους υφίστανται ανέκαθεν οι συμβατικοί ανταγωνιστές τους, με αποτέλεσμα να δέχονται σκληρή κριτική για το γεγονός ότι αποκτούν με άνισο τρόπο ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εις βάρος των τελευταίων.

Ειδικότερα νομοθετικά ζητήματα δημιουργούνται σχετικά με το άρθρο 102 του κεφάλαιο 1 περί κανόνων ανταγωνισμού της ΣΕΚ, το οποίο έχει ενσωματωθεί στο εσωτερικό Δίκαιο με το άρθρο 2 του Ν3959/2011, απαγορεύει ως ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά την καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους εντός της εσωτερικής αγοράς ή σημαντικού τμήματός της. Απαραίτητες προϋποθέσεις λοιπόν για την απαγόρευση είναι: (α) ο χαρακτηρισμός μια επιχείρησης ως δεσπόζουσας (β) καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης και (γ) τη μη ύπαρξη δικαιολογητικού λόγου για τη συγκεκριμένη συμπεριφορά.

Για το χαρακτηρισμό μιας επιχείρησης ως δεσπόζουσας ενδιαφέρει αυτό που αποκαλείται «αποτελεσματική μονοπωλιακή ισχύς», δηλαδή η ύπαρξη δυνατότητας διατήρησης τιμών πάνω από τα ανταγωνιστικά επίπεδα. Μια επιχείρηση πάντως θα πρέπει να θεωρείται δεσπόζουσα όταν η δράση της χαρακτηρίζεται ως ανεξάρτητη από την συμπεριφορά των ανταγωνιστών της και των πελατών της. Επομένως η διαδικασία που ακολουθείται για τη στοιχειοθέτηση της δεσπόζουσα θέσης μια επιχείρησης περιλαμβάνει δύο στάδια: τον καθορισμό της σχετικής αγοράς ακολουθούμενη από αξιολόγηση των υφιστάμενων ανταγωνιστικών περιορισμών.

Η σχετική αγορά είναι τρισδιάστατη, ήτοι σχετική αγορά προϊόντων, σχετική γεωγραφική αγορά και σχετική χρονική αγορά. Ο κύριος λόγος αναζήτησης της σχετικής αγοράς είναι ο καθορισμός των μεριδίων της αγοράς. Κατά τη σχετική έρευνα το κύριο ζήτημα που ανακύπτει είναι ότι κάθε προϊόν έχει υποκατάστατα, δηλαδή ανταγωνιστικά

⁴⁰ *The "Sharing Economy." Issues Facing Platforms, Participants & Regulators*, An FTC Staff Report (2016)

προϊόντα με διαφορές όμως στην ποιότητα, την τιμή και τη διαθεσιμότητα. Σε επίπεδο οικονομικής ανάλυσης η σταυροειδής ελαστικότητα της ζήτησης (cross-elasticity-of demand) μεταξύ υποκατάστατων προϊόντων, καθώς και η δυνατότητα εναλλαγής των προϊόντων (interchangeability), είναι τα δύο μέτρα με τα οποία κρίνονται ζητήματα καθορισμού της σχετικής αγοράς προϊόντων⁴¹.

Ο καθορισμός της σχετικής αγοράς στην περίπτωση της Οικονομίας του Διαμοιρασμού δεν αποτελεί απλό εγχείρημα. Πέρα από την ευρεία γκάμα διαφορετικών επιχειρηματικών μοντέλων που περιλαμβάνει ο οικονομικό κλάδος, δυσχέρειες δημιουργεί και ο αριθμός των άμεσα επηρεαζόμενων από την Διαμοιρασμένη Οικονομία. Αναλυτικότερα τέσσερις διαφορετικοί τύποι οικονομικών συντελεστών επηρεάζονται από τη σύγκρουση ανταγωνιστικών δυνάμεων που πηγάζουν από την Οικονομία του Διαμοιρασμού: Οι πλατφόρμες-διαμεσολαβητές, οι πάροχοι υπηρεσιών και προϊόντων, οι καταναλωτές που αποκτούν πρόσβαση σε αυτά και οι παραδοσιακοί φορείς εκμετάλλευσης των συγκεκριμένων προϊόντων και υπηρεσιών.

Το σημαντικότερο όμως εμπόδιο για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς αποτέλεσε η διμερής παράλληλη δράση των εν λόγω επιχειρήσεων σε δύο αγορές, αυτή των πλατφορμών-διαμεσολαβητών και αυτή των προϊόντων και υπηρεσιών που προσφέρονται δια μέσω των τελευταίων. Εκφράστηκε αρχικά η άποψη ότι οι πλατφόρμες λειτουργούν αποκλειστικά σε μια αγορά, αυτή της διμερής διαμεσολάβησης, έχοντας ως ανταγωνιστές τους τις υπόλοιπες επιχειρήσεις της Οικονομίας του Διαμοιρασμού οι οποίες διαχειρίζονται ψηφιακές πλατφόρμες σχετικών αγαθών ή υπηρεσιών και όχι στις αγορές της υποκείμενης δραστηριότητας⁴². Σύμφωνα με αυτή τη θεώρηση, η οποία αμφισβητήθηκε από πολλούς αναλυτές, ανταγωνιστής εταιρειών διαμοιρασμού μεταφορών (ridesharing), όπως για παράδειγμα η Uber, είναι μόνο οι άλλες εταιρείες πλατφορμών του ίδιου κλάδου όπως η εταιρεία Lyft και όχι οι ασκούντες την υποκείμενη υπηρεσία μεταφοράς προσώπων, όπως οι συμβατικές εταιρείες ταξί. Η νομική επιστήμη και θεωρία σε παγκόσμιο επίπεδο τείνει να απομακρυνθεί από αυτή την άποψη. Απόφαση ορόσημο για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς αποτέλεσε η απόφαση του

⁴¹ Γεώργιος Δ. Τριανταφυλλάκης, *ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ* (2009)

⁴² Guy Lougher and Sammy Kalmanowicz, *EU Competition Law in the Sharing Economy*, (2016).

ΔΕΕ για την Uber Systems Spain⁴³, η οποία θα σχολιαστεί περαιτέρω στην μελέτη περίπτωσης της εταιρείας Uber, σύμφωνα με την οποία η εν λόγω εταιρεία θα πρέπει να θεωρηθεί ως υπηρεσία μεταφοράς επειδή δημιουργεί η ίδια την προσφορά και υπηρεσιών θέτει του όρους της υποκείμενης συναλλακτικής σχέσης.

Η δεσπόζουσα θέση δεν είναι απαγορευμένη, ενδεχομένως όμως εγκυμονεί κινδύνους για την εύρυθμη λειτουργία του ανταγωνισμού. Το άρθρο 102 ΣΕΚ απαγορεύει αποκλειστικά την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης. Η κατάχρηση δεν αναφέρεται μόνο σε πρακτικές που μπορούν ζημιώσουν άμεσα τους συναλλασσόμενους με αυτές αλλά και καταστάσεις οι οποίες είναι δυνάμει ζημιογόνες για αυτούς μέσω της επίδρασης τους στη δομή του ανταγωνισμού. Οι κατηγορίες κατάχρησης είναι τρεις: (α) «εκμεταλλευτικές» καταχρήσεις (exploitable abuses), (β) «αντι-ανταγωνιστικές» καταχρήσεις (anti-competitive abuses) και (γ) καταχρήσεις λόγω αντιποίνων (reprisal abuses)⁴⁴.

Περίπτωση εκμεταλλευτικής κατάχρησης υπάρχει όταν μια δεσπόζουσα επιχείρηση εκμεταλλεύεται την οικονομική της ισχύ για να αποκτήσει οφέλη ή να επιβάλλει βάρη, σε βάρος των καταναλωτών ή προμηθευτών, που δεν θα μπορούσε να αποκτήσει ή να επιβάλλει σε συνθήκες αποτελεσματικού ανταγωνισμού. Στην Οικονομία του Διαμοιρασμού παρατηρούνται φαινόμενα περιορισμού της εκμεταλλευτικής κατάχρησης. Για παράδειγμα πολλές επιχειρήσεις έχουν απεμπολήσει την εξουσία να καθορίζουν οι ίδιες της τιμές συναλλαγής, αφήνοντας την διαμόρφωση τους στην ιδιωτική πρωτοβουλία των παρόχων και των καταναλωτών κατακρατώντας απλώς ένα ποσοστό από το τελικά συμφωνημένο τίμημα. Ακόμη όμως και στις περιπτώσεις καθορισμού των τιμών από την ίδια την επιχείρηση, σπανίως εμφανίζονται περιπτώσεις υπέρμετρα υψηλής τιμολόγησης, ασύμμετρης με την προσφορά και τη ζήτηση⁴⁵. Αυτό συμβαίνει επειδή οι καταναλωτές διαθέτουν περισσότερες επιλογές, είτε καταφεύγοντας σε άλλες πλατφόρμες είτε σε αντίστοιχες παραδοσιακές επιχειρήσεις, και περισσότερους τρόπους σύγκρισης τιμών μέσω του διαδικτύου.

⁴³ ΔΕΕ, *Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL*, C-434/15 (20/12/2017)

⁴⁴ Γεώργιος Δ. Τριανταφυλλάκης, *ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ* (2009)

⁴⁵ Stephen P. King, *Sharing Economy: What Challenges for Competition Law?* (2015)

Επίσης σε επίπεδο παρόχων, το φαινόμενο της παράλληλης εργασιακής στέγασης σε περισσότερες πλατφόρμες τους δίνει τη δυνατότητα επιλογής αυτών με τις ανταγωνιστικότερες τιμές ώστε να προσελκύσουν όσο το δυνατόν περισσότερους πελάτες.

Μια ενδιαφέρουσα, αλλά αμφιλεγόμενη, προσέγγιση υποστηρίζει πως το έμμεσο κόστος των υπηρεσιών της ψηφιακής οικονομίας, δηλαδή τα προσωπικά δεδομένα των χρηστών της πλατφόρμας, αποτελούν μια μορφή ωφέλειας την οποία αποκτούν οι δεσπόζουσες επιχειρήσεις του συγκεκριμένου οικονομικού μοντέλου⁴⁶. Διχογνωμία ακόμη παρατηρείται σχετικά με τα ποσοστά τα οποία καρπώνονται οι εταιρείες από τις αμοιβές των παρόχων: από την μια πλευρά υποστηρίζεται ότι η μονομερής θέσπιση μεγάλων ποσοστών επί των χαμηλών αμοιβών αποτελεί εκμεταλλευτική κατάχρηση της οικονομικής ισχύς των επιχειρήσεων Διαμοιρασμού έναντι των παρόχων, ενώ από την άλλη υποστηρίζεται ότι το φαινόμενο αυτό ισοσταθμίζεται από τις ανταγωνιστικές τιμές που εξασφαλίζονται για τους τελικούς καταναλωτές⁴⁷.

Αν η συμπεριφορά μιας δεσπόζουσας επιχείρησης περιορίζει σημαντικά τον ενδοσηματικό και διασηματικό ανταγωνισμό, ή μεταλλάξει την αγορά κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο ανταγωνισμός είναι πιθανό να μειωθεί σημαντικά, ή αυξάνει υπέρμετρα την οικονομική ισχύ της δεσπόζουσας επιχείρησης τότε γίνεται λόγος για αντι-ανταγωνιστικές καταχρήσεις. Τέτοιου είδους συμπεριφορές αποτελούν η επιθετική τιμολόγηση, οι συμφωνίες αποκλειστικότητας, η επιβολή υπέρμετρων δεσμεύσεων.

Στο επίπεδο της Διαμοιρασμένης Οικονομίας παρατηρούνται ορισμένες πρακτικές οι οποίες θα μπορούσαν να στοιχειοθετήσουν περιπτώσεις αντι-ανταγωνιστικής κατάχρησης. Η επιβολή δεσμεύσεων στους παρόχους-χρήστες αποκλειστικής στέγασης στην δική τους πλατφόρμα εκ μέρους των επιχειρήσεων οι οποίες κυριαρχούν στο μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς μπορεί να έχει ως άμεση συνέπεια την παρεμπόδιση των αντίπαλων πλατφορμών να διαμορφώσουν τη δική τους επαρκή βάση παρόχων αγαθών και υπηρεσιών ώστε να επικρατήσουν συνθήκες υγιούς

⁴⁶ Michal Gal and Daniel L. Rubinfeld, *The Hidden Costs of Free Goods: Implications for Antitrust Enforcement*, Antitrust L.J. (2016).

⁴⁷ Niah Dunne, *Competition Law (and Its Limits) in the Sharing Economy*, THE CAMBRIDGE HANDBOOK OF THE LAW OF THE SHARING ECONOMY (2018)

ανταγωνισμού στην αγορά⁴⁸. Επίσης οι εταιρείες του εν λόγω επιχειρηματικού μοντέλου ενδέχεται να επιστρατεύσουν τους αλγόριθμους εξαγωγής δεδομένων ώστε να βλάψουν με αθέμιτο τρόπο τους ανταγωνιστές τους, για παράδειγμα για να εντοπίσουν τους παρόχους οι οποίοι στεγάζονται παράλληλα σε περισσότερες πλατφόρμες και να τους προσφέρουν ειδικά προνόμια ώστε να προτιμήσουν την πλατφόρμα της δεσπόζουσας εταιρείας⁴⁹. Πιο ακραία σενάρια προβλέπουν την χρήση αλγορίθμων για την εξόρυξη δεδομένων σχετικά με την εσωτερικές δομές των ανταγωνιστικών εταιρειών.

Αντιθέτως ο ορισμός ιδιαίτερα χαμηλών τιμών από τις επιχειρήσεις της Οικονομίας του Διαμοιρασμού δύσκολα θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί πως αποτελεί αντι-ανταγωνιστική κατάχρηση με τη μορφή επιθετικής τιμολόγησης. Ο όρος επιθετική τιμολόγηση αναφέρεται στην τακτική πώλησης ενός προϊόντος μιας επιχείρησης σε μια πολύ χαμηλή τιμή κάτω του κόστους με σκοπό να οδηγήσει τους ανταγωνιστές εκτός αγοράς ή να εμποδίσει την είσοδο νέων. Αν οι άλλες εταιρίες δεν μπορούν να επιβιώσουν καθορίζοντας και οι ίδιες ανάλογες τιμές, εγκαταλείπουν την αγορά αφήνοντας έτσι περιθώριο στην πρώτη να δημιουργήσει μονοπώλιο. Μολαταύτα τα εν λόγω επιχειρηματικά μοντέλα καταφέρνουν την αισθητή μείωση του κόστους συναλλαγής στηρίζοντας την λειτουργία τους σε ορισμένους άξονες, όπως αυτοί εκτέθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο. Καθώς λοιπόν η παρατεταμένη τιμολόγηση κάτω του κόστους αποτελεί πράξη αθέμιτου ανταγωνισμού αλλά η απλή μείωση του κόστους όχι, η διαφορά τιμών ανάμεσα στις επιχειρήσεις της Διαμοιρασμένης Οικονομίας και των επιχειρήσεων του συμβατικού μοντέλου δεν θα πρέπει να θεωρηθεί περιορισμός του ανταγωνισμού αλλά θετικό απότοκο της εύρυθμης λειτουργίας του.

Τέλος, ακόμη και στις περιπτώσεις όπου παρατηρείται κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης μια επιχείρησης του Διαμοιρασμού, της αναγνωρίζεται η δυνατότητα να δικαιολογήσουν τη συμπεριφορά τους αποδεικνύοντας ότι η συμπεριφορά είναι αντικειμενικά αναγκαία για να επιτύχει ένα θεμιτό στόχο ή να παράγει θετικά αποτελέσματα οποία που υπερτερούν των αντι-ανταγωνιστικών επιπτώσεων.

⁴⁸ Stephen P. King, *Sharing Economy: What Challenges for Competition Law?* (2015)

⁴⁹ Herrera Anchustegui and Julian Nowag, *How the Uber & Lyft Case Provides an Impetus to Re- Examine Buyer Power in the World of Big Data and Algorithms*, LundComp Working Paper (2017)

Από την άλλη πλευρά οι επιχειρήσεις οι οποίες δεν κατέχουν δεσπόζουσα θέση μπορούν να δημιουργήσουν ζητήματα ανταγωνισμού όταν επιδίδονται σε συμπράξεις μη ανταγωνισμού μεταξύ τους. Το Δίκαιο του Ανταγωνισμού επιβάλλει την απαγόρευση των συμπράξεων μεταξύ των επιχειρήσεων, που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού. Η απαγόρευση αυτή διατυπώνεται και στο κοινοτικό δίκαιο στο άρθρο 101 της ΣΕΚ και στο ελληνικό δίκαιο στο άρθρο 1 του Ν. 3959/2011.

Η έννοια της επιχείρησης καλύπτει κάθε φορέα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησεως του. Κρίσιμο στοιχείο για την έννοια της οικονομικής δραστηριότητας είναι η προσφορά αγαθών ή υπηρεσιών σε μια καθορισμένη αγορά. Αντιστοίχως ο όρος σύμπραξη επιχειρήσεων περιλαμβάνει τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, τις αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε μορφής εναρμονισμένη πρακτική επιχειρήσεων⁵⁰.

Το πρώτο ζήτημα που εύλογα ανακύπτει στον κλάδο της Διαμοιρασμένης Οικονομίας είναι η οριοθέτηση της έννοιας επιχείρησης. Από τους συμμετέχοντες στην Οικονομία του Διαμοιρασμού είναι εμφανές πως περιλαμβάνονται στον όρο «επιχείρηση» οι εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται τις πλατφόρμες ενώ αποκλείονται οι τελικοί καταναλωτές-χρήστες τους. Ως επιχειρήσεις, σύμφωνα με το άρθρο 101 ΣΕΚ, υποστηρίζεται πως θα πρέπει να θεωρηθούν και οι πάροχοι χρήστες των πλατφορμών οι οποίοι ασκούν οικονομική δραστηριότητα με την προσφορά αγαθών και υπηρεσιών⁵¹. Βεβαίως στον παραπάνω κανόνα προτείνονται δύο εξαιρέσεις: (α) όταν οι πάροχοι θεωρούνται «αντιπρόσωποι» της πλατφόρμας, όταν δεν αναλαμβάνουν οι ίδιοι κάποια μορφή κινδύνου και (β) όταν οι πάροχοι αν και τυπικά ανεξάρτητοι, δεν μπορούν να ρυθμίζουν αυτόνομα την συμπεριφορά τους στην αγορά επειδή βρίσκονται ουσιαστικά σε σχέση εξάρτησης με την πλατφόρμα που τους φιλοξενεί.

⁵⁰ Γεώργιος Δ. Τριανταφυλλάκης, *ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ* (2009)

⁵¹ Niah Dunne, *Competition Law (and Its Limits) in the Sharing Economy*, THE CAMBRIDGE HANDBOOK OF THE LAW OF THE SHARING ECONOMY (2018)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4° : Μελέτη περίπτωσης

4.1 Η περίπτωση της Uber

Uber είναι το όνομα μιας ηλεκτρονικής πλατφόρμας, την οποία έχει αναπτύξει η αμερικανική εταιρεία Uber Technologies Inc. με έδρα στο San Francisco της Καλιφόρνια. Η παραπάνω εταιρεία δραστηριοποιείται στον τομέα της μίσθωσης ιδιωτικών οχημάτων και συνδέει επιβάτες με εγγεγραμμένους οδηγούς ιδιωτικών οχημάτων που ενδιαφέρονται να τους μετακινήσουν επ' αμοιβή, μέσω της εν λόγω εφαρμογής για έξυπνες κινητές συσκευές.

Οι ιδρυτές της Garret Camp και Travis Kalanick αποφάσισαν την δημιουργία της εταιρείας το 2008 όταν είχαν βρεθεί στο Παρίσι για να παρακολουθήσουν το συνέδριο LeWeb, ένα απ' τα σημαντικότερα συνέδρια για την ψηφιακή καινοτομία. Οι δύο φίλοι συνιδρυτές αυτό που εκατομμύρια άτομα έχουν βιώσει, δε μπορούσαν να βρουν διαθέσιμο ταξί στην πολυσύχναστη πόλη του Παρισιού. Τότε σκέφτηκαν ότι με ένα έξυπνο κινητό τηλέφωνο θα μπορούσαν να αντιστοιχίσουν τη ζήτηση με την προσφορά. Δηλαδή να αναπτύξουν μια ψηφιακή εφαρμογή η οποία θα επιτρέπει στον χρήστη της να αναζητήσει κάποιον μη επαγγελματία οδηγό ο οποίος βρίσκεται σε κοντινή απόσταση και είναι πρόθυμος να τον μεταφέρει επ' αμοιβής στον επιθυμητό προορισμό του.

Η Uber ιδρύθηκε το 2009 στο San Francisco με την αρχική ονομασία UberCab προσφέροντας υπηρεσίες μεταφοράς κυρίως μέσω οχημάτων πολυτελείας. Κατά τη διάρκεια του δεύτερου χρόνου λειτουργίας της η UberCab άρχισε να προσλαμβάνει οδηγούς και το 2011 άλλαξε το όνομα της στο γνωστό ως και σήμερα Uber ύστερα από σχετικές καταγγελίες των οδηγών ταξί του San Francisco.

Ο χρήστης μπορεί μέσω της ψηφιακής εφαρμογής που έχει εγκαταστήσει στην έξυπνη κινητή συσκευή του να παραγγείλει υπηρεσία αστικής μεταφοράς στις πόλεις όπου εξυπηρετεί η συγκεκριμένη εταιρεία. Ο πάροχος της υπηρεσίας μπορεί να είναι επαγγελματίας οδηγός, ο οποίος έχει στην κατοχή του τις σχετικές κρατικές άδειες και εγκρίσεις, ή ένας ιδιώτης οδηγός ο οποίος αποφασίζει να χρησιμοποιήσει στις ελεύθερες του ώρες το όχημα του ως μέσο βιοπορισμού. Η εφαρμογή αναγνωρίζει το γεωγραφικό

στίγμα του χρήστη μέσω τεχνολογίας Global Positioning System (GPS) και αναζητεί τους πλησιέστερους διαθέσιμους οδηγούς. Μόλις ένας οδηγός δεχθεί να εκτελέσει τη μεταφορά, η εφαρμογή ενημερώνει το χρήστη, εμφανίζει το ηλεκτρονικό προφίλ του οδηγού και αναγράφει μια εκτιμώμενη τιμή για τη διαδρομή μέχρι τον προορισμό που έχει δηλώσει ο χρήστης. Οι τιμές καθορίζονται από τον διαχειριστή της πλατφόρμας βάσει της απόστασης και της διάρκειας της διαδρομής και μπορεί να διαφοροποιούνται ανάλογα με το ύψος της ζήτησης σε δεδομένη χρονική στιγμή. Με το πέρας της μεταφοράς το ποσό του κομίστρου χρεώνεται αυτομάτως στην πιστωτική κάρτα της οποίας τα στοιχεία δίνει ο χρήστης με την εγγραφή του στο σύστημα της πλατφόρμας. Ο διαχειριστής της πλατφόρμας παρακρατεί ένα ποσοστό του κομίστρου ως αμοιβή και αποδίδει το υπόλοιπο στον οδηγό.

Για την πρόσβαση στην πλατφόρμα, είτε των πελατών είτε των οδηγών, είναι υποχρεωτική η εγγραφή τους ως χρήστες στο σύστημα και η δημιουργία ενός ηλεκτρονικού προφίλ. Η Uber διενεργεί προκαταρκτικούς ελέγχους του ιστορικού των οδηγών που ενδιαφέρονται να παρέχουν υπηρεσίες μέσω της πλατφόρμας, όπως έλεγχο του ποινικού μητρώου και κατοχής άδειας οδήγησης. Η εφαρμογή εφαρμόζει επίσης ένα σύστημα αξιολόγησης βασισμένο στα σχόλια και τις κριτικές που υποβάλουν οι ίδιοι οι χρήστες καθώς οδηγοί και επιβάτες μπορούν να βαθμολογήσουν για τη συναλλακτική τους συμπεριφορά οι μεν τους δε.

Η Uber ανήκει στην κατηγορία των Παρόχων Μεταφορικών Δικτύων (Transportation Network Providers). Πρακτικά πρόκειται για μια Peer-To-Peer αυτοματοποιημένη πλατφόρμα συναλλαγών αλγοριθμικού λογισμικού, η οποία έχει ενσωματώσει στο επιχειρηματικό μοντέλο της διάφορα υποδείγματα επιχειρηματικών μοντέλων, μεταξύ των οποίων και το επιχειρηματικό μοντέλο του συνεργατικού εμπορίου – συνεργατικής κατανάλωσης (Collaborative Consumption).

Σήμερα η Uber λειτουργεί σε 785 περιοχές παγκοσμίως. Η Uber προσφέρει ανά τον κόσμο μια πληθώρα διαφορετικών υπηρεσιών μεταφοράς, κάποιες από τις οποίες είναι διαθέσιμες σε ορισμένες μόνο πόλεις. Οι υπηρεσίες εξειδικεύονται ανάλογα με την απασχόληση επαγγελματία η μη οδηγού, το οχήματος μεταφοράς, αλλά και το είδος της ίδιας της υπηρεσίας μεταφοράς καθώς πέρα από μεταφορά ανθρώπων η Uber προσφέρει

για παράδειγμα και τη διανομή φαγητού ή τη μεταφορά κατοικίδιων ζώων. Η ποικιλία των προσφερόμενων υπηρεσιών πέρα από την προσέλκυση μεγαλύτερου καταναλωτικού κοινού, μέσω της καλύτερης εξυπηρέτησης των εξατομικευμένων αναγκών του πελάτη, αποσκοπεί επίσης στη βέλτιστη προσαρμογή του τρόπου λειτουργίας της επιχείρησης στις διαφορετικές κρατικές επιταγές που ισχύουν ανά περιοχή. Οι σημαντικότερες από τις υπηρεσίες που προσφέρει η Uber εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Υπηρεσίες Uber	
UberPOP	Υπηρεσία διαμοιρασμού μεταφορών (ride-sharing)
UberTAXI	Μεταφορά επιβατών με επαγγελματίες οδηγούς ταξί
UberX	Μεταφορά από μη επαγγελματίες οδηγούς.
UberASSIST	Μεταφορά ατόμων γηραιότερης ηλικίας καθώς και ατόμων με αναπηρία
UberBike	Ενοικίαση ηλεκτρικών ποδήλατων
UberBOAT	Μεταφορά με ταχύπλοα
UberHealth	Μεταφορά ασθενών
UberPETS	Μεταφορά κατοικίδιων
UberEat	Διανομή φαγητού

Η ιδιομορφία της πλατφόρμας της Uber έγκειται στο ότι δεν προσφέρει απλώς μια ηλεκτρονική υπηρεσία που φέρνει σε επαφή πελάτες με επαγγελματίες οδηγούς αλλά και πελάτες με ιδιώτες. Η «υφαρπαγή» από ιδιώτες του έργου των ατομικών αστικών μετακινήσεων σε βάρος των επαγγελματικών οδηγών ταξί έχει προκαλέσει μεγάλες αντιδράσεις στον τομέα της κατ' επάγγελμα μεταφοράς προσώπων σε μεγάλο αριθμό χωρών και εγείρει σοβαρά νομικά ζητήματα καθώς καταλύει τις παραδοσιακά παγιωμένες έννοιες των καταναλωτών και των παρόχων, των μισθωτών και των αυτοαπασχολούμενων, της επαγγελματικής και μη επαγγελματικής παροχής υπηρεσιών. Έτσι λοιπόν, η δραστηριότητα της Uber εμφανίζεται σε αναντιστοιχία αναφορικά με τους κανόνες του Δικαίου του Ανταγωνισμού, τις επιμέρους πολιτικές κρατικής αδειοδότησης των κρατών, και του εργατικού δικαίου.

4.2 Νομολογιακή αντιμετώπιση

Η Uber αποτελεί έναν από του πιο γνωστούς εκπροσώπους του επιχειρηματικού προτύπου της Οικονομίας του Διαμοιρασμού. Άλλωστε απορρέει εύκολα το συμπέρασμα πως η λειτουργία της χαρακτηρίζεται από τα τρία κύρια χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου μοντέλου: τον πρωτεύικό χαρακτήρα, την αποδιαμεσολάβηση και την τάση αποκέντρωσης. Τα στοιχεία αυτά είναι που της επέτρεψαν να αμφισβητήσει επιχειρήσεις που κατείχαν για μεγάλο χρονικό διάστημα δεσπίζουσα θέση στον κλάδο των μεταφορών διεκδικώντας σημαντικά ποσοστά της αγοράς. Η επιτυχία της Uber έλαβε τόσο μεγάλες διαστάσεις, ώστε το φαινόμενο των σημαντικών μεταβολών που προκαλούν οι επιχειρήσεις της Διαμοιρασμένης Οικονομίας τους παραδοσιακούς κλάδους της υποκείμενης δραστηριότητας για την οποία διαμεσολαβούν να ονομαστεί από αρκετούς αναλυτές ως Uberisation. Μολοταύτα τα ίδια χαρακτηριστικά τα οποία αποτέλεσαν την αιτία της ραγδαίας ανάπτυξης της εταιρείας, αποτέλεσαν παράλληλα ατ σημαντικότερα εμπόδια στις προσπάθειες νομοθετικής ρύθμισης της λειτουργίας της.

Η μελέτη λοιπόν του ιστορικού της νομολογιακής αντιμετώπισης της δράσης της Uber σε επίπεδο διαφορετικών κρατών διαθέτει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον. Η καταγραφή και η σύγκριση των διαφορετικών προσεγγίσεων τις οποίες υιοθέτησαν τα εκάστοτε όργανα απονομής της δικαιοσύνης καθώς και η ανάλυση της συλλογιστικής πορείας που ακολούθησαν προκειμένου να καταλήξουν στην ετυμηγορία τους είναι πρόσφορη να παράγει χρήσιμα συμπεράσματα για τις γενικότερες νομικές προεκτάσεις των επιχειρηματικών μοντέλων της Διαμοιρασμένης Οικονομίας.

Το σημαντικότερο ζήτημα το οποίο επανεμφανιζόταν σε κάθε εγχείρημα διαμόρφωσης ενός κανονιστικού πλαισίου λειτουργίας της Uber ήταν η εξακρίβωση της κύριας δραστηριότητας στην οποία επιδίδεται η εταιρεία ώστε να καθοριστούν οι κανόνες δικαίου που οφείλουν να εφαρμοστούν στην περίπτωση της. Οι παραδοσιακές εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στο χώρο των αστικών μεταφορών υποστήριζαν πως η Uber αποτελεί μια υπηρεσία μεταφορών και επομένως θα πρέπει να υποβάλλεται στους ίδιους κρατικούς περιορισμούς που υπόκεινται και οι ίδιες. Σε διαφορετική περίπτωση υπάρχει άνιση μεταχείριση καθώς η Uber με την αποφυγή της επιβαρυντικής κρατικής παρέμβασης αποκτά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εναντίον τους. Από την

πλευρά της η εταιρεία διατήρησε μια πάγια θέση ενάντια σε ανάλογους ισχυρισμούς περί της νομικής της υπόστασης, υποστηρίζοντας πως δεν αποτελεί επιχείρηση μεταφορών αλλά επιχείρηση της κοινωνίας της πληροφορίας. Σύμφωνα με την υπερασπιστική της γραμμή, η Uber διαχειριζόμενη απλά την πλατφόρμα η οποία λειτουργεί ως μέσο επικοινωνίας και διαμεσολάβησης μεταξύ των ενδιαφερομένων, λειτουργεί ως απλός μεσάζοντας μεταξύ τους και δεν επεμβαίνει στην κατάρτιση της υποκείμενης συναλλακτικής σχέσης αστικών μεταφορών που αυτοί συνάπτουν.

Ο ισχυρισμός αυτός της Uber συζητήθηκε για πρώτη φορά από το εφετείο της πολιτείας του Ιλλινόι στις Η.Π.Α., επί τη ευκαιρία της εκδίκασης της υπόθεσης της Εμπορικής Ένωσης Μεταφορών του Ιλλινόι κατά της πόλης του Σικάγο, αν και η Uber δεν αποτέλεσε διάδικο στην εν λόγω δίκη⁵². Η απόφαση αυτή αποτέλεσε ένα νομικό κεκτημένο της Uber, αφού αναγνώρισε μεταξύ άλλων πως η διαφορετική ρυθμιστική αντιμετώπιση των παρόχων μεταφορικών δικτύων, στους οποίους συγκαταλέγεται, σε σχέση με τις συμβατικές εταιρείες υπηρεσιών μεταφοράς δεν αποτελεί περίπτωση άνισης μεταχείρισης αλλά πρόκειται για ανόμοιες περιπτώσεις που χρίζουν ανόμοιας αντιμετώπιση.

Αυτή η προσέγγιση από την πλευρά της Uber παρατηρείται και σε έναν αριθμό παρόμοιων υποθέσεων η οποίες ακολούθησαν χρονικά όπως η υπόθεση *Aslam & Ors* κατά της Uber BV, στο Δικαστήριο για θέματα εργατικού δικαίου στο Ηνωμένο Βασίλειο⁵³. Η Uber υποστήριξε πως δεν είναι ο εργοδότης των συγκεκριμένων οδηγών αλλά λειτουργεί ως διαμεσολαβητής ώστε να βρίσκει για λογαριασμό τους ενδιαφερόμενους πελάτες. Το δικαστήριο ωστόσο ακολουθώντας μια διαφορετική στάση δέχθηκε στη συγκεκριμένη απόφαση ότι οι συγκεκριμένοι οδηγοί αποτελούσαν εργαζόμενους και επομένως θα πρέπει να τους αναγνωριστούν ορισμένα θεμελιώδη εργασιακά δικαιώματα. Επιστέγασμα της αλλαγής αυτής πλεύσης των οργάνων απονομής της δικαιοσύνης απέναντι στην Uber η απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2017 στην υπόθεση *Asociación Profesional Elite Taxi* κατά *Uber Systems Spain SL*⁵⁴. Το ΔΕΕ ακολουθώντας την σχετική πρόταση

⁵² 7th Circuit Court of Appeals , *Illinois Transportation Trade Association, v. city of Chicago*, 7/10/2016

⁵³ *Employment Appeal Tribunal, Uber BV v. Aslam & Ors*, EWCA civ 2748 , 19/12/2018

⁵⁴ ΔΕΕ, *Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL*, C-434/15 (20/12/2017)

του Γενικού Εισαγγελέα, απέρριψε τον ισχυρισμό της Uber πως αποτελεί υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας και έκρινε πως η κύρια δραστηριότητα είναι η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.

Συνοψίζοντας με μόνη εξαίρεση την υπόθεση της Εμπορικής Ένωσης Μεταφορών του Ιλλινόι κατά της πόλης του Σικάγο, παρατηρείται ένα ευκρινές επαναλαμβανόμενο μοτίβο στη διεθνή νομολογία: η Uber υποστηρίζει πως δεν δραστηριοποιείται στον τομέα των μεταφορών ενώ το δικαστήριο αποφασίζει αντίθετα.

Η παρούσα εργασία επικεντρώνεται στην απόφαση του Δικαστηρίου της πολιτείας του Ιλλινόι στις Η.Π.Α., η οποία αποτελεί το κυριότερο νομολογιακό προηγούμενο συστράτευσης του δικαστηρίου με την υποστηρικτική γραμμή της Uber, αλλά και στην απόφαση του ΔΕΕ υπόθεση Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL, η οποία επισφράγισε τη γενικότερη αλλαγή στάσης στη νομολογία προς την αντιμετώπιση της ως υπηρεσία του τομέα των αστικών μεταφορών. Με την έκθεση των αντιθετικών πορισμάτων στα οποία κατέληξε το κάθε δικαστήριο καθώς και της συλλογιστικής πορείας που το οδήγησε σε αυτά παρουσιάζονται εναργέστερα οι διαφορετικές προσεγγίσεις που επικρατούν στην θεωρία και στη νομολογία σχετικά με το ζήτημα της Διαμοιρασμένης Οικονομίας.

4.3 Εμπορική Ένωση Μεταφορών του Ιλλινόι κατά της πόλης του Σικάγο

Το ζήτημα της νομικής φύσης των μοντέλων Διαμοιρασμένης Οικονομίας και η επακόλουθη συζήτηση για το εάν αυτά οφείλουν να λειτουργούν με βάση τα προϋπάρχοντα νομοθετικά πλαίσια ή εάν θα πρέπει να υπάρξει εξειδικευμένη νομοθετική ρύθμιση τους έχει απασχολήσει τις αρμόδιες Αρχές και τα όργανα απονομής δικαιοσύνης διάφορων κρατών σε παγκόσμια κλίμακα.

Ήδη από το 2014 η νομική αντιμετώπιση των υπηρεσιών ridesharing, όπως η UBER, συζητήθηκε από το εφετείο της πολιτείας του Ιλλινόι στις Η.Π.Α., με αφορμή την υπόθεση Εμπορικής Ένωσης Μεταφορών του Ιλλινόι κατά της πόλης του Σικάγο⁵⁵. Ειδικότερα αν και η UBER δεν αποτελούσε διάδικο στην συγκεκριμένη υπόθεση ο

⁵⁵ 7th Circuit Court of Appeals , Illinois Transportation Trade Association, v. city of Chicago, 7/10/2016

δικαστής του εφετείου του Ιλλινόι την ανέφερε στο σκεπτικό της απόφασης ως χαρακτηριστικό παράδειγμα μοντέλου Διαμοιρασμένης Οικονομίας στον τομέα των μεταφορών ώστε να καταδείξει τις διαφορές στην λειτουργία τους σε σχέση με τις παραδοσιακές υπηρεσίες μεταφορών.

4.3.1 Ιστορικό διαφοράς-Νομικό πλαίσιο

Η πόλη του Σικάγο είχε επί σειρά ετών υιοθετήσει το σύστημα αδειοδότησης των μεταλλίων για την λειτουργία επαγγελματικών ταξί. Πρόκειται για μια άδεια δεκτική μεταβίβασης η οποία επιτρέπει στον κάτοχο της την λειτουργία ταξί εντός των ορίων της εκδούσας πόλης. Πρόκειται για ένα σύστημα το οποίο χαίρει ευρείας εφαρμογής σε διάφορα μεγάλα αστικά κέντρα των Η.Π.Α. όπως η Νέα Υόρκη, η Βοστώνη, η Φιλαδέλφεια και το Σαν Φρανσίσκο. Η τιμή των μεταλλίων είναι ιδιαίτερα υψηλή εξαιτίας της αυξημένης ζήτησης και της περιορισμένης προσφοράς και σε αρκετές περιπτώσεις αποτιμάται σε ποσά άνω του ενός εκατομμυρίου δολαρίων.

Ωστόσο το 2014 η πόλη του Σικάγο επέτρεψε την λειτουργία της UBER και άλλων συναφών Παρόχων Μεταφορικών Δικτύων (Transportation Network Providers) με μια νέα διάταξη⁵⁶ η οποία προέβλεπε λιγότερο αυστηρά μέτρα αναφορικά με την αδειοδότηση, τις προδιαγραφές και την ασφάλιση των οχημάτων και τον τρόπο λειτουργίας των οχημάτων σε σχέση με το σύστημα αδειοδότησης των επαγγελματικών οχημάτων ταξί. Ως υπηρεσία παροχής μεταφορικού δικτύου ορίστηκε σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη: *η διαδικασία προκαθορισμού μιας υπηρεσία μεταφοράς έναντι αμοιβής μέσω μια διαδικτυακής εφαρμογής ή μια ψηφιακής πλατφόρμας. Ο συγκεκριμένος όρος διακρίνεται από τον σύμβαση διαμοιρασμού μεταφοράς (ridesharing arrangement), στο γεγονός ότι η υπηρεσία διαθέτει κερδοσκοπικό χαρακτήρα, προσφέρεται αποκλειστικά έναντι αμοιβής και όχι αφίλοκερδώς ή με συμφωνία αποζημίωσης των εξόδων.*

Οι εταιρίες οι οποίες κατέχουν ή λειτουργούν επαγγελματικά οχήματα ταξί στράφηκαν δικαστικά κατά της πόλης του Σικάγο θεωρώντας πως με το να επιτρέπει την λειτουργία των Παρόχων Μεταφορικών Δικτύων χωρίς τους ανάλογους περιορισμούς

⁵⁶ Title 9 of the Municipal Code of Chicago, Chapter 9-115 «TRANSPORTATION NETWORK PROVIDERS», 2/5/2014

τους οποίους επιβάλλει στις ίδιες αποτελεί καταπάτηση θεμελιωδών συνταγματικών τους δικαιωμάτων.

Αρχικά οι ενάγουσες εταιρίες υποστήριξαν πως η αδειοδότηση λειτουργίας των Παρόχων Μεταφορικών Δικτύων, αποτελεί καταπάτηση του δικαιώματος ιδιοκτησίας που έχουν οι ίδιες στα μέταλλα-άδειες λειτουργίας οχημάτων ταξί, χωρίς προηγούμενη αποζημίωση τους. Το επιχείρημα τους στηριζόταν στην σημαντική μείωση της αξίας των αδειών ταξί που παρατηρήθηκε από την έναρξη λειτουργίας των συγκεκριμένων μοντέλων διαμοιρασμένης οικονομίας. Ειδικότερα η αξία των αδειών ταξί στο Σικάγο και των ενώ αποτιμούνταν έως και 385.000 δολάρια το 2013, το 2014 υπολογιζόταν κάτω των 230.000 δολαρίων.⁵⁷

Ακόμη σύμφωνα με τον δεύτερο ισχυρισμό των εναγόντων η μη επιβολή από την πόλη του Σικάγο των ίδιων μέτρων αδειοδότησης και υποχρεωτικού καθορισμού των τιμών που αντιμετωπίζουν οι ίδιες στους Παρόχους Μεταφορικών Δικτύων αποτελεί αδικαιολόγητη διάκριση εις βάρος τους. Η άνιση αυτή μεταχείριση λοιπόν εκ μέρους της πόλης χαρίζει δυσανάλογο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους τελευταίους έναντι των παραδοσιακών εταιριών ταξί.

4.3.2 Απόφαση Δικαστηρίου

Το δικαστήριο απέρριψε ως αβάσιμο τον πρώτο ισχυρισμό, καθώς έκρινε ότι το δικαίωμα ιδιοκτησίας των αδειών ταξί παρέχει στον κάτοχο του το δικαίωμα επαγγελματικής λειτουργίας οχήματος δίχως όμως να περιλαμβάνει το δικαίωμα αποκλεισμού κάθε μορφής ανταγωνισμού. Εφόσον λοιπόν δεν τους στερείται το δικαίωμα από την πόλη λειτουργίας ταξί σύμφωνα με τια άδειες που κατέχουν και εφόσον μάλιστα η έκδοση περισσότερων αδειών βρίσκεται στην διακριτική ευχέρεια της τελευταίας, η λειτουργία ενός διαφορετικού επιχειρηματικού μοντέλου δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση προσβολή της ιδιοκτησίας των κατόχων αδειών ταξί και η απαγόρευση της θα αποτελούσε αδικαιολόγητο περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Το δικαστήριο έκρινε επίσης το δεύτερο επιχείρημα περί άνισης μεταχείρισης ως αντίθετο προς τον υγιή ανταγωνισμό. Δεν είναι δυνατό κάθε υποψήφιος ανταγωνιστής ο

⁵⁷ Sibilla, Nick "[Are taxi medallions too big to fail, too?](#)", (2016)

οποίος επιθυμεί να εισέλθει σε μια ήδη διαμορφωμένη αγορά να υπόκειται στους ίδιους περιορισμούς με τους ήδη υπάρχοντες ανταγωνιστές τους ανεξαρτήτως εάν εφαρμόζει ένα διαφορετικό επιχειρηματικό μοντέλο.

Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτό πως το κρίσιμο ζήτημα για το εάν οι διαφορές στους περιορισμούς είναι αυθαίρετη ή δικαιολογημένη, είναι η θεώρηση των Παρόχων Μεταφορικών Δικτύων ως εντελώς διαφορετικού και ανεξάρτητου μοντέλου υπηρεσιών μεταφοράς. Το εφετείο έκρινε ότι η πόλη το δικαιολόγησε επαρκώς υποστηρίζοντας ότι οφείλεται στον διαφορετικό τρόπο λειτουργίας των δύο επιχειρηματικών μοντέλων. Από τη μία πλευρά οι πελάτες μπορούν να καλέσουν τα παραδοσιακά ταξί στον δρόμο, χωρίς να έχουν καμία προηγούμενη σχέση η ενημέρωση σχετικά με τον οδηγό ή την εταιρία. Η πόλη προκειμένου να προστατεύσει τους πελάτες, ελέγχει η ίδια κατά την απονομή των μεταλλίων-αδειών ταξί για το εάν πληρούνται ορισμένες προδιαγραφές τόσο του οχήματος όσο και του οδηγού, καθώς και την ρύθμιση ενιαίων τιμών.

Αντιθέτως στην περίπτωση των TRN, οι πελάτες δεν μπορούν να καλέσουν αυτοπροσώπως στον δρόμο ένα όχημα της Uber, αλλά είναι υποχρεωμένοι να κάνουν πρώτα εγγραφή (sign up) στην εφαρμογή της μέσω της οποίας κάνουν κράτηση για μια διαδρομή. Με την εγγραφή στην εφαρμογή εγκαθιδρύεται σύμφωνα με το δικαστήριο μια προηγούμενη συμβατική σχέση με την εταιρία, η οποία εγγυάται την προστασία του καταναλωτή καθώς τον ενημερώνει a priori για το είδος του οχήματος, τον οδηγό, το κόστος της διαδρομής, και την ασφάλιση του οχήματος. Επομένως δεν κρίνεται αναγκαία η επέμβαση της πόλης στη συναλλακτική σχέση των TRN με τους καταναλωτές με σκοπό την εξασφάλιση των δικαιωμάτων τους.

Επιπροσθέτως το δικαστήριο δέχθηκε προσωπικό των TRN απαρτίζεται κυρίως από οδηγούς μερικής απασχόλησης οι οποίοι διανύουν κατά μέσο όρο σημαντικά μικρότερο αριθμό χιλιομέτρων σε καθημερινή βάση συγκριτικά με τους οδηγούς πλήρης απασχόλησης οι οποίοι στελεχώνουν σχεδόν κατά αποκλειστικότητα τις παραδοσιακές εταιρίες ταξί. Συνεπώς τα οχήματα τους δεν φέρουν τόσο μεγάλο κίνδυνο φθοράς, βλάβης ή πιθανού ατυχήματος.

4.3.3 Συνέπειες απόφασης

Η συγκεκριμένη απόφαση θεώρησε τις διαφορές μεταξύ των επιχειρηματικών μοντέλων της Διαμοιρασμένης Οικονομίας και των παραδοσιακών επιχειρηματικών προτύπων αρκετές ώστε να δικαιολογούν την ύπαρξη διαφορετικών ρυθμίσεων από την πλευρά της πολιτείας. Επιπροσθέτως έκανε δεκτό πως οι Πάροχοι Μεταφορικών Δικτύων δεν ασκούν υπηρεσία μεταφορών αλλά διαμεσολάβησης και συνεπώς η επιβολή των ίδιων περιορισμών που ισχύουν για της επιχειρήσεις του κλάδου των μεταφορών θα αποτελούσε νόθευση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού.

Η απόφαση του δικαστηρίου του Ιλλινόι στην υπόθεση της Εμπορική Ένωσης Μεταφορών του Ιλλινόι κατά της πόλης του Σικάγο αποτέλεσε την πρώτη επιτυχία της Uber και των υπόλοιπων Παρόχων Μεταφορικών Δικτύων που ακολουθούν το επιχειρηματικό πρότυπο στον αγώνα τους για τη νομική αναγνώριση τους ως υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας οι οποίες διαδραματίζουν απλώς τον ρόλο του ενδιάμεσου μεσολαβητή και όχι ως υπηρεσίες μεταφοράς. Μ ε αυτό τον τρόπο άλλωστε θα μπορούσαν να αποφύγουν την αυξημένη κρατική παρεμβατικότητα παραμένοντας ανταγωνιστικές στην αγορά δραστηριοποίησης τους.

4.4. **Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL**

Απόφαση σταθμός για τον χαρακτηρισμό της νομικής φύσης της εταιρείας διαμοιρασμού μεταφορών (ride-sharing) Uber ειδικότερα, αλλά και για τη διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου της Διαμοιρασμένης Οικονομίας γενικότερα, αποτέλεσε η απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2017 σχετικά με αίτηση προδικαστικής απόφασης από το 3^ο εμποροδικείο Βαρκελώνης στην υπόθεση *Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL*⁵⁸.

Η αίτηση προδικαστικής απόφασης στο ΔΕΕ υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της επαγγελματικής οργάνωσης οδηγών ταξί της Βαρκελώνης και της Uber Systems Spain, εταιρεία η οποία συνδέεται με την Uber Technologies Inc., με αντικείμενο την λειτουργία στην περιοχή της Βαρκελώνης ειδικής ψηφιακής εφαρμογής έξυπνων τηλεφώνων (smart phones), υπό τη διαχείριση της Uber Systems Spain, η οποία λειτουργεί ως όργανο μεσολάβησης και δίαυλος επικοινωνίας μεταξύ μη επαγγελματιών

⁵⁸ ΔΕΕ, *Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL*, C-434/15 (20/12/2017)

οδηγών ιδιόκτητων οχημάτων ιδιωτικής χρήσης που προσφέρουν επ' αμοιβής υπηρεσίες αστικών μεταφορών και ατόμων που επιθυμούν να αποκτήσουν πρόσβαση στις υπηρεσίες αυτές, δίχως όμως η Uber System Spain ή οι οδηγοί να έχουν εξασφαλίσει τις ανάλογες διοικητικές εγκρίσεις και άδειες.

4.4.1 Νομικό πλαίσιο

Η προδικαστική παραπομπή αφορούσε λοιπόν την ερμηνεία του άρθρου 56 ΣΛΕΕ σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, του άρθρου 1 της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998 για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών, του άρθρου 3 της οδηγίας 2000/31/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8^{ης} Ιουνίου 2000 για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά, καθώς και των άρθρων 2 και 9 της οδηγίας 2006/123/εκ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12^{ης} Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά.

Αναλυτικότερα το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34 όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/48 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ορίζει μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

« Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας νοείται ως:

[...]

2) "υπηρεσία": οποιαδήποτε υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών, ήτοι κάθε υπηρεσία που συνήθως παρέχεται έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ αποστάσεως και κατόπιν προσωπικής επιλογής ενός αποδέκτη υπηρεσιών.

Για τους σκοπούς του παρόντος ορισμού νοείται με τον όρο:

- "εξ αποστάσεως": υπηρεσία που παρέχεται χωρίς τα συμβαλλόμενα μέρη να είναι ταυτόχρονα παρόντα,

- "με ηλεκτρονικά μέσα": υπηρεσία που παρέχεται στην αφετηρία της και γίνεται αποδεκτή στον προορισμό της μέσω εξοπλισμών ηλεκτρονικής επεξεργασίας (συμπεριλαμβανομένης της ψηφιακής συμπίεσης) ή αποθήκευσης δεδομένων και η οποία παρέχεται, διαβιβάζεται και λαμβάνεται εξ ολοκλήρου μέσω τηλεφωνικής γραμμής, ραδιοφωνικής μετάδοσης, οπτικής ίνας ή με άλλα ηλεκτρομαγνητικά μέσα,

- "κατόπιν συγκεκριμένης παραγγελίας ενός αποδέκτη υπηρεσιών": υπηρεσία που παρέχεται με μετάδοση δεδομένων κατόπιν συγκεκριμένης παραγγελίας.

[...].».

Η οδηγία 98/34 αν και καταργήθηκε δυνάμει της οδηγίας 2015/1535 εξακολουθεί να έχει εφαρμογή *ratione temporis* στην εν λόγω δικαστική διαμάχη.

Συγκεκριμένα το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31 προβλέπει ότι για τους σκοπούς της οδηγίας αυτής ως «υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας» νοούνται οι υπηρεσίες στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34. Το άρθρο 3, παράγραφοι 2 και 4, της οδηγίας 2000/31 προβλέπει τα εξής:

«2. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν, για λόγους που αφορούν το συντονισμένο τομέα, να περιορίσουν την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας οι οποίες προέρχονται από άλλο κράτος μέλος.

[...]

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν μέτρα κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2 σε σχέση με συγκεκριμένη υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

α) τα μέτρα πρέπει:

i) να είναι αναγκαία για έναν από τους ακόλουθους λόγους:

- δημόσια τάξη, ιδίως πρόληψη, έρευνα, διαπίστωση και δίωξη εγκλημάτων, στα οποία περιλαμβάνονται η προστασία των ανηλίκων και η καταπολέμηση της πρόκλησης μίσους λόγω φυλής, φύλου, θρησκείας ή εθνικότητας, καθώς και οι παραβιάσεις της ανθρώπινης αξιοπρέπειας που αφορούν μεμονωμένα πρόσωπα,

- προστασία της δημόσιας υγείας,

- δημόσια ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της προάσπισης της εθνικής ασφάλειας και άμυνας,

- προστασία του καταναλωτή, περιλαμβανομένου και του επενδυτή·

ii) να στρέφονται κατά μιας υπηρεσίας της κοινωνίας της πληροφορίας η οποία βλάπτει τους στόχους που αναφέρονται στο σημείο i) ή συνιστά σοβαρό κίνδυνο που απειλεί να βλάψει τους προαναφερόμενους στόχους·

iii) να είναι ανάλογα προς τους στόχους αυτούς·

β) πριν από τη λήψη των εν λόγω μέτρων και ανεξαρτήτως τυχόν δικαστικών διαδικασιών, συμπεριλαμβανομένων των προκαταρκτικών διαδικασιών και ενεργειών που αναλαμβάνονται στα πλαίσια ποινικών ερευνών, το κράτος μέλος:

- έχει ζητήσει από το κράτος μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 να λάβει μέτρα και το τελευταίο δεν έλαβε μέτρα ή τα μέτρα ήταν ανεπαρκή,

- έχει κοινοποιήσει στην Επιτροπή και στο κράτος μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 την πρόθεσή του να λάβει τέτοια μέτρα.»

Επίσης κατά την αιτιολογική σκέψη 21 της οδηγίας 2006/123 «Οι υπηρεσίες μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αστικών συγκοινωνιών, των αγοραίων οχημάτων (ταξί) και των ασθενοφόρων καθώς και οι λιμενικές υπηρεσίες θα πρέπει να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.»

Το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της ως άνω οδηγίας προβλέπει ότι η οδηγία αυτή δεν έχει εφαρμογή στις υπηρεσίες του τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπηρεσιών, που εμπίπτουν στο πεδίο του τίτλου V του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΕΚ, νυν τίτλου VI του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΛΕΕ.

Το κεφάλαιο III της οδηγίας 2006/123, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ελευθερία εγκατάστασης των παρόχων υπηρεσιών», περιλαμβάνει το άρθρο 9 της οδηγίας, το οποίο ορίζει, στην παράγραφο 1, τα ακόλουθα:

«1. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξαρτούν την πρόσβαση σε δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και την άσκησή τους από σύστημα χορήγησης άδειας, παρά μόνον εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το σύστημα χορήγησης άδειας δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος του παρόχου της υπηρεσίας·

β) η ανάγκη ύπαρξης συστήματος χορήγησης άδειας δικαιολογείται από επιτακτικό λόγο δημόσιου συμφέροντος·

γ) ο επιδιωκόμενος στόχος δεν μπορεί να επιτευχθεί με λιγότερο περιοριστικό μέτρο, ιδίως επειδή οι εκ των υστέρων έλεγχοι θα λάμβαναν χώρα με πολύ μεγάλη καθυστέρηση για να είναι πραγματικά αποτελεσματικοί.»

Το κεφάλαιο IV της ίδια οδηγίας, το οποίο τιτλοφορείται «Ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών» περιλαμβάνει το άρθρο 16, όπου ορίζεται με ποιόν τρόπο διασφαλίζεται το δικαίωμα των παρόχων υπηρεσιών να παρέχουν υπηρεσίες εντός κράτους μέλους διαφορετικού από εκείνο στο οποίο εδρεύουν.

Σε επίπεδο ισπανικού δικαίου, στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης, η παροχή υπηρεσιών ταξί διέπεται από τον Ley 19/2003 del Taxi (νόμο 19/2003 για τις

υπηρεσίες ταξί), της 4ης Ιουλίου 2003 (DOGC αριθ. 3926, της 16ης Ιουλίου 2003, και BOE αριθ. 189, της 8ης Αυγούστου 2003), και από τη Reglamento Metropolitano del Taxi (κανονιστική πράξη για τις υπηρεσίες ταξί στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης), η οποία έχει εκδοθεί από το Consell Metropolita του Entitat Metropolitana de Transport de Barcelona (διοικητικό συμβούλιο του οργανισμού διαχείρισης των μέσων δημόσιας μεταφοράς της μητροπολιτικής περιοχής της Βαρκελώνης, Ισπανία), της 22ας Ιουλίου 2004.

Το άρθρο 4 του νόμου 19/2003 έχει ως εξής:

«1. Για την παροχή υπηρεσιών αστικού ταξί απαιτείται προηγούμενη άδεια για καθένα από τα οχήματα τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την άσκηση της δραστηριότητας αυτής.

2. Οι άδειες για την παροχή υπηρεσιών αστικού ταξί εκδίδονται από τους Δήμους ή τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης στην περιφέρεια των οποίων πρόκειται να ασκηθεί η δραστηριότητα.

3. Για την παροχή υπηρεσιών υπεραστικού ταξί απαιτείται αντίστοιχη άδεια, η οποία εκδίδεται από το Υπουργείο Μεταφορών της περιφερειακής κυβέρνησης.»

4.4.2 Ιστορικό διαφορές

Στις 29 Οκτωβρίου 2014, η Elite Taxi άσκησε αγωγή ενώπιον του Juzgado de lo Mercantil nº3 de Barcelona (3ου εμποροδικείου της Βαρκελώνης, Ισπανία), με αίτημα να αναγνωριστεί ότι οι δραστηριότητες της Uber Systems Spain αντιβαίνουν στην ισχύουσα νομοθεσία και συνιστούν παραπλανητικές πρακτικές και πράξεις αθέμιτου ανταγωνισμού, κατά την έννοια του Ley 3/1991 de Competencia Desleal (νόμου 3/1991 για τον αθέμιτο ανταγωνισμό), της 10^{ης} Ιανουαρίου 1991. Η Elite Taxi ζήτησε επίσης να υποχρεωθεί η Uber Systems Spain να παύσει την αθέμιτη συμπεριφορά της που συνίσταται στη στήριξη άλλων εταιριών του ίδιου ομίλου διά της παροχής υπηρεσιών κράτησης κατά παραγγελία μέσω είτε συσκευών κινητού τηλεφώνου είτε διαδικτύου. Τέλος, ζήτησε να απαγορευθεί στην Uber Systems Spain να ασκεί τη δραστηριότητα αυτή στο μέλλον.

Το εμποροδικείο της Βαρκελώνης διαπίστωσε κατ' αρχάς ότι, μολονότι η Uber Systems Spain ασκεί τη δραστηριότητά της στην Ισπανία, η δραστηριότητα αυτή συνδέεται με μια διεθνή πλατφόρμα, οπότε δικαιολογείται να κριθεί η δράση της εταιρίας

σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περαιτέρω, παρατηρεί ότι ούτε η Uber Systems Spain ούτε οι μη επαγγελματίες οδηγοί των οχημάτων διαθέτουν τις άδειες και τις εγκρίσεις που προβλέπονται από την κανονιστική πράξη της 22^{ης} Ιουλίου 2004 για τις υπηρεσίες ταξί στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης.

Προκειμένου να αποφανθεί αν οι πρακτικές της Uber Systems Spain και των συνδεδεμένων με αυτήν εταιριών (στο εξής, από κοινού: Uber) μπορούν να χαρακτηριστούν αθέμιτες και να θεωρηθούν αντίθετες προς τους ισπανικούς κανόνες για τον ανταγωνισμό, το Juzgado de lo Mercantil n^ο 3 de Barcelona (3ο εμποροδικείο της Βαρκελώνης) έκρινε ότι πρέπει οπωσδήποτε να ελέγξει αν η Uber οφείλει, ή όχι, να διαθέτει προηγούμενη διοικητική άδεια. Προς τούτο, απαιτείται να διευκρινιστεί αν οι υπηρεσίες τις οποίες παρέχει η Uber πρέπει να λογίζονται ως υπηρεσίες μεταφοράς, ως υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας ή ως συνδυασμός αυτών των δύο ειδών υπηρεσιών. Πράγματι, το αν υφίσταται υποχρέωση κατοχής προηγούμενης διοικητικής άδειας εξαρτάται από τον χαρακτηρισμό των υπηρεσιών. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, σε περίπτωση που η επίδικη υπηρεσία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής είτε της οδηγίας 2006/123 είτε της οδηγίας 98/34, οι πρακτικές της Uber δεν μπορούν να θεωρηθούν αθέμιτες.

Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι η Uber έρχεται σε επαφή ή συνδέεται με μη επαγγελματίες οδηγούς στους οποίους παρέχει σειρά εργαλείων πληροφορικής, μια ψηφιακή πλατφόρμα διεπαφής, έτσι ώστε να μπορούν και αυτοί, με τη σειρά τους, να επικοινωνούν με άτομα που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης και εξασφαλίζουν πρόσβαση στην υπηρεσία μέσω της ομώνυμης εφαρμογής. Η δραστηριότητα της Uber έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα.

Το αιτούν δικαστήριο αναφέρει επίσης ότι η αίτηση προδικαστικής απόφασης δεν αφορά σε καμία περίπτωση τα πραγματικά αυτά περιστατικά, αλλά μόνον τον νομικό χαρακτηρισμό της επίδικης υπηρεσίας.

Κατά συνέπεια, το εμποροδικείο Βαρκελώνης αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιο του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«(1) Στο μέτρο που το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123, αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας τις δραστηριότητες μεταφορών, πρέπει η κερδοσκοπική δραστηριότητα που ασκεί η εναγομένη, η οποία συνίσταται στη διαμεσολάβηση μεταξύ του ιδιοκτήτη οχήματος και του προσώπου που επιθυμεί να μετακινηθεί εντός της πόλεως, μέσω της διαχείρισεως των μέσων πληροφορικής -διεπαφή και εφαρμογή λογισμικού (έξυπνων τηλεφώνων και ψηφιακής πλατφόρμας, υπό την διαχείριση της Uber Systems Spain)- που επιτρέπουν τη σύνδεσή τους, να θεωρηθεί απλή δραστηριότητα στον τομέα των μεταφορών ή πρέπει να θεωρηθεί ηλεκτρονική υπηρεσία διαμεσολαβήσεως ή υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 98/34;

2) Στο πλαίσιο του προσδιορισμού του νομικού χαρακτήρα της εν λόγω δραστηριότητας, μπορεί αυτή να θεωρηθεί εν μέρει υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών και πρέπει, στην περίπτωση αυτή, να καλύπτεται η ηλεκτρονική υπηρεσία διαμεσολαβήσεως από την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών όπως αυτή κατοχυρώνεται στην κοινοτική νομοθεσία από το άρθρο 56 ΣΛΕΕ και τις οδηγίες 2006/123 και 2000/31;

3) Εάν θεωρηθεί ότι η υπηρεσία που παρέχει η Uber Systems Spain δεν είναι υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών και, ως εκ τούτου, εμπίπτει στις περιπτώσεις που καλύπτονται από την οδηγία 2006/123, αντιβαίνει το περιεχόμενο του άρθρου 15 του νόμου 3/1991, της 10ης Ιανουαρίου 1991, περί αθέμιτου ανταγωνισμού -που αφορά την παράβαση των κανόνων που ρυθμίζουν την ανταγωνιστική δραστηριότητα- στην οδηγία 2006/123 και ειδικότερα στο άρθρο 9 περί της ελευθερίας εγκαταστάσεως και των συστημάτων χορηγήσεως άδειας, όταν η παραπομπή σε εθνικούς νόμους ή νομικούς κανόνες δεν λαμβάνει υπόψη ότι το σύστημα χορηγήσεως αδειών ή εξουσιοδοτήσεων δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι περιοριστικό ή δυσανάλογο, δηλαδή δεν μπορεί να εμποδίζει αδικαιολόγητα την ελευθερία εγκαταστάσεως;

4) Εάν επιβεβαιωθεί ότι η οδηγία 2000/31 εφαρμόζεται στην υπηρεσία που παρέχει η Uber Systems Spain, συνιστούν οι περιορισμοί που επιβάλλει κράτος μέλος στην ελεύθερη παροχή της ηλεκτρονικής υπηρεσίας διαμεσολαβήσεως από άλλο κράτος μέλος, με τη μορφή της εξαρτήσεως της παροχής της υπηρεσίας από τη χορήγηση άδειας ή με τη μορφή δικαστικής διαταγής παύσεως της παροχής της ηλεκτρονικής υπηρεσίας διαμεσολαβήσεως κατ' εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας περί αθέμιτου ανταγωνισμού, έγκυρα μέτρα τα οποία αποτελούν εξαιρέσεις στο άρθρο 3, παράγραφος 2, κατ' εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 4, της οδηγίας 2000/31;»

4.4.3 Υπερασπιστική γραμμή Uber

Η κοινή υπερασπιστική γραμμή της Uber ενάντια σε κάθε μορφή νομοθετικού περιορισμού ο οποίος προέρχεται από ένα κράτος μέλος είναι ότι η ίδια δεν εμπλέκεται με κανένα απολύτως τρόπο στην υποκείμενη υπηρεσία των αστικών μεταφορών.

Απεναντίας ως επιχείρηση της Οικονομίας του Διαμοιρασμού και διαχειρίστρια της ομώνυμης ψηφιακής πλατφόρμας λειτουργεί ως απλός διαμεσολαβητής μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών μεταφοράς και των ενδιαφερόμενων πελατών τους. Αναλυτικότερα, δίνει τη δυνατότητα σε έναν οδηγό και σε ένα πελάτη να έρθουν σε επαφή, εφαρμόζει ένα σχετικά διαφανές σύστημα τιμολόγησης το οποίο επιτρέπει τον προσδιορισμό του κόστους της υπηρεσίας μεταφοράς και προσφέρει ένα μηχανισμό αξιολόγησης μέσω σχολίων και κριτικών ώστε οι πελάτες να μπορούν να βαθμολογήσουν την υπηρεσία που προσφέρουν οι ανεξάρτητοι μη επαγγελματίες οδηγοί.

Γίνεται εύκολα αντιληπτό πως η διάδικος εταιρεία επιθυμούσε να υπαχθεί στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας, ώστε να απολαμβάνει το συνακόλουθο δικαίωμα ελεύθερη κυκλοφορίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η θεώρηση της ως υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας, σύμφωνα με τους ορισμούς της οδηγίας 2000/31/ΕΚ, θα σήμαινε πως η Uber δεν θα χρειαζόταν αδειοδότηση από κάποιο κράτος μέλος ώστε να ασκεί τη δραστηριότητα της στο έδαφος δικαιοδοσίας του. Τα κράτη μέλη θα μπορούσαν ωστόσο να αξιώσουν τη λήψη άδειας και τη πλήρωση ορισμένων προδιαγραφών από τους μη επαγγελματίες οδηγούς οι οποίοι προσφέρουν μεταφορικές υπηρεσίες μέσω της πλατφόρμας της, εφόσον όμως η Uber δεν συνδέεται μαζί τους με κάποια εργασιακή σχέση, θα ήταν οι ίδιοι υπεύθυνοι για οποιαδήποτε διοικητική παράβαση.

4.4.4 Απόφαση ΔΕΕ

Το ΔΕΕ έκρινε επί της ουσίας αρχικά ότι η υπηρεσία διαμεσολάβησης η οποία συνίσταται στη διευκόλυνση της επικοινωνίας μεταξύ μη επαγγελματία οδηγού που χρησιμοποιεί το δικό του όχημα και ατόμου που επιθυμεί να μετακινηθεί εντός πόλης αποτελεί, κατ' αρχήν, υπηρεσία χωριστή από την υπηρεσία μεταφοράς, η οποία συνίσταται στην υλική πράξη της μετακίνησης προσώπων ή πραγμάτων από ένα μέρος σε άλλο, με τη χρήση οχήματος.

Συνεπώς, υπηρεσία διαμεσολάβησης η οποία καθιστά δυνατή τη μετάδοση, μέσω μιας εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, πληροφοριών σχετικών με την κράτηση υπηρεσίας μεταφοράς, μεταξύ του επιβάτη και του μη επαγγελματία οδηγού που χρησιμοποιεί δικό του όχημα και ο οποίος θα πραγματοποιήσει τη μεταφορά πληροί,

κατ' αρχήν, τα κριτήρια για να χαρακτηριστεί «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας» κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31. Αυτή η υπηρεσία διαμεσολάβησης συνιστά όντως, όπως προβλέπει ο ορισμός στην εν λόγω διάταξη της οδηγίας 98/34, «υπηρεσία που συνήθως παρέχεται έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ αποστάσεως και κατόπιν προσωπικής επιλογής ενός αποδέκτη υπηρεσιών».

Αντιθέτως, μια υπηρεσία μη συλλογικής αστικής μεταφοράς, όπως η υπηρεσία ταξί, πρέπει να χαρακτηριστεί «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών» κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123, υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 21 της οδηγίας αυτής.

Εντούτοις το Δικαστήριο, ακολουθώντας τις σχετικές προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα κατά το μεγαλύτερο μέρος τους, διαπίστωσε ότι η επίδικη υπηρεσία βρίσκεται στο μεταίχμιο τόσο της κοινωνίας της πληροφορίας, ως ηλεκτρονική εφαρμογή, όσο και των μεταφορών, ως επ' αμοιβή υπηρεσία αστικών μετακινήσεων με οχήματα ιδιωτικής χρήσης. Δεν περιορίζεται δηλαδή μόνον στην υπηρεσία διαμεσολάβησης, η οποία συνίσταται στη διευκόλυνση, μέσω εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, της επικοινωνίας μεταξύ μη επαγγελματία οδηγού που χρησιμοποιεί δικό του όχημα και ατόμου που επιθυμεί να μετακινηθεί εντός πόλης, αλλά ο πάροχος της υπηρεσίας διαμεσολάβησης δημιουργεί ταυτόχρονα μια προσφορά υπηρεσιών αστικής μεταφοράς, την οποία καθιστά προσβάσιμη μέσω εργαλείων πληροφορικής και την οργανώνει, ως προς τη γενική της λειτουργία.

Αυτή η μικτή φύση της παρεχόμενης υπηρεσίας καθιστά αναγκαίο να καθοριστεί ποια είναι η κύρια και ποια η δευτερεύουσα δραστηριότητα. Εάν η κύρια παροχή που προσφέρει η Uber είναι η μεταφορά επιβατών, τότε θα υπαχθεί στους κανόνες των μεταφορών, ενώ εάν η κύρια θεωρηθεί η παροχή της διαμεσολάβησης μεταξύ επιβατών και οδηγών, τότε θα υπαχθεί στην οδηγία 2000/31. Κατά το Δικαστήριο ο εθνικός δικαστής οφείλει να εξετάσει μια σειρά από νομικά και πραγματικά δεδομένα ώστε να διαπιστώσει εάν η ψηφιακή παροχή, δηλαδή η εφαρμογή πλατφόρμας, ακολουθεί ή αντιθέτως καθορίζει την πραγματική υποκείμενη παροχή, αυτή τη μεταφοράς. Τα δύο κριτήρια που προκρίνονται για την διάκριση κύριας και

δευτερεύουσας δραστηριότητας είναι: (α) το εάν η δράση της πλατφόρμας αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την ύπαρξη της υποκείμενης δραστηριότητας, η οποία σε διαφορετική περίπτωση θα ήταν αδύνατο να ασκηθεί και (β) το εάν η επιχείρηση της Διαμοιρασμένης Οικονομίας ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής των υπηρεσιών που προσφέρονται μέσω της πλατφόρμας της.

Αναφορικά με την εν λόγω υπόθεση το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα από την αξιολόγηση των πραγματικών περιστατικών πως η Uber επιλέγει μη επαγγελματίες οδηγούς που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και τους παρέχει μια εφαρμογή χωρίς την οποία οι μεν οδηγοί δεν θα ήταν σε θέση να παράσχουν τις υπηρεσίες μεταφοράς, τα δε άτομα που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης δεν θα είχαν πρόσβαση στις υπηρεσίες των οδηγών. Επιπλέον, η Uber ασκεί αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής της υπηρεσίας από τους οδηγούς. Ως προς το σημείο αυτό, γίνεται ειδικότερα δεκτό ότι η Uber καθορίζει, μέσω της ομώνυμης εφαρμογής, τουλάχιστον το ανώτατο κόμιστρο, ότι εισπράττει το κόμιστρο από τον πελάτη και εν συνεχεία αποδίδει τμήμα του στον μη επαγγελματία οδηγό του οχήματος, και ότι ελέγχει σε κάποιον βαθμό την ποιότητα των οχημάτων και των οδηγών τους, αλλά και τη συμπεριφορά των τελευταίων, επ' απειλή ακόμη και αποκλεισμού τους.

Επομένως, αυτή η υπηρεσία διαμεσολάβησης πρέπει με βάση τη συλλογιστική του ΔΕΕ να θεωρηθεί ότι αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα μιας συνολικής υπηρεσίας της οποίας κύριο στοιχείο είναι η υπηρεσία μεταφοράς και, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να χαρακτηρίζεται «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας» κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31, αλλά «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών» κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123.

Κατά συνέπεια, η οδηγία 2000/31 δεν έχει εφαρμογή επί υπηρεσίας διαμεσολάβησης όπως η επίδικη εν προκειμένω. Μια τέτοια υπηρεσία, εφόσον πρέπει να χαρακτηριστεί «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών», δεν υπόκειται ούτε στις διατάξεις της οδηγίας 2006/123, δεδομένου ότι αυτό το είδος υπηρεσιών καταλέγεται, όπως ορίζει το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της εν λόγω οδηγίας, μεταξύ των υπηρεσιών που αποκλείονται ρητώς από το πεδίο εφαρμογής της.

Εξάλλου, η επίδικη εν προκειμένω υπηρεσία διαμεσολάβησης, δεδομένου ότι πρέπει να χαρακτηριστεί «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών», δεν διέπεται από το άρθρο 56 ΣΛΕΕ, σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εν γένει, αλλά από την ειδική διάταξη του άρθρου 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, το οποίο ορίζει ότι «η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αφορά τις μεταφορές»⁵⁹.

Ως εκ τούτου, η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών πρέπει να εφαρμόζεται, όπως επιβάλλει η Συνθήκη ΛΕΕ, μέσω της υλοποίησης της κοινής πολιτικής μεταφορών⁶⁰.

Επιπροσθέτως το Δικαστήριο οδηγείται στη διαπίστωση ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δεν έχουν θεσπίσει κοινούς κανόνες ούτε έχουν λάβει άλλα μέτρα βάσει του άρθρου 91, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ σε σχέση με τις υπηρεσίες μη συλλογικής αστικής μεταφοράς και τις υπηρεσίες που συνδέονται άρρηκτα με αυτές, όπως είναι η επίδικη εν προκειμένω υπηρεσία διαμεσολάβησης. Επομένως, στο παρόν στάδιο εξέλιξης του δικαίου της Ένωσης, εναπόκειται στα κράτη μέλη να ρυθμίζουν τους όρους παροχής υπηρεσιών διαμεσολάβησης όπως η επίδικη εν προκειμένω, τηρώντας τους γενικούς κανόνες της Συνθήκης ΛΕΕ.

Κατά συνέπεια, το ΔΕΕ θεωρεί ότι στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 56 ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, καθώς και με το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123 και το άρθρο 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31, έχουν την έννοια ότι υπηρεσία διαμεσολάβησης όπως η επίδικη εν προκειμένω, στο πλαίσιο της οποίας, μέσω μιας εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, διευκολύνεται έναντι αμοιβής η επικοινωνία μεταξύ μη επαγγελματιών οδηγών που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν εντός πόλης, πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με υπηρεσία μεταφοράς και, κατ' επέκταση, να χαρακτηριστεί «υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών» κατά την έννοια του άρθρου 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, μια τέτοια υπηρεσία

⁵⁹ Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, σκέψη 29(22/12/2010)

⁶⁰ Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, σκέψη 30 (22/12/2010)

αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 56 ΣΛΕΕ, της οδηγίας 2006/123 και της οδηγίας 2000/31.

Λαμβανομένης υπόψη της απάντησης στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο τρίτο και στο τέταρτο ερώτημα, τα οποία υποβλήθηκαν μόνο για την περίπτωση που θα κρινόταν ότι έχουν εφαρμογή η οδηγία 2006/123 ή η οδηγία 2000/31.

4.4.5 Συνέπειες απόφασης

Το ΔΕΕ δράττοντας την ευκαιρία από την απόφαση Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL, επιχείρησε να χαράξει μια κοινή γραμμή για τη νομική αντιμετώπιση των επιχειρηματικών μοντέλων της Οικονομίας του Διαμοιρασμού. Διαμόρφωσε λοιπόν κάποια κριτήρια τα οποία θα λειτουργήσουν ως κατευθυντήριες γραμμές στις οποίες θα στηρίζονται οι εθνικοί δικαστές για την επίλυση παρόμοιων περιπτώσεων στο μέλλον.

Συστρατευόμενο με τη σχετική πρόταση του Γενικού Εισαγγελέα, το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα πως οι υβριδικές υπηρεσίες που προσφέρουν οι επιχειρήσεις Διαμοιρασμένη Οικονομίας θα πρέπει να αναλυθούν περαιτέρω σε κύρια και δευτερεύουσα δραστηριότητα.

Πρώτο κριτήριο για την διάκριση αυτή είναι το εάν δημιουργείται μέσω της χρήσης της ψηφιακής πλατφόρμας μια νέα κατηγορία παρόχων της υπηρεσίας. Εξετάζεται λοιπόν το κατά πόσο οι πάροχοι υπηρεσιών ή αγαθών θα ήταν σε θέση να ασκήσουν την ίδια ακριβώς δραστηριότητα χωρίς την παρεμβολή της πλατφόρμας.

Προκύπτει ωστόσο αβίαστα το συμπέρασμα πως το συγκεκριμένο κριτήριο, εάν δεν συνοδεύεται από κάποιο περιορισμό θα διεύρυνε δυσανάλογα το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων που αφορούν τις εκάστοτε υποκείμενες δραστηριότητες. Πράγματι η συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων Διαμοιρασμένης Οικονομίας δίνει την ευκαιρία σε παρόχους να παρέχουν πρόσβαση στους ανεκμετάλλευτους πόρους που έχουν στην κυριότητα τους ή να παρέχουν υπηρεσίες, δυνατότητα την οποία θα στερούσαν χωρίς τη χρήση των πλατφορμών τους. Κατά λογική συνέπεια, μια εταιρεία που δίνει στους ιδιώτες τη δυνατότητα να εκμισθώνουν για βραχεία περίοδο τα

διαμερίσματα τους σε υποψήφιους εκμισθωτές, όπως η εταιρεία Airbnb, θα έπρεπε να κριθεί ως εταιρεία που προβαίνει σε μισθώσεις και όχι σε εταιρεία κοινωνίας της πληροφορίας, καθότι δημιουργεί μια κατηγορία παρόχων τουριστικών καταλυμάτων που, εάν θα εξέλιπε η εφαρμογή της πλατφόρμας, δεν θα είχαν τη δυνατότητα να εκμισθώνουν τα ακίνητα τους.

Το Δικαστήριο προβλέποντας προφανώς την ανεπάρκεια του πρώτου κριτηρίου, αξίωσε την συνδρομή ενός δεύτερου, της αποφασιστικής επιρροής επί των όρων παροχής της υποκείμενης δραστηριότητας. Προκειμένου δηλαδή να θεωρηθεί ως κύρια δραστηριότητα μιας επιχείρησης της Οικονομίας του Διαμοιρασμού η υπηρεσίες που προσφέρονται μέσω της πλατφόρμας που αυτή διαχειρίζεται και όχι η διαμεσολάβηση μεταξύ των αντισυμβαλλομένων μερών, θα πρέπει η τελευταία να καθορίζει τις παραμέτρους της κάθε συναλλαγής, όπως τον καθορισμό των τιμών ή την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι η εν λόγω απόφαση του ΔΕΕ έγινε αντικείμενο κριτικής. Αρχικά θεωρήθηκε προβληματικό σημείο το αόριστο περιεχόμενο του δεύτερου κριτηρίου της αποφασιστικής επιρροής. Πράγματι το Δικαστήριο αρκέστηκε στην απαρίθμηση των τακτικών που ακολουθεί η Uber και στοιχειοθετούν περίπτωση αποφασιστικής επιρροής επί των όρων της υποκείμενης υπηρεσίας μεταφοράς χωρίς όμως να οριοθετήσει επακριβώς το περιεχόμενο του όρου. Υποστηρίζεται λοιπόν πως αυτή η αοριστία μπορεί να δημιουργήσει εμπόδια στο έργο των εθνικών δικαστών όταν στο μέλλον επιχειρήσουν να εφαρμόσουν το εν λόγω κριτήριο σε διαφορετικά μοντέλα διαμοιρασμού⁶¹. Ωστόσο η αοριστία του Δικαστηρίου πιθανότατα να οφείλεται στην ολοένα αυξανόμενη ποικιλία επιχειρηματικών μοντέλων της Διαμοιρασμένης και στην ευμετάβλητη φύση τους και να δικαιολογείται από την επιθυμία του να αποδώσει μόνο το γενικότερο πνεύμα του συγκεκριμένου κριτηρίου της αποφασιστικής επιρροής, αφήνοντας στους εθνικούς δικαστές το περιθώριο ελεύθερης εφαρμογής του *per se*.

⁶¹ Τάκης Αθανάσιος, *ΑΕΕ της 20^{ης} 12.2017, (υπόθεση C-434/15) Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL*, Αρμενόπουλος, έτος 72^ο, Τεύχος 1ο (2018)

Επιπροσθέτως πρέπει να σημειωθεί πως από το διατακτικό της απόφασης δεν καθίσταται ξεκάθαρο το εάν υφίσταται σωρευτική ή διαζευκτική σύζευξη ανάμεσα στις δύο παραπάνω προϋποθέσεις. Δεν ορίζεται δηλαδή με σαφήνεια αν για τον καθορισμό της κύριας αρκεί είτε η δημιουργία της προσφοράς είτε η καθοριστική επίδραση στην δραστηριότητα, ή είναι υποχρεωτική η παράλληλη συνδρομή και των δύο.

Συνοψίζοντας η σημαντικότερη συνέπεια της απόφασης Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain SL, ήταν πως άνοιξε τον δρόμο για τη παρέμβαση των κρατών μελών στον τρόπο λειτουργίας των επιχειρηματικών μοντέλων της Οικονομίας του Διαμοιρασμού. Εφόσον λοιπόν η διευκόλυνση της σύζευξης προσφοράς και ζήτησης που προσφέρει μια εταιρεία συνεργατικής οικονομίας κριθεί δευτερεύουσα και επικουρική σε σχέση με την κύρια υποκείμενη δραστηριότητα, τότε τα κράτη μέλη θα είναι σε θέση να της επιβάλλουν του ανάλογους νομοθετικούς περιορισμούς που προβλέπει το εθνικό τους δίκαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5° : Επίλογος

5.1 Συμπεράσματα

Το μοντέλο της Οικονομίας του Διαμοιρασμού βρίσκεται δικαιολογημένα στο επίκεντρο του πολιτικού, οικονομικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος. Η εφαρμογή του συγκεκριμένου επιχειρηματικού προτύπου παρέχει μια σειρά από σημαντικά πλεονεκτήματα όπως η μείωση του συναλλακτικού κόστους, η αύξηση των ευκαιριών απασχόλησης και ο περιορισμός της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης. Ταυτόχρονα όμως η ανεξέλεγκτη ανάπτυξη του μπορεί να προκαλέσει την εμφάνιση αρνητικών εξωτερικοτήτων όπως η άνιση μεταχείριση σε βάρος των παραδοσιακών επιχειρήσεων, η καταστρατήγηση θεμελιωδών εργασιακών δικαιωμάτων και οι περιβαλλοντικές παρενέργειες. Κρίνεται συνεπώς αναγκαία η διαμόρφωση ενός εξειδικευμένου κανονιστικού πλαισίου το οποίο θα διασφαλίζει τα θετικά αποτελέσματα της Διαμοιρασμένης Οικονομίας αποτρέποντας παράλληλα τις πιθανές αρνητικές της συνέπειες.

Η νομοθετική ρύθμιση των επιχειρήσεων της Οικονομίας του Διαμοιρασμού αποτελεί εκ προοιμίου ένα δύσκολο εγχείρημα εξαιτίας των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους: του πρωτεύοντος χαρακτήρα τους, της τάσης αποδιαμεσολάβησης και της αποκέντρωσης. Τα στοιχεία όμως αυτά συνθέτουν επίσης το σκληρό πυρήνα του μοντέλου και η πλήρης εξάλειψή τους θα αλλοίωνε την ίδια τη φύση της Διαμοιρασμένης Οικονομίας. Απαιτείται λοιπόν να βρεθεί η χρυσή τομή μεταξύ επιχειρηματικής καινοτομίας και κρατικής παρέμβασης ώστε να μπορέσουν οι επιχειρήσεις του Διαμοιρασμού να διατηρήσουν τα ανταγωνιστικά τους πλεονεκτήματα σεβόμενες παράλληλα τους κανόνες δικαίου.

Προς τον σκοπό αυτό, πρέπει να επιστρατευτούν οι προσεγγίσεις της σύγχρονης διακυβέρνησης καθώς οι παραδοσιακές μορφές θεωρούνται ακατάλληλες να αντιμετωπίσουν τα εξειδικευμένα ζητήματα του φαινομένου. Συγκεκριμένα απαιτείται αμοιβαία συνεργασία των ιδιωτικών επιχειρήσεων με τους κρατικούς φορείς, ώστε με αμοιβαίες υποχωρήσεις να καταλήξουν στη διαμόρφωση μιας κοινά αποδεκτής ισορροπίας μεταξύ ιδιωτικής αυτορρύθμισης και κρατικής παρέμβασης.

Σε διαφορετική περίπτωση η τήρηση μια αδιάλλακτης στάσης εκ μέρους των επιχειρήσεων και η απροθυμία συνεργασίας με τις εκάστοτε διοικητικές αρχές οδηγεί στο αντίθετο από το επιθυμητό αποτέλεσμα, την θέσπιση δηλαδή απαγορευτικών για την λειτουργία του μοντέλου κρατικών περιορισμών. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από την μελέτη του νομολογιακού ιστορικού της εταιρείας Uber όπου παρά τη σταθερή άρνηση της να συμμορφωθεί σε οποιαδήποτε κρατική επιταγή αφορούσε υπηρεσίες μεταφοράς, αντιτείνοντας τον ισχυρισμό ότι η ίδια αποτελεί υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας, παρατηρήθηκε μια σαφής μεταστροφή της διεθνούς νομολογίας εις βάρος της. Τα όργανα απονομής της δικαιοσύνης άνοιξαν τις πύλες στους εκάστοτε κρατικούς φορείς για την επιβολή διοικητικών μέτρων τα οποία στην πράξη κατέστησαν απαγορευτική τη λειτουργία των υπηρεσιών της Uber σε διάφορες περιοχές.

Η περίπτωση της Uber οφείλει να χρησιμεύσει ως παράδειγμα προς αποφυγή τόσο για τις νεοφυείς επιχειρήσεις που υιοθετούν το μοντέλο της Διαμοιρασμένης Οικονομίας όσο και για τους κρατικούς φορείς που αναλαμβάνουν το δυσχερές εγχείρημα της νομοθετικής τους ρύθμισης. Οι δύο πλευρές θα πρέπει να επιχειρήσουν να χτίσουν μεταξύ τους γέφυρες επικοινωνίας, λειτουργώντας ως συνεργάτες παρά ως αντίπαλοι, προκειμένου να εγγυηθούν πως η Οικονομία του Διαμοιρασμού θα αποτελέσει μοχλό οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας και όχι αφορμή αντιπαραθέσεων και καταπάτησης δικαιωμάτων.