



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΕΝΙΑΙΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΑΥΛΑ ΑΓΑΘΑ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2016-2017

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

της Γεωργίας Χριστοδουλάκη του Μιχαήλ
Α.Μ.: 7340010516012

Ζητήματα ανταγωνισμού στην εποχή της Συνεργατικής Οικονομίας (Sharing Economy)

Επιβλέποντες:

Ευθυμία Κινινή
Εμμανουήλ Μαστρομανώλης
Αλεξάνδρα Μικρουλέα

Αθήνα, 2017

Copyright © Γεωργία Χριστοδουλάκη, 2017

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Περίληψη	1
2. Εισαγωγή	2
3. Sharing Economy	6
Α. Ορισμός	6
Β. Η εξέλιξη της Συνεργατικής Οικονομίας και οι λόγοι που οδήγησαν στην ταχεία ανάπτυξή της	12
Γ. Η Συνεργατική Οικονομία ως Disruptive Innovation	13
Δ. Συνέπειες της Συνεργατικής Οικονομίας	15
i. Το συμφέρον του καταναλωτή	15
ii. Επίδραση στους ανταγωνιστές	19
4. Επίδραση της Συνεργατικής Οικονομίας στον Ελεύθερο Ανταγωνισμό.	21
Α. Οριοθέτηση της σχετικής αγοράς και των εμπλεκόμενων παικτών	
i. Υποκαταστασιμότητα των αγαθών	22
ii. Οι χρήστες-πάροχοι ως «επιχειρήσεις» και η φύση της οικονομικής δραστηριότητας των πλατφορμών διαμοιρασμού.	27
iii. Two-sided markets	35
iv. Συμπεράσματα	39
Β. Πιθανότητα δημιουργίας δεσπόζουσας θέσης	40
Γ. Έλεγχος συγκεντρώσεων: Ο ρόλος των προσωπικών δεδομένων	48
Δ. Ζητήματα εφαρμογής του αρθ. 101 ΣΛΕΕ	51
i. Τεχνητή Νοημοσύνη και Ανταγωνισμός	51
ii. Μπορεί να υπάρξει οριζόντια σύμπραξη μεταξύ των χρηστών-παρόχων;	59
iii. Μπορεί να υπάρξει κάθετη σύμπραξη μεταξύ πλατφόρμας και παρόχων;	61
5. Παροχή υπηρεσιών Συνεργατικής Οικονομίας ως αθέμιτη εμπορική πράξη..	63
Α. Υπόθεση ΔΕΕ C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain	63
Β. Οι προτάσεις του Εισαγγελέα: Η σημασία του νομικού χαρακτηρισμού της υπηρεσίας Uber	64

i.	Οι μικτές υπηρεσίες στην οδηγία 2000/31	65
Γ.	Η απόφαση του ΔΕΕ και οι συνέπειες για τις πλατφόρμες διαμοιρασμού	71
i.	Απόκτηση ανταγωνιστικού προβαδίσματος με την παράβαση νομικών διατάξεων	71
ii.	Θεωρία του Σκοπού του Κανόνα Δικαίου	75
iii.	Οι πλατφόρμες διαμοιρασμού ως παραβάτες εξωανταγωνιστικών διατάξεων – Συμπεράσματα υπό το πρίσμα της απόφασης του ΔΕΕ	76
6.	Ρυθμιστική Πολιτική	82
A.	Ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο	83
i.	Επαγγελματική παροχή υπηρεσιών στην ΕΕ	87
ii.	Παροχή υπηρεσιών από ιδιώτες στην ΕΕ	88
iii.	Παροχή υπηρεσιών από τις πλατφόρμες	92
B.	Θεμιτά όρια ρυθμιστικής παρέμβασης	94
i.	Δημόσιο συμφέρον	95
ii.	Αρχή περί μη εισαγωγής διακρίσεων	98
iii.	Αρχή της αναλογικότητας	100
Γ.	Ρύθμιση ή αυτορρύθμιση?	104
7.	Επίλογος	106
A.	Η ψηφιακή επόχη, οι πλατφόρμες Συνεργατικής Οικονομίας και το μέλλον του ανταγωνισμού	106
B.	Airbnb / Uber: Κοινή Χρήση ή καθαρά εμπορική πράξη διαμεσολάβησης;	111
8.	Βιβλιογραφία – Νομοθεσία – Νομολογία	112

1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία αναλύει τα ζητήματα ανταγωνισμού που προέκυψαν μετά την ανάπτυξη του νέου οικονομικού μοντέλου της Συνεργατικής Οικονομίας (Sharing Economy), όπως αυτή διαμορφώθηκε κατά τα τελευταία έτη. Δίνεται ιδιαίτερο βάρος στους δύο ηγέτες της οικονομίας αυτής, τις πλατφόρμες Uber και Airbnb, οι οποίες έχουν αποκτήσει σημαντική ισχύ στην παγκόσμια αγορά. Εξετάζονται ζητήματα ελευθέρου ανταγωνισμού που προκύπτουν από τη λειτουργία τους, το κατά πόσον οι υπηρεσίες μιας πλατφόρμας διαμοιρασμού μπορούν να συνιστούν αθέμιτη εμπορική πρακτική και ποιες ρυθμιστικές προκλήσεις γεννώνται εξαιτίας του οικονομικού αυτού μοντέλου.

2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι πολίτες έχουν βρει τρόπους ώστε να κάνουν κοινή χρήση των ιδιόκτητων περιουσιακών τους στοιχείων για χιλιετίες. Η κοινή χρήση αυτοκινήτων ξεκίνησε για πρώτη φορά το 1948 στη Ζυρίχη, έγινε πολύ δημοφιλής ιδιαίτερα στη Βόρεια Ευρώπη τη δεκαετία του 1980 και υπήρξε πρωτοβουλία, ως επί το πλείστον, μικρών και κοινοτικών μη κερδοσκοπικών συνεταιρισμών. Στην αναλογική εποχή, αυτές οι πρωτοβουλίες δεν ευδοκίμησαν, εξαιτίας του υψηλού κόστους πληροφόρησης, παραμένοντας περιορισμένες σε μικρούς κοινοτικούς κύκλους. Με την άνοδο της ψηφιακής τεχνολογίας και του Διαδικτύου όμως, το κόστος πληροφόρησης και το κόστος λειτουργίας μιας ψηφιακής πλατφόρμας μειώθηκαν κατακόρυφα. Αυτό προκάλεσε μια έκρηξη στις επιγραμμικές (online) δραστηριότητες κοινής χρήσης, την απεμπλοκή τους από τη σφαίρα της «μικρής κοινότητας» και την είσοδό τους στο ευρύ καταναλωτικό κοινό¹.

Πράγματι, αποτελεί πλέον ευρέως διαδεδομένη πρακτική η χρήση peer-to-peer πλατφόρμων για τη διευκόλυνση της βραχυχρόνιας μίσθωσης διαρκών αγαθών ή της εύρεσης υπηρεσιών, οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα στον καταναλωτή να επιλέξει κάποιον ιδιώτη (και όχι έμπορο ή επαγγελματία) για την κάλυψη των αναγκών του και τη δυνατότητα στους ιδιώτες να αξιοποιήσουν οικονομικά τα διαθέσιμα περιουσιακά τους στοιχεία. Τα πιο διάσημα παγκοσμίως παραδείγματα είναι η πλατφόρμα «Uber» (η οποία παρέχει τη δυνατότητα σε κατοίκους μεγάλων πόλεων ανά τον κόσμο να επιλέξουν -επαγγελματία ή μη επαγγελματία- οδηγό για τις αστικές τους μετακινήσεις, έναντι μικρότερης αμοιβής) και η πλατφόρμα «Airbnb» (η οποία επιτρέπει στους καταναλωτές να εκμισθώνουν το χώρο κατοικίας τους σε άλλους για σύντομες περιόδους), ενώ, κυρίως στις ΗΠΑ και την ηπειρωτική Ευρώπη, λειτουργούν ανάλογες πλατφόρμες σχεδόν για κάθε ανάγκη (π.χ. το «StyleLend» για ενοικίαση ειδών ένδυσης και αξεσουάρ). Αυτά είναι μερικά μόνο παραδείγματα μιας πολύ ευρύτερης σειράς νέων πλατφορμών που διευκολύνουν τις συναλλαγές μεταξύ ιδιωτών για μια ποικιλία περιουσιακών στοιχείων και υπηρεσιών, από αστικές συγκοινωνίες², τοπική παράδοση αλληλογραφίας ή προϊόντων³, υπεραστικές

¹ Codagnone C./Martens B. (2016), "Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues", Institute for Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper 2016/01, σελ. 4

² Π.χ. οι πλατφόρμες «Lyft», «Sidecar», «Uber»

μετακινήσεις⁴, μικρές εργασίες⁵, ακόμη και βραχυπρόθεσμα δάνεια⁶, που συλλογικά σχηματίζουν μια νέα οικονομία Κοινής Χρήσης (*Sharing Economy*).

Ακόμα και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρόσφατη έκθεσή του⁷ αναγνώρισε ότι η Οικονομία Κοινής Χρήσης ή αλλιώς Συνεργατική Οικονομία «έχει γνωρίσει ταχεία ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια όσον αφορά τους χρήστες, τις συναλλαγές και τα έσοδα, αναδιαμορφώνοντας τον τρόπο παροχής προϊόντων και υπηρεσιών και θέτοντας προκλήσεις για τα εδραιωμένα επιχειρηματικά μοντέλα σε πολλούς τομείς», προσφέροντας κοινωνικά οφέλη για τους πολίτες της ΕΕ. Επιπλέον, στην έκθεση αυτή λαμβάνεται υπόψη ότι «η συνεργατική οικονομία προσφέρει δυνατότητες πρόσβασης στην αγορά εργασίας για τους νέους, τους μετανάστες, τους εργαζόμενους με μερική απασχόληση και τους ηλικιωμένους»⁸.

Οι πλατφόρμες αυτές, αν και επί της ουσίας μπορούν να ενταχθούν στην κατηγορία των ηλεκτρονικών πλατφορμών «διπλής όψης» ή των «πολύπλευρων» επιχειρήσεων, διαφοροποιούνται σημαντικά από αυτές, καθώς επικεντρώνονται στη διευκόλυνση της κατ'επανάληψιν βραχυπρόθεσμης μίσθωσης αγαθών ή παροχής υπηρεσιών και όχι στη περιστασιακή μεταπώληση περιουσιακών στοιχείων (π.χ. eBay). Συνεπώς, εκ πρώτης όψεως φαίνεται ότι οι αγορές ενοικίασης από ομότιμους χρήστες («peers») τροποποιούν ως ένα σημείο τα κίνητρα για ιδιωτικές επενδύσεις σε στοιχεία ενεργητικού που παραδοσιακά αποτελούσαν πηγή αποκλειστικής προμήθειας για ένα μόνο άτομο. Διακρίνονται όμως και από τις συμβατικές υπηρεσίες μίσθωσης διαρκών αγαθών (μέσω, παραδείγματος χάρη, παραδοσιακών ξενοδοχείων ή εταιρειών ενοικίασης αυτοκινήτων), επειδή οι πλατφόρμες sharing economy διευκολύνουν –και μάλιστα σε μεγάλο βαθμό– το εμπόριο μεταξύ ιδιωτών (*peer-to-peer*) και όχι μεταξύ καταναλωτών και εμπορικών επιχειρήσεων (*B2C*).

Η νέα αυτή μορφή οικονομίας αυξάνεται με εξαιρετικά ταχείς ρυθμούς και έχει αλλάξει σε μεγάλο βαθμό τον τρόπο με τον οποίο οι συναλλαγές πραγματοποιούνται.

³ Π.χ. οι πλατφόρμες «Instacart», «Postmates»

⁴ Π.χ. οι πλατφόρμες «BlaBlaCar», «carpooling.gr»

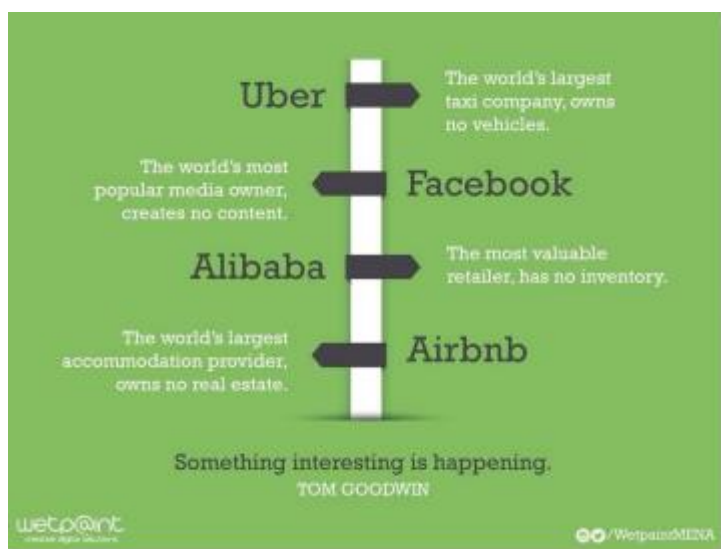
⁵ Π.χ. οι πλατφόρμες «TaskRabbit», «Handy»

⁶ Π.χ. οι πλατφόρμες «Lending Club», «Funding Circle»

⁷ Έκθεση Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο) σχετικά με μια ευρωπαϊκή ατζέντα για τη συνεργατική οικονομία (2017/2003(INI)), 11/5/2017, σκεπτικό Α, Β

⁸ ομοίως, σκεπτικό Ζ

Στο άρθρο των *Strowel A. και Vergote W.*(2016),⁹ εμπεριέχεται μια εξαιρετική εικόνα των Wetp@int Mena¹⁰ που παρουσιάζει με γλαφυρό τρόπο το ότι οι ηγετικές επιχειρήσεις σήμερα δεν διαθέτουν περιουσία και δεν έχουν προβεί σε τεράστιες επενδύσεις, αντιθέτως στηρίζονται στα περιουσιακά στοιχεία ή στην προσωπική εργασία τρίτων:



Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να ερευνησει και αναλύσει τις συνέπειες της «sharing economy», αρχικά όσον αφορά την ευημερία του ίδιου του καταναλωτή ως χρήστη μιας πλατφόρμας «Κοινής Χρήσης», ο οποίος μπορεί ταυτόχρονα να είναι αγοραστής και πάροχος μιας προσφερόμενης μέσω πλατφόρμας υπηρεσίας. Στη συνέχεια θα αναζητηθούν πιθανές συνέπειες της οικονομίας «Κοινής Χρήσης» στις ήδη υπάρχουσες δομές της αγοράς και στον ελεύθερο ανταγωνισμό. Επίσης, βάσει της πρώτης σχετικής υπόθεσης που έφτασε στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αφορά την πλατφόρμα «Uber»¹¹, θα ερευνηθεί κατά πόσον οι πλατφόρμες συνεργατικής οικονομίας αποτελούν απαγορευμένες αθέμιτες εμπορικές πρακτικές. Επιπλέον, θα γίνει αναφορά στις ρυθμιστικές παρεμβάσεις που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί με σκοπό την στάθμιση των συμφερόντων καταναλωτή-επιχειρήσεων ιδίως στον ευρωπαϊκό χώρο και την επίλυση ιδιαίτερων νομικών ζητημάτων που ανακύπτουν μέσω των sharing economy πλατφόρμων, καθώς και

⁹ *Strowel A. και Vergote W.*, «Digital Platforms: To Regulate or Not To Regulate?, Message to Regulators: Fix the Economics First, Then Focus on the Right Regulation», Ιανουάριος 2016, σελ. 5, διαθέσιμο: http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/image/document/2016-7/ucloouvain_et_universit_saint_louis_14044.pdf

¹⁰ <http://wetpaint-mena.com/> accessed on Dec. 28, 2015.

¹¹ Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL

αναφορά στις ρυθμιστικές παρεμβάσεις που θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν, προς το συμφέρον τόσο των καταναλωτών όσο και της υγιούς ανταγωνιστικότητας.

Παρά το γεγονός ότι το μοντέλο της Συνεργατικής Οικονομίας επηρεάζει αποδεδειγμένα όλες τις πτυχές του δικαίου (φορολογικό, εργατικό, αστικές μισθώσεις, πωλήσεις αγαθών και ακινήτων), η παρούσα εργασία εστιάζει μόνο στην επίδραση που θα έχει στη συμβατική αγορά προϊόντων και υπηρεσιών και στον ανταγωνισμό εν γένει, καθώς και στο είδος και τις μεθόδους της κρατικής παρέμβασης που ενδείκνυνται για την εξισορρόπηση των συμφερόντων των καταναλωτών και των κατεστημένων επιχειρήσεων, οι οποίες έχουν προβεί ήδη σε σημαντικές επενδύσεις, αλλά βιώνουν απώλειες δυνάμει μιας Διασπαστικής Καινοτομίας (*Disruptive Innovation*) στην ψηφιακή αγορά. Επίσης, η παρούσα εργασία δεν θα εστιάσει σε ζητήματα που άπτονται της ευρωπαϊκής και κοινοτικής νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών, παρά το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις Συνεργατικής Οικονομίας χρήζουν ειδικής νομοθετικής πρόβλεψης για το ζήτημα αυτό. Η νομοθεσία για την προστασία των καταναλωτών αποσκοπεί κυρίως στην επίλυση προβλημάτων που προκύπτουν από την ασυμμετρία της πληροφορίας ή εξαιτίας της ασθενέστερης διαπραγματευτικής θέσης του καταναλωτή στις συναλλαγές του με επιχειρήσεις. Όταν εφαρμόζονται, όμως, μοντέλα Συνεργατικής Οικονομίας, η συναλλαγή είναι κατά βάση ομότιμη, με αποτέλεσμα να μην είναι δεδομένη η ασυμμετρία πληροφορίας ή η άνιση διαπραγματευτική θέση. Επιπλέον, ορισμένα από αυτά τα θέματα μπορούν να αντιμετωπιστούν πλήρως μέσω των διαδικτυακών συστημάτων κριτικής και αξιολόγησης και των μηχανισμών ελέγχου που συνήθως δημιουργούνται από τις πλατφόρμες συνεργατικής οικονομίας, οι οποίες χρησιμοποιούνται από παρόχους και χρήστες.

3. Sharing Economy

A. Ορισμός

Ο όρος *sharing economy* ή "οικονομία διαμοιρασμού" ή «κοινής χρήσης» ή «συνεργατική οικονομία» κ.ο.κ. αναφέρεται στις συναλλαγές εκείνες που φέρουν δύο βασικά χαρακτηριστικά: αφενός, το ψηφιακό στοιχείο, καθώς η πρόσβαση στην οικονομία διαμοιρασμού πραγματοποιείται μέσω ιστοτόπων ή ψηφιακών εφαρμογών φορητών ηλεκτρονικών συσκευών (π.χ. smartphones). Αφετέρου, βασικό χαρακτηριστικό είναι η αντιστοίχιση ιδιωτών μεταξύ τους. Οι πλατφόρμες της οικονομίας διαμοιρασμού λειτουργούν στην πραγματικότητα ως ενδιάμεσοι μεταξύ (i) ενός ιδιώτη που είναι κάτοχος αδρανούς περιουσιακού στοιχείου και (ii) ενός ιδιώτη που επιθυμεί να κάνει χρήση αυτού του περιουσιακού στοιχείου, διευκολύνοντας τόσο την ταυτοποίηση των μερών της επιδιωκόμενης συναλλαγής, όσο και την ίδια τη σύναψη της συναλλαγής.

Συμπερασματικά λοιπόν, ο όρος *sharing economy* αναφέρεται στις **οικονομικές δραστηριότητες** που ασκούνται σε αγορές που χαρακτηρίζονται από τη χρήση **πλατφορμών διαδικτύου** (στις οποίες η πρόσβαση πραγματοποιείται συχνά μέσω κινητών μέσων) για τη διευκόλυνση της **εκμίσθωσης** ή του **δανεισμού**¹² **μεταξύ ιδιωτών** διαφόρων **αδρανών περιουσιακών στοιχείων**.

Ο όρος αυτός είναι ταυτόσημος με μια σειρά άλλων εννοιών, οι οποίες στην πραγματικότητα αναφέρονται στις ίδιες ακριβώς δραστηριότητες, δίνοντας ίσως έμφαση σε κάποιο εκ των ως άνω βασικών στοιχείων που χαρακτηρίζουν την οικονομία κοινής χρήσης:

¹² Γίνεται δεκτό ότι οι πλατφόρμες εκείνες που διευκολύνουν την πώληση αγαθών μεταξύ ιδιωτών, ήτοι τη **μεταβίβασή της κυριότητας** ενός πράγματος (π.χ. Ebay), **δεν συγκαταλέγονται** στην οικονομία διαμοιρασμού, καθώς απουσιάζει σε αυτές το στοιχείο της «κοινής χρήσης». Εξάιρεση αποτελεί η μεταβίβαση της πνευματικής ιδιοκτησίας. βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Ευρωπαϊκή ατζέντα για μια συνεργατική οικονομία», 2.6.2016, COM(2016) 356 final, σελ. 3. Έτσι και οι *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 85.

- οι όροι *sharing* ή *shared economy* (οικονομίες διαμοιρασμού ή κοινής χρήσης) χρησιμοποιούνται για να τονίσουν το πνεύμα αλληλεγγύης και συλλογικότητας που διαπνέει τις πλατφόρμες αυτές, οι οποίες –τουλάχιστον κατά τη σύστασή τους- στόχο είχαν τη διευκόλυνση του «μοιράζεσθαι».
- οι όροι *collaborative economy* ή *collaborative consumption* (συνεργατική οικονομία ή συνεργατική κατανάλωση) δίνουν έμφαση κατά κύριο λόγο στην προσφορά υπηρεσιών μεταξύ ιδιωτών, η οποία τονώνει τη συνεργασία μεταξύ των καταναλωτών.
- είναι συχνη η χρήση του όρου *peer economy* (οικονομία ομότιμων χρηστών) ή *P2P economy*, ο οποίος τονίζει και αναφέρεται στο γεγονός ότι οι συναλλαγές/ πραγματοποιούνται μεταξύ ιδιωτών, οι οποίοι διαθέτουν την ίδια διαπραγματευτική δύναμη –είναι, ως εκ τούτου, *ομότιμοι*. Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται σε ευθεία αντιπαράβολή των B2C αγορών, στις οποίες η συναλλακτική ισχύς των επιχειρήσεων είναι δεδομένη.
- εξίσου διαδεδομένος είναι και ο όρος *on-demand economy* («κατά παραγγελία» οικονομία), που αποδίδει γλαφυρά τη μεταστροφή του ενδιαφέροντος των καταναλωτών, από την ιδιοποίηση -μέσω αγοράς και απόκτησης της κυριότητας πάνω σε ένα πράγμα- στην ενοικίαση ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας, μόνο για τη στιγμή εκείνη που υπάρχει η ανάγκη. Μερίδα της θεωρίας προτιμά τον τελευταίο αυτό όρο, καθώς αυτός απεκδύεται των τυχόν «αλληλέγγυων» συνειρμών που φέρνουν οι όροι *collaborative* και *sharing economy*, τονίζοντας αντιθέτως το γεγονός ότι επί της ουσίας αναφερόμαστε σε οικονομικές συναλλαγές με σκοπό την κάλυψη στιγμιαίων αναγκών¹³.

Οι συγκεκριμένοι ορισμοί αντανakλούν τον δυναμικό χαρακτήρα του φαινομένου, καθώς επίσης την κλίμακα και την ένταση του συνεχιζόμενου πολιτικού και ακαδημαϊκού διαλόγου σχετικά με αυτό. Μέχρι στιγμής δεν έχει επικρατήσει στην παγκόσμια αρθρογραφία ο ένας όρος έναντι του άλλου, καθώς οι μελετητές τούς χρησιμοποιούν εξίσου για να μιλήσουν για το εν λόγω «φαινόμενο των αγορών» - ομοίως, και στην παρούσα εργασία δεν θα προτιμηθεί ο ένας όρος υπέρ του άλλου.

¹³ *Strowel A. και Vergote W.*, «Digital Platforms: To Regulate or Not To Regulate?, Message to Regulators: Fix the Economics First, Then Focus on the Right Regulation», Ιανουάριος 2016, σελ.4, διαθέσιμο: http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/image/document/2016-7/uclouvain_et_universit_saint_louis_14044.pdf

Πολλώ δε μάλλον, δεν υπάρχει ακόμα ένας κοινώς αποδεκτός και παγιωμένος ορισμός που να αποκρυσταλλώνει όλα τα στοιχεία της συνεργατικής οικονομίας. Στην ελληνική νομοθεσία παρ' όλα αυτά, ο νομοθέτης, υιοθετώντας τον ορισμό που έδωσε η Επιτροπή σε σχετική ανακοίνωσή της¹⁴, προέβη σε επίσημο ορισμό αναφέροντας ότι (αρθ. 111 παρ. 1 ν.4446/2016) «**Ως οικονομία του διαμοιρασμού ορίζεται κάθε μοντέλο όπου οι ψηφιακές πλατφόρμες δημιουργούν μια ανοικτή αγορά για την προσωρινή χρήση αγαθών ή υπηρεσιών που συχνά παρέχουν ιδιώτες.**» Βέβαια, κατά την άποψη του Γενικού Εισαγγελέα του ΔΕΕ Maciej Szpunar, «[Ο ορισμός της Επιτροπής] *Είναι όμως τόσο ευρύς ώστε φαίνεται αμφίβολο αν θα μπορεί, βάσει αυτού και μόνον, να προσδιοριστεί ένα είδος δραστηριότητας τόσο διαφοροποιημένο που να δικαιολογεί ειδική νομική μεταχείριση*»¹⁵.

Οι πλατφόρμες διαμοιρασμού απαντώνται κατά κύριο λόγο σε δύο υπομορφές, α) τις πλατφόρμες της αμιγούς κοινής χρήσης και β) τις λεγόμενες «fee-based sharing platforms». Η πρώτη κατηγορία αναφέρεται στις πλατφόρμες που διευκολύνουν την δωρεάν ανταλλαγή πραγμάτων ή υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα η σελίδα «Couchsurfing», ένας εκ των πρωτοπόρων του είδους¹⁶. Η δεύτερη κατηγορία αφορά επί της ουσίας σε επιχειρήσεις δύο όψεων (*2-sided*) που δραστηριοποιούνται στη διαμεσολάβηση, ήτοι διευκολύνουν την αντιστοίχιση προσφοράς και ζήτησης προϊόντων ή υπηρεσιών μεταξύ ιδιωτών έναντι προμήθειας. Οι σημαντικότεροι εκπρόσωποι του είδους αυτού είναι οι πλατφόρμες «Uber» για τις αστικές μεταφορές παγκοσμίως και «Airbnb» για τη βραχυχρόνια μίσθωση καταλυμάτων.

Η συνεργατική οικονομία δεν είναι, όμως, ένα απολύτως νέο μοντέλο. Δεν πρέπει να παραγνωρίζεται ότι ακόμα και η σελίδα «**Wikipedia**» αποτελεί πλατφόρμα διαμοιρασμού γνώσεων και ελεύθερου χρόνου από καταρτισμένα άτομα προς όφελος των χρηστών του διαδικτύου¹⁷. Επίσης, παρότι δεν είναι ευρέως αποδεκτή άποψη,

¹⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Ευρωπαϊκή ατζέντα για μια συνεργατική οικονομία», 2.6.2016, COM(2016) 356 final, σελ. 3

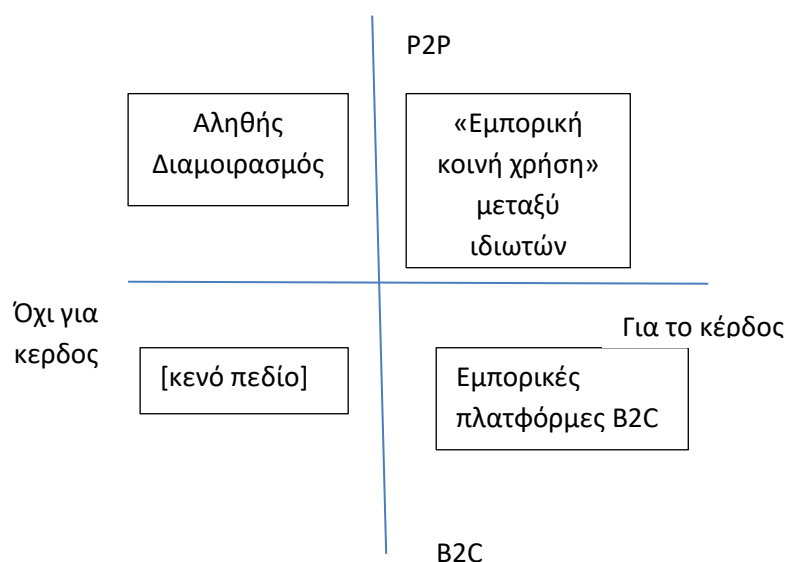
¹⁵ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα του ΔΕΕ Maciej Szpunar της 11ης Μαΐου 2017, Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL, υποσημ. 13

¹⁶ Το *Couchsurfing* επιτρέπει σε ταξιδιώτες από όλον τον κόσμο να αναζητούν δωρεάν διαμονή στα σπίτια χρηστών της εν λόγω σελίδας. Η εν λόγω σελίδα αποτελεί το μεγαλύτερο δίκτυο υπηρεσιών δωρεάν φιλοξενίας, με κατά προσέγγιση 1.4 εκατομμύρια μέλη σε 231 χώρες και αυτόνομες περιοχές. (<https://www.couchsurfing.com/>)

¹⁷ *Strowel A. και Vergote W.*, «Digital Platforms: To Regulate or Not To Regulate?, Message to Regulators: Fix the Economics First, Then Focus on the Right Regulation», Ιανουάριος 2016, σελ.3

κατά τη γνώμη της γράφουσας¹⁸, ακόμα και η δημοφιλής πλατφόρμα «*YouTube*» είναι μέρος της Οικονομίας Διαμοιρασμού. Πράγματι, αν ληφθούν υπόψιν τα βασικά στοιχεία του νέου αυτού μοντέλου, καθώς και ο ορισμός της Επιτροπής για το Sharing Economy, η εν λόγω ψηφιακή πλατφόρμα επιτρέπει τη δωρεάν μετάδοση και παρακολούθηση οπτικοακουστικών έργων, τα οποία έχουν δημιουργηθεί κατά κύριο λόγο από ιδιώτες και διατίθενται δωρεάν σε ιδιώτες.

Στην ανάλυσή τους για την Ευρ. Επιτροπή αναφορικά με την Οικονομία Κοινής Χρήσης, οι Codagnone C. και Martens B. (2016)¹⁹ παραθέτουν σε γραμμική απεικόνιση τα είδη των ψηφιακών πλατφόρμων με κριτήρια την κερδοσκοπία και την νομική φύση των προμηθευτών, ως εξής:



Στο πάνω αριστερά τεταρτημόριο συναντάμε τις πλατφόρμες που διευκολύνουν την δωρεάν κοινή χρήση μεταξύ ιδιωτών, σε αντιπαράθεση με το κάτω δεξιά τεταρτημόριο όπου τοποθετούνται οι ψηφιακές πλατφόρμες που επιτρέπουν τις

Υπ.15 ,διαθέσιμο: http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/image/document/2016-7/ucloouvain_et_universit_saint_louis_14044.pdf

¹⁸ Η άποψη αυτή υποστηρίζεται από την Monopolies Commission (Ειδική Γνωμοδοτική Επιτροπή Γερμανίας για θέματα Ανταγωνισμού), 'Competition policy: the challenge of digital markets' ('Wettbewerbspolitik: Herausforderung digitale Markte') (2015), Special Report No 68, παρ. 539, ενώ οι Hatzopoulos V. και Roma S., «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), στη σελ. 85 δεν το αποκλείουν. Ένας λόγος για τον οποίο η άποψη αυτή δεν είναι διαδεδομένη, είναι τα περίπλοκα ζητήματα πνευματικής ιδιοκτησίας που εγείρει.

¹⁹ Codagnone C./Martens B. (2016), "Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues", Institute for Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper 2016/01, σελ. 12

συναλλαγές μεταξύ καταναλωτών και επιχειρήσεων. Δεδομένου ότι εξ ορισμού μια επιχείρηση έχει σκοπό κερδοσκοπίας, το κάτω αριστερά τεταρτημόριο παραμένει κενό. Ο δωρεάν διαμοιρασμός δεν ενδιαφέρει τις ρυθμιστικές αρχές και τις αρχές ανταγωνισμού, καθώς αφορά αμιγώς κοινωνικό, μη κερδοσκοπικό έργο μεταξύ πολιτών. Αφετέρου, η πώληση αγαθών και η παροχή υπηρεσιών από τις επιχειρήσεις προς τους καταναλωτές μέσω διαδικτύου συνιστούν αμιγώς εμπορικές πράξεις, οι οποίες γεννούν τις ανάλογες υποχρεώσεις στις επιχειρήσεις (π.χ. δίκαιο του Ανταγωνισμού, νομοθεσία για την Προστασία του Καταναλωτή).

Μέσω αυτού του γραφήματος μπορεί να γίνει ευκολότερα κατανοητή η διαφορά μεταξύ αφενός της εφαρμογής «Uber» από την ελληνική εφαρμογή «Beat», εφόσον η δεύτερη βοηθάει απλώς τους καταναλωτές να βρουν ευκολότερα και γρηγορότερα έναν επαγγελματία οδηγό, αφετέρου της ιστοσελίδας “Booking.com” και της πλατφόρμας “Airbnb”, καθώς η πρώτη επίσης διευκολύνει τους καταναλωτές να βρουν κατάλυμα σε μια (αμιγώς εμπορική) ξενοδοχειακή μονάδα, μειώνοντας το κόστος αναζήτησης και την ασυμμετρία πληροφόρησης των καταναλωτών.

Αυτό που προβληματίζει τις αρχές ως προς τα νομικά ζητήματα που ανακύπτουν είναι οι πλατφόρμες εκείνες που παρότι στοχεύουν στο κέρδος, επιτρέπουν τις συναλλαγές μεταξύ ιδιωτών, οι οποίες σε μεγάλο βαθμό έχουν ευκαιριακό μόνο χαρακτήρα. Στην παρούσα εργασία θα αναλυθούν κατά κύριο λόγο οι «fee-based sharing platforms», ακριβώς επειδή **εισάγουν στην παγκόσμια οικονομία ένα νέο μόρφωμα συναλλαγών, το οποίο ακροβατεί μεταξύ των αμιγώς εμπορικών πράξεων και της ιδιωτικής ανταλλαγής**. Εξάλλου, όπως συμπεραίνει και ο Γενικός Εισαγγελέας του ΔΕΕ Maciej Szpunar²⁰, *«η Uber αποτελεί εντελώς ιδιάζουσα περίπτωση»*.

Η πλατφόρμα «Uber», μια εφαρμογή που βασίζεται σε κινητά τηλέφωνα, χρησιμοποιεί τα παρεχόμενα από τον χρήστη στοιχεία ή τις δυνατότητες GPS του τηλεφώνου του σε συνδυασμό με τον αλγόριθμο της πλατφόρμας, προκειμένου να αντιστοιχίσει τον καταναλωτή με τον πλησιέστερο διαθέσιμο οδηγό. Το άτομο που παρέχει την υπηρεσία αστικής μετακίνησης λαμβάνει την αμοιβή για την υπηρεσία του μέσω μιας αυτόματης, χωρίς μετρητά, μεταφοράς του ναύλου που υπολογίζεται

²⁰ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα του ΔΕΕ Maciej Szpunar της 11ης Μαΐου 2017, Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL, σκ. 1

βάσει των χιλιομέτρων που διένυσε, αφού πρώτα παρακρατηθεί προμήθεια πληρωτέα στην «Uber»²¹. Η πλατφόρμα προσφέρει παγκοσμίως κυρίως δύο ειδών υπηρεσίες, αφενός την υπηρεσία “UberX”, κατά την οποία οι χρήστες-καταναλωτές μπορούν να βρουν επαγγελματίες οδηγούς (με μη επαγγελματικά οχήματα όμως) όταν χρειάζεται να μετακινηθούν²², αφετέρου την υπηρεσία «UberPOP»²³. Σε αντίθεση με την πρώτη υπηρεσία, η πλατφόρμα UberPOP συνδέει τους καταναλωτές με μη επαγγελματίες χρήστες που χρησιμοποιούν τα δικά τους προσωπικά αυτοκίνητα για να παρέχουν υπηρεσίες αστικής μεταφοράς αντί αμοιβής.

Η πλατφόρμα «Airbnb», από την άλλη, επιτρέπει στους χρήστες-καταναλωτές να μισθώσουν για σύντομο χρονικό διάστημα ένα δωμάτιο ή ολόκληρη οικία, παρεχόμενη από έτερο ιδιώτη-χρήστη της πλατφόρμας. Το αντίτιμο καταβάλλεται επίσης ηλεκτρονικά και η πλατφόρμα κρατά ένα σταθερό ποσοστό επί της αμοιβής εκμίσθωσης.

Το κοινό χαρακτηριστικό μεταξύ των δύο αυτών ηγετών της συνεργατικής οικονομίας είναι ότι διευκολύνουν τους ιδιώτες να εκμεταλλευθούν οικονομικά τα πάγια περιουσιακά τους στοιχεία, τα οποία είναι αδρανή. Πάγια περιουσιακά στοιχεία (ή πάγια στοιχεία ενεργητικού, *Fixed assets*) είναι τα περιουσιακά στοιχεία που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν κατά τρόπο διαρκή για τους σκοπούς της οντότητας και αναμένεται να προσφέρουν οφέλη πέραν της μιας ετήσιας περιόδου²⁴. Προκειμένου για ιδιώτες, τα πάγια περιουσιακά στοιχεία είναι κατά κύριο λόγο η ακίνητη περιουσία και τα οχήματα, τα οποία απαιτούν ένα σημαντικό κόστος απόκτησης και επισκευών και προορίζονται για να καλύψουν πάγιες ανάγκες. Η καινοτομία των ψηφιακών αυτών πλατφόρμων έγκειται στο ότι δίνει τη δυνατότητα στους ιδιώτες να εκμεταλλευθούν οικονομικά τα περιουσιακά αυτά στοιχεία που δεν χρειάζονται ή για όσο χρόνο δεν τα χρησιμοποιούν.

²¹ Η οποία κυμαίνεται από 20%-25%.

²² για την Αθήνα, βλ. <https://www.uber.com/blog/athens/gruberxathens/>

²³ Σε ορισμένες περιοχές προσφέρονται επιπλέον οι υπηρεσίες UberBLACK και UberSUV, για μετακινήσεις με οχήματα πολυτελείας. Στην Ελλάδα δίνεται και η επιλογή της υπηρεσίας UberTaxi, η οποία επί της ουσίας μεσολαβεί για την αντιστοίχιση ενός χρήστη-καταναλωτή με ένα παραδοσιακό ταξί.

²⁴ Ορισμός από το Παράρτημα Α του ν.4308/2014 για τα Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα.

B. Η εξέλιξη της Συνεργατικής Οικονομίας και οι λόγοι που οδήγησαν στην ταχεία ανάπτυξή της

Στην παγκόσμια αγορά έχει καταστεί σαφές ότι οι καταναλωτές δείχνουν προτίμηση στην αγορά μιας υπηρεσίας ή στην ενοικίαση ενός προϊόντος μόνο για τη στιγμή που θα το χρειαστούν, αντί της επένδυσης μέσω της αγοράς ενός μόνιμου περιουσιακού στοιχείου (π.χ. αυτοκίνητο). Ενδιαφέρον παρουσιάζει το πότε αναπτύχθηκε το νέο αυτό οικονομικό μοντέλο και ποιοι παράγοντες έχουν επηρεάσει την ταχεία ανάπτυξή του.

Οι παράγοντες που οδήγησαν στην ανάπτυξη του οικονομικού αυτού μοντέλου μπορούν να χωριστούν σε τρεις κατηγορίες: α) Οικονομικοί Παράγοντες, β) Κοινωνικοί Παράγοντες και γ) Τεχνολογικοί Παράγοντες²⁵.

- Οικονομικοί παράγοντες: Πολλές peer-to-peer πλατφόρμες έκαναν την εμφάνισή τους στον απόηχο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που εμφανίστηκε το 2008, ενώ έχει υποστηριχθεί ότι η οικονομία κοινής χρήσης ήρθε σαν απάντηση στον υλισμό και την υπερκατανάλωση των προηγούμενων δεκαετιών²⁶. Πράγματι, αφενός η οικονομική κρίση οδήγησε σε μείωση των αγοραστικών δυνατοτήτων του καταναλωτικού κοινού παγκοσμίως, αφετέρου ήταν η αιτία για μεγάλα ποσοστά ανεργίας σε πολλές χώρες. Οι πλατφόρμες διαμοιρασμού έδωσαν την δυνατότητα στους πολίτες να εκμεταλλευθούν οικονομικά τόσο τον ελεύθερο χρόνο τους, σε περίπτωση ανεργίας ή μειωμένης απασχόλησης, όσο και τα αδρανή περιουσιακά στοιχεία που διέθεταν, προς εξασφάλιση ενός επιπλέον εισοδήματος. Επιπλέον, η οικονομική κρίση είχε ως αποτέλεσμα την αδυναμία πολλών καταναλωτών να αποκτήσουν πρόσβαση σε είδη πολυτελείας, λόγω της αυξημένης τιμής απόκτησής τους. Όμως, με τη δυνατότητα ενοικίασης, παραδείγματος χάριν, ενός ρούχου ή ενός αυτοκινήτου (ή απλώς αγοράς υπηρεσίας μεταφοράς με αυτοκίνητο) ο καταναλωτής δεν υποχρεώνεται να καταβάλει αντίτιμο αγοράς,

²⁵ Böckmann M., "The shared economy: It is time to start caring about sharing; value creating factors in the shared economy" (2013), κεφ. 3.1, Zervas G., Proserpio D. and Byers J., "The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry," σελ. 2

²⁶ βλ. και Business Innovation Observatory (EC), "The Sharing Economy: Accessibility Based Business Models for Peer-to-Peer Markets", Contract No 190/PP/ENT/CIP/12/C/N03C01, Σεπτέμβριος 2013, σελ. 12

αλλά μόνο ενοικίασης. Εξάλλου, η καταναλωτική «μανία» των προηγούμενων δεκαετιών είχε ως αποτέλεσμα την αθρόα συσσώρευση περιουσιακών στοιχείων από εύπορα άτομα, τα οποία παρέμεναν ανεκμετάλλευτα.

- **Κοινωνικοί παράγοντες:** Η αύξηση της πληθυσμιακής συγκέντρωσης στα αστικά κέντρα, η οποία οδήγησε και σε αντίστοιχη αύξηση τόσο της προσφοράς όσο και της ζήτησης, διευκόλυνε την ανταλλαγή προϊόντων και υπηρεσιών σε άμεσο χρόνο μεταξύ των πολιτών. Σε συνδυασμό με την τεχνολογική ανάπτυξη, η αντιστοίχιση προσφοράς και ζήτησης, ιδίως στα μεγάλα αστικά κέντρα, μπορεί να διαρκέσει μόλις μερικά δευτερόλεπτα (βλ. πχ. τον τρόπο αντιστοίχισης οδηγού Uber με πελάτη).
- **Τεχνολογικοί παράγοντες:** Μετά την «έκρηξη» των πλατφορμών κοινωνικής δικτύωσης, των «έξυπνων τηλεφώνων» και των εφαρμογών τους, καθώς και την ανάπτυξη του Παγκόσμιου Συστήματος Στιγματοθέτησης (Global Positioning System-GPS), κατέστη δυνατό για τους καταναλωτές να εξεύρουν ανά πάσα στιγμή την κοντινότερη διαθέσιμη προσφορά, χωρίς κόστος ούτε για τους ίδιους ούτε για τον διαμεσολαβητή/πλατφόρμα. Εξάλλου, μέσω της ψηφιακής «ταυτότητας» κάθε χρήστη του διαδικτύου και χάριν στα συστήματα αξιολόγησης και κριτικής των πλατφορμών, οι καταναλωτές έχουν το αίσθημα της εμπιστοσύνης, παρότι πραγματοποιούν συναλλαγές με έναν άγνωστο. Σε όλη αυτή την τεχνολογική εξέλιξη, προστέθηκε η βελτίωση των συστημάτων ηλεκτρονικών πληρωμών, η οποία προσέφερε ασφάλεια και ταχύτητα στις διεθνείς συναλλαγές.

Γ. Η Συνεργατική Οικονομία ως Disruptive Innovation²⁷

«*Disruption*» ή "διαταραχή" ή «διάσπαση» μιας αγοράς είναι το φαινόμενο κατά το οποίο μια μικρότερη και συνήθως νέα επιχείρηση, με λιγότερους πόρους αλλά καινοτόμες προτάσεις, καταφέρνει να αμφισβητήσει με επιτυχία τις εδραιωμένες στην αγορά επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, όσο οι κατεστημένες επιχειρήσεις επικεντρώνονται στην αύξηση της κερδοφορίας τους, αδυνατούν να ικανοποιήσουν

²⁷ Περισσότερα αναφορικά με τον ορισμό και το περιεχόμενο της "disruptive innovation", *De Streef Al./Larouche P.*, "Disruptive Innovation and Competition Policy Enforcement" (October 20, 2015), OECD Working Paper DAF/COMP/GF(2015)7.

τις ανάγκες μιας μερίδας των καταναλωτών, στην κάλυψη των οποίων στοχεύουν στρατηγικά οι νέοι «παίκτες» της αγοράς. Μάλιστα, οι νέοι «παίκτες» τείνουν να είναι περισσότερο λειτουργικοί και αποτελεσματικοί, έχοντας στις περισσότερες περιπτώσεις μελετήσει τα κενά της αγοράς, γεγονός που τους δίνει πλεονέκτημα έναντι των καθιερωμένων φορέων. Αφού οι νέες επιχειρήσεις καταφέρουν να κερδίσουν έδαφος στη μερίδα των μη ικανοποιημένων καταναλωτών, επεκτείνονται στη συνέχεια και στα υπόλοιπα τμήματα αυτών, πετυχαίνοντας ανταγωνιστικές πιέσεις στις καθιερωμένες επιχειρήσεις. Όταν οι τελευταίες αρχίσουν να ανταποκρίνονται στις πιέσεις αυτές είτε υιοθετώντας μέρος της επιτυχημένης και καινοτόμας στρατηγικής των νέων «παικτών» είτε διαφοροποιώντας τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους αρκετά, τότε η «διάσπαση» της αγοράς είναι γεγονός.

Άλλος τρόπος «διάσπασης» της αγοράς είναι η δημιουργία ενός τόσο νέου και καινοτόμου προϊόντος, το οποίο επί της ουσίας δημιουργεί νέα αγορά από το μηδέν. Στην κατηγορία αυτή εμπίπτει η Οικονομία Διαμοιρασμού. Οι επιχειρήσεις που δημιούργησαν τις καινοτόμες συνεργατικές πλατφόρμες είχαν δύο βασικούς στόχους, για τους οποίους η παραδοσιακή αγορά δεν είχε ενδιαφερθεί: να μπορέσουν οι ιδιώτες να αξιοποιήσουν όλα εκείνα τα περιουσιακά στοιχεία που παρέμεναν ανεκμετάλλευτα και έχαναν με το χρόνο την οικονομική τους αξία (είτε αυτά είχαν τη μορφή κινητής και ακίνητης περιουσίας, είτε ελεύθερου χρόνου, είτε ειδικής δεξιοτήτας και κατάρτισης, οι οποίες δεν είχαν αξιοποιηθεί επαρκώς από την αγορά εργασίας) και να μπορέσουν οι καταναλωτές να έχουν πρόσβαση σε προϊόντα και υπηρεσίες σε χαμηλότερη τιμή, το οποίο μπορούσε να επιτευχθεί παρακάμπτοντας τους μεσάζοντες (*disintermediation*).

Μέσω του Sharing Economy, οι καταναλωτές κατάφεραν να αξιοποιήσουν μόνοι τους τα αδρανή περιουσιακά τους στοιχεία και να εισέλθουν χωρίς καμία οικονομική επιβάρυνση στην αγορά, διαταράσσοντας την παραδοσιακή οικονομία και τις incumbents συμβατικές επιχειρήσεις.

Η άνοδος της οικονομίας κοινής χρήσης επηρεάζει κατά κύριο λόγο τους παράγοντες της αγοράς που παραδοσιακά ασχολούνται με την πώληση ή τη μίσθωση εκείνων των προϊόντων και υπηρεσιών που πλέον προσφέρονται από ιδιώτες μέσω των πλατφόρμων κοινής χρήσης. Για αυτούς τους κατεστημένους φορείς εκμετάλλευσης (*incumbents*), οι πλατφόρμες διαμοιρασμού πρέπει να θεωρηθούν ως «διασπαστική

καινοτομία» (disruptive innovation) της αγοράς²⁸. Πράγματι, από εμπειρικές μελέτες προέκυψε ότι η ύπαρξη πλατφόρμας διαμοιρασμού μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικές μειώσεις των τιμών και μειωμένη ζήτηση «παραδοσιακών» προϊόντων και υπηρεσιών²⁹.

Δ. Συνέπειες της Συνεργατικής Οικονομίας

ι. Το συμφέρον του καταναλωτή

Σε ένα πρώτο στάδιο, η συνεργατική οικονομία επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο οι καταναλωτές επενδύουν στην αγορά περιουσιακών στοιχείων. Η αγορά ενός διαρκούς αγαθού παρέχει χρηστική αξία σε έναν καταναλωτή για μεγάλο χρονικό διάστημα. Σε μια υποθετική κοινωνία, οι καταναλωτές θα μπορούσαν ανά πάσα στιγμή να ανταλλάξουν ελεύθερα τα αγαθά αυτά, ώστε να καλύψουν τις τρέχουσες ανάγκες τους, στην πράξη, ωστόσο, τα διαρκή αγαθά απαιτούν ρευστοποίηση και τα έξοδα συναλλαγής που συνδέονται με την αγορά και πώληση τους είναι συχνά μεγάλα. Για τον λόγο αυτό, οι καταναλωτές οδηγούνται σε αδρανειακές συμπεριφορές, δηλαδή αγοράζουν και διατηρούν διαρκή αγαθά έως ότου αυτά υποτιμηθούν σε τέτοιο βαθμό, ώστε να συμφέρει η αντικατάστασή τους. Οι αγορές μίσθωσης προϊόντων έχουν επιλύσει το πρόβλημα αυτό εδώ και δεκαετίες, παρέχοντας την εναλλακτική δυνατότητα ταυτόχρονης πρόσβασης σε διαφοροποιημένα προϊόντα για σύντομες χρονικές περιόδους, δημιουργώντας κατά κάποιο τρόπο μια δευτερογενή αγορά, εκείνη της ανταλλαγής περιουσιακών στοιχείων.

Η συνεργατική οικονομία βελτιώνει την αγορά μίσθωσης και την εξελίσσει έτι περισσότερο, αφαιρώντας το κόστος των μεσαζόντων και χαμηλώνοντας συνεπώς την τελική τιμή πρόσβασης σε αυτό.

²⁸ Lougher G. / Kalmanowicz S., "EU Competition Law in the Sharing Economy", Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 89, Strowel A. και Vergote W., «Digital Platforms: To Regulate or Not To Regulate?, Message to Regulators: Fix the Economics First, Then Focus on the Right Regulation», Ιανουάριος 2016, σελ. 1

²⁹ ενδεικτικά, για την επίδραση της πλατφόρμας Airbnb στην ξενοδοχειακή βιομηχανία, Zervas G., Proserpio D. and Byers J., "The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry"

Επιπλέον, δεδομένου ότι παρατηρείται εκτεταμένη διακύμανση αναφορικά με το πόσο και για πόσο χρησιμοποιούνται τα ιδιόκτητα πάγια περιουσιακά αγαθά, η ετερογένεια αυτή εκμεταλλεύθηκε με τέτοιο τρόπο, ώστε να αποτελέσει **πηγή κέρδους** για τους ιδιοκτήτες κατά τις περιόδους αδράνειας και μάλιστα με ελάχιστο κόστος συναλλαγής, καθώς μέσω των πλατφορμών εκμηδενίζεται επίσης το κόστος αναζήτησης ενδιαφερόμενου καταναλωτή και το κόστος αντιστοίχισης προσφοράς-ζήτησης³⁰. Όπως, εξάλλου, τόνισε η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε σχετική της γνωμοδότηση για την συνεργατική οικονομία, «...οι Τεχνολογίες της κοινωνίας της Πληροφορίας και των Επικοινωνιών επιτρέπουν στις καινοτόμες ιδέες στο πλαίσιο της συνεργατικής οικονομίας να εξελίσσονται γρήγορα και αποτελεσματικά, εξασφαλίζοντας παράλληλα τη σύνδεση και την ενδυνάμωση των συμμετεχόντων, είτε πρόκειται για χρήστες είτε για παρόχους υπηρεσιών, διευκολύνοντας την πρόσβαση και τη συμμετοχή τους στην αγορά, καθιστώντας πιο προσβάσιμες τις απομακρυσμένες και αγροτικές περιοχές, **περιορίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την ανάγκη για διαμεσολάβηση, μειώνοντας το άμεσο κόστος και τα γενικά έξοδα**, διοχετεύοντας πλούσιες ροές πληροφοριών και ενισχύοντας την εμπιστοσύνη μεταξύ των ομοτίμων»³¹.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι με τις πρόσφατες εξελίξεις της αγοράς δεν τίθεται η ιδιοκτησία ως προϋπόθεση για τη χρησιμοποίηση συγκεκριμένων αγαθών, με αποτέλεσμα **περισσότεροι χρήστες να έχουν πρόσβαση** σε περισσότερα αγαθά και υπηρεσίες, τα οποία δεν είχαν το σκοπό ή την οικονομική δυνατότητα να αγοράσουν³². Από την άλλη πλευρά όμως, η προοπτική μελλοντικής μίσθωσης (όπως ακριβώς η προοπτική μελλοντικής μεταπώλησης, όπως αυτή υφίσταται στο εμπόριο) μπορεί να ενισχύσει την προθυμία των καταναλωτών να επενδύσουν στην αγορά περιουσιακών στοιχείων. Κατά συνέπεια, η ίδρυση μιας νέας αγοράς ενοικίασης μεταξύ ομοτίμων χρηστών (peer-to-peer) έχει υποστηριχθεί ότι

³⁰ S. Fraiberger and Ar. Sundararajan, "Peer-to-peer rental markets in the sharing economy" (6.10.2015), διαθέσιμο στη διεύθυνση www.ssrn.com/abstract=2574337, σελ. 8

³¹ Έκθεση Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο) σχετικά με μια ευρωπαϊκή ατζέντα για τη συνεργατική οικονομία (2017/2003(INI)), 11/5/2017, σελ. 38, παρ. 4 των προτάσεων της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας.

³² Είναι γεγονός ότι παραμένει ο κίνδυνος ένα περιουσιακό στοιχείο να μην είναι διαθέσιμο για ενοικίαση όταν το επιθυμεί ο ενδιαφερόμενος χρήστης-καταναλωτής και, αντίστοιχα, δεν υπάρχει εγγύηση ότι η ζήτηση για το προσφερόμενο αγαθό ή υπηρεσία θα υφίσταται ανά πάσα στιγμή που αυτή ή αυτό θα αναφέρεται ως διαθέσιμο/-η για μίσθωση σε μια αγορά peer-to-peer. Παρά ταύτα, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι οι πλατφόρμες αυτές αμβλύνουν σημαντικά τις δυσκολίες αντιστοίχισης προσφοράς και ζήτησης.

μπορεί ακόμα και να επηρεάσει την αξία των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάζονται³³.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η χαμηλότερη τιμή της συνεργατικής οικονομίας αποτελεί αποτέλεσμα της μείωσης του κόστους συναλλαγής με αντικατάσταση των μεσαζόντων από τις πλατφόρμες και εκμηδένιση του κόστους αντιστοίχισης προσφοράς και ζήτησης.

Στις χαμηλές τιμές συμβάλλει ακόμα ένας παράγοντας: η ευκαιριακή αντιμετώπιση των πλατφορμών συνεργατικής οικονομίας από τους χρήστες-παρόχους. Στις συμβατικές αγορές, οι εμπορευόμενοι ή επαγγελματίες πάροχοι υπηρεσιών αποσκοπούν στο κέρδος, επενδύοντας σημαντικά ποσά για την εκκίνηση της επιχειρηματικής τους δράσης ή για την απόκτηση γνώσεων και δεξιοτήτων. Αντιθέτως, στις πλατφόρμες κοινής χρήσης η πρόθεση των χρηστών-παρόχων κατά κανόνα είναι να εκμεταλλευθούν τυχόν αδρανή πάγια περιουσιακά τους στοιχεία ή να παράσχουν υπηρεσίες στον ελεύθερο χρόνο τους, χωρίς να επιδίδονται, τουλάχιστον στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, σε στρατηγική τιμολόγηση με σκοπό την απόκτηση κέρδους και τον ανταγωνισμό μεταξύ των παρόχων. Η τιμή στην οποία προσφέρονται τα προϊόντα και οι υπηρεσίες στις πλατφόρμες συνεργατικής οικονομίας ομοιάζουν περισσότερο σε ένα είδος «αποζημίωσης» για τυχόν σωματικό ή πνευματικό κόπο και χρήση ενός περιουσιακού στοιχείου. Η ευκαιριακή, συνεπώς, αντιμετώπιση των peer-to-peer πλατφορμών κρατά τις τιμές σε χαμηλά επίπεδα³⁴.

Εξάλλου, οι χρήστες-πάροχοι αποδίδουν μικρότερη σημασία στην στρατηγική τιμολόγηση των προϊόντων ή υπηρεσιών τους, καθώς σε αρκετές περιπτώσεις συνεργατικών πλατφορμών, ο χρήστης-καταναλωτής δεν επιλέγει με κριτήριο την τιμή αλλά την άμεση διαθεσιμότητα, την τοποθεσία της προσφοράς και το κατά πόσον η προσφερόμενη υπηρεσία ή το προσφερόμενο προϊόν πληρούν τα επιθυμητά κριτήρια επιλογής³⁵.

³³ S. Fraiberger and Ar. Sundararajan, "Peer-to-peer rental markets in the sharing economy" (6.10.2015), διαθέσιμο στη διεύθυνση www.ssrn.com/abstract=2574337, σελ. 7

³⁴ βλ. για παράδειγμα την οικονομική μελέτη αναφορικά με την πλατφόρμα TaskRabbit, Cullen Z. and Farronato C., "Outsourcing Tasks Online: Matching Supply and Demand on Peer-to-Peer Internet Platforms," 1^η έκδοση, Δεκέμβριος 2014, Stanford University και ειδικότερα σελ. 26, Πίνακα 3 και Παράρτημα.

³⁵ Cullen Z. and Farronato C., "Outsourcing Tasks Online: Matching Supply and Demand on Peer-to-Peer Internet Platforms," σελ. 35

Επιπλέον, η προσφορά είναι ελαστική και εύκολα προσαρμοζόμενη στη ζήτηση: Όπως παρατηρήθηκε σε έρευνα, σε δεδομένη στιγμή που η ζήτηση αυξήθηκε, οι προμηθευτές των υπηρεσιών δούλεψαν σκληρότερα ώστε να ανταποκριθούν, ενώ η τιμή της προσφερόμενης υπηρεσίας δεν παρουσίασε αύξηση ανάλογη με την αύξηση της ζήτησης³⁶ και η πιθανότητα να μη βρεθεί η αναζητούμενη υπηρεσία μειώθηκε μόνο λίγο. Ωστόσο, από τον κανόνα αυτό εκφεύγει η πλατφόρμα “Uber”, η οποία λόγω της σημαντικής ισχύος της στην αγορά και του αριθμού των χρηστών της εφαρμόζει πολιτική «surge pricing», ήτοι αύξηση της τιμής του ναύλου του οχήματος για τις ώρες και τις περιοχές με αυξημένη ζήτηση. Η ελαστικότητα της προσφοράς, βέβαια, αποτελεί και το μειονέκτημα της συνεργατικής οικονομίας, καθώς εξαιτίας της ευκαιριακής χρήσης της η προσφορά και η ζήτηση είναι τιμές μεταβλητές και δεν μπορούν να προβλεφθούν με ακρίβεια εκ των προτέρων, το οποίο σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να δυσχεράνει την σύναψη των συναλλαγών.

Όπως γίνεται ευκόλως αντιληπτό, η επίτευξη χαμηλότερων τιμών είναι πάντοτε προς το συμφέρον του καταναλωτή. Εδώ είναι αναγκαίο να τονισθεί ότι **η συνεργατική οικονομία δεν ευνοεί μόνο τους χρήστες των πλατφορμών, αλλά έχει ενισχύσει το πλεόνασμα των καταναλωτών ως σύνολο**. Όπως προαναφέρθηκε και θα αναλυθεί και στη συνέχεια, το sharing economy «διατάραξε» την παραδοσιακή αγορά και οδήγησε τους καθιερωμένους παρόχους, ιδίως στον τομέα των αστικών μετακινήσεων και στον ξενοδοχειακό τομέα όπου οι πλατφόρμες Uber και Airbnb έχουν σημαντική ισχύ, να μειώσουν όσο είναι δυνατόν τις τιμές τους υπό τον φόβο απώλειας μέρους των πελατών τους.

Τέλος, το νέο αυτό οικονομικό μοντέλο δημιουργεί νέες ευκαιρίες εργασίας για τους παρόχους υπηρεσιών, οι οποίοι επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά ευκολότερα και χωρίς μεγάλο κόστος³⁷, για νέους επιχειρηματίες, που ενδεχομένως έχουν καινοτόμες ιδέες, αλλά και για υπάρχουσες εταιρείες, ιδίως μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις,

³⁶ Cullen Z. and Farronato C., “Outsourcing Tasks Online: Matching Supply and Demand on Peer-to-Peer Internet Platforms,” 1^η έκδοση, Δεκέμβριος 2014, Stanford University, σελ. 9

³⁷ Strowel A. και Vergote W., «Digital Platforms: To Regulate or Not To Regulate?, Message to Regulators: Fix the Economics First, Then Focus on the Right Regulation», Ιανουάριος 2016, σελ. 1 και Υποσημ. 9

οι οποίες έχουν τη δυνατότητα να κάνουν χρήση των πλατφορμών της συνεργατικής οικονομίας³⁸.

Συμπερασματικά, η νέα αυτή «αγορά» μεταξύ ομοτίμων αυξάνει το πλεόνασμα του καταναλωτή αυξάνοντας τις επιλογές του και δίνοντάς του τη δυνατότητα να ικανοποιήσει τις ανάγκες του έναντι χαμηλότερης τιμής.

ii. Επίδραση στους ανταγωνιστές

Δεδομένου ότι η ζήτηση για κάθε είδους αγαθά και υπηρεσίες μπορεί να καλυφθεί και μέσω των πλατφορμών peer-to-peer, συνάγεται ότι, εκ πρώτης όψεως τουλάχιστον, οι πλατφόρμες αυτές προσφέρουν άμεσα υποκατάστατα των προϊόντων και υπηρεσιών που παρέχουν οι παραδοσιακές επιχειρήσεις και οι έμποροι. Είναι γεγονός ότι μια κράτηση μέσω Airbnb ισοδυναμεί αυτομάτως με μια κράτηση λιγότερη για κάποια ξενοδοχειακή μονάδα εντός της ίδιας περιοχής και εντός της ίδιας περιόδου. Αποτελεί, επίσης, γεγονός ότι μια αστική μεταφορά μέσω της πλατφόρμας Uber ισοδυναμεί αυτομάτως με έναν πελάτη λιγότερο για έναν οδηγό ταξί ή έναν οδηγό προμισθωμένου οχήματος, ο οποίος δραστηριοποιείται εντός της ίδιας περιοχής κατά την ίδια χρονική στιγμή.

Γίνεται ολοένα και πιο ορατό το αποτέλεσμα της οικονομίας διαμοιρασμού στις παραδοσιακές μορφές οικονομίας, καθώς αυξάνεται με γεωμετρική πρόοδο ο αριθμός χρηστών τους ανά τον κόσμο. Το γεγονός αυτό μπορεί εν μέρει να εξηγείται λόγω των χαμηλότερων τιμών που οι πλατφόρμες είναι σε θέση να εφαρμόζουν εξαιτίας του χαμηλότερου λειτουργικού τους κόστους σε σύγκριση με τους παραδοσιακούς προμηθευτές των αντίστοιχων υπηρεσιών ή αγαθών. Πράγματι, οι πλατφόρμες διαμοιρασμού κάνουν χρήση ανεπτυγμένης τεχνολογίας, περιορίζοντας σημαντικά τις δαπάνες παροχής των υπηρεσιών τους. Επί παραδείγματι, η πλατφόρμα Uber παρέχει αυτοματοποιημένες υπηρεσίες και απασχολεί λιγότερους υπαλλήλους από τους περισσότερους παραδοσιακούς φορείς εκμετάλλευσης ταξί ή προμισθωμένων οχημάτων. Επιπλέον, ούτε η πλατφόρμα Airbnb ούτε η Uber επιβαρύνονται με κόστη συντήρησης και ανάπτυξης των προς εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων, καθώς

³⁸ Για τις ευκαιρίες που προσφέρει η Οικονομία Διαμοιρασμού στις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις, βλ. *Business Innovation Observatory (EC)*, "The Sharing Economy: Accessibility Based Business Models for Peer-to-Peer Markets", Contract No 190/PP/ENT/CIP/12/C/N03C01, Σεπτέμβριος 2013

καμία εξ αυτών δεν διαθέτει στην ιδιοκτησία της τα καταλύματα ή τα οχήματα. Παρόλο που τα αρχικά πάγια έξοδα για την υποδομή της πλατφόρμας καθώς και η συνεχής διαχείριση των δεδομένων μπορεί να είναι υψηλά, οι πλατφόρμες οικονομίας κοινής χρήσης δεν επιβαρύνονται με άλλο σταθερό κόστος, όπως η ιδιοκτησία περιουσιακών στοιχείων. Επιπλέον, αυτά τα περιορισμένα πάγια κόστη πραγματοποιούνται κεντρικά και στη συνέχεια διασκορπίζονται λόγω της επέκτασης και των συναφών **οικονομιών κλίμακας**. Έτσι, η διαφορά στο οριακό κόστος μεταξύ της πλατφόρμας διαμοιρασμού και των παραδοσιακών παρόχων επιτρέπει στις πρώτες μεγαλύτερη ευελιξία στην τιμολόγηση³⁹.

Τα ως άνω πλεονεκτήματα της οικονομίας διαμοιρασμού έχουν επηρεάσει τους παραδοσιακούς παρόχους, καθώς περιορίστηκε η τιμολογιακή τους δύναμη⁴⁰. Η μεγαλύτερη, όμως, «ένσταση» των παραδοσιακών προμηθευτών είναι ότι οι πλατφόρμες peer-to-peer, ακριβώς επειδή αφορούν ιδιώτες που εκμεταλλεύονται με τα ιδιόκτητα περιουσιακά τους στοιχεία, αλλά όχι κατ'επάγγελμα, δεν υπόκεινται σε ρυθμιστικές επιβαρύνσεις. Πράγματι, σε σύγκριση με τα ταξί, ούτε οι οδηγοί UberPOP ούτε η ίδια η πλατφόρμα της Uber οφείλουν να συμμορφωθούν με τις δαπανηρές ρυθμιστικές υποχρεώσεις εκμετάλλευσης επαγγελματικού οχήματος (π.χ. απόκτηση επαγγελματικής άδειας, έλεγχοι συντήρησης και διασφάλισης ποιότητας μεταφορών, κλπ). Ομοίως, ούτε η πλατφόρμα Airbnb επιβαρύνεται με κόστη διαμόρφωσης των καταλυμάτων, ώστε αυτά να πληρούν τις προϋποθέσεις του εκάστοτε νόμου για τα τουριστικά καταλύματα. Υπό αυτή την έννοια, ορισμένοι υποστηρίζουν ότι **δεν υπάρχουν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού**.

³⁹ Lougher G. / Kalmanowicz S., "EU Competition Law in the Sharing Economy", Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 95

⁴⁰ βλ. ενδεικτικά Zervas G., Proserpio D. and Byers J., "The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry".

4. Επίδραση της Συνεργατικής Οικονομίας στον Ελεύθερο Ανταγωνισμό

Είναι, συνεπώς, γεγονός ότι η άνοδος της συνεργατικής οικονομίας έχει ασκήσει ανταγωνιστικές πιέσεις στους παραδοσιακούς φορείς εκμετάλλευσης και τους έχει υποχρεώσει να εκσυγχρονίσουν τις υπηρεσίες τους εστιάζοντας στις νέες ανάγκες των καταναλωτών⁴¹. Εξαιτίας αυτού, είναι κρίσιμο να ερευνηθούν οι συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ τόσο των πλατφορμών κοινής χρήσης μεταξύ τους όσο και μεταξύ των πλατφορμών και των συμβατικών επιχειρήσεων.

Η αξιολόγηση των συνεπειών της συνεργατικής οικονομίας στον ελεύθερο ανταγωνισμό δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς να τεθούν τα όρια της σχετικής αγοράς στην οποία εντάσσονται οι υπηρεσίες της οικονομίας αυτής και οι προβληματικές που ανακύπτουν κατά την προσπάθεια της οριοθέτησης. Στη συνέχεια θα ερευνηθεί υπό ποιες συνθήκες μπορεί μια πλατφόρμα διαμοιρασμού να αποκτήσει δεσπόζουσα θέση και πώς μπορεί να κάνει κατάχρηση της θέσης αυτής. Δεδομένου ότι η πηγή απόκτησης ισχύος σε μια ψηφιακή αγορά δεν είναι άλλη από τα δεδομένα που μοιράζονται οι χρήστες με τις πλατφόρμες που χρησιμοποιούν, τόσο η ανάλυση για την πιθανότητα δεσπόζουσας θέσης όσο και η ανάλυση για τα ζητήματα ελέγχου των συγκεντρώσεων μεταξύ των πλατφορμών περιστρέφεται γύρω από την απόκτηση και επεξεργασία των δεδομένων αυτών. Τέλος, θα εξεταστούν τα προβλήματα και οι πιθανότητες δημιουργίας συμπράξεων ή εναρμονισμένης πρακτικής μέσω των αυτοματοποιημένων τεχνικών τιμολόγησης των πλατφορμών αυτών, καθώς και μεταξύ των χρηστών-παρόχων ή μεταξύ πλατφόρμας και χρηστών-παρόχων.

A. Οριοθέτηση της σχετικής αγοράς και των εμπλεκόμενων παικτών

Σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία και πρακτική, «*Η αγορά του σχετικού προϊόντος περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα ή και τις υπηρεσίες που είναι δυνατόν να εναλλάσσονται ή να υποκαθίστανται αμοιβαία από τον καταναλωτή, λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών και*

⁴¹ βλ. και Έκθεση Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο) σχετικά με μια ευρωπαϊκή ατζέντα για τη συνεργατική οικονομία (2017/2003(INI)), 11/5/2017, παρ. 33

της χρήσης για την οποία προορίζονται»⁴². Κοινώς, στην ΕΕ ο στόχος του καθορισμού της σχετικής αγοράς είναι **να καθοριστεί ποιες επιχειρήσεις εμποδίζουν άλλες επιχειρήσεις από το να συμπεριφέρονται ελεύθερα ελλείψει ανταγωνισμού**⁴³. Οι ανταγωνιστικές πιέσεις που μπορούν να ασκηθούν μεταξύ επιχειρήσεων με εναλλάξιμα ή υποκατάστατα προϊόντα απαντώνται κατά κύριο λόγο σε τρεις μορφές: υποκατάσταση από την πλευρά της ζήτησης, υποκατάσταση στο επίπεδο της προσφοράς και δυνητικός ανταγωνισμός⁴⁴. Στο παρόν κεφάλαιο θα αναλυθούν οι δυσκολίες και τα ειδικά ζητήματα που προκύπτουν κατά την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς για τις πλατφόρμες διαμοιρασμού.

i. Υποκαταστασιμότητα των αγαθών

Οι παραδοσιακές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν να αντιμετωπίσουν υψηλότερα σταθερά κόστη και λιγότερο εξατομικευμένα προϊόντα ή/και υπηρεσίες εν συγκρίσει με τις πλατφόρμες διαμοιρασμού, μόλις προσφάτως ξεκίνησαν να αντιτίθενται στις τελευταίες και να τις αντιμετωπίζουν ως σοβαρή ανταγωνιστική απειλή. Για να διαπιστωθεί, όμως, αν υφίσταται πράγματι σχέση ανταγωνισμού μεταξύ των παλαιών και των νέων μορφών επιχειρηματικότητας, είναι αναγκαίο να διαπιστωθεί κατά πόσο υφίσταται πράγματι υποκαταστασιμότητα των προσφερομένων αγαθών.

Έχει υποστηριχθεί τόσο από την πλευρά των παραδοσιακών επιχειρήσεων όσο και από την πλευρά ορισμένων πλατφόρμων ότι η συνεργατική οικονομία δεν δημιούργησε υποκατάστατα των B2C επιχειρήσεων αγαθά, αλλά *συμπληρωματικά* αυτών. Το επιχείρημα αυτό εξέθεσε η πλατφόρμα «Airbnb» στηρίζοντάς το στο γεγονός ότι πάνω από το 70% των ιδιοκτησιών που έχουν ενταχθεί στην πλατφόρμα βρίσκονται εκτός των κυρίως «ξενοδοχειακών» περιοχών, καταδεικνύοντας έτσι συμπληρωματικότητα –και όχι υποκατάσταση- των υπηρεσιών της⁴⁵.

Παρ'όλα αυτά, το μοναδικό κριτήριο που αποδεικνύει συμπληρωματικότητα μεταξύ αγαθών είναι εκείνο της *σταυροειδούς ελαστικότητας της ζήτησης*, σύμφωνα με το οποίο ερευνάται η ποσοστιαία μεταβολή στην ποσότητα ζήτησης ενός προϊόντος Α από μια μικρή ποσοστιαία μεταβολή της τιμής ενός προϊόντος Β. Αν η σταυροειδής ελαστικότητα είναι θετική, ήτοι αν η ζήτηση του προϊόντος Α αυξάνεται όταν αυξάνεται η τιμή του

⁴² Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (97/C 372/03), παρ. 7.

⁴³ ο.π. παρ. 13.

⁴⁴ ο.π. παρ. 13.

⁴⁵ G. Zervas, D. Proserpio and J. Byers, "The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry," τελευταία έκδοση 18.11.2016, σελ. 2

προϊόντος B, τα εν λόγω αγαθά είναι υποκατάστατα/ανταγωνιστικά. Συμπληρωματικά, αντιθέτως, είναι τα αγαθά, όταν η σταυροειδής ελαστικότητα είναι αρνητική, ήτοι όταν η ζήτηση του προϊόντος A μειώνεται όταν αυξάνεται η τιμή του προϊόντος B⁴⁶.

Προσφάτως η Επιτροπή δέχθηκε ότι ενδεικτικό της συμπληρωματικότητας δύο υπηρεσιών, ιδίως όσον αφορά την ψηφιακή οικονομία, είναι και το λεγόμενο «*multi-homing*»⁴⁷, ήτοι η ταυτόχρονη χρήση δύο ή και περισσότερων πλατφορμών για την κάλυψη της ίδιας ανάγκης (συνήθως μέσω προεγκατεστημένων εφαρμογών στην ίδια ηλεκτρονική συσκευή), καθώς αποδεικνύει αλληλεπικάλυψη όσον αφορά τους χρήστες.

Εν προκειμένω όμως, από εμπειρικές μελέτες έχει αποδειχθεί ότι το νέο αυτό οικονομικό μοντέλο ασκεί ανταγωνιστικές πιέσεις στους παραδοσιακούς αντιπάλους, απορριπτομένου συνεπώς του επιχειρήματος της συμπληρωματικότητας⁴⁸. Για παράδειγμα, όσον αφορά τα καταλύματα της Airbnb στην πολιτεία του Τέξας των ΗΠΑ και τις ξενοδοχειακές μονάδες της περιοχής, παρατηρήθηκε ότι η αύξηση των κρατήσεων μέσω της πλατφόρμας κατά 10% είχε ως αποτέλεσμα μείωση των μηνιαίων εσόδων των ξενοδοχείων κατά 0,37%⁴⁹. Επίσης, κατά την περίοδο 2010 έως 2015 τα κέρδη των λιγότερο ανταγωνιστικών («*κενάλωτων*», αναφέρει ο συγγραφέας) ξενοδοχείων μειώθηκαν 8-10% σε περιοχές όπου η Airbnb έχει μεγαλύτερη ζήτηση⁵⁰.

Επιπλέον, «*η ύπαρξη διαφορετικών χαρακτηριστικών δεν αποκλείει κάθε δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης, εφόσον αυτή εξαρτάται, σε μεγάλο βαθμό, από τη σημασία που αποδίδουν οι πελάτες στις διαφορές αυτές*»⁵¹. Όσον αφορά το παράδειγμα της πλατφόρμας “Airbnb”, αξίζει να σημειωθεί ότι οι ως άνω αρνητικές συνέπειες δεν παρατηρήθηκαν σε πολυτελή ξενοδοχεία ή σε μεγάλες αλυσίδες ξενοδοχείων ή στις ξενοδοχειακές μονάδες εκείνες που εξυπηρετούν ως επί το πλείστον «*επιχειρηματικούς ταξιδιώτες (business travelers)*». Η αιτία εντοπίζεται στο γεγονός ότι οι ως άνω κατηγορίες

⁴⁶ Ν. Βέττα/Ι. Κατσουλάκου, «Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική», ΤΥΠΟΘΗΤΩ 2004, σελ. 25

⁴⁷ Υπόθεση COM/M.7217 έλεγχος συγκέντρωσης Facebook/WhatsApp, 3/10/2014, παρ. 104, 105

⁴⁸ ενδεικτικά, βλ. Business Innovation Observatory (EC), “The Sharing Economy: Accessibility Based Business Models for Peer-to-Peer Markets”, Contract No 190/PP/ENT/CIP/12/C/N03C01, Σεπτέμβριος 2013, σελ. 9 « *It is self-evident that the benefits described above allow companies in the sharing economy to compete with conventional product service providers..... A company like Shareyourmeal and its network of home cooks is basically providing the same service as takeaway restaurants.* »

⁴⁹ Zervas, G., Prosperio, D., Byers, J. (2015), “The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry”, σελ. 2.

⁵⁰ ο.π., σελ. 3

⁵¹ Ανακοίνωση για την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς, παρ. 36

καταλυμάτων προσφέρουν μια ευρεία γκάμα πρόσθετων υπηρεσιών, σε αντίθεση με την πλατφόρμα διαμοιρασμού, η οποία περιορίζεται μόνο στην παραχώρηση ενός χώρου για διανυκτέρευση και κλινοσκεπασμάτων. Με τον τρόπο αυτό, οι εν λόγω ξενοδοχειακές μονάδες προσφέρουν ένα επαρκώς διαφοροποιημένο προϊόν, απευθυνόμενο σε συγκεκριμένη ομάδα καταναλωτών που αναζητούν επιπλέον υπηρεσίες και ενδιαφέρονται λιγότερο για το ύψος των τιμών, ώστε φαίνεται ορθότερο να μην ενταχθούν στην ίδια σχετική αγορά με εκείνη της πλατφόρμας «Airbnb»⁵².

Εξάλλου, και η ελληνική φορολογική νομοθεσία ορίζει ρητώς ότι (αρθ. 39^A παρ.1 Ν. 4172/2013 «Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος») *«Το εισόδημα που αποκτάται, από φυσικά πρόσωπα, από τη βραχυχρόνια μίσθωση ακινήτου της οικονομίας διαμοιρασμού, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 111 του ν. 4446/2016 (Α'167), όπως ισχύει, είναι εισόδημα από ακίνητη περιουσία [...] εφόσον τα ακίνητα εκμισθώνονται επιπλωμένα χωρίς την παροχή οποιασδήποτε υπηρεσίας πλην της παροχής κλινοσκεπασμάτων. Σε περίπτωση που παρέχονται οποιεσδήποτε άλλες υπηρεσίες, το εισόδημα αυτό αποτελεί εισόδημα από επιχειρηματική δραστηριότητα του άρθρου 21 του ν. 4172/2013, όπως ισχύει.»* Είναι εμφανές, λοιπόν, ότι και η ίδια η ελληνική νομοθεσία θεωρεί ότι η παροχή επιπρόσθετων υπηρεσιών αποτελεί γνώρισμα των αμιγώς εμπορικών ξενοδοχειακών μονάδων.

Από τη σκοπιά της δυνατότητας υποκατάστασης από πλευράς ζήτησης για την πλατφόρμα «Uber», έχει δημιουργηθεί σε διάφορα κράτη εντός και εκτός ΕΟΧ το ερώτημα κατά πόσον οι μετακινήσεις μέσω της εν λόγω εφαρμογής υπάγονται στην κατηγορία των οχημάτων «ταξί» ή στην κατηγορία των ειδικά μισθωμένων οχημάτων για αστική μετακίνηση ή μόνο στην αγορά των ψηφιακών πλατφορμών διαμεσολάβησης⁵³. Μετά την πρόσφατη απόφαση του ΔΕΕ⁵⁴, θεωρείται πλέον δεδομένο ότι η εν λόγω πλατφόρμα δεν προσφέρει υπηρεσίες διαμεσολάβησης με ηλεκτρονικά μέσα, ήτοι «υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών», αλλά αντιθέτως **υπηρεσίες μεταφοράς**. Παραμένει, βέβαια, το ερώτημα κατά πόσον παρέχει υπηρεσίες «ταξί» ή εμπίπτει περισσότερο στην ειδική κατηγορία των προμισθωμένων οχημάτων. Είναι αλήθεια ότι η χρήση ενός οχήματος Uber γίνεται με «προμίσθωση» μέσω ενός κεντρικού συστήματος της πλατφόρμας και οι οδηγοί

⁵² Zervas, G., Prosperio, D., Byers, J. (2015), "The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry", σελ. 19-21.

⁵³ G. Lougher / S. Kalmanowicz, "EU Competition Law in the Sharing Economy", Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 94

⁵⁴ Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL. Βλ. αναλυτικά κατωτέρω, Κεφ. 5.

οφείλουν να παραλάβουν τον πελάτη από συγκεκριμένη θέση και να τον μεταφέρουν σε τελικό σημείο που συμφωνήθηκε πριν από την είσοδο του πελάτη στην όχημα. Πράγματι, στο Λονδίνο, η Uber θεωρείται φορέας ιδιωτικής μίσθωσης και οι οδηγοί του, αν και δεν υποχρεούνται να αποκτήσουν τις αυστηρότερες άδειες οδήγησης ταξί, οφείλουν παρ' όλα αυτά να κατέχουν άδειες ιδιωτικής μίσθωσης⁵⁵. Έτσι έκρινε και η Αρχή Ανταγωνισμού του Ηνωμένου Βασιλείου σε πρόσφατη απόφασή της αναφορικά με τις συνέπειες συγκέντρωσης δύο εταιρειών ιδιωτικής μίσθωσης στην πόλη του Sheffield⁵⁶, η οποία συμπεριέλαβε την πλατφόρμα «Uber» στους ανταγωνιστές των μερών της συγκέντρωσης.

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία μπορεί να εντοπιστεί ένα επιπλέον ζήτημα, καθώς ο ν. 4070/2012 (αρθ. 82 παρ. 8 και αρθ.88) προβλέπει μεν τη δυνατότητα προμίσθωσης σε όλες τις κατηγορίες επιβατηγών δημόσιας χρήσης (ΕΔΧ)-άρα και των ταξί-, τα κόμιστρα όμως των ταξί προβλέπονται και ρυθμίζονται από υπουργικές αποφάσεις. Η μοναδική κατηγορία ΕΔΧ που μπορεί να διαπραγματεύεται ελεύθερα με τον καταναλωτή το κόμιστρο προβλέπεται στο αρθ. 91 (*ΕΔΧ ειδικής μίσθωσης ή ειδικών μεταφορών*). Η εφαρμογή smartphone της Uber παρέχει ένα «υβρίδιο» αυτών των δύο κατηγοριών, καθώς αφενός εκφεύγει των προβλεπόμενων από τον νόμο χρεώσεων και επιτρέπει χαμηλότερα κόμιστρα από εκείνα των ταξί, δεν επιτρέπει όμως στον οδηγό να διαπραγματευτεί ελεύθερα την αμοιβή του, καθώς εκείνη υπολογίζεται βάσει του κεντρικού αλγορίθμου της πλατφόρμας.

Μία ακόμα προβληματική που ανακύπτει κατά την εκτίμηση της εναλλαξιμότητας μεταξύ των υπηρεσιών ταξί και εκείνων της «Uber», είναι ότι οι χρήστες της πλατφόρμας ως επί το πλείστον δεν προμισθώνουν το όχημα, αλλά επιλέγεται για αυτούς εκείνο που τη δεδομένη στιγμή της αναζήτησης βρίσκεται πλησιέστερα στην τοποθεσία τους. Από μια πρακτική σκοπιά, μπορεί να παρατηρηθεί το εξής: Οι επαγγελματίες οδηγοί συνήθως προσεγγίζουν περιοχές που συγκεντρώνουν μεγαλύτερη ζήτηση από την πλευρά των καταναλωτών. Ομοίως, όμως, θα πράξουν και οι οδηγοί-χρήστες της πλατφόρμας, προς επιδίωξη ευκολότερης αντιστοίχισης με χρήστη-καταναλωτή. Αυτομάτως συνεπάγεται ότι, σε μια δεδομένη στιγμή και εντός μιας συγκεκριμένης και ορισμένης τοποθεσίας, τόσο οι χρήστες-οδηγοί όσο και οι επαγγελματίες οδηγοί επιδιώκουν να καλύψουν αποτελεσματικά την ίδια ακριβώς ανάγκη για την ίδια μερίδα καταναλωτών. Από αυτήν

⁵⁵ ομοίως, σελ. 94

⁵⁶ Completed Acquisition by Sheffield City Taxis Limited of certain assets and business of Mercury Taxis (Sheffield) Limited (Case ME/6548-15), Competition and Markets Authority (UK), 29/10/2015

την εμπειρική και πρακτική σκοπιά, λοιπόν, είναι δύσκολο να αρνηθεί κανείς ότι οι υπηρεσίες της πλατφόρμας είναι ευθέως ανταγωνιστικές εκείνων των παραδοσιακών «ταξί», καθώς υφίσταται δυνατότητα υποκατάστασης της υπηρεσίας και από την πλευρά της προσφοράς.

Ακόμα, όμως, και αν υποθεθεί ότι οι υπηρεσίες της UberPOP δεν μπορούν να υποκαταστήσουν πλήρως την ζήτηση για επαγγελματικό όχημα με επαγγελματία αδειοδοτημένο οδηγό, είτε πρόκειται για ταξί είτε για όχημα ειδικής μίσθωσης, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η πλατφόρμα ασκεί ανταγωνιστικές πιέσεις στους παραδοσιακούς παρόχους, όχι μόνο σε επίπεδο τιμών, αλλά και όσον αφορά την ταχύτητα και την ποιότητα παροχής της υπηρεσίας⁵⁷. Ομοίως έκρινε και η Αρχή Ανταγωνισμού του Ηνωμένου Βασιλείου⁵⁸, η οποία παρότι έκανε διάκριση μεταξύ των παραδοσιακών ταξί – αγοραίων οχημάτων (“hackney operators”), των φορέων ιδιωτικής μίσθωσης και των διαδικτυακών εφαρμογών αστικής μετακίνησης, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι όλοι οι ως άνω πάροχοι ασκούν ανταγωνιστικές πιέσεις ο ένας στον άλλο.

Μια ενδιαφέρουσα άποψη εκτέθηκε ενώπιον δικαστηρίου της πόλης της Νέας Υόρκης⁵⁹, όπου, όσον αφορά τον ορισμό της αγοράς, ο ενάγων ισχυρίστηκε ότι η Uber ανταγωνίζεται στην “σχετικά νέα αγορά υπηρεσιών κοινής χρήσης οχημάτων δυνάμει εφαρμογής κινητού τηλεφώνου”⁶⁰, της οποίας η Uber κατέχει μερίδιο αγοράς περίπου 80%. Ο βασικός ανταγωνιστής της Uber στην αγορά αυτή, η Lyft, έχει μερίδιο αγοράς μόλις 20% και ένας τρίτος ανταγωνιστής, το Sidecar, έφυγε από την αγορά στα τέλη του 2015. Αν και ο ενάγων υποστήριξε ότι ούτε τα ταξί ούτε τα παραδοσιακά προμισθωμένα αυτοκίνητα είναι λογικά ρεαλιστικά υποκατάστατα για την ως άνω νέα αγορά, ειδικοί της εταιρείας Uber διαπίστωσαν ότι η εν λόγω πλατφόρμα καλύπτει το 50%-70% των πελατών στη συνδυασμένη αγορά των ταξί, των αυτοκινήτων προς ενοικίαση και των πλατφορμών sharing economy για τις αστικές μετακινήσεις⁶¹.

⁵⁷ ο.π. σελ. 95

⁵⁸ Completed Acquisition by Sheffield City Taxis Limited of certain assets and business of Mercury Taxis (Sheffield) Limited (Case ME/6548-15), CMA, παρ.71επ.

⁵⁹ Απόφαση νο. 9796 της 31ης/3/2016 του Περιφερειακού Δικαστηρίου της πόλης της Νέας Υόρκης, Meyer v. Kalanick

⁶⁰ ομοίως, σελ. 5, “...relatively new mobile app-generated ride-share service market...”

⁶¹ ομοίως

ii. Οι χρήστες-πάροχοι ως «επιχειρήσεις» και η φύση της οικονομικής δραστηριότητας των πλατφορμών διαμοιρασμού

Εξαιρετικά σημαντικό ζήτημα αποτελεί και το κατά πόσον οι πλατφόρμες με τους χρήστες πρέπει να αξιολογούνται ως ένα ενιαίο σύνολο, μια οντότητα (όπως ο νόμος αντιμετωπίζει λ.χ. τους ομίλους) ή αν οι επιμέρους χρήστες-προμηθευτές πρέπει να εξετάζονται ως ξεχωριστές επιχειρήσεις. Η σημασία αυτής της διάκρισης γίνεται προφανής αν αναλογιστούμε ότι, για παράδειγμα, το άρθρο 101 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται μόνο στις συμφωνίες μεταξύ ανεξάρτητων επιχειρήσεων. Ο προσδιορισμός είναι επίσης θεμελιώδους σημασίας για την ανταγωνιστική εκτίμηση μιας σύμπραξης ή εναρμονισμένης πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της διαπίστωσης της ισχύος και της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης στην αγορά, καθώς και στον έλεγχο των συγκεντρώσεων⁶².

Ο γενικός κανόνας είναι ότι οι διατάξεις για τον ελεύθερο ανταγωνισμό ισχύουν για τις επιχειρήσεις και η ευθύνη για μη συμμόρφωση με τους κανόνες αυτούς αποδίδεται στις επιχειρήσεις που τις παραβιάζουν. Φαίνεται λοιπόν χρήσιμο να προσδιοριστεί ποιοι «παίκτες» της sharing economy πρέπει να αντιμετωπίζονται από τους κανόνες ανταγωνισμού ως ανεξάρτητες επιχειρήσεις.

Μια «επιχείρηση» δεν ορίζεται ρητά από το δίκαιο του ανταγωνισμού. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η ελεύθερη συμμετοχή στις οικονομικές συναλλαγές σε κάθε φυσικό πρόσωπο ή οικονομική οντότητα που ασκεί εμπορική ή άλλη οικονομική δραστηριότητα⁶³. Σύμφωνα με πάγια νομολογία της ΕΕ, η «επιχείρηση» ορίζεται ευρέως ως «κάθε φορέας που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από τη νομική του μορφή και τον τρόπο χρηματοδότησής του»⁶⁴. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, ως επιχείρηση μπορούν να θεωρηθούν οι ακόλουθες οικονομικές δραστηριότητες:

1. η προσφορά προϊόντων ή υπηρεσιών στους καταναλωτές (όσον αφορά την οικονομία κοινής χρήσης, αυτή πραγματοποιείται ως επί το πλείστον από ιδιώτες, οι οποίοι όμως, με το να ασκούν οικονομικές δραστηριότητες, αντιμετωπίζονται ως επιχειρήσεις από τον νόμο⁶⁵),

⁶² Βλ. και κατωτέρω, Κεφ. 4.Δ.ι και ii

⁶³ Τριανταφυλλάκης Γ., «Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη 2011, σελ. 72

⁶⁴ ΔΕΚ υπόθεση C-41/90 Hofner and Elser v Macrotron GmbH [1991], σκέψη 21, Τριανταφυλλάκης Γ., «Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη 2011, σελ. 72-73

⁶⁵ G. Lougher / S. Kalmanowicz, "EU Competition Law in the Sharing Economy", Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 89

2. η διαμεσολάβηση μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης, η οποία επιτρέπει την αναζήτηση προϊόντων και υπηρεσιών και διευκολύνει την πραγματοποίηση των συναλλαγών (αυτές είναι οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τις ψηφιακές πλατφόρμες).

Είναι εδώ αναγκαίο να διαχωρισθεί ο χρήστης μιας πλατφόρμας *sharing economy*, ο οποίος παρέχει τις υπηρεσίες του μόνο ευκαιριακά, ίσως και δωρεάν, από εκείνον που κάνει χρήση της πλατφόρμας αντί αμοιβής και με τέτοια συχνότητα, ώστε να θεωρείται «επαγγελματίας» κατά τα οριζόμενα στην Οδηγία 2006/123/EK («Οδηγία Υπηρεσιών»)⁶⁶. Είναι σαφές ότι η δραστηριότητα της πρώτης κατηγορίας χρηστών-παρόχων έχει περισσότερο κοινωνικό και αλληλέγγυο χαρακτήρα, ακόμα και αν ασκείται με αμοιβή. Σύμφωνα με την ενωσιακή νομολογία, τρία είναι τα κριτήρια που αποσαφηνίζουν ποια δραστηριότητα είναι **οικονομική** (ασκείται, συνεπώς, από επαγγελματία, άρα συνιστά «επιχείρηση» κατά το δίκαιο του ανταγωνισμού): α) η παροχή υπηρεσιών έναντι αμοιβής, β) η ανάληψη των χρηματοοικονομικών κινδύνων που απορρέουν από την εν λόγω δραστηριότητα και γ) η ευθύνη κάλυψης των διαχειριστικών ελλειμμάτων⁶⁷. Εν προκειμένω, ένας ευκαιριακός χρήστης-πάροχος μιας συνεργατικής πλατφόρμας, είτε αμοιβεται για τις υπηρεσίες του είτε όχι, δεν μπορεί να θεωρηθεί «επιχείρηση», άρα και υποκείμενο του δικαίου του ανταγωνισμού, καθώς δεν έχει προβεί σε κανενός είδους επένδυση ώστε να υφίσταται χρηματοοικονομικό κίνδυνο από την δραστηριότητά του ή τυχόν διαχειριστικά ελλείμματα. Για τον λόγο αυτό, φαίνεται ορθότερο να εξαιρεθούν οι ευκαιριακοί, μη επαγγελματίες χρήστες-πάροχοι από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το δίκαιο του ανταγωνισμού⁶⁸.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, κρίνεται ότι τόσο οι πλατφόρμες *sharing economy* όσο και οι μεμονωμένοι προμηθευτές, εφόσον πληρούν τα ως άνω τρία κριτήρια, ασκούν οικονομικές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, αποτελούν εκ πρώτης όψεως ξεχωριστές επιχειρηματικές οντότητες, χωρίς ωστόσο η οριοθέτηση αυτή να είναι πάντοτε ευκρινής.

⁶⁶ Το ζήτημα αυτό αναλύεται εκτενώς κατωτέρω, Κεφ. 6Bii

⁶⁷ Λ. Αθανασίου με επιμέλεια Δ. Τζουγανάτου, «Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη 2013, σελ. 198-199, παρ. 21-22

⁶⁸ Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγουν και οι *Hatzopoulos V. και Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», *COMMON MARKET LAW REVIEW*, Vol. 54 No. 1 (February 2017), Κεφ. 5.2.3, σελ. 120

Για την εξαγωγή ορθότερων συμπερασμάτων, χρειάζεται αρχικά να μελετηθούν οι δομές λειτουργίας των δύο ηγετών της οικονομίας διαμοιρασμού, ήτοι των επιχειρήσεων «Uber» και «Airbnb», οι οποίες δραστηριοποιούνται σε εντελώς διαφορετικούς τομείς της αγοράς.

Αφενός, θα μπορούσε κανείς να θεωρήσει ότι η επιχείρηση Uber είναι απλώς μια εκσυγχρονισμένη μορφή των εταιρειών ταξί που δραστηριοποιούνται ήδη εδώ και χρόνια στον κόσμο. Η πλατφόρμα θα μπορούσε να θεωρηθεί ως απλό υποκατάστατο μιας παραδοσιακής εταιρείας ταξί, που αναλαμβάνει να αντιστοιχίσει έναν ενδιαφερόμενο καταναλωτή με έναν προσφερόμενο οδηγό. Όπως και μια παραδοσιακή εταιρεία, η πλατφόρμα ασχολείται, συνεπώς, με τη διαμεσολάβηση μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών, καθώς και με την ίδια την παροχή της υπηρεσίας της μεταφοράς. Πράγματι, η «Uber», όπως οι φορείς εκμετάλλευσης ταξί, (i) προσελκύει και διανέμει τη ζήτηση των πελατών, (ii) αναθέτει σε κάθε έναν από αυτούς έναν οδηγό και (iii) καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις δέσμευσης μεταξύ των μερών (συμπεριλαμβανομένων των κομιστρών).

Θα μπορούσε κάποιος να υποστηρίξει ότι η πλατφόρμα από την πλευρά της δραστηριοποιείται ως επί το πλείστον στη διαμεσολάβηση, ενώ οι χρήστες-οδηγοί στην ίδια την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς στους πελάτες. Σύμφωνα με αυτήν την άποψη, υποκείμενα του δικαίου του ανταγωνισμού είναι τόσο η πλατφόρμα αυτή καθαυτή δραστηριοποιούμενη στην αγορά της διαμεσολάβησης, όσο και οι οδηγοί (ιδιώτες ή μη), ως πάροχοι υπηρεσιών αστικών μεταφορών.

Ο διαχωρισμός αυτός, όμως, δεν είναι απόλυτα σαφής, καθώς η επιχείρηση «Uber» υπεισέρχεται τόσο πολύ στην ίδια τη δραστηριότητα των αστικών μεταφορών, ώστε θεωρείται και η ίδια επιχείρηση παροχής υπηρεσιών μεταφοράς. Το ζήτημα, μάλιστα, εξετάστηκε από το ΔΕΕ⁶⁹ και έχει μεγάλη σημασία για την αξιολόγηση των συνεπειών της πλατφόρμας στην αγορά των αστικών μεταφορών⁷⁰. Πράγματι, η πλατφόρμα δεν επιτρέπει στους οδηγούς να διαπραγματευτούν ελεύθερα το κόμιστρο της μεταφοράς, καθώς αυτό υπολογίζεται από έναν αλγόριθμο βάσει των χιλιομέτρων που διανύθηκαν. Επιπλέον, η ίδια η εφαρμογή δημιούργησε την προσφορά, ήτοι παρείχε στους καταναλωτές κάτι που δεν υπήρχε προηγουμένως: αστικές μετακινήσεις οποιαδήποτε στιγμή με ιδιωτικά οχήματα και σε χαμηλότερες τιμές από εκείνες των συμβατικών ταξί.

⁶⁹ ΔΕΕ υπόθεση C-434/2015 Asociacion Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain (αναμένεται η κρίση του Δικαστηρίου)

⁷⁰ Αναλυτικά για το είδος των υπηρεσιών που προσφέρει η «Uber», βλ. Κεφ.5 Β

Για το ζήτημα αυτό, το Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο της Γερμανίας έχει αποστείλει αίτηση προδικαστικής απόφασης στο ΔΕΕ⁷¹ θέτωντας τα εξής κρίσιμα για την πορεία της πλατφόρμας «Uber» ερωτήματα:

1) Πρέπει να θεωρηθεί ότι η εν λόγω πλατφόρμα παρέχει η ίδια υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 58 παρ. 1 ΣΛΕΕ και του άρθρου 2 παρ. 2δ' της οδηγίας 2006/123 («Οδηγία Υπηρεσιών»), όταν συνεργάζεται με επιχείρηση αγοραίων αυτοκινήτων που έχει άδεια για τη μεταφορά επιβατών και, στο πλαίσιο της συνεργασίας αυτής, διαθέτει εφαρμογή για έξυπνα τηλέφωνα μέσω της οποίας οι χρήστες μπορούν να παραγγείλουν αγοραίο αυτοκίνητο με οδηγό, δεδομένου ότι οι υπηρεσίες οργάνωσης που παρέχει η πλατφόρμα συνδέονται στενά με τις υπηρεσίες μεταφοράς και ιδίως εάν αυτή

— καθορίζει την τιμολογιακή πρακτική, τον τρόπο διεκπεραίωσης των πληρωμών και τους όρους μεταφοράς για τις εντολές μεταφοράς

και

— διαφημίζει τα οχήματα, τα οποία παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς με τη δική της μεσολάβηση, χρησιμοποιώντας την επιχειρηματική επωνυμία της, καθώς και ενιαίες προσφορές εκπτώσεων;

2) Σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι η πλατφόρμα δραστηριοποιείται μόνο στην αγορά της διαμεσολάβησης, μπορεί να δικαιολογηθεί, υπό τις παρούσες συγκοινωνιακές συνθήκες, η απαγόρευση παροχής υπηρεσιών του είδους που εξετάζεται στην επίδικη περίπτωση, με σκοπό τη διασφάλιση του ανταγωνισμού και της λειτουργικότητας στον τομέα της μεταφοράς με ταξί, για λόγους προστασίας της δημόσιας τάξεως βάσει του άρθρου 16, παράγραφος 1, της οδηγίας 2006/123;

Το ίδιο προδικαστικό ερώτημα είχε τεθεί και στην υπόθεση του ΔΕΕ C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL*, από το 3^ο Εμποροδικείο της Βαρκελώνης⁷², όπου ζητήθηκε να διαλευκανθεί κατά πόσον η εν λόγω πλατφόρμα είναι α) επιχείρηση του τομέα των μεταφορών –οπότε οφείλει να συμμορφωθεί με τις ισπανικές κανονιστικές διατάξεις- β) ηλεκτρονική υπηρεσία διαμεσολαβήσεως ή γ) υπηρεσία της

⁷¹ Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο ΔΕΕ, την οποία υπέβαλε το Bundesgerichtshof (Γερμανία) στις 19 Ιουνίου 2017 — Uber BV κατά Richard Leibold (Υπόθεση C-371/17)

⁷² Υπόθεση C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL*

κοινωνίας των πληροφοριών, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 2 της Οδηγίας 98/34.

Η απάντηση του ΔΕΕ στο ερώτημα αυτό, καθώς και οι προτάσεις του αρμόδιου Γενικού Εισαγγελέα, υπήρξαν εξαιρετικά κρίσιμες για τη διαλεύκανση της νομικής φύσης των πλατφορμών της Οικονομίας του Διαμοιρασμού στο σύνολό τους, καθώς έθεσε τα κριτήρια επί των οποίων μια επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί ότι δραστηριοποιείται μόνο στον τομέα της διαμεσολάβησης και τότε δραστηριοποιείται και στην υποκείμενη αγορά της παροχής υπηρεσιών.

Η «AirBnB», αφετέρου, επίσης πρωτοπορεί, καθώς παρέχει υπηρεσίες που δεν έχουν προσφερθεί ποτέ ξανά στο παρελθόν: δίνει τη δυνατότητα βραχύχρονης μίσθωσης **ιδιωτικών** καταλυμάτων σε επισκέπτες –αν και ορισμένα ακίνητα χρηστών της πλατφόρμας έχει παρατηρηθεί ότι εκμισθώνονται κατ'επαγγελμα. Η πλατφόρμα δεν διαθέτει καθόλου ακίνητη περιουσία η ίδια, δεν καθορίζει τις τιμές ενοικίασης και ακολουθεί μια σχετικά απόμακρη στάση όσον αφορά στη ρύθμιση της σχέσης οικοδεσπότη-επισκέπτη. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχει η ίδια η πλατφόρμα στους επισκέπτες της σελίδας, σκοπός της είναι (i) να διευκολύνει τις συναλλαγές και (ii) να υπηρετεί ως εκπρόσωπος είσπραξης της πληρωμής κάθε οικοδεσπότη για λογαριασμό του οικοδεσπότη, παρακρατώντας μια προκαθορισμένη προμήθεια για τις υπηρεσίες διαμεσολάβησής της. Υπό αυτές τις συνθήκες, φαίνεται αρκετά σαφές ότι η AirBnB είναι πάροχος υπηρεσιών ψηφιακής διαμεσολάβησης. Ωστόσο, πιο πρόσφατα, η AirBnB έχει αρχίσει να παρεμβαίνει περισσότερο και να παρακρατεί μεγαλύτερη προμήθεια, προσφέροντας ταυτοχρόνως υπηρεσίες κάλυψης ζημιών λόγω απώλειας και κλοπής πραγμάτων ή βανδαλισμών εντός του εκμισθωμένου ακινήτου. Επιπλέον, δίνει τη δυνατότητα στους χρήστες να βαθμολογούν τα καταλύματα, τους οικοδεσπότες και τους καλεσμένους, κυρίως με σκοπό την προστασία των χρηστών. Τέλος, σε ορισμένα κράτη συλλέγει και αποδίδει τον φόρο που αναλογεί στις πληρωμές που γίνονται μέσω της πλατφόρμας⁷³. Όμως, η πλατφόρμα δεν υπεισέρχεται σε τέτοιο βαθμό στην δραστηριότητα των χρηστών-παρόχων, συνεπώς κρίνεται ορθότερο το συμπέρασμα ότι η επιχείρηση “Airbnb” παρέχει υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών.

⁷³ G. Lougher / S. Kalmanowicz, “EU Competition Law in the Sharing Economy”, Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 90

Για να διαπιστωθεί εν τέλει αν οι ως άνω παράγοντες της sharing economy αποτελούν μέρος της ίδιας επιχείρησης ή όχι, το δίκαιο ανταγωνισμού της ΕΕ δεν εξετάζει απλώς τις επιχειρησιακές τους λειτουργίες, αλλά τις χαρακτηρίζει ως ενιαία οικονομική μονάδα ή ως ξεχωριστές επιχειρήσεις βάσει των νομικών και οικονομικών δεσμών τους. Για τον λόγο αυτό εξετάζεται αφενός ο βαθμός εξάρτησης των χρηστών-προμηθευτών από την πλατφόρμα και τα επίπεδα των εμπορικών και χρηματοοικονομικών κινδύνων που αναλαμβάνουν οι προμηθευτές αφετέρου. Η ανάλυση, συνεπώς, πρέπει να γίνει λαμβάνοντας υπόψη την *de jure* και *de facto* συνεργασία μεταξύ πλατφορμών και προμηθευτών. Ο βαθμός ελέγχου που ασκείται από την πλατφόρμα και οι συμβατικοί όροι μεταξύ των μερών, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις της πλατφόρμας έναντι των πελατών, αποτελούν τα σημαντικά κριτήρια⁷⁴.

Κατά πάγια νομολογία των ενωσιακών δικαστηρίων, «η έννοια της επιχείρησης από απόψεως του δικαίου περί ανταγωνισμού, εκλαμβάνεται ως υποδηλώνουσα οικονομική ενότητα [...] έστω και αν, από νομικής απόψεως, η οικονομική αυτή ενότητα απαρτίζεται από πλείονα φυσικά ή νομικά πρόσωπα»⁷⁵. Η νομολογία καταδεικνύει επίσης ότι παρόμοια κατάσταση δεν περιορίζεται σε περιπτώσεις εταιρειών που διατηρούν σχέσεις μητρικής προς θυγατρική, αλλά περιλαμβάνει, υπό ορισμένες περιστάσεις, τις σχέσεις μεταξύ μιας εταιρείας και του εμπορικού αντιπροσώπου της ή μεταξύ ενός εντολέα και του εντολοδόχου (μεσάζοντα) του. Έχει γίνει δεκτό από τη νομολογία ότι, «οταν ένας [...] μεσάζων ασκεί δραστηριότητα υπέρ του εντολέα του, μπορεί καταρχήν να θεωρηθεί ως βοηθητικό όργανο ενσωματωμένο στην επιχείρησή του, υποχρεωμένο δε να ακολουθεί τις οδηγίες του εντολέα, αποτελώντας έτσι με την επιχείρηση αυτή μια οικονομική μονάδα [...]»⁷⁶. Σε κάθε περίπτωση, όμως, όταν μια επιχείρηση ακεί **αποφασιστική επιρροή** σε μια άλλη επιχείρηση, με αποτέλεσμα να ελλείπει το στοιχείο της ανεξάρτητης διαμόρφωσης της επιχειρηματικής λειτουργίας σε κάποια από αυτές, τότε οι δύο αυτές αποτελούν **ενιαία οικονομική οντότητα**⁷⁷.

Εν προκειμένω, οι χρήστες-προμηθευτές των πλατφόρμων, αν και στην πλειονότητά τους φυσικά πρόσωπα τα οποία δεν συνδέονται άμεσα με τις επιχειρήσεις, φαίνεται ότι δεν

⁷⁴ ομοίως

⁷⁵ ΠΕΚ Τ-325/2001 DaimlerChrysler, σκέψη 85

⁷⁶ ΠΕΚ Τ-325/2001 DaimlerChrysler, σκέψη 86

⁷⁷ Τριανταφυλλάκης Γ., «Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη 2011, σελ. 78, Κοτσίρη Λ., «Δίκαιο Ανταγωνισμού – Αθέμιτου, Ελεύθερου, Αθέμιτες εμπορικές πρακτικές», Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2015, σελ. 429-432.

μπορούν να παρεκκλίνουν από τις οδηγίες και όρους χρήσης που θέτει η πλατφόρμα (η οποία, αν και μεσάζων, όπως ειπώθηκε ανωτέρω, ασκεί καθοριστικό έλεγχο στη σύναψη των συναλλαγών των χρηστών). Μάλιστα, οι χρήστες-προμηθευτές δεν δύνανται να διαπραγματευτούν τους όρους χρήσης που θέτει η επιχείρηση. Ειδικά όσον αφορά την πλατφόρμα «Uber», οι οδηγοί δεν διαπραγματεύονται καν την αμοιβή τους, η οποία καθορίζεται μέσω του κεντρικού αλγορίθμου της εφαρμογής βάσει της απόστασης που διανύθηκε (εν αντιθέσει με την πλατφόρμα «Airbnb», πχ, η οποία επιτρέπει την ελεύθερη τιμολογήση των καταλυμάτων από τους χρήστες-προμηθευτές).

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, γίνεται σαφές ότι, τουλάχιστον όσον αφορά τις δύο μεγάλες πλατφόρμες sharing economy, πληρούνται το αντικειμενικό κριτήριο για να θεωρηθούν οι χρήστες-προμηθευτές και η πλατφόρμα μία οικονομική ενότητα, λόγω της εξουσίας που ασκούν οι πλατφόρμες στους χρήστες. Ως προς το υποκειμενικό κριτήριο, ήτοι να υπάρχει και η αντίστοιχη συμμόρφωση από την πλευρά των χρηστών⁷⁸, αυτό τεκμαίρεται ότι υφίσταται, καθώς σύμφωνα με τους όρους χρήσης των εφαρμογών οποιαδήποτε παρέκκλιση από τις οδηγίες της πλατφόρμας τιμωρείται με αποκλεισμό από αυτήν.

Επιπλέον, τα επίπεδα των εμπορικών και χρηματοοικονομικών κινδύνων που αναλαμβάνουν οι προμηθευτές είναι εξαιρετικά χαμηλά, έως και μηδενικά. Ο λόγος είναι ότι, αφενός, ο κανόνας των εφαρμογών διαμοιρασμού θέλει τον χρήστη-προμηθευτή να εκμεταλλεύεται οικονομικά περιουσιακό στοιχείο που ήδη διαθέτει, αλλά δεν χρησιμοποιεί, και όχι να προβαίνει σε επενδύσεις. Αφετέρου, η είσοδος και έξοδος από την πλατφόρμα δεν επιβαρύνει τον χρήστη με κανενός είδους δαπάνες, εκμηδενίζοντας κατ'αυτόν τον τρόπο το εμπορικό ρίσκο. Παρότι ο μηδενικός ή ασήμαντος εμπορικός ή χρηματοοικονομικός κίνδυνος αποτελεί γνώρισμα της εμπορικής αντιπροσωπείας⁷⁹, οι χρήστες δεν μπορούν να θεωρηθούν αντιπρόσωποι, καθώς διαθέτουν προς πώληση ή μίσθωση αγαθά ή υπηρεσίες που δεν ανήκουν στην πλατφόρμα, αλλά βρίσκονται στην ιδιοκτησία τους⁸⁰.

Συμπερασματικά, παρά το γεγονός ότι οι χρήστες-προμηθευτές είναι φυσικά πρόσωπα που δεν έχουν άμεσους δεσμούς με την πλατφόρμα ή ακόμα και νομικά πρόσωπα τα οποία επίσης δεν συνδέονται με αυτήν (πχ με σχέση υπεργολαβίας), οι τελευταίοι εξαρτώνται

⁷⁸ βλ. σχετικά Λ. Αθανασίου με επιμέλεια Δ. Τζουγανάτου, «Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη 2013, σελ. 202-205

⁷⁹ ο.π. σελ. 217-218

⁸⁰ Για τον ορισμό της εμπορικής αντιπροσωπείας, βλ. Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (2010), 2010/C 130/01, παρ. 12

απόλυτα από τις αποφάσεις των πλατφόρμων τόσο για τον τρόπο λειτουργίας της ψηφιακής εφαρμογής όσο και για την ίδια την παραμονή τους στην πλατφόρμα. Εξάλλου, ο εμπορικός κίνδυνος που αναλαμβάνει ο κάθε χρήστης-προμηθευτής είναι μηδενικός, οδηγώντας στο συμπέρασμα ότι την ουσιαστική εμπορική δραστηριότητα την ασκεί η ίδια η πλατφόρμα. Σύμφωνα με όλα τα ανωτέρω, φαίνεται περισσότερο ορθό οι πλατφόρμες και οι εκάστοτε χρήστες-προμηθευτές αυτών να αντιμετωπίζονται ως ενιαίες οικονομικές μονάδες για το δίκαιο του ανταγωνισμού, με όλες τις έννομες συνέπειες που αυτό επιφέρει τόσο κατά την ανάληψη εκ του νόμου υποχρεώσεων και την επιβολή προστίμων, όσο και στην οριοθέτηση της σχετικής αγοράς. **Για τον λόγο αυτό, φαίνεται απίθανη η δημιουργία οριζόντιας σύμπραξης ή εναρμονισμένης πρακτικής μεταξύ χρηστών-παρόχων της ίδιας πλατφόρμας, εφόσον επί της ουσίας δραστηριοποιούνται εντός της ίδιας οικονομικής ενότητας**⁸¹.

Εδώ είναι αναγκαίο να σημειωθεί ότι δεν υφίσταται σχέση εργοδότη-υπαλλήλου μεταξύ των χρηστών-προμηθευτών και της εκάστοτε πλατφόρμας, καθώς οι χρήστες μπορούν να ενταχθούν ή/και να αποχωρήσουν από την πλατφόρμα οποιαδήποτε στιγμή το επιθυμούν χωρίς καμία συνέπεια, έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν σε οποιαδήποτε άλλη πλατφόρμα (το λεγόμενο *multi-homing*) ακόμα και με το ίδιο περιουσιακό στοιχείο (π.χ. ένας επαγγελματίας οδηγός μπορεί ταυτόχρονα να παρέχει υπηρεσίες στην πλατφόρμα «Beat» και στην πλατφόρμα «Uber»)⁸², ενώ οι πλατφόρμες *sharing economy* –ιδίως εκείνες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών, όπως λ.χ. η «Uber» και η «TaskRabbit»- δεν επιβαρύνονται με κανενός είδους εργοδοτικές υποχρεώσεις.

Επιπλέον, η σχέση μεταξύ πλατφόρμας και χρηστών-προμηθευτών είναι σαφώς διαφορετική και από εκείνη μεταξύ ενός δικαιοπάροχου με τους δικαιοδόχους του στο πλαίσιο συμβάσεως δικαιοχρήσεως, ιδίως όσον αφορά την πλατφόρμα «Uber». Όπως εύστοχα παρατηρεί ο Γενικός Εισαγγελέας του ΔΕΕ αναφορικά με υπόθεση της γαλλικής Uber, *“Είναι αλήθεια ότι ο δικαιοπάροχος δικαιοχρήσεως δύναται επίσης να ασκεί στενό έλεγχο στη δραστηριότητα των δικαιοδόχων δικαιοχρήσεως, μέχρι του σημείου οι πελάτες να εκλαμβάνουν τους δικαιοδόχους περισσότερο ως υποκαταστήματα του δικαιοπάροχου και λιγότερο ως ανεξάρτητες επιχειρήσεις. Εντούτοις, ο ρόλος του δικαιοπάροχου δικαιοχρήσεως περιορίζεται στην παροχή υπηρεσιών (άδειες εκμεταλλεύσεως σήματος,*

⁸¹ βλ. και Κατωτέρω, Κεφ. 4Δ ii-iii.

⁸² G. Lougher / S. Kalmanowicz, “EU Competition Law in the Sharing Economy”, *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 91

τεχνογνωσία, παροχή εξοπλισμού, συμβουλές κ.λπ.) στους δικαιοδόχους δικαιοχρήσεως. Δεν έχει καμία σχέση με τους χρήστες των τελικών υπηρεσιών, δεδομένου ότι οι πάροχοι των τελικών αυτών υπηρεσιών είναι μόνον οι δικαιοδόχοι δικαιοχρήσεως. Επομένως, οι υπηρεσίες του δικαιοπάρoχου δικαιοχρήσεως είναι ανεξάρτητες από τις τελικές υπηρεσίες, ακόμη και αν, στο πλαίσιο αυτό, ο δικαιοπάρoχος ορίζει τις προϋποθέσεις παροχής τους. Αντιθέτως, η Uber εμπλέκεται ευθέως στην παροχή της τελικής υπηρεσίας στους χρήστες, οπότε πρέπει να θεωρηθεί ως ο πάροχος της υπηρεσίας αυτής, σε αντίθεση με έναν δικαιοπάρoχο δικαιοχρήσεως.⁸³ Σχέση δικαιοχρήσεως δεν φαίνεται να υφίσταται ούτε στις λοιπές πλατφόρμες διαμοιρασμού, καθώς οι χρήστες-προμηθευτές δεν καταβάλουν αντίτιμο ώστε να έχουν το δικαίωμα να κάνουν χρήση του σήματος ή της τεχνογνωσίας της πλατφόρμας· αντιθέτως, η παρακράτηση που υφίστανται τα κέρδη τους φέρει περισσότερο τα χαρακτηριστικά αμοιβής για τις υπηρεσίες διαμεσολάβησης της εφαρμογής.

iii. Two-sided markets

Ένα ζήτημα που ανακύπτει κατά την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς της οικονομίας διαμοιρασμού είναι ότι οι εν λόγω πλατφόρμες (όπως εξάλλου συμβαίνει με τη συντριπτική πλειοψηφία των ψηφιακών πλατφόρμων) παρέχουν υπηρεσίες σε δύο διακριτές ομάδες πελατών, καθώς από τη μία πλευρά βρίσκονται οι ιδιώτες-προμηθευτές και από την άλλη οι ιδιώτες-καταναλωτές. Πράγματι, οι sharing economy πλατφόρμες φέρουν όλα τα στοιχεία μιας *two-sided* (δύο όψεων) πλατφόρμας⁸⁴:

α) **Παρέχουν υπηρεσίες σε δύο διακριτές ομάδες πελατών.** Εν προκειμένω, οι ομάδες των πελατών δεν διακρίνονται τόσο όσον αφορά την φύση τους ή την επιχειρηματική τους δραστηριότητα (π.χ. πωλητές/καταναλωτές, διαφημιστές/αναγνώστες, κλπ), καθώς οι πλατφόρμες διαμοιρασμού απευθύνονται σε ιδιώτες χρήστες, αλλά περισσότερο όσον αφορά τον σκοπό για τον οποίο χρησιμοποιούν την πλατφόρμα, ήτοι ένας χρήστης επιθυμεί να εκμεταλλευθεί οικονομικά ένα περιουσιακό του στοιχείο ενώ ένας άλλος να αγοράσει ή εκμισθώσει ένα αγαθό ή μια υπηρεσία. Μάλιστα, ο εν λόγω σκοπός μπορεί να αλλάζει ανά περιόδους για κάθε χρήστη (π.χ. ένας χρήστης-προμηθευτής μιας πλατφόρμας Α μπορεί να απευθυνθεί στην πλατφόρμα αυτή για να εκμισθώσει μια υπηρεσία ή ένα

⁸³ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Maciej Szpunar της 4ης Ιουλίου 2017, Υπόθεση C-320/16 Uber France SAS

⁸⁴ Evans D., "The Antitrust Economics of Multi-Sided Platform Markets", Yale Journal on Regulation: Vol. 20: Iss. 2, Article 4, σελ. 331-333

αγαθό και σε διαφορετικό χρόνο να απευθυνθεί στην ίδια πλατφόρμα για να αγοράσει ή να μισθώσει μια υπηρεσία ή ένα αγαθό).

β) *Παρουσιάζουν δικτυακά φαινόμενα (network effects)*. Όσο περισσότερα αγαθά και υπηρεσίες προσφέρονται μέσω της πλατφόρμας, τόσο περισσότεροι χρήστες-καταναλωτές θα απευθυνθούν σε αυτή για να καλύψουν κάποια ανάγκη τους. Ομοίως, όσο περισσότεροι χρήστες καλύπτουν τις ανάγκες τους μέσω της πλατφόρμας, τόσο περισσότεροι ιδιώτες θα προσφέρουν αγαθά και υπηρεσίες μέσω αυτής, προς ευκολότερη επίτευξη κέρδους.

γ) *Λειτουργούν ως διαμεσολαβητές που ενσωματώνουν σε μια εικονική «αγορά» τις δύο διακριτές ομάδες και αντιστοιχούν την προσφορά με τη ζήτηση*. Με τον τρόπο αυτό περιορίζεται σημαντικά το κόστος συναλλαγής και η ασυμμετρία πληροφόρησης.

Αν κατά την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς της οικονομίας διαμοιρασμού ληφθεί υπόψη η μία μόνο πλευρά πελατών έναντι της άλλης, θα οδηγηθεί η ανάλυση σε εσφαλμένα συμπεράσματα, καθώς θα προσδιορισθεί αγορά κατά πολύ στενότερη της πραγματικής⁸⁵. Επιπλέον, κατά την εφαρμογή του *SSNIP test*⁸⁶, η ανάλυση οφείλει να λάβει υπόψη τις *εξωτερικότητες (externalities)*⁸⁷ των ψηφιακών πλατφόρμων και συγκεκριμένα τα δικτυακά φαινόμενα: Έστω μια μικρή αλλά σημαντική αύξηση της τιμής του κομίστρου για τις υπηρεσίες της “Uber”, θα οδηγήσει σε αντίστοιχη μείωση των χρηστών-καταναλωτών. Πιθανή μείωση από την πλευρά της ζήτησης των υπηρεσιών της εφαρμογής θα οδηγήσει σε ανάλογη μείωση των κερδών των χρηστών-προμηθευτών, η οποία με τη σειρά της θα οδηγήσει σε ανάλογη μείωση του αριθμού των χρηστών, οι οποίοι προσφέρουν τις υπηρεσίες τους μέσω αυτής. Αντιστοίχως, έστω μια μικρή αλλά σημαντική αύξηση του ποσοστού προμήθειας που παρακρατά η “Airbnb” από τους χρήστες προμηθευτές της, η οποία οδηγεί σε σημαντική αύξηση της τελικής τιμής προσφοράς του καταλύματος. Ένα τέτοιο γεγονός θα οδηγούσε σε μείωση της ζήτησης από την πλευρά των χρηστών-καταναλωτών, η οποία με τη σειρά της θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των κερδών των χρηστών-προμηθευτών και κατά συνέπεια τη μείωση του αριθμού των χρηστών-

⁸⁵ Evans D., “The Antitrust Economics of Multi-Sided Platform Markets”, Yale Journal on Regulation: Vol. 20: Iss. 2, Article 4, σελ. 357-358, Filistrucchi, L., Geradin, D. A. A. G., & van Damme, E. E. C. (2012). “Identifying Two-Sided Markets” (TILEC Discussion Paper; Vol. 2012-008). Tilburg: TILEC, σελ. 2

⁸⁶ βλ. σχετικά Γ. Κατσουλάκο με επιμέλεια Δ. Τζουγανάτου, «Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη 2013, σελ. 77επ.

⁸⁷ Βέττα Ν. / Κατσουλάκου Ι., «Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική», ΤΥΠΟΘΗΤΩ 2004, σελ. 71-73

προμηθευτών. Τέλος, απώτερη συνέπεια όλων αυτών θα είναι η μείωση του κέρδους των ιδίων των πλατφόρμων⁸⁸.

Στα ίδια ακριβώς συμπεράσματα κατέληξαν ο ΟΟΣΑ⁸⁹ και η Γερμανική Ειδική Γνωμοδοτική Επιτροπή⁹⁰ σε σχετικές έρευνές τους, επισημαίνοντας ότι οι παραδοσιακές μέθοδοι οριοθέτησης της σχετικής αγοράς χρήζουν τροποποιήσεων, ώστε να ανταποκρίνονται καλύτερα στις ως άνω ιδιαιτερότητες των αγορών διπλής όψεως. Μάλιστα, η Γερμανική Ειδική Γνωμοδοτική Επιτροπή για θέματα Ανταγωνισμού επεσήμανε ότι, κατά τον έλεγχο συγκέντρωσης σχετικής με αγορά διπλής όψεως, αποφασιστική σημασία για την εν τέλει απαγόρευση της συγκέντρωσης είχε η (εσφαλμένα) στενή οριοθέτηση της σχετικής αγοράς, καθώς η αρχή επικεντρώθηκε στη μία μόνο «πλευρά» της αγοράς. Για τον λόγο αυτο, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι προς το παρόν κανένας γενικός κανόνας δεν μπορεί να εγγυηθεί βέβαια συμπεράσματα για τις αγορές διπλής όψεως, καθιστώντας τον *ad hoc* έλεγχο τον πλέον κατάλληλο.

Ένα ερώτημα που ανακύπτει είναι κατά πόσον οι πλατφόρμες διπλής όψεως δραστηριοποιούνται σε μια ή δύο σχετικές αγορές, ήτοι αν δραστηριοποιούνται μόνο στην αγορά διαμεσολάβησης ή και στην αγορά εκείνη που, ανάλογα με τη φύση κάθε πλατφόρμας, αφορά στην ίδια την παροχή υπηρεσιών ή αγαθών.

Φαίνεται ορθότερο, όσον αφορά τον έλεγχο των επιπτώσεων στον ανταγωνισμό, οι πλευρές των χρηστών της πλατφόρμας καθώς και η ίδια η πλατφόρμα να θεωρούνται ένα ενιαίο σύνολο, ιδίως λόγω των έμμεσων δικτυακών φαινομένων⁹¹. Σε αυτό συνηγορεί το γεγονός ότι η πλατφόρμα οφείλει να σχεδιάζει την επιχειρηματική της δράση με τέτοιο τρόπο, ώστε να λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες της αγοράς όλων των πλευρών της πλατφόρμας σε κάθε δεδομένη χρονική στιγμή. Ομοίως, η ισχύς της πλατφόρμας μπορεί

⁸⁸ βλ. αντίστοιχη ανάλυση του *Evans D.* στο “The Antitrust Economics of Multi-Sided Platform Markets”, *Yale Journal on Regulation*: Vol. 20: Iss. 2, Article 4, σελ. 357-358 και εκεί παραπομπές σε αμερικάνικη νομολογία αναφορικά με την εφαρμογή του SSNIP test στις πιστωτικές και χρεωστικές κάρτες.

⁸⁹ ΟΟΣΑ, ‘Policy Roundtables: Two-Sided Markets’ DAF/COMP(2009)20, παραγ. 51

⁹⁰ Monopolies Commission, ‘Competition policy: the challenge of digital markets’ (‘Wettbewerbspolitik: Herausforderung digitale Märkte’) (2015), Special Report No 68, S25, παρ. 469,471.

⁹¹ Τα δικτυακά φαινόμενα μπορεί να είναι άμεσα ή έμμεσα. **Άμεσα** δικτυακά φαινόμενα υφίστανται όταν μια πλατφόρμα γίνεται περισσότερο ελκυστική για τους καταναλωτές όσο αυξάνεται ο αριθμός των καταναλωτών που κάνουν χρήση αυτής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα πλατφορμών με άμεσα δικτυακά φαινόμενα είναι τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και τα μέσα ηλεκτρονικής επικοινωνίας, όπως τα Skype, Viber και Whatsapp. **Έμμεσα** δικτυακό φαινόμενο ονομάζεται η περίπτωση στην οποία μία πλατφόρμα γίνεται περισσότερο ελκυστική για τον χρήστη-καταναλωτή όσο αυξάνεται ο αριθμός των χρηστών-προμηθευτών και αντιστρόφως.

να προσδιοριστεί μόνο εάν ληφθούν υπόψη οι **αλληλεξαρτήσεις** μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων πλευρών που κάνουν χρήση αυτής. Η έντονη αυτή αλληλεπίδραση που υφίσταται μεταξύ των χρηστών και των δύο πλευρών συνηγορεί, συνεπώς, ώστε να θεωρηθεί ότι οι πλατφόρμες δραστηριοποιούνται σε μία μόνο αγορά, είτε εκείνη της *διαμεσολάβησης μέσω διαδικτύου*⁹² είτε στην υποκείμενη αγορά των προσφερομένων από τους παρόχους υπηρεσιών⁹³.

Βέβαια, στο συμπέρασμα ότι οι πλατφόρμες διαμοιρασμού πρέπει να θεωρηθούν ως δραστηριοποιούμενες μόνο στην αγορά της ψηφιακής διαμεσολάβησης συνηγορεί και το γεγονός ότι πλέον ο ανταγωνισμός δεν λαμβάνει χώρα μόνο στο επίπεδο της παροχής υπηρεσιών (είτε μεταφορών είτε βραχύχρονης μίσθωσης καταλύματος), αντιθέτως φαίνεται ότι η διαμεσολάβηση για την αντιστοίχιση των προμηθευτών με τους καταναλωτές έχει γίνει **αφ 'εαυτής** μια ανεξάρτητη οικονομική δραστηριότητα⁹⁴. Τεχνολογικές πλατφόρμες επιχειρήσεων και ιδιωτών (π.χ. “Beat” και “Uber” για τις αστικές μετακινήσεις και “Booking.com” και “Airbnb” για τη μίσθωση καταλυμάτων) ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την αποτελεσματικότερη παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης προσφοράς και ζήτησης.

Αντίθετη άποψη, όμως, σχημάτισε η Αρχή Ανταγωνισμού του Ηνωμένου Βασιλείου (Competition and Markets Authority) σε μια πρόσφατη απόφαση για τον έλεγχο των συνεπειών μιας πραγματοποιηθείσας συγκέντρωσης μεταξύ δύο εταιρειών ταξί⁹⁵, στην οποία η CMA δεν εξέτασε καθόλου τον ειδικό ρόλο των μεσαζόντων σε σχέση με τους φορείς ιδιωτικής μίσθωσης και τα αδειοδοτημένα ταξί, αντιθέτως φαίνεται να επικεντρώθηκε στην υποκείμενη αγορά παροχής υπηρεσιών αστικών μετακινήσεων, στην οποία συμπεριέλαβε τόσο την «Uber» όσο και την εφαρμογή «Gett», η οποία αντιστοιχεί κάθε χρήστη-καταναλωτή με το κοντινότερο διαθέσιμο αδειοδοτημένο ταξί σε διάφορες πόλεις στο Ηνωμένο Βασίλειο και αλλού στον κόσμο. Η προσέγγιση αυτή έρχεται σε

⁹² Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγουν και οι *G. Lougher / S. Kalmanowicz*, “EU Competition Law in the Sharing Economy”, *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 93. Ομοίως και η Γερμανική Ειδική Γνωμοδοτική Επιτροπή, Monopolies Commission, ‘Competition policy: the challenge of digital markets’ (‘Wettbewerbspolitik: Herausforderung digitale Markte’) (2015), Special Report No 68, παρ. 468

⁹³ βλ. και Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα του ΔΕΕ Maciej Szpunar της 11ης Μαΐου 2017, Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL

⁹⁴ *G. Lougher / S. Kalmanowicz*, “EU Competition Law in the Sharing Economy”, *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 95

⁹⁵ Completed Acquisition by Sheffield City Taxis Limited of certain assets and business of Mercury Taxis (Sheffield) Limited (Case ME/6548-15), CMA, 29/10/2015, παρ. 59

αντίθεση με την άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία σε προηγούμενη απόφασή της⁹⁶ για τη συγκέντρωση Google/DoubleClick είχε διαφοροποιήσει τη διαμεσολάβηση από τις υποκείμενες αγορές παροχής υπηρεσιών. Οι ταχέως εξελισσόμενες λόγω της τεχνολογίας αγορές και οι ειδικές καταστάσεις που δημιουργούνται εξ αυτής οδηγούν τους ειδικούς του δικαίου του ανταγωνισμού σε μια ασυμφωνία όσον αφορά την ορθή οριοθέτηση της σχετικής αγοράς σε παρόμοιες περιπτώσεις⁹⁷ και για τον λόγο αυτό πρέπει να επαναξιολογηθούν υπό το πρίσμα των νέων στοιχείων που θα κάνουν την εμφάνισή τους στο μέλλον.

iv. Συμπεράσματα

Η ανωτέρω ανάλυση απέδειξε ότι η Οικονομία Κοινής Χρήσης έχει εισάγει νέους αλλά ισχυρούς ανταγωνιστές για τις επιχειρήσεις εκείνες που δραστηριοποιούνται στις υποκείμενες αγορές των πλατφορμών διαμοιρασμού. Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι η Sharing Economy μπορεί να καλύψει εξίσου με τις παραδοσιακές επιχειρήσεις τις περισσότερες ανάγκες των καταναλωτών, προσφέροντας μάλιστα ελκυστικότερες τιμές και υψηλή ποιότητα υπηρεσιών προς όφελος των καταναλωτών, γεγονός που ασκεί έντονες ανταγωνιστικές πιέσεις στους παραδοσιακούς προμηθευτές.

Λόγω της έντονης διασύνδεσης μεταξύ της εκάστοτε πλατφόρμας και των χρηστών-προμηθευτών αυτής, καθώς και εξαιτίας των έμμεσων δικτυακών φαινομένων μεταξύ των χρηστών-καταναλωτών, των χρηστών-προμηθευτών αλλά και της ίδιας της πλατφόρμας, φαίνεται ορθότερο να αντιμετωπίζεται η πλατφόρμα σαν μια ενιαία οικονομική ενότητα, παρά το γεγονός ότι και οι χρήστες-προμηθευτές ασκούν οικονομική δραστηριότητα (άρα μπορούν να θεωρηθούν επιχειρήσεις) σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία. Για τον λόγο αυτό, κατά την εξέταση των συνεπειών της Οικονομίας Διαμοιρασμού στον ανταγωνισμό, κρίνεται σκόπιμο να εξετάζονται οι πλατφόρμες ως σύνολο, καθώς οι χρήστες-προμηθευτές στερούνται αυτονομίας κατά την στα πλαίσια της πλατφόρμας δραστηριότητά τους και δεν λαμβάνουν κανένα εμπορικό ρίσκο επί της ουσίας, ώστε να κρίνεται απαραίτητη η ανταγωνιστική εκτίμηση της ατομικής δραστηριότητάς τους.

⁹⁶ Υπόθεση No COMP/M.4731 – Google/ DoubleClick, 11/3/2008

⁹⁷ βλ. και τη μελέτη της Γενικής Διεύθυνσης Εσωτερικής Πολιτικής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με θέμα «Challenges for Competition Policy in a Digitalised Economy», IP/A/ECON/2014-12, Ιούλιος 2015, σελ. 56, παρ. 4.1.2

Λόγω της ως άνω διασύνδεσης φαίνεται ορθότερο να θεωρηθεί ότι οι πλατφόρμες του sharing economy δραστηριοποιούνται τόσο στην αγορά της διαμεσολάβησης μεταξύ της προσφοράς και ζήτησης όσο και σε εκείνη της ίδιας της προσφοράς των υπηρεσιών απευθείας στον τελικό πελάτη. Εξάλλου, μετά την πρόσφατη απόφαση του ΔΕΕ για την «Uber»⁹⁸, το συμπέρασμα αυτό φαίνεται ότι έχει οριστικοποιηθεί.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, η προσπάθεια οριοθέτησης της σχετικής αγοράς για την Οικονομία Κοινής Χρήσης, η οποία απαρτίζεται αποκλειστικά από πλατφόρμες διπλής όψεως, δεν μπορεί να εξάγει ασφαλή αποτελέσματα λόγω της απουσίας εμπειριστατωμένης μεθοδολογίας που να μπορεί να λάβει υπόψιν τις ιδιαιτερότητες των αγορών διπλής όψεως. Εξάλλου, η Οικονομία Κοινής Χρήσης αποτελεί καινοτομία των τελευταίων ετών, ως εκ τούτου δεν υπάρχουν ούτε επαρκή στατιστικά δεδομένα όσον αφορά την επίδρασή της πάνω στην παραδοσιακή οικονομία και τους παραδοσιακούς παρόχους υπηρεσιών.

B. Πιθανότητα δημιουργίας δεσπόζουσας θέσης

Από την σκοπιά μιας ενδεχόμενης κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, η ανταγωνιστική αξιολόγηση των πλατφορμών της οικονομίας κοινής χρήσης θα πρέπει να επικεντρωθεί πρωτίστως στο κατά πόσον αυτές μπορούν πράγματι να αποκτήσουν σημαντική ισχύ εντός της σχετικής αγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται.

Σύμφωνα με τον κλασικό ορισμό της δεσπόζουσας θέσης στην υπόθεση *Hoffman-LaRoche κατά Επιτροπής*⁹⁹ ο οποίος παγιώθηκε στη μετέπειτα ενωσιακή νομολογία, η έννοια της δεσπόζουσας θέσης συνίσταται στη θέση οικονομικής ισχύος που καταλαμβάνει μια επιχείρηση, η οποία της δίνει τη δυνατότητα να παρεμποδίζει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στη σχετική αγορά, επιτρέποντάς της να συμπεριφέρεται σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της, τους πελάτες της και, τελικά, τους καταναλωτές. Κριτήρια για την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης σύμφωνα με τη νομολογία αποτελούν ενδεικτικά το κατεχόμενο μερίδιο

⁹⁸ Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL

⁹⁹ Υπόθεση 85/76, Hoffman-La Roche & Co AG κατά Επιτροπής, σκ. 38

αγοράς, τα μερίδια αγοράς των ανταγωνιστών της εξεταζόμενης επιχείρησης και η ύπαρξη φραγμών εισόδου στη σχετική αγορά.

Λαμβάνοντας ως δεδομένο ότι οι πλατφόρμες της συνεργατικής οικονομίας δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά διαμεσολάβησης μέσω πλατφόρμας (ή, εν πάσει περιπτώσει, και σε αυτή), για την απόκτηση θέσης ισχύος στην αγορά αυτή κρίσιμος παράγοντας είναι η **τεχνολογική καινοτομία**. Για την επικράτησή τους στην αγορά, οι πλατφόρμες εκμεταλλεύονται τα δικτυακά φαινόμενα (network effects) και τις οικονομίες κλίμακος, με αποτέλεσμα οι αγορές αυτές να παρουσιάζουν υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης που θυμίζουν παίγνιο όπου «ο νικητής τα παίρνει όλα» («winner takes it all»). Ο λόγος είναι ότι, όσο μια συγκεκριμένη πλατφόρμα αυξάνει τον αριθμό των χρηστών της, τόσο πιο ελκυστική καθίσταται για περισσότερους νέους χρήστες, σε σημείο που θεωρητικά όλοι οι καταναλωτές θα καταλήξουν να χρησιμοποιούν την ίδια πλατφόρμα. Το φαινόμενο αυτό κάνει όλο και πιο δύσκολο για τους ανταγωνιστές (πραγματικούς ή δυνητικούς) να ανατρέψουν τη δεσπόζουσα θέση της πλατφόρμας. Ως εκ τούτου, γίνεται αντιληπτό ότι η πλατφόρμα που θα καταφέρει να εισέλθει πρώτη στην αγορά και να αποκτήσει έναν σημαντικό αριθμό αρχικών χρηστών, αποκτά τεράστιο πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της και τη δυνατότητα απόκτησης δεσπόζουσας θέσης¹⁰⁰.

Παρά τις δυναμικές αλληλεπιδράσεις της αγοράς στην οποία δραστηριοποιούνται οι ψηφιακές πλατφόρμες λόγω της εξελισσόμενης τεχνολογίας, το ως άνω φαινόμενο γεννά τον κίνδυνο δημιουργίας επιχειρήσεων-«γιγάντων» (όπως για παράδειγμα η «Google» και το «Facebook»), οι οποίες αφού αποκτήσουν δεσπόζουσα θέση, μπορούν να εμποδίσουν την είσοδο νέων ανταγωνιστών¹⁰¹.

Επιπλέον, όσο περισσότερους χρήστες προσελκύει μια πλατφόρμα, τόσο μεγαλύτερο αριθμό **δεδομένων** συγκεντρώνει αναφορικά με τις προτιμήσεις τους και την ζήτηση των καταναλωτών εν γένει. Οι πληροφορίες αυτές στη συνέχεια χρησιμοποιούνται

¹⁰⁰ G. Lougher / S. Kalmanowicz, "EU Competition Law in the Sharing Economy", Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 96, *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ.111 και Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Πολιτικής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Μελέτη με θέμα «Challenges for Competition Policy in a Digitalised Economy», IP/A/ECON/2014-12, Ιούλιος 2015, παρ. 2.3.1, σελ.25

¹⁰¹ Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Πολιτικής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Μελέτη με θέμα «Challenges for Competition Policy in a Digitalised Economy», IP/A/ECON/2014-12, Ιούλιος 2015, παρ. 3.1.1, σελ.29

από την πλατφόρμα, με σκοπό την προσαρμογή των υπηρεσιών που προσφέρει ώστε να ανταποκρίνονται καλύτερα στις προτιμήσεις των καταναλωτών. Ο ενδιάμεσος ρόλος της πλατφόρμας της παρέχει την εξουσία να διαμορφώνει την εμπειρία των χρηστών της σε εξατομικευμένο επίπεδο και να φιλτράρει αυτό που βλέπει ο χρήστης μέσω της εφαρμογής αλγορίθμων που βασίζονται σε δεδομένα του ίδιου του χρήστη¹⁰². Σταδιακά, η επιχείρηση με σημαντική ισχύ στην αγορά μπορεί να αυξήσει ακόμα περισσότερο το μερίδιό της, μιας και η συλλογή δεδομένων της επιτρέπει να παρέχει καλύτερες, πιο στοχοθετημένες και εξατομικευμένες υπηρεσίες διαμεσολάβησης¹⁰³, σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των πραγματικών και δυνητικών ανταγωνιστών της. Εάν το μερίδιο της επιχείρησης στην αγορά είναι σημαντικό και ανθεκτικό, το ως άνω φαινόμενο (οι *Lougher* και *Kalmanowicz* το ονομάζουν «φαινόμενο της χιονοστιβάδας»¹⁰⁴) μπορεί να οδηγήσει σε υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης στην αγορά της διαμεσολάβησης, ενδεχομένως και σε μονοπώλιο¹⁰⁵. Η τάση αυτή μπορεί να επιταχυνθεί μέσω των αυξανόμενων οικονομιών κλίμακας και φάσματος που εφαρμόζουν οι πλατφόρμες. Γίνεται αντιληπτό, λοιπόν, ότι όσο μεγαλύτερος ο όγκος δεδομένων που μπορεί να συλλέξει μια επιχείρηση, τόσο καλύτερες και πιο προσαρμοσμένες στους πελάτες της υπηρεσίες μπορεί να προσφέρει, καθιστώντας εαυτώ την πιο ελκυστική επιλογή για τους καταναλωτές. Συνεπώς, **η συλλογή δεδομένων μπορεί να δημιουργήσει τις συνθήκες εδραίωσης δεσπόζουσας θέσης** στην οικονομία κοινής χρήσης, όπως εξάλλου συμβαίνει με το σύνολο της ψηφιακής οικονομίας¹⁰⁶.

Ωστόσο, οι αρχές ανταγωνισμού δεν βιάζονται να καταλήξουν στο συμπέρασμα ότι μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση στην ψηφιακή αγορά, δεδομένης της ταχύτατης εξέλιξης της τεχνολογικής καινοτομίας που μπορεί ανά πάσα στιγμή να διαταράξει τα δεδομένα της αγοράς (*disruptive innovation*). Με βάση αυτό το γεγονός η ισχύς καμίας επιχείρησης στην αγορά δεν πρέπει να θεωρηθεί ως δεδομένη για

¹⁰² Commission Staff Working Document, “A Digital Single Market Strategy for Europe - Analysis and Evidence”, 28.10.2015, SWD(2015) 202 final, σελ. 53

¹⁰³ *G. Lougher / S. Kalmanowicz*, “EU Competition Law in the Sharing Economy”, *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 96

¹⁰⁴ ομοίως

¹⁰⁵ Monopolies Commission (Ειδική Γνωμοδοτική Επιτροπή Γερμανίας για θέματα Ανταγωνισμού), ‘Competition policy: the challenge of digital markets’ (‘Wettbewerbspolitik: Herausforderung digitale Markte’) (2015), Special Report No 68, σελ. 55, παρ. 198

¹⁰⁶ βλ. σχετικά Monopolies Commission (Γερμανίας), ‘Competition policy: the challenge of digital markets’ (‘Wettbewerbspolitik: Herausforderung digitale Markte’) (2015), Special Report No 68, σελ. 73, παρ. 6.2.1

μεγάλο χρονικό διάστημα. Εξάλλου, το δεδομένο αυτό, ότι δηλαδή νέοι παίκτες εισέρχονται στην ψηφιακή αγορά με μεγαλύτερη ευκολία από ότι στην συμβατική αγορά, οι οποίοι παίκτες ασκούν από νωρίς έντονες ανταγωνιστικές πιέσεις στις κατεστημένες επιχειρήσεις, όπως συνέβη και με την εμφάνιση των πλατφορμών της συνεργατικής οικονομίας, αποτελεί ευνοϊκή συνθήκη για τον θεσμό του ανταγωνισμού, καθώς κατ' αυτόν τον τρόπο αποδεικνύεται η έλλειψη φραγμών εισόδου και επέκτασης και, κατά συνέπεια, η δυσκολία των ανταγωνιστών να αποκτήσουν δεσπόζουσα θέση στην αγορά¹⁰⁷.

Εν προκειμένω, η αντοχή μιας πλατφόρμας διαμοιρασμού στην αγορά και η ανθεκτικότητά της στις ανταγωνιστικές πιέσεις εξαρτάται από το επίπεδο καινοτομίας και τη γενική δυναμική των αγορών. Η Οικονομία Κοινής Χρήσης, όμως, εν αντιθέσει με άλλα επιχειρηματικά μοντέλα, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από την ίδια τη φύση των υποκείμενων προϊόντων και υπηρεσιών. Όπου οι υποκείμενες αγορές είναι καθαρά τοπικές, δηλαδή τόσο η προσφορά όσο και η ζήτηση βρίσκονται στην ίδια γεωγραφική περιοχή (π.χ. αγορά αστικών μετακινήσεων-ταξί), ο πιο σημαντικός παράγοντας επικράτησης στην αγορά είναι να υπάρχει μεγάλος αριθμός τόσο χρηστών-προμηθευτών όσο και χρηστών-καταναλωτών εντός μιας συγκεκριμένης περιοχής, προς επίτευξη υψηλότερων ποσοστών αντιστοίχισης προσφοράς-ζήτησης¹⁰⁸. Συνεπώς, φαίνεται ευκολότερο για μια νέα ανταγωνιστική πλατφόρμα να προσελκύσει πελάτες και στις δύο πλευρές της αγοράς και έτσι να αναπτυχθεί πιο γρήγορα σε τοπικό επίπεδο, δίνοντας τη δυνατότητα στους χρήστες να εναλλάσσονται με ευκολία μεταξύ των πλατφορμών¹⁰⁹. Αυτό σημαίνει ότι είναι πιθανότερο να υπάρχει εντονότερος ανταγωνισμός στις καθαρά τοπικές αγορές. Ωστόσο, όπου η ζήτηση είναι γεωγραφικά ευρύτερη, παραδείγματος χάριν στη βραχύχρονη μίσθωση καταλυμάτων, υπάρχουν μεγαλύτερα εμπόδια για μια νέα πλατφόρμα να ανταγωνιστεί τον ηγέτη της αγοράς, καθώς είναι πιο δύσκολο να

¹⁰⁷ Κομνηνού Α.-Λιανού Ι., με την επιμέλεια Τζουγανάτου Δ., «Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη 2013, σελ. 509επ.

¹⁰⁸ Αυτός, εξάλλου, είναι και ο λόγος που οι πλατφόρμες διαμοιρασμού γνωρίζουν μεγαλύτερη άνθηση στις μεγάλες πόλεις. Βλ. επί παραδείγματι Cullen Z. and Farronato C., "Outsourcing Tasks Online: Matching Supply and Demand on Peer-to-Peer Internet Platforms," 1^η έκδοση, Δεκέμβριος 2014, Stanford University, όπου αποδεικνύεται ότι η αποτελεσματικότητα της αντιστοίχισης προσφοράς και ζήτησης εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από την πυκνότητα του πληθυσμού σε κάθε πόλη.

¹⁰⁹ Βλ. πχ την απόφαση για τη συγκέντρωση Sheffield City Taxis Limited και Mercury Taxis (Sheffield) Limited (Case ME/6548-15), Competition and Markets Authority (UK), 29/10/2015, όπου τα γεωγραφικά όρια της εν λόγω σχετικής αγοράς είναι εξαιρετικά περιορισμένα.

αναπτύξει σημαντικό αριθμό χρηστών και των δύο πλευρών και μάλιστα σε ευρύτερα γεωγραφικά όρια. Στην περίπτωση αυτή, τα εμπόδια εισόδου είναι υψηλότερα και η ισχύς του ηγέτη στην αγορά είναι πιο ανθεκτική¹¹⁰.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η αξιολόγηση της ισχύος στην αγορά μπορεί να οδηγήσει σε ρευστά συμπεράσματα. Τα μερίδια αγοράς στις ψηφιακές αγορές παίζουν λιγότερο σημαντικό ρόλο εν συγκρίσει με τις παραδοσιακές διδαχές του δικαίου του ανταγωνισμού, λόγω της διαρκούς εξελισσόμενης τεχνολογίας. Σε αυτό συμβάλλει και η ύπαρξη αγορών με δύο όψεις (2-sided markets) και τα ειδικά ζητήματα ανταγωνισμού που αυτές δημιουργούν, όπως αναλύθηκαν ανωτέρω.

Υπό το πρίσμα της δυναμικής της αγοράς που περιγράφηκε παραπάνω, οι πλατφόρμες ανταγωνίζονται για να καταστούν η πρώτη επιλογή των καταναλωτών όταν χρειαστούν τις προσφερόμενες υπηρεσίες ή αγαθά. Για τον λόγο αυτό, οι προσπάθειες ανταγωνισμού είναι περισσότερο έντονες στο αρχικό στάδιο, όπου η πλατφόρμα κάνει την είσοδό της σε μια αγορά και οι ενέργειες μάρκετινγκ βρίσκονται στο αποκορύφωμά τους. Η Uber, για παράδειγμα, κατά την είσοδό της στην ελληνική αγορά αστικών μετακινήσεων, προσέφερε και προσφέρει στους καταναλωτές δωρεάν μετακινήσεις, μια προωθητική ενέργεια που χρησιμοποιεί παγκοσμίως, χορηγώντας σε κάθε νέο χρήστη-καταναλωτή δωρεάν μετακινήσεις μέχρι μιας συγκεκριμένης αξίας.

Στόχος είναι να αποκτήσει η πλατφόρμα επαρκή αριθμό χρηστών και των δύο πλευρών, ώστε να καθιερωθεί στο μυαλό των καταναλωτών και να καταστεί η πρώτη τους επιλογή για αναζητήσεις. Το ανταγωνιστικό αυτό πλεονέκτημα θα εξακολουθήσει να αυξάνεται μέσω των network effects, των οικονομιών κλίμακος και της συλλογής δεδομένων, όπως αναλύθηκε ανωτέρω. Έτσι, αφού μια πλατφόρμα καθιερωθεί στο μυαλό των καταναλωτών, το λεγόμενο «multi-homing», ήτοι η ταυτόχρονη χρήση εναλλακτικών πλατφορμών, θα καταστεί λιγότερο ελκυστική για τους καταναλωτές, οι οποίοι έχουν την τάση να επιλέγουν σχεδόν μηχανικά τον πάροχο που χρησιμοποίησαν συχνά τον τελευταίο καιρό¹¹¹. Ιδίως δε σε περιπτώσεις

¹¹⁰ G. Lougher / S. Kalmanowicz, "EU Competition Law in the Sharing Economy", Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 97

¹¹¹ Οι G. Lougher / S. Kalmanowicz, "EU Competition Law in the Sharing Economy", Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 98, κάνουν λόγο για "status quo bias", ήτοι την τάση των καταναλωτών να είναι θετικά προκατειλημμένοι και να παραμένουν στην προηγούμενη επιλογή τους.

υπηρεσιών που χαρακτηρίζονται από χρονική αμεσότητα (δηλαδή, όταν η ανάγκη πρέπει να καλυφθεί όσο το δυνατόν πιο άμεσα) και χαμηλό κόστος, όπως π.χ. οι αστικές μετακινήσεις, οι καταναλωτές σπανιότατα προβαίνουν σε συγκρίσεις τιμών και ποιότητας. Ως εκ τούτου, σε ένα δεύτερο στάδιο, η σύγκριση τιμών από την πλευρά του καταναλωτή περνάει σε δεύτερη μοίρα, δίνοντας στην πλατφόρμα τη δυνατότητα να αυξήσει το κόστος διαμεσολάβησης προς όφελός της. Πράγματι, οι πελάτες τείνουν να γίνονται πιο «κολλητικοί» στις πιο πρόσφατες και συχνές επιλογές τους και ως εκ τούτου στρέφονται δυσκολότερα σε νέες άλλες εναλλακτικές επιλογές, ακόμη και κατόπιν μιας αύξησης τιμών από τον πάροχό τους. Για παράδειγμα, τα λεπτομερή στοιχεία που κατάφερε να συλλέξει η Uber σχετικά με τις ταξιδιωτικές συνήθειες και προτιμήσεις των καταναλωτών, σε συνδυασμό με την σημαντική ισχύ που έχει αποκτήσει στην παγκόσμια αγορά, την οδήγησαν να υιοθετήσει ένα δυναμικό σύστημα τιμολόγησης. Συγκεκριμένα, η εταιρεία επιβάλλει «χρέωση αιχμής» στις περιοχές όπου η ζήτηση των καταναλωτών είναι υψηλή, η οποία επιβαρύνει τον καταναλωτή¹¹²¹¹³.

Σύμφωνα με όλα τα ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι η συλλογή και η εμπορική χρήση των δεδομένων των χρηστών μπορεί σταδιακά να καταστεί όλο και σημαντικότερο εμπόδιο εισόδου στην σχετική αγορά της διαμεσολάβησης. Η βάση δεδομένων μιας κατεστημένης πλατφόρμας και τα προκύπτοντα εξ αυτής οφέλη ποιότητας και διαφοροποίησης των υπηρεσιών της δεν μπορούν να αναπαραχθούν εύκολα από τους ανταγωνιστές της, ιδίως τους νεοεισερχόμενους παίκτες της αγοράς. Ακόμα, όμως, και αν μια πλατφόρμα προβεί σε κατάχρηση της ενδεχομένως δεσπόζουσας θέσης της στην αγορά, οι χρήστες και των δύο πλευρών θα έχουν κίνητρο να μην εγκαταλείψουν την πλατφόρμα για έναν ακόμα λόγο, πέραν της συνήθειας: Όλες οι peer-to-peer πλατφόρμες, με σκοπό τη διασφάλιση των συναλλαγών, εφαρμόζουν σύστημα αξιολόγησης και βαθμολογίας, στο οποίο οι χρήστες (τόσο οι καταναλωτές, όσο και οι προμηθευτές) δημοσιεύουν την κριτική τους και την εμπειρία τους από την

¹¹² Βλ. σχετικά <https://help.uber.com/h/e9375d5e-917b-4bc5-8142-23b89a440eec>

¹¹³ Ακόμη και αν διαπιστωθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης στον εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης της πλατφόρμας, η ως άνω διάκριση τιμών μεταξύ των πελατών δεν συνιστά από μόνη της κατάχρηση, εφόσον δεν είναι εκμεταλλευτική, αλλά αποδεικνύει την ισχύ της ανάλυσης δεδομένων από μια εταιρεία με ισχυρή θέση στην αγορά. βλ και *G. Lougher / S. Kalmanowicz*, "EU Competition Law in the Sharing Economy", *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 98

συναλλαγή που πραγματοποιήθηκε¹¹⁴. Τυχόν απόσυρσή τους από την πλατφόρμα ισοδυναμεί με διαγραφή των ήδη υφισταμένων (θετικών) αξιολογήσεων και εξαφάνιση της (θετικής) εμπειρίας τους, γεγονός που με τη σειρά του συνεπάγεται δυσκολία πραγματοποίησης νέων, μελλοντικών συναλλαγών, σε περίπτωση που επιθυμήσουν να επιστρέψουν στην πλατφόρμα. Αυτό, αν κάναμε παραλληλισμό με όρους «παραδοσιακής» B2C ή B2B οικονομίας, θα αντιστοιχούσε σε μια επιχείρηση που αποσύρει ολωσδιόλου από την αγορά εμπορικά σήματα που χαίρουν αναγνωρισιμότητας από το καταναλωτικό κοινό· τυχόν διάθεση προϊόντων με νέο εμπορικό σήμα θα στερείτο της εγγυητικής λειτουργίας του παλαιότερου και δεν θα έχαιρε της προτίμησης των καταναλωτών. Την ίδια ακριβώς (εγγυητική) λειτουργία εξυπηρετούν οι online κριτικές και αξιολογήσεις, οι οποίες είναι καθοριστικές για τον ανταγωνισμό των χρηστών-προμηθευτών εντός της πλατφόρμας κοινής χρήσης¹¹⁵. Έτσι, τα δεδομένα αυτά ενθαρρύνουν τους χρήστες-προμηθευτές και τους χρήστες-καταναλωτές να παραμείνουν σε μια πλατφόρμα μόλις αυτή αποκτήσει μια σημαντική ισχύ στην αγορά.

Φυσικά, όπως έχει δεχθεί και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή¹¹⁶, το “*multi-homing*” επιτρέπει στους χρήστες κάθε πλευράς να χρησιμοποιούν πολλές πλατφόρμες ταυτοχρόνως χωρίς να χρειάζεται να εγκαταλείψουν τις παλαιότερες επιλογές τους και να απολέσουν την βαθμολογία που έχουν συγκεντρώσει. Για τον λόγο αυτό, στις πλατφόρμες διαμοιρασμού δεν φαίνεται να υπάρχει, εκ πρώτης όψεως τουλάχιστον, ζήτημα δημιουργίας δεσπόζουσας θέσης. Εξάιρεση θα αποτελούσε περίπτωση κατά την οποία μια πλατφόρμα διαμοιρασμού δέσμευε τους χρήστες-προμηθευτές αυτής μέσω των όρων χρήσης της, αποκλείοντάς τους από το να χρησιμοποιούν ανταγωνιστικές πλατφόρμες διαμεσολάβησης¹¹⁷. Φυσικά, δεν πρέπει να

¹¹⁴ Η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρόσφατη Έκθεσή της σχετικά με μια ευρωπαϊκή ατζέντα για τη συνεργατική οικονομία (2017/2003(INI)), 11/5/2017, σκ. 22 επισημαίνει ότι οι καταναλωτές θα πρέπει να γνωρίζουν αν οι κριτικές άλλων χρηστών μιας υπηρεσίας επηρεάζονται από τον ίδιο τον πάροχο, για παράδειγμα με τη μορφή πληρωμένων διαφημίσεων, ώστε να μπορούν να αξιολογήσουν την εγκυρότητα των κριτικών που δημοσιεύονται.

¹¹⁵ G. Lougher / S. Kalmanowicz, “EU Competition Law in the Sharing Economy”, Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 98

¹¹⁶ Υπόθεση COM/M.7217 έλεγχος συγκέντρωσης Facebook/WhatsApp, 3/10/2014, παρ. 110

¹¹⁷ Άλλες προβληματικές περιπτώσεις που εμποδίζουν το multi-homing θα μπορούσαν να εμφανιστούν όπου η φύση των υποκείμενων αγορών περιόριζε εκ των πραγμάτων την παράλληλη χρήση εναλλακτικών εφαρμογών ή σε περίπτωση ρυθμιστικών εμποδίων. G. Lougher / S. Kalmanowicz, “EU Competition Law in the Sharing Economy”, Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 99.

παραγνωρίζεται το γεγονός ότι το sharing economy προσφέρει εξειδικευμένες υπηρεσίες –ανταλλαγή μεταξύ *ομοτίμων*, μίσθωση μεταξύ *ομοτίμων*-, οι οποίες δεν παρέχονται από τις κοινές ψηφιακές πλατφόρμες B2C. Συνεπώς, εκ των πραγμάτων οι καταναλωτές έχουν ως προς αυτή τη συγκεκριμένη μορφή υπηρεσιών πολύ περιορισμένες εναλλακτικές.

Ενδεχόμενη δεσπόζουσα θέση μιας πλατφόρμας διαμοιρασμού μπορεί επίσης να επηρεάσει την ισχύ της και στις υποκείμενες αγορές της προμήθειας των προϊόντων και υπηρεσιών, καθώς και σε παρακείμενες αγορές αυτών, εκμεταλλευόμενη την αξία ή το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που κερδίζει δυνάμει των δεδομένων που επεξεργάζεται. Για παράδειγμα, μια peer-to-peer πλατφόρμα μετακινήσεων (είτε έναντι αμοιβής, όπως η «Uber», είτε και δωρεάν συνεπιβατισμού-*carpooling*) έχει εγγενείς γνώσεις σχετικά με την τακτική διαμονή και τα αγοραστικά ενδιαφέροντα του καταναλωτή. Θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει αυτές τις γνώσεις για να προσφέρει συμπληρωματικές υπηρεσίες P2P, όπως παράδοση των καθημερινών αγορών ενός νοικοκυριού (ψώνια, καθαριστήριο, κλπ). Καθώς άλλες επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται στις υποκείμενες αγορές δεν μπορούν να επωφεληθούν από τις εγγενείς αυτές γνώσεις, η ασυμμετρία των πληροφοριών δημιουργεί σημαντικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα¹¹⁸. Για παράδειγμα, η Uber προσφέρει πλέον πολλές και διαφορετικές υπηρεσίες προς τους χρήστες της, όπως η UberBLACK και η UberSUV οι οποίες εμπίπτουν στην αγορά ενοικίασης οχημάτων πολυτελείας. Η σημαντική δύναμη που έχει αποκτήσει η επιχείρηση στην αγορά των απλών αστικών μετακινήσεων και η καθιέρωσή της στο μυαλό πολλών καταναλωτών προσδίδουν στις δύο αυτές νέες και διαφοροποιημένες υπηρεσίες ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, ήδη από την θέση τους σε λειτουργία.

Ακόμη όμως και αν στοιχειοθετηθεί ότι μια πλατφόρμα Κοινής Χρήσης έχει πράγματι αποκτήσει δεσπόζουσα θέση στην αγορά, η διαπίστωση ενδεχόμενης κατάχρησης είναι εξίσου προβληματική. Όπως ήδη έχει αναλυθεί, η τεχνολογία και τα δεδομένα που έχει στη διάθεσή της μια πλατφόρμα της δίνει τη δυνατότητα να αντιδρά στις αλλαγές της αγοράς σε πραγματικό χρόνο. Οι υπολογιστικοί αλγόριθμοι βοηθούν στην παροχή εξατομικευμένων προωθητικών ενεργειών, ακόμα και υπηρεσιών, καθώς και στην καλύτερη και πιο αποδοτική τιμολόγηση (ήτοι, στην τιμολόγηση που

¹¹⁸ G. Lougher / S. Kalmanowicz, “EU Competition Law in the Sharing Economy”, Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 100

προσαρμόζεται στη ζήτηση). Μια τέτοιου είδους προσαρμογή στην αγορά δεν μπορεί, τουλάχιστον εκ πρώτης όψεως, να συνιστά "κατάχρηση", καθώς είναι σύμφωνη με την ίδια την ουσία του ελεύθερου ανταγωνισμού, δηλαδή την εφαρμογή της βέλτιστης εμπορικής στρατηγικής, ώστε η προσφορά να ανταποκρίνεται καλύτερα στη ζήτηση. Με άλλα λόγια, αν η τιμολόγηση της Uber αντικατοπτρίζει απόλυτα τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης της αγοράς σε μια δεδομένη στιγμή, η ενέργεια αυτή δεν είναι καταχρηστική. Ζήτημα κατάχρησης θα μπορούσε να γεννηθεί εάν μια δεσπόζουσα πλατφόρμα εφαρμόσει πρακτικές *tying* ή *bundling*, δηλαδή να προμηθεύει ένα προϊόν / μια υπηρεσία μόνο σε συνδυασμό με κάποιο άλλο προϊόν / υπηρεσία. Ένα τέτοιο ενδεχόμενο δεν είναι απίθανο, ιδίως μετά την πρωτοβουλία της Uber να δραστηριοποιηθεί στον τομέα της διανομής τροφίμων μέσω του "UberEats". Επιπλέον, τα Big Data που ανήκουν σε μια δεσπόζουσα επιχείρηση μπορούν, υπό ορισμένες συνθήκες, να θεωρηθούν ως "βασικές υποδομές" (*essential facilities*)¹¹⁹. Τυχόν αποδοχή της θεωρίας αυτής θα είχε ως αποτέλεσμα, εάν η δεσπόζουσα πλατφόρμα αρνηθεί την πρόσβαση σε νεοεισερχόμενους ή άλλους ανταγωνιστές στις εν λόγω βασικές υποδομές, να χαρακτηριστεί η στάση της αυτή ως καταχρηστική.

Γ. Έλεγχος συγκεντρώσεων: Ο ρόλος των προσωπικών δεδομένων

Κατά τα ανωτέρω, τα προσωπικά δεδομένα αφενός μεν επιτρέπουν στους καταναλωτές να λάβουν καλύτερες υπηρεσίες και βοηθούν τις εταιρείες να αποκτήσουν γνώση των ευκαιριών της αγοράς, αφετέρου δε έχουν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν εμπόδια εισόδου, περιορίζοντας τον ανταγωνισμό.

Έχει υποστηριχθεί ότι στη σύγχρονη οικονομία που βασίζεται στα δεδομένα των χρηστών του διαδικτύου (για ορισμένους, πρόκειται για «*datafication*» όλων των πτυχών της ζωής¹²⁰), τα δεδομένα αυτά είναι μια νέα μορφή νομίσιματος¹²¹. Η

¹¹⁹ *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ.112

¹²⁰ ο.π, σελ. 107

συγκέντρωση μεγάλων ποσοτήτων δεδομένων οδήγησε σε συζήτηση για μια "επανάσταση των *Big Data*"¹²². Οι πλατφόρμες διαμοιρασμού, όπως αναλύθηκε και ανωτέρω, συλλέγουν προσωπικά δεδομένα σχετικά με την ηλικία, το φύλο, τη διαμονή, την απασχόληση, τις επαγγελματικές ικανότητες και τα προσόντα, τις διατροφικές ή άλλες προτιμήσεις, την κατάσταση υγείας, τα φάρμακα, τις οικονομικές λεπτομέρειες και πολλά άλλα τόσο από τους χρήστες όσο και από τους παρόχους των συνεργατικών υπηρεσιών. Μάλιστα, εφόσον η λειτουργία τους είναι να αντιστοιχούν την προσφορά με τη ζήτηση, είναι υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων κατά την κοινοτική Οδηγία¹²³ και τον Κανονισμό¹²⁴ για την Προστασία των Δεδομένων.

Από τη σκοπιά του δικαίου του ανταγωνισμού, πέραν των κινδύνων δημιουργίας και κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, το ίδιο μπορεί να ισχύει όσον αφορά την εκτίμηση των συνεπειών μιας συγκέντρωσης. Το "*winner-takes-all*" φαινόμενο, όπως εξετάστηκε ανωτέρω, είναι ο λόγος για τον οποίο οι αρχές ανταγωνισμού θα πρέπει να μην επιτρέψουν τη δημιουργία ή την ενίσχυση της ισχύος μιας επιχείρησης στην αγορά μέσω συγκέντρωσης με πιθανά αντιανταγωνιστικά αποτελέσματα.

Πρωτίστως, όπως απέδειξε η συγκέντρωση Facebook/Whatsapp¹²⁵, όσον αφορά συγκέντρωση στην οποία συμμετέχουν πλατφόρμες δύο όψεων, όπως εν προκειμένο είναι οι πλατφόρμες Κοινής Χρήσης, η υποχρέωση προηγούμενης γνωστοποίησης και η εκτίμηση των ανταγωνιστικών συνεπειών δεν πρέπει να βασίζεται αποκλειστικά στον κύκλο εργασιών των συμμετεχουσών επιχειρήσεων. Υποστηρικτής της άποψης

¹²¹ Monopolies Commission (Ειδική Γνωμοδοτική Επιτροπή Γερμανίας για θέματα Ανταγωνισμού), 'Competition policy: the challenge of digital markets' ('Wettbewerbspolitik: Herausforderung digitale Markte') (2015), Special Report No 68, παρ. 65

¹²² Ο όρος "Big Data" δεν έχει προσδιοριστεί οριστικά, αλλά επί της ουσίας αναφέρεται σε ποσότητες δεδομένων που είναι τόσο μεγάλες, ώστε να μην μπορούν πλέον να συλλέγονται, να αποθηκεύονται, να επεξεργάζονται και να αναλύονται με κλασικά εργαλεία λογισμικού βάσης δεδομένων. Για να χαρακτηριστεί το φαινόμενο των Big Data, χρησιμοποιείται το κριτήριο των "3Vs" – volume (όγκος), variety (ποικιλία) και velocity (ταχύτητα). Συνεπώς, με τον όρο αυτό γίνεται αναφορά στην αλγοριθμική ανάλυση ιδιαίτερα μεγάλων όγκων δεδομένων από μια ευρύτερη ποικιλία πηγών και μορφών στη μέγιστη ταχύτητα, η οποία ανάλυση έγινε δυνατή μόνο με χρήση ψηφιακών μέσων. Επιπλέον, ο όρος Big Data χρησιμοποιείται συχνά τόσο για τις τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή, τη διεκπεραίωση και τη σύνδεση μαζικών, πολύπλοκων όγκων δεδομένων, καθώς και για τα επιχειρηματικά μοντέλα που δραστηριοποιούνται στην ως άνω επεξεργασία δεδομένων. Περισσότερα σχετικά, *Stucke M./Grunes A.*, «Introduction: Big Data and Competition Policy», (October 6, 2016). *Big Data and Competition Policy*, Oxford University Press (2016). διαθέσιμο στο SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2849074>.

¹²³ Οδηγία 2002/58/EK

¹²⁴ Κανονισμός ΕΕ 2016/679

¹²⁵ COM M.7217, 3.10.2014

αυτής είναι η γερμανική νομική θεωρία, ενώ μάλιστα υλοποιήθηκε προσφάτως και αντίστοιχη τροποποίηση στο γερμανικό δίκαιο του ανταγωνισμού, εισάγοντας διάταξη που υποχρεώνει τα μέρη να κοινοποιήσουν στην αρμόδια αρχή μια συγκέντρωση, αν το κόστος της συμφωνίας εξαγοράς ή συγχώνευσης ξεπερνά τα 350 εκατομ. ευρώ¹²⁶.

Ο ρόλος των δεδομένων σε μια συγκέντρωση είναι εξαιρετικά σημαντικός, καθώς πλέον αποτελούν πρόσφορο μέσο για την ενίσχυση της ισχύος μιας επιχείρησης στην αγορά. Συνεπώς, μια συγκέντρωση επιχειρήσεων αναπόφευκτα συνεπάγεται ότι το ένα μέρος της συγκέντρωσης θα μπορεί να έχει πρόσβαση στο απόθεμα δεδομένων της άλλης. Το ζήτημα αυτό εξετάστηκε από την Επιτροπή στην εξαγορά της Whatsapp από το Facebook, παρά το γεγονός ότι η εξαγοραζόμενη επιχείρηση δεν συνέλεγε δεδομένα χρηστών μέσω της εφαρμογής¹²⁷. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή ανέλυσε δύο περιπτώσεις όπου η εξεταζόμενη συγκέντρωση θα μπορούσε να ενισχύσει τη δεσπόζουσα θέση της πλατφόρμας Facebook: α) να αποκτήσει η επιχείρηση αυτή ευκολότερη πρόσβαση σε παρακείμενη αγορά και β) να αποκτήσει η επιχείρηση πρόσβαση στα δεδομένα των χρηστών της εφαρμογής Whatsapp, ώστε να βελτιώσει έτι περισσότερο τις βασικές υπηρεσίες της¹²⁸.

Όσον αφορά τη Συνεργατική Οικονομία, όπως αναλύθηκε, ορισμένες πλατφόρμες λειτουργούν ταυτόχρονα ως διαμεσολαβητές και ως πάροχοι των υποκείμενων υπηρεσιών. Το γεγονός αυτό τους επιτρέπει να χρησιμοποιούν τα δεδομένα που λαμβάνονται από τους χρήστες της πλατφόρμας για να ενισχύσουν τη θέση τους στην υποκείμενη αγορά ή ακόμα και για να επεκταθούν σε «συγγενική» αγορά¹²⁹.

Παράδειγμα αυτής της ανησυχίας εκφράζεται στην «Ανακοίνωση αιτιάσεων της Επιτροπής για την υπόθεση της μηχανής αναζήτησης Google»¹³⁰. Η Επιτροπή θεώρησε ότι η Google ενδεχομένως έκανε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της με τη συστηματική ευνοϊκή προβολή του δικού της προϊόντος σύγκρισης αγορών («Google Shopping») στις γενικές σελίδες αποτελεσμάτων αναζήτησης.

¹²⁶ *Werner Berg (Baker McKenzie)*, «Germany Proposes Transaction Value Threshold to Require Notification of High Value Deals Even with No/De Minimis Sales in Germany», July 22, 2016, Kluwer Competition Law Blog

¹²⁷ COM M.7217, 3.10.2014, παρ. 166

¹²⁸ ο.π. παρ. 167

¹²⁹ βλ. και ανωτέρω, Κεφ. 4B, σελ. 24

¹³⁰ European Commission - Fact Sheet, Antitrust: Commission sends Statement of Objections to Google on comparison shopping service, MEMO/15/4781, 15.04.2015.

Συγκεκριμένα επεσήμανε ότι οι χρήστες δεν βλέπουν τα πιο σχετικά αποτελέσματα στις αναζητήσεις τους, κάτι που ενδεχομένως συνιστά δυσμενή διάκριση εις βάρος των αντίστοιχων υπηρεσιών αναζήτησης τρίτων. Τέτοιου είδους τακτική είναι επιζήμια για τους καταναλωτές και τους ανταγωνιστές της Google όσον αφορά τις υπηρεσίες σύγκρισης αγορών/προϊόντων, παραβιάζοντας το δίκαιο ανταγωνισμού της ΕΕ.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, ο συνδυασμός δεδομένων μέσω μιας συγκέντρωσης θα μπορούσε να επιτρέψει στους φορείς εκμετάλλευσης των εμπλεκόμενων πλατφορμών (μακροπρόθεσμα) να υπερισχύσουν στην αγορά που ήδη δραστηριοποιούνται, καθώς και να «καταλάβουν» νέες αγορές προτού οι ανταγωνιστές τους καταφέρουν να αντιδράσουν¹³¹. Συμπερασματικά, η χρήση Big Data στην οικονομία διαμοιρασμού φαίνεται να αποτελεί μια εύλογη ανησυχία και κρίνεται ως ζωτικής σημασίας το να αντιμετωπιστεί αυτό το ζήτημα με ιδιαίτερη προσοχή στις μελλοντικές εκτιμήσεις των συγχωνεύσεων και εξαγορών επιχειρηματικών μοντέλων sharing economy στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού.

Δ. Ζητήματα εφαρμογής του αρθ. 101 ΣΛΕΕ

i. Τεχνητή Νοημοσύνη και Ανταγωνισμός

Όπως διαπιστώνει και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε σχετική έκθεσή του¹³² «έχει καθοριστική σημασία να αποσαφηνιστούν οι μέθοδοι λειτουργίας των αυτοματοποιημένων συστημάτων λήψης αποφάσεων που βασίζονται σε αλγόριθμους, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι αλγόριθμοι εγγυώνται τη δίκαιη μεταχείριση και τη διαφάνεια». Το ζήτημα αυτό ενδιαφέρει και από τη σκοπιά του δικαίου του ανταγωνισμού, καθώς ελλοχεύει ο κίνδυνος δημιουργίας συμπράξεων κατά

¹³¹ Monopolies Commission (Ειδική Γνωμοδοτική Επιτροπή Γερμανίας για θέματα Ανταγωνισμού), 'Competition policy: the challenge of digital markets' ('Wettbewerbspolitik: Herausforderung digitale Markte') (2015), Special Report No 68, Κεφ. 8.1.5

¹³² Έκθεση Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο) σχετικά με μια ευρωπαϊκή ατζέντα για τη συνεργατική οικονομία (2017/2003(INI)), 11/5/2017, παρ.29

παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ μέσω ιδίως **αυτοματοποιημένων «hub and spoke» τεχνικών**.

Μια σύμπραξη, καθώς και ένα φαινόμενο εναρμονισμένης πρακτικής μεταξύ των πλατφορμών διαμοιρασμού θα ήταν πολύ δύσκολο να στοιχειοθετηθεί, δεδομένου ότι η πρόθεση συνεργασίας, όπως και οποιαδήποτε «πρόθεση» ή «συμφωνία», θα ήταν εκ πρώτης όψεως εντελώς απύσχα: οι πλατφόρμες μπορούν να διενεργούν συγκρίσεις τιμών οποιαδήποτε στιγμή, μέσω αλγορίθμων που μπορούν να επεξεργάζονται και να συγκρίνουν σχετικά δεδομένα, με αποτέλεσμα να τιμολογούν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με τα δεδομένα αυτά.

Σύμφωνα με το αρθ. 101 ΣΛΕΕ, «*Είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική...*», που δύνανται, εξ αντικειμένου ή ως αποτέλεσμα να έχουν αντιανταγωνιστικές συνέπειες εντός της εσωτερικής αγοράς. Τόσο η σύμπραξη (ως συμφωνία ή ως απόφαση ενώσεως) όσο και η εναρμονισμένη πρακτική απαιτούν να υπάρχει **εκδήλωση βουλήσεως** των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, δηλαδή προς στοιχειοθέτηση παραβίασης του άρθρου 101 ΣΛΕΕ απαιτείται **συνειδητή επιλογή** των επιχειρήσεων να υποκαταστήσουν την αβεβαιότητα της αυτόνομης δράσης με τη βεβαιότητα της συνεργασίας¹³³. Συνεπώς, η προσαρμογή των επιχειρήσεων στην εκδηλωμένη ή αναμενόμενη συμπεριφορά των ανταγωνιστών τους δεν συνιστά παράνομη πράξη, καθώς δεν θίγει την αρχή της αυτόνομης διαμόρφωσης της επιχειρηματικής δράσης. Αντιθέτως, η διαπίστωση επαφών μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών και η διαπίστωση της αμοιβαιότητας, ήτοι της αμφίπλευρης συνεννόησης και επικοινωνίας, συνιστά κριτήριο εναρμονισμένης πρακτικής, εκτός εάν έχει φθάσει μέχρι το σημείο πραγματοποίησης συμφωνίας, οπότε συνιστά σύμπραξη¹³⁴. Η ανταλλαγή πληροφοριών είναι μια από τις πιο γνωστές μεθόδους που χρησιμοποιούν οι επιχειρήσεις για τη διαμόρφωση μιας εναρμονισμένης πρακτικής, η οποία μπορεί να επιτευχθεί μέσω άμεσων και έμμεσων επαφών ή παράλληλης συμπεριφοράς.

Όσον αφορά την Οικονομία Διαμοιρασμού και τους αλγορίθμους που λαμβάνουν τις στρατηγικές αποφάσεις, έχει προταθεί από μερίδα της νομικής θεωρίας η

¹³³ Αθανασίου Λ., με επιμέλεια Τζουγανάτου Δ., «Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη 2013, §7 παρ. 40

¹³⁴ ομοίως, §7 παρ. 41-42

αναθεώρηση του θεμελιώδους ρόλου που διαδραματίζουν τα Big Data και η επεξεργασία τους από τους "πωλητές-ρομπότ"¹³⁵ για τον καθορισμό των τιμών αγοράς, ώστε να ερευνηθεί κατά πόσον υπάρχει έμμεση πρόθεση σύμπραξης ή εναρμονισμένης πρακτικής, η οποία κρύβεται εντέχνως στην κωδικοποίηση των αλγορίθμων, επιτυγχάνοντας «συμφωνίες» χωρίς τα συμβαλλόμενα μέρη να συνεννοούνται ποτέ.

Η έμμεση οριζόντια σύμπραξη δεν είναι ένα πρωτόγνωρο πρόβλημα που έχουν να αντιμετωπίσουν οι αρχές ανταγωνισμού ανά τον κόσμο· αντιθέτως, έχει απασχολήσει, την αμερικάνικη, κατά κύριο λόγο, νομολογία και θεωρία εδώ και πολλές δεκαετίες, ως αντίθετη στο Sherman Act¹³⁶. Η πιο σύνηθης μορφή έμμεσης οριζοντίου σύμπραξης έχει τη μορφή «ακτίνας-αξόνων» (*hub-and-spokes effect*). Το φαινόμενο αυτό αποτελεί μορφή εκδήλωσης οριζόντιας σύμπραξης ή εναρμονισμένης πρακτικής, κατά την οποία οι συμμετέχοντες ανταγωνιστές ανταλλάσσουν στρατηγικής σημασίας πληροφορίες μέσω ενός κοινού προμηθευτή ή/και πελάτη (π.χ. Έμπορο λιανικής πώλησης).

Οι συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικό επίπεδο της αλυσίδας παραγωγής ή διανομής, δηλαδή κάθετες συμφωνίες, αποτελούν αντικείμενο του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 330/2010 της Επιτροπής της 20ής Απριλίου 2010 για την εφαρμογή του άρθ. 101 παρ. 3 της ΣΛΕΕ σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών («κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορίες για τους κάθετους περιορισμούς») και των Κατευθυντήριων Γραμμών για τους κάθετους περιορισμούς και καταρχήν δεν θεωρούνται αντιανταγωνιστικές. Εξάλλου, είναι κοινώς αποδεκτό ότι ττοιου είδους συμφωνίες ευνοούν τον ανταγωνισμό, καθώς μπορούν να βελτιώσουν την οικονομική αποτελεσματικότητα στο πλαίσιο μιας αλυσίδας παραγωγής ή διανομής, επιτρέποντας καλύτερο συντονισμό μεταξύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων. Μπορούν ιδίως να οδηγήσουν σε μείωση του κόστους συναλλαγής και διανομής των μερών και σε

¹³⁵ «Robo-sellers», όπως τα ονομάζουν οι *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 110 και εκεί παραπομπές

¹³⁶ βλ. την πρόσφατη υπόθεση *United States v. Apple Inc*, No.13-3741 (2d Cir. 2015), όπου ο τεχνολογικός κολοσσός κατηγορήθηκε ότι «ενορχήστρωσε» οριζόντια σύμπραξη μεταξύ αμερικάνικων εκδοτικών οίκων, για να πετύχει καίριο εμπορικό πλήγμα στην Amazon.

βελτιστοποίηση του επιπέδου των επενδύσεων και των πωλήσεών τους¹³⁷. Για την επίτευξη του συντονισμού αυτού είναι εύλογο -και απαιτείται- να πραγματοποιείται ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ παραγωγού και διανομέα. Ομοίως, ανταλλαγή στρατηγικών πληροφοριών μεταξύ χονδρεμπόρου και εμπορου λιανικής, ακόμα και αν δεν συνδεονται μεταξύ τους με σχέση αποκλειστικής διανομής, δικαιολογείται υπό προϋποθέσεις, στο ποσοστό εκείνο που εξυπηρετείται η μεταξύ τους συνεργασία.

Τίθεται, όμως, ζήτημα νόθευσης του ανταγωνισμού όταν γίνεται **κατάχρηση** των ελευθεριών αυτών που «δικαιολογούνται» στα πλαίσια της συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικό επίπεδο της αλυσίδας παραγωγής ή διανομής. Και η κατάχρηση αυτή συνίσταται κατά κανόνα στη μετέπειτα παραχώρηση των πληροφοριών που η επιχείρηση νομίμως απέκτησε, με σκοπό τη διαμόρφωση οριζόντιας σύμπραξης ή εναρμονισμένης πρακτικής.¹³⁸

Η ενωσιακή νομολογία και νομοθεσία δεν έχει ασχοληθεί εκτεταμένα με το ζήτημα αυτό, ενώ ακόμα και οι Κατευθυντήριες Γραμμές για τις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, παρότι αναλύουν εξαντλητικά τις περιπτώσεις όπου η σύμπραξη ή εναρμονισμένη πρακτική πραγματοποιείται μέσω συμφωνιών έρευνας και ανάπτυξης, παραγωγής, προμηθειών, εμπορίας ή τυποποίησης, οι οποίες έχουν ως σκοπό (αντικείμενο) ή ως αποτέλεσμα την νόθευση του ανταγωνισμού, δεν κάνουν λόγο για το φαινόμενο «hub & spokes» αυτό καθαυτό, πόσο μάλλον για τις περιπτώσεις εκείνες που **την θέση του «άξονα»/κοινού προμηθευτή ή πελάτη παίρνει πλέον η τεχνητή νοημοσύνη, η οποία δεν έχει ιδία συνείδηση.**

Ένας από τους τρόπους με τους οποίους μια πιθανή σύμπραξη ή εναρμονισμένη πρακτική θα μπορούσε να λάβει χώρα μεταξύ πλατφορμών της sharing economy είναι, για παράδειγμα, η χρήση του ίδιου αλγορίθμου από τους ανταγωνιστές, όσον αφορά τον υπολογισμό της τιμής, όπως παρατήρησε και ο Γενικός Εισαγγελέας του ΔΕΕ στις προτάσεις του για την υπόθεση της Uber κατά της ισπανικής ένωσης οδηγών ταξί¹³⁹. Μια τέτοια πράξη δεν θα ήταν καθ' εαυτήν παράνομη, αλλά θα μπορούσε να εγείρει ανησυχίες για ύπαρξη φαινομένου «hub-and-spoke». Η

¹³⁷ Κανονισμός 330/2010, αιτιολ. Σκέψη 6

¹³⁸ *Bellamy & Child*, "European Community Law of Competition", 6th Edition, 2008, Oxford University Press, par.5.092

¹³⁹ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα του ΔΕΕ Maciej Szpunar της 11ης Μαΐου 2017, Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL, σκέψη 62 και εκεί υποσημείωση 23.

περίπτωση αυτή αφορά τη χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών και αλγορίθμων επί της ουσίας για την εκτέλεση της βούλησης των ανθρώπων που βρίσκονται σε καίριες θέσεις στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, στην προσπάθειά τους να συνεννοηθούν και να περιορίσουν τον ανταγωνισμό. Σύμφωνα με αυτό το σενάριο, οι άνθρωποι συμφωνούν με τη σύμπραξη ή την εναρμονισμένη πρακτική και χρησιμοποιούν τον υπολογιστή για να βοηθήσουν στην εφαρμογή, την παρακολούθηση και την αστυνόμευση του καρτέλ. Από την άποψη της επιβολής της νομοθεσίας, η νομική έννοια της **συμφωνίας** δεν θέτει ιδιαίτερα νομικά ζητήματα και οι αρχές ανταγωνισμού, με επαρκή αποδεικτικά στοιχεία, μπορούν να καταδικάσουν τη χρήση μηχανών για τη διευκόλυνση του συντονισμού.

Εξάλλου, το σενάριο αυτό δεν απέχει, όσον αφορά τα πραγματικά περιστατικά και τα ερειδόμενα νομικά ζητήματα, από την υπόθεση του ΔΕΕ *AC-Treuhand κατά Επιτροπής*¹⁴⁰. Στην απόφασή του το ΔΕΕ κατέληξε ότι μια «οιονεί» μορφή του φαινομένου «hub & spokes» μπορεί να στοιχειοθετηθεί ακόμα και στην περίπτωση που μια επιχείρηση **διευκολύνει** την οριζόντια σύμπραξη ή εναρμονισμένη πρακτική χωρίς να δραστηριοποιείται σε παρακείμενη αγορά από εκείνη (ή εκείνες) των συμπραττουσών επιχειρήσεων, λειτουργώντας δηλαδή αποκλειστικά σαν *μεσάζων ή βοηθητικό όργανο (cartel facilitator)*¹⁴¹.

Αναφορικά με την ως άνω υπόθεση, η AC-Treuhand είναι εταιρεία παροχής επιχειρηματικών συμβουλών και είχε προσληφθεί από μια ένωση επιχειρήσεων, οι οποίες είχαν σχηματίσει οριζόντια σύμπραξη μεταξύ τους. Μέσα στα πλαίσια των υπηρεσιών της ήταν να μεσολαβεί και να διευκολύνει τις συμπράττουσες επιχειρήσεις στην οριζόντια συμφωνία τους. Η Επιτροπή, μετά από υπαγωγή μιας εκ των εμπλεκόμενων σε πρόγραμμα επιείκειας, επέβαλε πρόστιμα τόσο στις ανταγωνίστριες εταιρείες όσο και στην AC-Treuhand. Η τελευταία προσέφυγε στο ΓενΔΕΕ, όπου δεν δικαιώθηκε, και μετέπειτα στο ΔΕΕ, υποστηρίζοντας ότι το δικαστήριο είχε παραβιάσει την αρχή «*nullum crimen, nulla poena sine lege.*»

¹⁴⁰ Απόφαση ΔΕΕ της 22ας Οκτωβρίου 2015, υπόθεση AC-Treuhand κατά Επιτροπής (C-194/14)

¹⁴¹ Περίπτωση “cartel facilitator” απασχόλησε και την Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία προέβη σε συστάσεις σε ορισμένες ελληνικές τράπεζες εξαιτίας της συνδρομής που παρείχαν σε οριζόντια σύμπραξη μεταξύ σχολών οδήγησης. Στην απόφασή της, η Επιτροπή Ανταγωνισμού ακολούθησε το σκεπτικό της απόφασης του ΓενΔΕΕ αναφορικά με την υπόθεση της AC-Treuhand. Περισσότερα για την απόφαση της ΕπΑν, βλ. Απόφ. 571/VII/2013, «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των σχολών υποψηφίων οδηγών».

Συγκεκριμένα η εταιρεία αυτή υποστήριξε ότι η συμπεριφορά επιχείρησης παροχής συμβουλών, η οποία παρείχε συνδρομή σε σύμπραξη μέσω παροχής υπηρεσιών δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του αρθ. 81παρ.1 ΕΚ. Το γράμμα της διάταξης κατά το επιχείρημα αυτό αφορά μόνο τους ίδιους τους συμμετέχοντες και όχι συμπεριφορές που συνιστούν απλή συνέργεια. Η προσφεύγουσα εταιρεία τόνισε ότι είχε πρόθεση μόνο να παρέχει τις υπηρεσίες για τις οποίες είχε προσληφθεί, χωρίς να εγκαταλείψει ποτέ την αυτονομία της προκειμένου να «εναρμονιστεί» με τις υπόλοιπες επιχειρήσεις, όπως απαιτείται για να στοιχειοθετηθεί περίπτωση εναρμονισμένης πρακτικής.

Το ΔΕΕ στην απόφαση αυτή έκρινε ότι η έννοια της εναρμονισμένης πρακτικής, σύμφωνα με πάγια νομολογία, ακριβώς αυτον τον στόχο έχει, ήτοι να **συμπεριλάβει διάφορες μορφές συμπράξεων** οι οποίες από υποκειμενικής απόψεως είναι της ίδιας φύσης και διακρίνονται μόνο ως προς την ένταση και τις μορφές που εκδηλώνονται.

Επιπλέον έκρινε ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, οι παθητικοί τρόποι συμμετοχής στην παράβαση εμπίπτουν και αυτές στο πεδίο της διάταξης του άρθ. 81παρ.1 ΕΚ¹⁴², ενώ, εάν ακολουθηθεί η ερμηνεία που δίνει η AC-Treuhand στην εν λόγω διάταξη, ήτοι να αποκλειστούν οι επιχειρήσεις που λειτουργούν ως απλά βοηθητικά όργανα, ο ανταγωνισμός κινδυνεύει από παρόμοιες συμπεριφορές που θα έχουν ως αποτέλεσμα τη νόθευση του ανταγωνισμού. Η απόφαση αυτή αποτελεί **ορόσημο**, καθώς αποδίδει ευθύνη ακόμα και στους μεσάζοντες ενός καρτέλ.

Αν αντιστοιχισθεί η απόφαση αυτή με τον τρόπο λειτουργίας του μοντέλου της Uber, είναι εμφανές ότι εγείρονται ενδεχόμενα προβλήματα από πλευράς δικαίου του ανταγωνισμού, ακόμη και αν τη λήψη των τελικών στρατηγικών αποφάσεων τις λαμβάνει ένας αλγόριθμος. Η πλατφόρμα δεν θα μπορούσε, σύμφωνα με τη νομολογία αυτή, να αποφύγει τις κυρώσεις σε περίπτωση που έκανε αντιανταγωνιστική χρήση του αλγορίθμου της, καθώς το κρίσιμο είναι να στοιχειοθετείται συμπίπτουσα βούληση για σύμπραξη ή εναρμονισμένη πρακτική στις επιχειρήσεις που κάνουν χρήση ενός μέσου προς τον σκοπό αυτό, ανεξάρτητα από την βούληση του ιδίου του μέσου (είτε αυτό είναι επιχείρηση όπως η AC-Treuhand είτε μια απλή μηχανή). Για παράδειγμα, έστω ότι η πλατφόρμα Uber έχει καταλήξει σε συμφωνία με την ελληνική πλατφόρμα αστικών μετακινήσεων “Beat”

¹⁴² βλ. και Απόφαση ΔΕΕ της 21ης Ιανουαρίου 2016, Eturas κ.λπ. (C-74/14), σκ. 28

να καταναείμουν την ζήτηση εντός της πόλης της Αθήνας, με σκοπό την αύξηση των κομίστρων, και για τον λόγο αυτό προγραμματίζουν κατά τέτοιο τρόπο τους αλγόριθμους τους, ώστε η αντιστοίχιση οδηγών-πελατών να γίνεται κατά τρόπο συμφωνημένο ή η τιμή να αυξάνεται στις περιοχές με έντονη παρουσία οδηγών και των δύο εφαρμογών. Στο εν λόγω παράδειγμα, η οριζόντια σύμπραξη είναι δεδομένη, ανεξάρτητα από τα μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για την πραγματοποίησή της¹⁴³.

Το ζήτημα της αυτονομίας της επιχείρησης ως κριτήριο σύμπραξης ή εναρμονισμένης πρακτικής αναλύθηκε, εξάλλου, και στην απόφαση της 21^{ης} Ιανουαρίου 2016 του ΔΕΕ σχετικά με το λογισμικό «E-TURAS», το οποίο αποτελεί κοινό σύστημα ηλεκτρονικών κρατήσεων ταξιδίων για ταξιδιωτικά πρακτορεία της Βαλτικής¹⁴⁴. Στην απόφαση αυτή τονίσθηκε ότι, κατά πάγια νομολογία, *«κάθε επιχειρηματίας πρέπει να καθορίζει κατά τρόπο αυτόνομο την πολιτική που προτίθεται να ακολουθήσει στην κοινή αγορά. Συνεπώς, η εν λόγω απαίτηση αυτονομίας απαγορεύει αυστηρώς κάθε άμεση ή έμμεση επαφή μεταξύ των επιχειρηματιών, η οποία θα ήταν ικανή είτε να επηρεάσει τη συμπεριφορά ενός υπαρκτού ή δυνητικού ανταγωνιστή στην αγορά είτε να αποκαλύψει σε έναν τέτοιο ανταγωνιστή τη συμπεριφορά την οποία οι επιχειρηματίες έχουν αποφασίσει ή προτίθενται να ακολουθήσουν έναντι αυτού στην εν λόγω αγορά, όταν οι εν λόγω επαφές έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τη δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού μη ανταποκρινόμενων στις κανονικές συνθήκες της σχετικής αγοράς»*¹⁴⁵.

Το φάσμα των πιθανών παραβάσεων, όμως, στην αυτοματοποιημένη τιμολόγηση δεν σταματά εκεί. Οι υπολογιστές μπορούν να περιορίσουν τον ανταγωνισμό όχι μόνο μέσω συμφωνίας ή εναρμονισμένης πρακτικής όπως αναλύθηκε ανωτέρω, αλλά και μέσω περισσότερο «υπόγειων» μέσων. Για παράδειγμα, η εγκατάσταση παρόμοιων υπολογιστικών αλγορίθμων από ανταγωνιστικές πλατφόρμες μπορεί να έχει σαν στόχο ένα σταθερό περιβάλλον αγοράς, στο οποίο η αντίδραση και βασική στρατηγική του ανταγωνιστή να μπορεί να προβλεφθεί, μια τακτική που μειώνει το θεμιτό επίπεδο αβεβαιότητας μεταξύ των «παικτών» μιας αγοράς και κάνει τις

¹⁴³ Στο ίδιο συμπέρασμα θα έπρεπε να οδηγηθούμε και στην περίπτωση που μια πλατφόρμα κοινής χρήσης χρησιμοποιούσε τους ίδιους τους χρήστες-προμηθευτές της για να θέσει σε εφαρμογή μια σύμπραξη ή εναρμονισμένη πρακτική την οποία έχει συναποφασίσει με ανταγωνιστική πλατφόρμα ή επιχείρηση.

¹⁴⁴ Υπόθεση ΔΕΕ C-74/14, Eturas κλπ.

¹⁴⁵ ο.π., σκέψη 27

συνθήκες ανταγωνισμού περισσότερο προβλέψιμες και ελεγχόμενες¹⁴⁶. Επιπλέον, οι «πωλητές-ρομπότ» δεν αντιμετωπίζουν τα μειονεκτήματα της ίδια της ανθρώπινης φύσης, καθώς δεν επηρεάζονται από συμπεριφορικές προκαταλήψεις και διακυμάνσεις και «αδιαφορούν» για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται βάσει του δικαίου του ανταγωνισμού¹⁴⁷. Εδώ είναι απαραίτητο να λεχθεί ότι, παρότι η στρατηγική αντίδραση μιας επιχείρησης έναντι στην ενέργεια ενός ανταγωνιστή ή η προσπάθεια πρόβλεψης της τακτικής του ανταγωνιστή είναι απόλυτα θεμιτές ενέργειες στα πλαίσια του δικαίου του ανταγωνισμού, το ίδιο δεν συμβαίνει όταν χρησιμοποιούνται μέσα για την εξάλειψη ή μείωση της φυσικής αβεβαιότητας που υπάρχει μεταξύ ανταγωνιστικών επιχειρήσεων στα πλαίσια των εμπορικών δραστηριοτήτων τους.

Υπόθεση όπως η ανωτέρω απασχόλησε προσφάτως την Αρχή Προστασίας του Ανταγωνισμού και της Αγοράς του Ηνωμένου Βασιλείου, αναφορικά με τη χρήση αλγορίθμων από εταιρείες με ανταγωνιστική δράση σε επίπεδο λιανικής πώλησης¹⁴⁸. Ο σκοπός των εταιρειών ήταν να διατηρούν όμοιες ή περίπου όμοιες τιμές για ίδια προϊόντα κατά την πώληση αυτών στους καταναλωτές μέσω διαδικτύου και ιδίως μέσω της πλατφόρμας «Amazon». Για να το επιτύχουν αυτό, και οι δύο εταιρείες εφάρμοζαν έναν αλγόριθμο που παρακολουθούσε τις τιμές των ανταγωνιστών, με σκοπό να τιμολογούν συνεχώς τα προϊόντα τους στην πιο ανταγωνιστική τιμή της ψηφιακής αγοράς. **Ταυτοχρόνως, όμως, είχαν προγραμματίσει τους εν λόγω αλγορίθμους ώστε καμία από τις δύο εταιρείες να μην εφαρμόζει τιμές μικρότερες από εκείνες που εφάρμοζε το έτερο μέρος της εναρμονισμένης πρακτικής.** Η Αρχή του Ηνωμ. Βασιλείου κατέληξε σε συμπεράσματα όμοια με εκείνα του ΔΕΕ, κρίνοντας ότι εν προκειμένω υφίσταται περίπτωση σύμπραξης ή εναρμονισμένης πρακτικής, ανεξάρτητα από το μέσο που χρησιμοποιήθηκε για την υλοποίηση αυτής, διότι με τον τρόπο αυτό εξαλείφεται το κίνητρο των δύο επιχειρήσεων να ανταγωνιστούν η μία την άλλη.

¹⁴⁶ *Ezrachi A./ Stucke M. E.*, « ARTIFICIAL INTELLIGENCE & COLLUSION: WHEN COMPUTERS INHIBIT COMPETITION», The University of Oxford Centre for Competition Law and Policy, Working Paper CCLP (L) 40, διαθέσιμο στη σελίδα www.competition-law.ox.ac.uk, σελ. 7

¹⁴⁷ ομοίως

¹⁴⁸ Απόφαση της 16ης Αυγούστου 2016, Competition and Markets Authority (UK), Case 50223, “Online sales of posters and frames”

Ένα ακόμα πιθανό σενάριο οριζόντιας σύμπραξης/εναρμονισμένης πρακτικής είναι το εξής: Παρότι η αυτοματοποιημένη τιμολόγηση μέσω αλγορίθμου, όπως αυτή που χρησιμοποιεί η πλατφόρμα “Uber”, εκ πρώτης όψεως δεν γεννά αντιανταγωνιστικές ανησυχίες όσον αφορά τους χρήστες-προμηθευτές, καθώς η σχέση μεταξύ αυτών και της πλατφόρμας είναι κάθετη, τα πράγματα δεν θα ήταν εξίσου απλά αν υπήρχαν περισσότερες επιχειρήσεις-πλατφόρμες με παρόμοιο σύστημα τιμολόγησης. Σε αυτό το σενάριο, η κάθετη συμφωνία μεταξύ της πλατφόρμας και των χρηστών-προμηθευτών από μόνη της δεν αντικατοπτρίζει απαραίτητα μια προσπάθεια στρέβλωσης των τιμών της αγοράς¹⁴⁹. Ωστόσο, μία αγορά όπου πολλοί εκ των ανταγωνιστών κάνουν χρήση ενός αντίστοιχου αλγορίθμου για την τιμολόγηση των προϊόντων και των υπηρεσιών τους, μπορεί επίσης να οδηγήσει σε μια κλασική περίπτωση “hub-and-spokes”, όπου ο προγραμματιστής των αλγορίθμων (ως *κόμβος-hub*) βοηθά στην οργάνωση της σύμπραξης ή εναρμονισμένης πρακτικής **σε ολόκληρη την αγορά**¹⁵⁰. Ακόμα και σε αυτό το σενάριο, κριτήριο για την επιβολή κυρώσεων από τις αρχές ανταγωνισμού θα είναι η πρόθεση των επιχειρήσεων που κάνουν χρήση του αλγορίθμου και τα πιθανά αντιανταγωνιστικά αποτελέσματα.

ii. Μπορεί να υπάρξει οριζόντια σύμπραξη μεταξύ των χρηστών-παρόχων;

Αναλύθηκε ανωτέρω¹⁵¹ ότι και οι ίδιοι οι πάροχοι ασκούν οικονομική δραστηριότητα σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του δικαίου του ανταγωνισμού, παρ’ όλα αυτά κρίνεται –τουλάχιστον από τη γράφουσα– ορθότερο να αντιμετωπιστούν σαν μια ενιαία οικονομική οντότητα (στα πρότυπα ομίλου), θεωρώντας «μητρική» επιχείρηση την ίδια την πλατφόρμα και «θυγατρικές» τους χρήστες-παρόχους, οι οποίοι δραστηριοποιούνται σύμφωνα με τους όρους που έχει θέσει η εκάστοτε πλατφόρμα και χωρίς να λαμβάνουν κανένα οικονομικό ρίσκο.

Παρόλα αυτά, στην πρόσφατη αμερικανική νομολογία, το τοπικό δικαστήριο της πόλης της Νέας Υόρκης¹⁵², κατέληξε σε διαφορετικά συμπεράσματα από τα ανωτέρω. Ένας χρήστης-καταναλωτής της Uber υπέβαλε καταγγελία-προσφυγή

¹⁴⁹ βλ. πχ τον Κανονισμό 330/2010 αναφορικά με τις κάθετες συμφωνίες

¹⁵⁰ *Ezrachi A./ Stucke M. E.*, « ARTIFICIAL INTELLIGENCE & COLLUSION: WHEN COMPUTERS INHIBIT COMPETITION», The University of Oxford Centre for Competition Law and Policy, Working Paper CCLP (L) 40, διαθέσιμο στη σελίδα www.competition-law.ox.ac.uk, σελ. 8.

¹⁵¹ βλ. ανωτέρω, Κεφ. 4Aii.

¹⁵² Απόφαση νο. 15 Civ. 9796 της 31ης/3/2016 του Περιφερειακού Δικαστηρίου της πόλης της Νέας Υόρκης, *Meyer v. Kalanick*

ενάντια στον Διευθύνοντα Σύμβουλο και ιδρυτή της Uber, κατηγορώντας την πλατφόρμα και την διοίκηση αυτής **για οριζόντια και κάθετη σύμπραξη με σκοπό τον καθορισμό τιμής κατά παράβαση του Sherman Act**. Συγκεκριμένα, υποστήριξε ότι τόσο οι οδηγοί της εφαρμογής όσο και οι καταναλωτές υφίστανται βλάβη, καθώς η πλατφόρμα υποχρεώνει τους πρώτους να εφαρμόζουν τις τιμές που ορίζει ο αλγόριθμος και δεν τους επιτρέπει να ανταγωνιστούν στην τιμή. Ως αποτέλεσμα, ζημιώνονται και οι καταναλωτές οι οποίοι θα μπορούσαν να επωφεληθούν από τις χαμηλότερες τιμές στις οποίες θα οδηγούσε η ελεύθερη διαπραγματεύση του ναύλου εντός της εφαρμογής. Κατήγγειλε επίσης τον ιδρυτή της πλατφόρμας επειδή εισήγαγε την πολιτική αύξησης της τιμής σε περιόδους με υψηλή ζήτηση, ώστε να μειώσει τη ζήτηση και να κρατήσει τεχνηέντως τις τιμές σε υψηλά επίπεδα. Σχετικά με τους ισχυρισμούς του ενάγοντα, το δικαστήριο έκανε δεκτά τα εξής:

Οι οδηγοί της Uber συμμετέχουν σε μια hub&spoke οριζόντια σύμπραξη **μεταξύ τους**, εφόσον συμφωνούν με τους όρους της γραπτής συμφωνίας της πλατφόρμας και αποδέχονται όλα όσα η τελευταία ορίζει. Συγκεκριμένα, το δικαστήριο διαπίστωσε ότι: (1) οι οδηγοί αποδέχθηκαν την κοινή τιμολόγηση από τον αλγόριθμο γνωρίζοντας ότι το ίδιο θα κάνουν και οι λοιποί οδηγοί της πλατφόρμας, καθώς δεν θα ήταν προς το συμφέρον κανενός εξ αυτών να δράσουν αυτόνομα¹⁵³, (2) η δυνατότητα των οδηγών να επωφεληθούν από την έλλειψη ανταγωνισμού μειωμένων τιμών με τους υπόλοιπους οδηγούς της πλατφόρμας, συμφωνώντας με τους όρους της Uber, συνιστά κατά πάσα πιθανότητα το "κοινό κίνητρο για σύμπραξη"¹⁵⁴ και 3) το ότι οι χρήστες-οδηγοί συμμετέχουν στην πλατφόρμα για ευκολότερη εύρεση πελατών και ταχύτερες συναλλαγές δεν αναιρεί το προηγούμενο συμπέρασμα. Μία από τις ενδείξεις ύπαρξης οριζόντιας σύμπραξης υπήρξε και το γεγονός ότι η Uber διοργάνωσε εκδηλώσεις για τους οδηγούς της και ότι ο διευθύνων σύμβουλος συμφώνησε να αυξήσει τους ναύλους, μετά από προσπάθειες των οδηγών να διαπραγματευτούν υψηλότερα ποσοστά, το Σεπτέμβριο του 2014.

Παρά το γεγονός ότι η εν λόγω απόφαση περιέχει ενδιαφέρουσες απόψεις, το δικαστήριο δεν λαμβάνει υπόψιν του **τον έλεγχο που ασκεί η πλατφόρμα** στους χρήστες-οδηγούς αυτής, οι οποίοι **δεν δρουν αυτόνομα** όταν παρέχουν υπηρεσίες

¹⁵³ ομοίως, σελ. 12-13

¹⁵⁴ ομοίως, σελ. 13

στην πλατφόρμα Uber. Δηλαδή, δεν υφίσταται στρατηγική επιλογή από την πλευρά τους όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με τους όρους της πλατφόρμας. Εν γένει, είναι εξαιρετικά περιορισμένες οι δυνατότητες ενός οδηγού της εν λόγω πλατφόρμας να δράσει βάσει στρατηγικής. Και η αιτία είναι ότι μεταξύ οδηγών-πλατφόρμας υφίσταται άρρητος σύνδεσμος¹⁵⁵, δυνάμει του οποίου η πλατφόρμα είναι εκείνη που προβαίνει σε στρατηγικές επιλογές τιμολόγησης, προώθησης των υπηρεσιών, επέκτασης σε νέες πόλεις, κλπ, τις οποίες οι χρήστες-οδηγοί δεν μπορούν να διαπραγματευτούν. Κατά τη γνώμη της γράφουσας, ακόμα και το περιστατικό που εκλήφθηκε από το δικαστήριο ως συνάντηση με σκοπό τη διαπραγμάτευση, αποτελούσε στην πραγματικότητα συνάντηση με σκοπό να αποκτήσει η διοίκηση της πλατφόρμας «feedback» αναφορικά με τις εμπειρίες χρήσης της εφαρμογής.

Σαφώς πρέπει να σημειωθεί ότι η εν λόγω καταγγελία-προσφυγή στρέφεται αποκλειστικά κατά του ιδρυτή και Διευθύνοντα Συμβούλου και όχι της πλατφόρμας και το δικαστήριο αντιμετωπίζει τον εναγόμενο ως «επιχείρηση», υπό την έννοια του ενωσιακού δικαίου.

iii. Μπορεί να υπάρξει κάθετη σύμπραξη μεταξύ πλατφόρμας και παρόχων;

Το ως άνω δικαστήριο στην απόφασή του εμμένει να θεωρεί την πλατφόρμα και τους χρήστες-παρόχους αυτής ως διακριτές και αυτόνομες επιχειρήσεις, διαπιστώνοντας ως εκ τούτου και την ύπαρξη κάθετης σύμπραξης μεταξύ τους με τα εξής επιχειρήματα: (1) Όλοι οι ανεξάρτητοι οδηγοί συμφώνησαν να χρεώσουν τους ναύλους που καθορίστηκαν από τον αλγόριθμο τιμολόγησης της Uber, ένα επιχειρηματικό μοντέλο που σχεδιάστηκε από τον εναγόμενο, (2) η παράνομη αυτή ρύθμιση συνίσταται σε μια σειρά συνειδητών συμφωνιών μεταξύ του εναγομένου και καθενός εκ των οδηγών της Uber ξεχωριστά να υιοθετήσουν το εν λόγω σύστημα τιμολόγησης, (3) ο εναγόμενος είναι υπεύθυνος ως ενορχηστρωτής της σύμπραξης και ως περιστασιακός οδηγός της Uber.

¹⁵⁵ Δεν είναι τυχαίο ότι η συγκεκριμένη πλατφόρμα προβληματίζει την παγκόσμια νομική επιστήμη και για τα ζητήματα εργατικού δικαίου που θέτει, καθώς οι οδηγοί κατά πολλούς πρέπει να αντιμετωπίζονται ακόμα και ως εργαζόμενοι της πλατφόρμας. Βλ. και σχετικά κεφάλαια σε *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», *COMMON MARKET LAW REVIEW*, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 81-128, και εκεί παραπομπές.

Μια τέτοια ερμηνεία δεν θα μπορούσε να σταθεί ενώπιον μιας ευρωπαϊκής Αρχής Ανταγωνισμού ή ενός ευρωπαϊκού δικαστηρίου, για τους λόγους που εκτενώς αναφέρθηκαν ανωτέρω¹⁵⁶. Εξάλλου, σύμφωνα και με τον Κανονισμό 330/2010 για τις κάθετες συμφωνίες, όταν ο ενωσιακός νομοθέτης αναφέρεται σε «επιχείρηση» συμπεριλαμβάνει και τις συνδεδεμένες αυτής επιχειρήσεις και δεν τις αντιμετωπίζει σαν προμηθευτή, αγοραστή ή διανομέα¹⁵⁷. Συνεπώς, κατά τη γνώμη της γράφουσας, λαμβάνοντας ως δεδομένους τους άρρηκτους δεσμούς μεταξύ πλατφόρμας και χρηστών-παρόχων, όπως αυτοί συναντώνται στην συντριπτική πλειοψηφία των πλατφορμών διαμοιρασμού, δεν μπορεί να υπάρξει περίπτωση αντιανταγωνιστικής κάθετης σύμπραξης. Αντιθέτως, η πλατφόρμα διαμοιρασμού και οι χρήστες-πάροχοι αυτής ορθότερο φαίνεται να αντιμετωπίζονται σαν ενιαία οντότητα.

¹⁵⁶ Βλ. ανωτέρω, Κεφ. 4Aii.

¹⁵⁷ Αρθ. 1 παρ. 2 Καν. 330/2010

5. Παροχή υπηρεσιών Συνεργατικής Οικονομίας ως αθέμιτη εμπορική πράξη

Οι κατεστημένοι πάροχοι στην Ευρωπαϊκή Ένωση ισχυρίζονται ότι οι πλατφόρμες Συνεργατικής Οικονομίας κερδίζουν ανταγωνιστικό προβάδισμα με αθέμιτο τρόπο, καθώς οι τελευταίες, παρότι προσφέρουν άμεσα υποκατάστατα των υπηρεσιών των επιχειρήσεών τους, αδιαφορούν για το εκάστοτε νομοθετικό καθεστώς, καθώς δεν συμμορφώνονται με τις κανονιστικές προϋποθέσεις άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας, ή σε κάθε περίπτωση εκμεταλλεύονται το γεγονός ότι εμπίπτουν στις λεγόμενες «γκρίζες» νομικές ζώνες, δεδομένου ότι δεν έχει καταστεί ακόμα σαφές ο νομικός χαρακτήρας των υπηρεσιών που προσφέρει το νέο αυτό επιχειρηματικό μοντέλο.

A. Υπόθεση ΔΕΕ C-434/15: Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain

Ένας εκ των προαναφερομένων κατεστημένων παρόχων υπηρεσιών αστικών μεταφορών, η «Asociación Profesional Elite Taxi» (στο εξής: Elite Taxi), ήτοι η επαγγελματική οργάνωση των οδηγών ταξί της ισπανικής πόλης της Βαρκελώνης, άσκησε το 2014 αγωγή ενώπιον του 3ου Εμποροδικείου της Βαρκελώνης κατά της ισπανικής εταιρίας «Uber Systems Spain, SL» (στο εξής: Uber Spain), η οποία αποτελεί θυγατρική εταιρεία της ολλανδικής «Uber BV», η οποία με τη σειρά της είναι η θυγατρική της «Uber Technologies, Inc» και υπεύθυνη για την συνολική διαχείριση της εν λόγω πλατφόρμας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Με την αγωγή της αυτή, η οργάνωση ζητούσε να κριθεί ότι οι δραστηριότητες της εναγομένης αντιβαίνουν στην ισχύουσα νομοθεσία και συνιστούν πράξεις αθέμιτου ανταγωνισμού, να υποχρεωθεί η εναγομένη να παύσει την αθέμιτη συμπεριφορά της και να της απαγορευθεί να ασκεί την αθέμιτη αυτή δραστηριότητά της στο μέλλον. Το ΔΕΕ έλαβε ως δεδομένο, όσον αφορά την υπηρεσία «UberPOP», ότι ούτε η Uber Spain ούτε οι ιδιοκτήτες των οχημάτων που συμμετέχουν στην πλατφόρμα ούτε οι οδηγοί των οχημάτων αυτών διαθέτουν τις άδειες και τις εγκρίσεις που προβλέπονται από τις ρυθμιστικές αρχές της Βαρκελώνης.

Τα προδικαστικά ερωτήματα του ισπανικού δικαστηρίου αφορούσαν τον νομικό χαρακτήρα της πλατφόρμας, ήτοι να θεωρηθεί εάν οι υπηρεσίες που προσφέρει υπάγονται στον τομέα των μεταφορών, εάν πρέπει η πλατφόρμα να θεωρηθεί ηλεκτρονική υπηρεσία διαμεσολαβήσεως ή, τέλος, εάν υπάγεται στις διατάξεις της Οδηγίας 98/34 ως υπηρεσία της «κοινωνίας των πληροφοριών». Το ζήτημα αυτό είναι κρίσιμο για να διαπιστωθεί ποιες υποχρεώσεις και ποια δικαιώματα έχει εν τέλει η πλατφόρμα.

Επιπλέον, διερωτάται το ισπανικό δικαστήριο, στην περίπτωση που γίνει δεκτό ότι η πλατφόρμα της Uber δεν παρέχει υπηρεσίες μεταφορών και, ως εκ τούτου, εμπίπτει στις περιπτώσεις που καλύπτονται από την οδηγία 2006/123, κατά πόσον η ισπανική νομοθεσία περί αθέμιτου ανταγωνισμού, η οποία ορίζει ως αθέμιτη εμπορική πρακτική την παραβίαση ρυθμιστικών της επιχειρηματικής δραστηριότητας κανόνων προς επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, είναι σύμφωνη με την Οδηγία 2006/123 και ειδικότερα με το άρθρο 9 αυτής («περί της ελευθερίας εγκαταστάσεως και των συστημάτων χορηγήσεως άδειας»), όταν οι εθνικοί κανόνες για το σύστημα χορηγήσεως αδειών ή εξουσιοδοτήσεων ενδεχομένως είναι περιοριστικοί ή δυσανάλογοι, δηλαδή μπορεί να εμποδίζουν αδικαιολόγητα την ελευθερία εγκαταστάσεως.

Εάν, αντιθέτως, κατά το τελευταίο προδικαστικό ερώτημα που έθεσε το ισπανικό δικαστήριο, η πλατφόρμα γίνει δεκτό ότι παρέχει υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας κατά την Οδηγία 2000/31 για το ηλεκτρονικό εμπόριο, σύμφωνα με την οποία ο φορέας παροχής υπηρεσιών της κοινωνίας της ελευθερίας μπορεί να προσφέρει τις υπηρεσίες του ελεύθερα και χωρίς περιορισμούς, τα ειδικά μέτρα και οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται από την ισπανική νομοθεσία είναι σύμφωνες με τα όρια που θέτει το αρθ. 3 παρ. 4 της ως άνω Οδηγίας;

B. Οι προτάσεις του Εισαγγελέα: Η σημασία του νομικού χαρακτήρα της υπηρεσίας Uber

Η νομική φύση της πλατφόρμας αυτής έχει εξαιρετική σημασία για τον προσδιορισμό των εννόμων υποχρεώσεων και δικαιωμάτων της, τόσο ενάντια στη ρυθμιστική πολιτική του εκάστοτε κράτους, όσο και ενάντια στους ίδιους τους ανταγωνιστές της.

Πρωτίστως, πρέπει να αναζητηθεί ο ορισμός της «υπηρεσίας της κοινωνίας της πληροφορίας». Κατά το άρθρο 1 σημ. 2 της Οδηγίας 98/34 «για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών», όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/48/ΕΚ, οποίο παραπέμπει το αρθ. 2 στοιχείο α΄ της οδηγίας για το ηλεκτρονικό εμπόριο, ως υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας νοείται κάθε υπηρεσία που παρέχεται έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ αποστάσεως και κατόπιν συγκεκριμένης παραγγελίας του αποδέκτη των υπηρεσιών.

Εν προκειμένω, ο Γενικός Εισαγγελέας στάθηκε στο κριτήριο της εξ αποστάσεως παροχής με ηλεκτρονικά μέσα. Όπως έχει αναλυθεί και ανωτέρω¹⁵⁸, η Uber μεσολαβεί ουσιαστικά, μέσω της εφαρμογής της για smartphone, για την εύρεση οδηγού και την επαφή του με τον υποψήφιο επιβάτη, προς τον σκοπό της πραγματοποίησης μιας κατά παραγγελία αστικής μεταφοράς. Κατά την άποψη του Γενικού Εισαγγελέα, πρόκειται για **μικτή υπηρεσία**, αφού το ένα σκέλος της παρέχεται με ηλεκτρονικά μέσα, ενώ το άλλο, εξ ορισμού, όχι¹⁵⁹. Το ζήτημα είναι, λοιπόν, να αποσαφηνιστεί αν μια τέτοια υπηρεσία διέπεται από την οδηγία 2000/31 για το ηλεκτρονικό εμπόριο.

i. Οι μικτές υπηρεσίες στην οδηγία 2000/31

Σύμφωνα με τον ανωτέρω ορισμό της υπηρεσίας της κοινωνίας της πληροφορίας, η υπηρεσία προσφέρεται με ηλεκτρονικά μέσα όταν *«παρέχεται, διαβιβάζεται και λαμβάνεται εξ ολοκλήρου μέσω τηλεφωνικής γραμμής, ραδιοφωνικής μετάδοσης, οπτικής ίνας ή με άλλα ηλεκτρομαγνητικά μέσα»*¹⁶⁰.

Αν και ορισμένες υπηρεσίες περιλαμβάνουν στοιχεία τα οποία δεν δύνανται εκ των πραγμάτων να μεταδοθούν με ηλεκτρονικά μέσα, διότι είναι αδύνατη η αποϋλοποίησή τους, όπως η διαδικτυακή πώληση υλικών αγαθών, συγκαταλέγονται παρά ταύτα στις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας¹⁶¹. Κατά το άρθρο 3 παρ. 2 της Οδηγίας αυτής, *«Τα κράτη μέλη δεν μπορούν, για λόγους που αφορούν το*

¹⁵⁸ ανωτέρω, Κεφ. 4Α

¹⁵⁹ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα του ΔΕΕ Maciej Szpunar της 11ης Μαΐου 2017, Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL, παρ. 28

¹⁶⁰ άρθρο 1 σημ. 2 της Οδηγίας 98/34 «για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών», όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/48/ΕΚ

¹⁶¹ βλ. αιτιολ. σκεψη 18 Οδηγίας 2000/31, όπου η πώληση αγαθών συμπεριλαμβάνεται στον ορισμό των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ενώ η παράδοση αυτών όχι.

συντονισμένο τομέα, να περιορίσουν την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, οι οποίες προέρχονται από άλλο κράτος μέλος», όπου «συντονισμένος τομέας» νοούνται οι προϋποθέσεις που ισχύουν στα νομικά συστήματα εν γένει των κρατών μελών, ανεξαρτήτως εάν πρόκειται για γενικές διατάξεις ή για διατάξεις σχεδιασμένες ειδικά για τις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας¹⁶². Κατ' εξαίρεση, τα κράτη μέλη μπορούν, εντός των ορίων που θέτουν η εν λόγω Οδηγία και άλλες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, να περιορίσουν την ελευθερία των παρόχων, σύμφωνα με το αρθ. 3 παρ. 3,4,5 αυτής.

Ζήτημα γεννάται στην περίπτωση που το ένα σκέλος της προσφερόμενης υπηρεσίας υλοποιείται με ηλεκτρονικά μέσα, ενώ κάποιο μεταγενέστερο ή προγενέστερο όχι¹⁶³, οπότε υφίσταται περίπτωση **μικτής υπηρεσίας**, και ιδίως όταν ένα από τα σκέλη της συνολικής παρεχόμενης υπηρεσίας υπάγεται σε καθεστώς ρύθμισης. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, η οποία ταυτίζεται με την προβληματική της πλατφόρμας «Uber», διερωτάται αν κρίνεται αναγκαία η υπαγωγή του συνόλου της δραστηριότητας στους ρυθμιστικούς κανόνες. Με το ζήτημα αυτό είχε ασχοληθεί στο παρελθόν το ΔΕΕ¹⁶⁴, αναφορικά με την πώληση μέσω διαδικτύου φακών επαφής, οι οποίοι θεωρούνται ιατρικά είδη και ως τέτοια, κατά την ουγγρική νομοθεσία, απαιτούσαν ιατρική εξέταση πριν την πώλησή τους. Το Δικαστήριο κατέληξε ότι η προσφορά σε απευθείας σύνδεση και η σύναψη συμβάσεως πώλησης με ηλεκτρονικά μέσα εμπίπτει στις διατάξεις της Οδηγίας 2000/31, συνεπώς η εθνική νομοθεσία οφείλει να απέχει από τυχόν ρυθμιστικούς περιορισμούς, ενώ η παράδοση του προϊόντος δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής αυτής¹⁶⁵, διαχωρίζοντας έτσι το σκέλος της υπηρεσίας της κοινωνίας της πληροφορίας από εκείνο που ρυθμίζεται από την εκάστοτε εθνική νομοθεσία.

Παρά ταύτα, ο ως άνω διαχωρισμός θέτει σε κίνδυνο τον επιδιωκόμενο σκοπό της Οδηγίας 2000/31, ήτοι την ελευθέρωση των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, καθώς τυχόν ελευθέρωση αποκλειστικώς και μόνον του ηλεκτρονικού σκέλους μπορεί στην πραγματικότητα να επηρεάσει τη δυνατότητα άσκησης της όλης

¹⁶² αρθ. 2 (η) Οδηγίας 2000/31

¹⁶³ βλ. αιτιολ. σκέψη 18 Οδηγίας 2000/31

¹⁶⁴ Απόφαση ΔΕΕ της 2ας Δεκεμβρίου 2010, Ker-Optika (C-108/09)

¹⁶⁵ ο.π. σκέψεις 22,28-30.

δραστηριότητας σαν σύνολο¹⁶⁶. Κατά την άποψη του Γενικού Εισαγγελέα στην υπόθεση των ισπανικών ταξί κατά της πλατφόρμας «Uber», *«Αυτός είναι ο λόγος που ο νομοθέτης επικεντρώθηκε στις υπηρεσίες οι οποίες, κατ' αρχήν, μεταδίδονται εξ ολοκλήρου με ηλεκτρονικά μέσα, δεδομένου ότι ενδεχόμενες πράξεις διενεργούμενες με άλλα μέσα συνιστούν απλώς παρεπόμενο στοιχείο τέτοιων υπηρεσιών. Θα ήταν όντως άνοφελη η ελευθέρωση μόνον ενός δευτερεύοντος σκέλους μιας σύνθετης υπηρεσίας, αν η υπηρεσία αυτή δεν μπορούσε να παρασχεθεί ελεύθερα λόγω της ύπαρξης άλλης ρύθμισης, που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας 2000/31. Μια τέτοια κατ' επίφαση ελευθέρωση όχι μόνο δεν θα επιτύγχανε τον σκοπό της, αλλά θα είχε και ολέθριες συνέπειες, προκαλώντας ανασφάλεια δικαίου και κλονίζοντας την εμπιστοσύνη στη νομοθεσία της Ένωσης»¹⁶⁷. Συνεπώς, αν στον όρο «υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας» ενταχθούν δραστηριότητες που πραγματοποιούνται με ηλεκτρονικά μέσα, δεν έχουν όμως αυτοτελή οικονομική αξία αφ'εαυτού, ο σκοπός της Οδηγίας 2000/31 δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί¹⁶⁸.*

Για την επίλυση του ζητήματος των μικτών υπηρεσιών, ο Γενικός Εισαγγελέας εισάγει το κριτήριο της **οικονομικής αυτοτέλειας**, ήτοι στην περίπτωση μιας μικτής υπηρεσίας, όπως εν προκειμένω η «Uber», μπορεί να θεωρηθεί «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας» το σκέλος εκείνο που μεταδίδεται εξ ολοκλήρου με ηλεκτρονικά μέσα, ήτοι η πλατφόρμα αυτή καθαυτή, διακρινόμενη από το μη ηλεκτρονικό σκέλος, εν προκειμένω την ίδια την υπηρεσία μεταφοράς, εφόσον το μη ηλεκτρονικό σκέλος είναι, από οικονομικής άποψης, αυτοτελές σε σχέση με το ηλεκτρονικό σκέλος¹⁶⁹. Η διάκριση αυτή είναι περισσότερο εμφανής στις υπηρεσίες **διαμεσολάβησης**, όπως οι πλατφόρμες για την αγορά αεροπορικών εισιτηρίων ή για την κράτηση δωματίων σε ξενοδοχεία, καθώς *«η υπηρεσία του διαμεσολαβητή έχει πραγματική προστιθέμενη αξία τόσο για τον χρήστη όσο και για τον αντίστοιχο επιχειρηματία, πλην όμως παραμένει οικονομικά αυτοτελής, αφού ο επιχειρηματίας ασκεί ανεξάρτητα τη δική του δραστηριότητα»¹⁷⁰.*

¹⁶⁶ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα του ΔΕΕ Maciej Szpunar της 11ης Μαΐου 2017, Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL, παρ. 31.

¹⁶⁷ ομοίως, παρ. 31.

¹⁶⁸ ομοίως, παρ. 32.

¹⁶⁹ ομοίως, παρ.33.

¹⁷⁰ ομοίως, παρ.34.

Στην περίπτωση, όμως, που ο πάροχος του ηλεκτρονικού σκέλους προσφέρει ταυτοχρόνως και τις μη ηλεκτρονικές υπηρεσίες ή ασκεί αποφασιστική επιρροή στον τρόπο που οι τελευταίες παρέχονται, πρέπει να αναζητηθεί το σκέλος εκείνο που επί της ουσίας χαρακτηρίζει το σύνολο των παρεχομένων υπηρεσιών (ηλεκτρονικών και μη) και προσδίδει σε αυτό οικονομική αξία. Όπως το ΔΕΕ έκρινε και στην περίπτωση της *Ker-Optika*¹⁷¹, η παράδοση του προϊόντος αποτελεί απλώς την παρεπόμενη υπηρεσία της κύριας, η οποία στην περίπτωση της διαδικτυακής πώλησης αγαθών είναι η προσφορά, η αποδοχή της προσφοράς, η σύναψη της σύμβασης πώλησης και –συνήθως– η πληρωμή. Δεδομένου ότι το σύνολο της κύριας υπηρεσίας πραγματοποιείται με ηλεκτρονικά μέσα, μπορεί αυτή να διαχωριστεί και να θεωρηθεί «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας», χωρίς να επηρεάζεται συνεπώς από τυχόν ρυθμιστικές προϋποθέσεις του μη ηλεκτρονικού σκέλους.

Παρόλα αυτά, κατά την άποψη του Γενικού Εισαγγελέα, η οικονομική αυτοτέλεια αποτελεί κριτήριο και για το εάν μια υπηρεσία υπάγεται στις διατάξεις της Οδηγίας 2000/31, καθώς εάν η ηλεκτρονική υπηρεσία είναι μόνο παρεπόμενη, δευτερεύουσα ή προπαρασκευαστική και δεν έχει αυτοτελή οικονομική αξία, κρίνει ότι δεν πρέπει να συνιστά αυτή καθ' εαυτήν υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας¹⁷².

Εν προκειμένω, η πλατφόρμα «Uber» είναι μια μικτή υπηρεσία, όπου αφενός το ηλεκτρονικό σκέλος προσφέρει υπηρεσίες αντιστοίχισης προσφοράς-ζήτησης, ενώ το μη ηλεκτρονικό σκέλος αφορά την ίδια την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, υπηρεσίες οι οποίες στην συντριπτική πλειοψηφία των κρατών ανα τον κόσμο είναι υπό ρύθμιση.

Όμως, ο Γενικός Εισαγγελέας παρατήρησε την εξής ιδιαιτερότητα, σε αντίθεση π.χ. με μια πλατφόρμα αγοράς αεροπορικών εισιτηρίων: ο ρόλος που επιτελεί η Uber είναι πολύ πιο σύνθετος από τη σύνδεση της προσφοράς με τη ζήτηση, καθώς **α) έχει η ίδια δημιουργήσει αυτή την προσφορά και β) διαμορφώνει τα βασικά της χαρακτηριστικά και οργανώνει τη λειτουργία της**¹⁷³.

α) Πριν την λειτουργία της πλατφόρμας «Uber», οι ιδιώτες δεν είχαν τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες αστικής μεταφοράς χωρίς σχετική χορήγηση άδειας από το

¹⁷¹ Απόφαση ΔΕΕ της 2ας Δεκεμβρίου 2010, Ker-Optika (C-108/09), σκέψεις 22,28-30.

¹⁷² Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα, ο.π. παρ. 37.

¹⁷³ ομοίως, παρ.43.

κράτος και χωρίς την ένταξή τους στον αντίστοιχο επαγγελματικό κλάδο. Πλέον, οι ιδιώτες μπορούν να δραστηριοποιηθούν στον εν λόγω τομέα, χωρίς να απαιτείται τίποτα περαιτέρω από την σύνδεσή τους στην πλατφόρμα. Με τον τρόπο αυτό, λοιπόν, η επιχείρηση της “Uber” δημιούργησε η ίδια την προσφορά.

β) Οι χρήστες-ιδιώτες που παρέχουν υπηρεσίες μέσω της πλατφόρμας αυτής οφείλουν να δραστηριοποιούνται σύμφωνα με τους όρους που επιβάλλονται από την Uber και οι οποίοι δεσμεύουν τους οδηγούς μέσω της σύμβασης, η οποία συνάπτεται για να επιτραπεί η χρήση της εφαρμογής. Οι όροι χρήσης ποικίλουν και καλύπτουν όλο το φάσμα της υπηρεσίας των χρηστών-οδηγών, από την ανάληψη της δραστηριότητας και την άσκησή της, μέχρι τη συμπεριφορά τους κατά την εκτέλεση των υπηρεσιών τους και την τιμολόγηση. Πρώτος και βασικότερος όρος, οι χρήστες-οδηγοί να διαθέτουν οι ίδιοι το **όχημα** που θα χρησιμοποιηθεί, ιδιόκτητο ή μη, και να έχουν **άδεια οδήγησης, όχι απαραίτητα επαγγελματική**. Σύμφωνα με τις «Απαιτήσεις» συμμετοχής στην πλατφόρμα¹⁷⁴, οι οποίες ποικίλουν από πόλη σε πόλη και από κράτος σε κράτος, πέραν των ως άνω δύο προϋποθέσεων, άλλες ελάχιστες απαιτήσεις είναι να έχει συμπληρωθεί ένα **ελάχιστο όριο ηλικίας**, να παρακολουθήσει ο υποψήφιος οδηγός ένα **επιμορφωτικό βίντεο** και να αποδείξει ότι έχει **κατοικία** εντός της περιοχής στην οποία επιθυμεί να δραστηριοποιηθεί. Το πιο ενδιαφέρον όμως είναι ότι η επιχείρηση της Uber **ελέγχει το ιστορικό οδήγησης του υποψήφιου οδηγού και το ποινικό μητρώο του**. Ένα ακόμα ενδιαφέρον σκέλος μεταξύ της σχέσης πλατφόρμας-οδηγού είναι ότι η πρώτη υποδεικνύει στους οδηγούς τις περιοχές και τις περιόδους στις οποίες αναμένεται αυξημένος αριθμός πελατών και/ή πιο επικερδή κόμιστρα¹⁷⁵. Συνεπώς, χωρίς να εξαναγκάζει τυπικά τους οδηγούς, η Uber είναι σε θέση να **προσαρμόζει την προσφορά** της στις διακυμάνσεις της ζήτησης. Επιπλέον, η εφαρμογή Uber, μέσω του συστήματος αξιολόγησης που προσφέρει, μπορεί να **ελέγχει την ποιότητα** των προσφερομένων υπηρεσιών. Μάλιστα, βαθμολογία κάτω από ένα όριο μπορεί να συνεπάγεται **αποκλεισμό** του χρήστη από την πλατφόρμα, ιδίως των οδηγών. Και τέλος, όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενες ενότητες, η Uber **καθορίζει το ύψος του κομίστρου** για κάθε μεταφορά που πραγματοποιείται μέσω της πλατφόρμας. Η τιμή καθορίζεται ανάλογα

¹⁷⁴ <https://www.uber.com/el-GR/drive/requirements/>

¹⁷⁵ <https://www.uber.com/el-GR/drive/partner-app/>, Μέσω της υπηρεσίας «Επικερδή σημεία», ο οδηγός μπορεί να ενημερωθεί πώς να αυξήσει τις εισπράξεις του χάρη σε έναν χάρτη που εμφανίζει περιοχές όπου απαιτούνται περισσότεροι οδηγοί τη στιγμή εκείνη.

με την απόσταση και τη διάρκεια της διαδρομής, όπως καταχωρίζονται στην εφαρμογή με τη βοήθεια του συστήματος εντοπισμού της γεωγραφικής θέσης. Εν συνεχεία, ένας αλγόριθμος προσαρμόζει την τιμή στο ύψος της ζήτησης, δηλαδή η βασική τιμή αυξάνεται σύμφωνα με έναν συντελεστή που λαμβάνει υπόψιν τυχόν αυξήσεις στη ζήτηση για οποιονδήποτε λόγο (καιρικές συνθήκες, απεργία, κλπ). *Η παρέμβαση της πλατφόρμας στους χρήστες-οδηγούς της είναι τόσο εκτεταμένη, καθώς καταπιάνεται με όλο το φάσμα των παρεχομένων από αυτούς υπηρεσιών, ώστε θα μπορούσε κανείς να πει, με μια δόση υπερβολής, ότι σχεδόν υποκαθιστά το ρόλο του κράτους και της εκάστοτε ρυθμιστικής αρχής εντός της πλατφόρμας.*

Σύμφωνα με όλα τα ανωτέρω, συνεπώς, ο Γενικός Εισαγγελέας καταλήγει ότι η πλατφόρμα της Uber δραστηριοποιείται στον τομέα των μεταφορών και δεν είναι απλώς διαμεσολαβητής, καθώς η υπηρεσία εκείνη που προσδίδει αξία στο σύνολο των παρεχομένων υπηρεσιών είναι αυτή της μεταφοράς, μιας και ο μοναδικός σκοπός για τον οποίο οι χρήστες-καταναλωτές αναζητούν οδηγούς είναι για να μετακινηθούν από ένα σημείο σε ένα άλλο, ενώ το στάδιο της αντιστοίχισής τους είναι επί της ουσίας προπαρασκευαστικό¹⁷⁶.

Μάλιστα, συμπεραίνει ότι η προσφορά των υπηρεσιών γίνεται από την ίδια την πλατφόρμα ή στο όνομα αυτής και όχι στο όνομα των χρηστών-οδηγών, εξαιτίας της εκτεταμένης επιρροής που ασκεί πάνω τους¹⁷⁷. Κατά την άποψη του Εισαγγελέα, οι οδηγοί που εκτελούν μεταφορές στο πλαίσιο της πλατφόρμας Uber, αν και ανεξάρτητοι επιχειρηματίες, υπό την έννοια ότι δεν είναι υπάλληλοι της πλατφόρμας¹⁷⁸, δεν ασκούν δική τους δραστηριότητα, η οποία θα υπήρχε και ανεξαρτήτως της πλατφόρμας. Αντιθέτως, η δραστηριότητά τους υφίσταται ακριβώς επειδή τους δόθηκε η δυνατότητα από την πλατφόρμα¹⁷⁹.

Επιπλέον, ο ίδιος Γενικός Εισαγγελέας του ΔΕΕ σε μεταγενέστερες προτάσεις του αναφορικά με δικαστική διαφορά που αφορά τη γαλλική Uber¹⁸⁰ συμπλήρωσε τα συμπεράσματά του με το επιχείρημα ότι η εν λόγω πλατφόρμα δεν στοχεύει στην

¹⁷⁶ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα, ο.π. παρ. 64.

¹⁷⁷ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα, ο.π. παρ. 53.

¹⁷⁸ Έχουν ανακύψει πλείστες δικαστικές διαφορές ανά τον κόσμο αναφορικά με τη φύση της συνεργασίας μεταξύ Uber και οδηγών-χρηστών αυτής, η οποία αφορά τους μελετητές του εργατικού δικαίου.

¹⁷⁹ ο.π. παρ. 56.

¹⁸⁰ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Maciej Szpunar της 4ης Ιουλίου 2017, Υπόθεση C320/16 Uber France SAS.

πληροφόρηση των καταναλωτών και δη εκείνων που δεν χρησιμοποιούν ακόμα την πλατφόρμα, με την ελπίδα να ενταχθούν και εκείνοι στην κοινότητα των χρηστών. Αντιθέτως απευθύνεται σε πρόσωπα που είναι ήδη πελάτες της Uber και έχει ως σκοπό την πραγματοποίηση συγκεκριμένης μεταφοράς. Συνεπώς, αυτή η μεσολάβηση για την αντιστοίχιση οδηγού-καταναλωτή είναι απλώς το αναγκαίο σημείο διελεύσεως για να υπάρξει η δυνατότητα λήψεως της υπηρεσίας μεταφοράς στο πλαίσιο του συστήματος της Uber¹⁸¹.

Γ. Η απόφαση του ΔΕΕ και οι συνέπειες για τις πλατφόρμες διαμοιρασμού

Το ΔΕΕ, με την απόφαση που εξέδωσε την 20^η Δεκεμβρίου 2017, επικύρωσε οριστικώς τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε ο Γενικός Εισαγγελέας. Το γεγονός αυτό δικαιώνει τα επαγγελματικά συνδικάτα των οδηγών ανά τον κόσμο, οι οποίοι υποστηρίζουν, όπως εξάλλου συνέβη και στην επίδικη διαφορά, ότι η πλατφόρμα οφείλει να συμμορφώνεται, εξίσου με τους επαγγελματίες, στις ρυθμιστικές διατάξεις των κρατών σύμφωνα με τα αρθ. 90επ. ΣΛΕΕ και τις εκάστοτε εθνικές κανονιστικές υποχρεώσεις, ενώ τυχόν μη συμμόρφωσή της, πέραν όποιων διοικητικών κυρώσεων, συνιστά αθέμιτη εμπορική πρακτική η οποία προσδίδει στην πλατφόρμα παράνομο ανταγωνιστικό προβάδισμα.

i. Απόκτηση ανταγωνιστικού προβαδίσματος με την παράβαση νομικών διατάξεων

Αν κριθεί ότι μια επιχείρηση δεν εφαρμόζει, αν και οφείλει εκ του νόμου, μια νομική διάταξη κανονιστικού περιεχομένου – ιδίως στην περίπτωση που αφορά διάταξη προστασίας δημοσίου συμφέροντος- και η παραβατική αυτή συμπεριφορά επενεργεί στο ανταγωνιστικό πεδίο, παρέχοντας στον παραβάτη αδικαιολόγητο προβάδισμα στον ανταγωνισμό (π.χ. επιτρέποντάς του να μειώσει τις τιμές του), τότε η πράξη αυτή συνιστά πράγματι αθέμιτη εμπορική πρακτική (σύμφωνα με την ελληνική

¹⁸¹ ομοίως, παρ. 19-20.

νομοθεσία, θα ενέπιπτε στη γενική ρήτρα του αρθ. 1 ν. 146/1914), καθώς αντιβαίνει στην αρχή της ισότητας των όρων ανταγωνισμού (*par conditio concurrentium*) ή αλλιώς στην αρχή ισότητας της εκκίνησης¹⁸². Η αρχή αυτή δεν σημαίνει εν προκειμένω ίση μεταχείριση των ανταγωνιζομένων, αλλά **ισότητα φραγμών για όλους τους ανταγωνιζόμενους**¹⁸³.

Πέραν της ως άνω γενικής ρήτρας του αρθ. 1, υπάρχει μια πληθώρα άλλων διατάξεων, αφορούσες την συμπεριφορά των επιχειρήσεων κατά τη δραστηριότητά τους, όπως αγορανομικές διατάξεις, διατάξεις για τη δημόσια υγεία, την ασφαλή κυκλοφορία των εμπορευμάτων, φορολογικές, λογιστικές, περιβαλλοντολογικές, περί παροχής άδειας λειτουργίας επιχειρήσεων, περί ωρών λειτουργίας καταστημάτων, κ.ο.κ. διατάξεις. Οι διατάξεις αυτές, οι οποίες εμπίπτουν στη σφαίρα του δημοσίου δικαίου (είτε εθνικής είτε κοινοτικής προελεύσεως), προστατεύουν, ρυθμίζουν ή θέτουν όρια στην οικονομική ελευθερία των ανταγωνιστών¹⁸⁴. Το σύνολο των κανόνων αυτών ονομάζονται «**εξωανταγωνιστικές**» διατάξεις, καθώς ρυθμίζουν την ανταγωνιστική ελευθερία, παραμένοντας ωστόσο εκτός του δικαίου του ανταγωνισμού (ελεύθερου ή αθέμιτου)¹⁸⁵. Το ζήτημα εν προκειμένω, όμως, είναι κατά πόσον, πέραν των αυτονόητων διοικητικών κυρώσεων, τυχόν παράβαση των κανόνων αυτών μπορεί να συνιστά συγχρόνως και *αθέμιτη εμπορική πρακτική*, η οποία γεννά στους θιγόμενους ανταγωνιστές το δικαίωμα να αξιώσουν αποζημίωση και παράλειψη της παράνομης συμπεριφοράς στο μέλλον, όπως συνέβη εν προκειμένω.

Το ερώτημα αυτό έχει πρακτική σημασία, καθώς αν μια παράβαση διάταξης κανονιστικού δικαίου ή ποινικής διάταξης συνιστά παράλληλα και αθέμιτη πράξη, τότε οι θιγόμενοι ανταγωνιστές μπορούν να αξιώσουν την παράλειψη της παράνομης και αθέμιτης συμπεριφοράς ακόμα και πριν από την ενεργοποίηση της κρατικής επέμβασης. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μια **έμμεση προστασία των**

¹⁸² Έτσι ο *Μαρίνος Μ.-Θ.*, «Αθέμιτος Ανταγωνισμός», Δίκαιο & Οικονομία-Π.Ν.Σάκκουλας 2009, σελ. 201.

¹⁸³ *Κοτσίρης Λ.*, «Δίκαιο Ανταγωνισμού – Αθέμιτου, Ελεύθερου, Αθέμιτες εμπορικές πρακτικές», Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2015, σελ. 177.

¹⁸⁴ *Μαρίνος Μ.-Θ.*, «Αθέμιτος Ανταγωνισμός», Β΄ Έκδοση, Δίκαιο & Οικονομία-Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα 2009, σελ. 198.

¹⁸⁵ *Μικρουλέα Α.* με επιμέλεια *Ρόκα Ν.*, «Αθέμιτος Ανταγωνισμός - Ερμηνεία κατ'άρθρο του ν.146/1914», Νομική Βιβλιοθήκη 1996, σελ. 236, ΜΠΑ 12207/1997 με παρατηρήσεις *Σαουνάτσου Χ.*, ΕΕμπΔ 97, σελ. 825.

συμφερόντων της ολότητας, όπως αυτά εκφράζονται μέσω της προστασίας ορισμένων θεμελιωδών αναγκών¹⁸⁶.

Για την επίλυση του ως άνω ζητήματος, η θεωρία και η νομολογία παγίως διακρίνει τους κανόνες αυτούς σε α) *κανόνες δικαίου που έχουν ηθική φόρτιση ή ηθικό περιεχόμενο ή που προστατεύουν αγαθά γενικότερης σημασίας* και σε β) *κανόνες με ηθικά ουδέτερο περιεχόμενο, οι οποίοι θεσπίστηκαν για λόγους νομοθετικής σκοπιμότητας*¹⁸⁷.

Όταν οι εξωανταγωνιστικές διατάξεις είναι κοινωνικοηθικά φορτισμένες (π.χ. εμπορία κλοπιμαίων, διατάξεις για τη δημόσια υγεία¹⁸⁸), τυχόν παραβίασή τους συνιστά **ταυτοχρόνως** (*per se*) και παράβαση του αρθ. 1 ν. 146/1914¹⁸⁹. Στην περίπτωση αυτή, αναγκαία είναι η διαπίστωση του περιεχομένου των **χρηστών ηθών**, μια έννοια που μεταλλάσσεται ανά το χρόνο. Για την οριοθέτηση του περιεχομένου αυτού, χρησιμεύουν οι ιδέες του κοινού ανθρώπου, ο οποίος σκέπτεται κατά τη γενική αντίληψη χρηστών και εμφρόνως¹⁹⁰. Η αδυναμία ακριβούς προσδιορισμού της έννοιας της «ηθικής» και του «ηθικά φορτισμένου» κανόνα δικαίου μπορεί να οδηγήσει σε αυθαιρεσίες από την πλευρά του εφαρμοστή του δικαίου, καθώς δεν έχουν αποκρυσταλλωθεί σταθερά και ασφαλή κριτήρια για τον διαχωρισμό των διατάξεων σε ηθικά ουδέτερους και ηθικά φορτισμένους¹⁹¹. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι μια εξωανταγωνιστική διάταξη έχει ηθικοδικαική θεμελίωση, ήτοι όταν η παραβίασή της λόγω των προστατευόμενων με αυτήν συμφερόντων προσκρούει στο κρατούν περί κοινωνικής ηθικής αίσθημα, δεν ερευνώνται περαιτέρω προϋποθέσεις και καταφάσκει η ανηθικότητα, άρα και η εφαρμογή του αρθ. 1 ν.146/1914¹⁹². Μια παραβίαση εξωανταγωνιστικού κανόνα θεωρείται αντίθετη στα

¹⁸⁶ Μαρίνος Μ.-Θ., «Αθέμιτος Ανταγωνισμός», Β' Έκδοση, Δίκαιο & Οικονομία-Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα 2009, σελ. 199.

¹⁸⁷ Μαρίνος Μ.-Θ., ό.π., σελ. 199επ, Μικρουλέα Α. με επιμέλεια Ρόκα Ν., «Αθέμιτος Ανταγωνισμός - Ερμηνεία κατ'άρθρο του ν.146/1914», Νομική Βιβλιοθήκη 1996, σελ. 238, ΜΠΛαμίας 375/1999 με παρατηρήσεις Μικρουλέα Α., ΕΕμπΔ 99 σελ. 840, ΜΠΑ 12207/1997 με παρατηρήσεις Σαουνάτσου Χ., ΕΕμπΔ 97, σελ. 825επ.

¹⁸⁸ ΜΠΑ 2269/1979 ΕΕμπΔ 1979, 315.

¹⁸⁹ Μικρουλέα Α. με επιμέλεια Ρόκα Ν., «Αθέμιτος Ανταγωνισμός - Ερμηνεία κατ'άρθρο του ν.146/1914», Νομική Βιβλιοθήκη 1996, σελ. 239, ΜΠΠειρ 7111/2010, ΜΠΤρικ 1047/1993 ΝΟΜΟΣ.

¹⁹⁰ ΜΠΤρικ 1047/1993 ΝΟΜΟΣ.

¹⁹¹ Μαρίνος Μ.-Θ., «Αθέμιτος Ανταγωνισμός», Β' Έκδοση, Δίκαιο & Οικονομία-Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα 2009, σελ. 201.

¹⁹² ΕφΘεσσαλ 743/2009 ΝΟΜΟΣ, Κοτσίρης Λ., «Δίκαιο Ανταγωνισμού – Αθέμιτου, Ελεύθερου, Αθέμιτες εμπορικές πρακτικές», Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2015, σελ. 178, Μικρουλέα Α. με επιμέλεια Ρόκα Ν., «Αθέμιτος Ανταγωνισμός - Ερμηνεία κατ'άρθρο του ν.146/1914», Νομική

χρηστά ήθη και στην περίπτωση που πλήττει τον ανταγωνισμό στον πυρήνα μιας σχετικής αγοράς και οδηγεί σε διακινδύνευση του συνόλου του υπό εξέταση κλάδου με πιθανολογούμενο κίνδυνο σε περίπτωση επαναλήψεώς της ή μιμήσεώς της, καθώς και τον αθέμιτο εκτοπισμό από την αγορά των ανταγωνιστικών επιχειρήσεων¹⁹³.

Αντιθέτως, η παράβαση εξωανταγωνιστικών διατάξεων με ηθικά ουδέτερο περιεχόμενο **δεν συνιστούν συγχρόνως** και παράβαση του αρθ. 1 ν. 146/1914. Η εφαρμογή της γενικής ρήτρας του αθέμιτου ανταγωνισμού επιτρέπεται *μόνον εάν* η παραβίαση ενός εξωανταγωνιστικού κανόνα μπορεί να οδηγήσει τον παραβάτη σε αδικαιολόγητο ανταγωνιστικό προβάδισμα εντός της σχετικής αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται¹⁹⁴.

Για να προσδιορισθεί το ηθικό ή όχι περιεχόμενο της εξεταζόμενης διάταξης κρίσιμος είναι ο σκοπός του νομοθέτη (*θεωρία του σκοπού του κανόνα δικαίου*)¹⁹⁵. Για παράδειγμα, έχει κριθεί από τη νομολογία ότι δεν έχουν ηθικά φορτισμένο περιεχόμενο οι κανόνες αναφορικά με την ίδρυση ή επέκταση βιομηχανιών, το ωράριο καταστημάτων, τις άδειες λειτουργίας ραδιοτηλεοπτικών σταθμών¹⁹⁶ και οι κανόνες που επιβάλλουν ορισμένη μορφή ή τρόπο διάθεσης των προϊόντων στην αγορά¹⁹⁷.

Επιπλέον, για την αξιολόγηση μιας παράβασης νόμου ως αθέμιτης εμπορικής πράξεως αναγκαία είναι η συνολική θεώρηση της πράξεως αυτής και των περιστάσεων που τη συνοδεύουν, γιατί διαφορετικά θα καταλήγαμε σε άκρατη ηθικοποίηση του δικαίου και κατ'επέκταση σε ισοπέδωση της ελευθερίας του ανταγωνισμού¹⁹⁸. Έτσι, αθέμιτη συμπεριφορά υφίσταται όταν ο παραβάτης,

Βιβλιοθήκη 1996, σελ. 248. Η συγγραφέας, ωστόσο, υποστηρίζει ότι σε κάθε περίπτωση παράβασης εξωανταγωνιστικής διάταξης, ανεξάρτητα από το κοινωνικοηθικό ή ουδέτερο φορτίο που η διάταξη φέρει, αναγκαία είναι η περαιτέρω διερεύνηση των ανταγωνιστικών συνεπειών που η παράβαση έχει για τον παραβάτη και για τους ανταγωνιστές του ή/και το καταναλωτικό κοινό, προς αποφυγήν άκρατης ηθικοποίησης του δικαίου του αθέμιτου ανταγωνισμού.

¹⁹³ ΜΠΑ 6371/2000 ΝΟΜΟΣ.

¹⁹⁴ ΜΠΛαμίας 375/1999 με παρατηρήσεις Μικρουλέα Α., ΕΕμπΔ 99, σελ. 839επ., ΜΠΑ 12207/1997 με παρατηρήσεις Σαουνάτσου Χ., ΕΕμπΔ 97, σελ. 825επ.

¹⁹⁵ ομοίως.

¹⁹⁶ ΜΠΑ 10342/1990 ΕΕμπΔ 1990, 537.

¹⁹⁷ ομοίως.

¹⁹⁸ Μικρουλέα Α. με επιμέλεια Ρόκα Ν., «Αθέμιτος Ανταγωνισμός - Ερμηνεία κατ'άρθρο του ν.146/1914», Νομική Βιβλιοθήκη 1996, σελ. 243 και εκεί παραπομπές.

παραβιάζοντας **συστηματικά** και **με επίγνωση**¹⁹⁹ μία τέτοια διάταξη, **επιδιώκει (δόλος²⁰⁰) και αποκτά (αποτέλεσμα) ανταγωνιστικό πλεονέκτημα**²⁰¹. Συνάγεται, λοιπόν, ότι για να στοιχειοθετηθεί η εφαρμογή του αρθ. 1 ν. 146/1914 χρειάζεται η παράβαση να είναι αντικειμενικά πρόσφορη και ικανή να οδηγήσει σε ευνοϊκή για τον παραβάτη κατάσταση και να τελεί τελεί μαζί της σε σχέση αιτίου και αιτιατού²⁰². Ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ή προβάδισμα ονομάζεται η βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης του παραβάτη, γεγονός το οποίο επιτυγχάνει όταν χάριν της παράβασης είναι σε θέση να προσφέρει στην αγορά φθηνότερα προϊόντα και υπηρεσίες από εκείνα των ανταγωνιστών του και όχι όταν απλώς και μόνο υπάρχει in abstracto μείζον οικονομικό κέρδος εκ της παράβασης αυτής²⁰³. Αν και κατ' αρχήν η μείωση των τιμών είναι θεμιτό μέσο ανταγωνισμού, η υποτίμηση αυτή μπορεί να στοιχειοθετεί αθέμιτη εμπορική πρακτική, όταν, κάτω από ορισμένες συνθήκες της αγοράς, γίνεται προσωρινά με κύριο σκοπό τον παραμερισμό των ανταγωνιστών, την επικράτηση του παραβάτη στην αγορά και την ελεύθερη μονοπωλιακή διαμόρφωση των τιμών²⁰⁴.

ii. Θεωρία του Σκοπού του Κανόνα Δικαίου

Αφού διαπιστωθεί ότι ένας κανόνας δικαίου έχει επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, είναι συνεπώς **ανταγωνιστικά ενδιαφέρων**, το επόμενο στάδιο, όπως προελέχθη, είναι να διαπιστωθεί εάν έχει κοινωνικοηθική φόρτιση ή όχι. Για τον σκοπό αυτό η νομική επιστήμη χρησιμοποιεί τη **Θεωρία του Σκοπού του Κανόνα Δικαίου**

199 ο.π., σελ. 250. Τα υποκειμενικά αυτά στοιχεία έχουν την έννοια ότι ο παραβάτης γνωρίζει το παράνομο της ενέργειάς του και χρησιμοποιεί την παραβίαση αυτή προκειμένου να επιτύχει ανταγωνιστικό προβάδισμα έναντι των ανταγωνιστών του που τηρούν τους νόμους. Συστηματική είναι η συμπεριφορά που χαρακτηρίζεται από επαναλαμβανόμενη, διαρκή και ενιαία πορεία ενεργειών.

200 ο.π., σελ. 250 και ΕφΘεσσαλ 591/2014 ΝΟΜΟΣ.

201 ΕφΘεσσαλ 591/2014 ΝΟΜΟΣ, ΜΠΠειρ 7111/2010 ΝΟΜΟΣ, ΜΠΤρικ 1047/1993 ΝΟΜΟΣ, Μικρουλέα Α. με επιμέλεια Ρόκα Ν., «Αθέμιτος Ανταγωνισμός - Ερμηνεία κατ' άρθρο του ν.146/1914», Νομική Βιβλιοθήκη 1996, σελ. 239,250 και εκεί παραπομπές.

202 ΑΠ 241/1991 ΕλλΔνη 1993 560, ΜΠΤρικ 1047/1993 ΝΟΜΟΣ, ΜΠΑ 12207/1997 με παρατηρήσεις Σαουνάτσου Χ., ΕΕμπΔ 97, σελ. 825επ., ΕΦΑΘ 2150/2006 ΔΕΕ 2006 1274, ΕφΘεσσαλ 2174/2006 Αρμ2007 73, ΠΠλαρ 124/2004 ΕπισκΕμπΔ 2004 796, ΜΠΠειρ 7111/2010 ΝΟΜΟΣ, ΕφΔυτστΕλλ 19/2017 ΝΟΜΟΣ, όπου κρίθηκε πως μια επιχείρηση η οποία λειτουργούσε νομίμως μέχρις ότου ανακλήθηκε η άδειά της δεν απέκτησε αθέμιτο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, καθώς, εάν δεν είχε ακυρωθεί δικαστικά η χορήγηση της υπό κρίση άδειας, η εν λόγω επιχείρηση θα εξακολουθούσε να λειτουργεί νομίμως.

203 ΜΠΑ 12207/1997 με παρατηρήσεις Σαουνάτσου Χ., ΕΕμπΔ 97, σελ. 825επ.

204 Μικρουλέα Α. με επιμέλεια Ρόκα Ν., «Αθέμιτος Ανταγωνισμός - Ερμηνεία κατ' άρθρο του ν.146/1914», Νομική Βιβλιοθήκη 1996, σελ. 250.

(“*Normzwecktheorie*”), όπως αυτή αναπτύχθηκε αναφορικά με το ζήτημα της αποζημίωσης στον αθέμιτο ανταγωνισμό και ιδίως στα πλαίσια του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ νομίμου λόγου ευθύνης και αποζημίωσης. Σύμφωνα με τη θεωρία αυτή, όταν η διάταξη έχει σκοπό να προστατεύσει ορισμένα μόνο συμφέροντα, θα ήταν αντίθετο προς αυτή να δεχθούμε αξίωση αποζημίωσης για προσβολή άλλων συμφερόντων από παράβαση της διάταξης αυτής²⁰⁵. Για τον λόγο αυτό, αναζητείται ο σκοπός του νομοθέτη, ειδικότερα δε ο προστατευτικός σκοπός της διάταξης, ήτοι αναζητούνται τα συμφέροντα εκείνα που ο κανόνας δικαίου επιδιώκει να προστατεύσει και μέχρι ποιο σημείο (το “βεληνεκές προστασίας” κατά *Μικρουλέα*²⁰⁶), ώστε να διαπιστωθεί αν μια παράβαση προσβάλλει τα προστατευόμενα από την διάταξη αγαθά, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό ευθύνη για αποζημίωση στον παραβάτη.

iii. Οι πλατφόρμες διαμοιρασμού ως παραβάτες εξωανταγωνιστικών διατάξεων – Συμπεράσματα υπό το πρίσμα της απόφασης του ΔΕΕ

Στην προκείμενη υπόθεση μεταξύ της Uber και του ισπανικού συνδικαλιστικού οργάνου, ακόμα και αν είχε γίνει δεκτό ότι η πλατφόρμα δραστηριοποιείται αποκλειστικά στον τομέα της διαμεσολάβησης και ως εκ τούτου υπάγεται στις διατάξεις της Οδηγίας 2000/31 ως υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας, οι υπηρεσίες των ίδιων των οδηγών θα εξακολουθούσαν σε κάθε περίπτωση να εμπίπτουν στον τομέα των μεταφορών, ο οποίος εξαιρείται, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, από τις διατάξεις της Οδηγίας αυτής. Συνεπώς, όποια και να ήταν η τελική κρίση του ΔΕΕ, φαίνεται ότι η δραστηριότητα της Uber, τουλάχιστον όσον αφορά την επίμαχη εν προκειμένω υπηρεσία UberPop, είναι οργανωμένη με τέτοιο τρόπο ώστε είναι αδύνατο, στο παρόν στάδιο, για την Uber να συμμορφωθεί με τους απαιτούμενους όρους που θέτει έκαστο κράτος μέλος για την ενασχόληση με τη δραστηριότητα των αστικών μεταφορών έναντι αμοιβής. Πράγματι, στηρίζεται σε μη επαγγελματίες οδηγούς, οι οποίοι, από τη στιγμή που δεν διαθέτουν άδεια αστικών

²⁰⁵ *Μικρουλέα Α. με επιμέλεια Ρόκα Ν., «Αθέμιτος Ανταγωνισμός - Ερμηνεία κατ'άρθρο του ν.146/1914», Νομική Βιβλιοθήκη 1996, σελ. 247.*

²⁰⁶ ομοίως

μεταφορών, δεν πληρούν τους όρους αυτούς. Το ως άνω συμπέρασμα αποτελεί ακόμα μια απόδειξη για το ότι η διάκριση μιας υπρεσίας σε ηλεκτρονικό και σε μη ηλεκτρονικό σκέλος έχει μικρές μόνο πρακτικές συνέπειες, στην περίπτωση που τα δύο σκέλη είναι στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους και προσφέρονται από τον ίδιο πάροχο²⁰⁷. Μάλιστα, στο παρελθόν το Εμποροδικείο των Βρυξελλών, παρότι αντίθετα από το ΔΕΕ δέχθηκε «χωρίς αμφιβολία»²⁰⁸ ότι η πλατφόρμα δραστηριοποιείται απλώς στον τομέα της διαμεσολάβησης και δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες μεταφοράς, ώστε να απαιτείται η κατοχή σχετικής άδειας, εν τέλει απαγόρευσε τη λειτουργία της UberPOP ως παράνομη, καθώς οι οδηγοί δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις του νόμου.

Με γνώμονα την οριστική πλέον κρίση του ΔΕΕ, η πλατφόρμα Uber χαρακτηρίστηκε ως επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην αγορά των αστικών μεταφορών, υπόχρη κατά συνέπεια να υιοθετεί σωρεία κανονιστικών διατάξεων, οι οποίες μάλιστα διαφέρουν από κράτος σε κράτος²⁰⁹. Σύμφωνα με την αμέσως προηγούμενη σκέψη, όμως, είναι εξ ορισμού απίθανο η πλατφόρμα αυτή να εφαρμόζει κάποιες από τις κανονιστικές διατάξεις που προβλέπονται από τις εκάστοτε έννομες τάξεις και ιδίως όσες αφορούν την **υποχρέωση προηγούμενης αδειοδότησης** των επαγγελματιών οδηγών και την **κρατική τιμολόγηση των υπηρεσιών μεταφοράς**. Κρίσιμο, συνεπώς, είναι να κατατάξουμε τις διατάξεις αυτές στους ηθικά φορτισμένους ή στους ηθικά ουδέτερους κανόνες δικαίου, ώστε να διερευνηθεί στη συνέχεια η παράλληλη εφαρμογή του δικαίου του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Καταρχάς, είναι εύλογο ότι η κατοχή ή η μη κατοχή άδειας για την άσκηση ενός επαγγέλματος είναι μια συνθήκη που επηρεάζει άμεσα την επιχειρηματική δραστηριότητα, καθιστώντας τους σχετικούς κανόνες δικαίου «**ανταγωνιστικά ενδιαφέροντες**». Πράγματι, η επαγγελματική άδεια απαιτεί από τον ενδιαφερόμενο μια σημαντική οικονομική επένδυση και χρόνο για να την αποκτήσει, κόστος που επηρεάζει αφενός το τελικό κέρδος που θα αποκομίσει ο επαγγελματίας, αφετέρου το

²⁰⁷ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα του ΔΕΕ Maciej Szpunar της 11ης Μαΐου 2017, Υπόθεση C434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL παρ. 88.

²⁰⁸ Tribunal de Commerce Neerlandophone de Bruxelles, Uber Belgium vs Radio Taxi Bruxellois, 15/4/2014, διαθέσιμη στα γαλλικά εδώ: <http://www.lcii.eu/wp-content/uploads/2015/10/Prés.-Comm.-Brux.-23.9.15-Uber-Traduction-française-LCII-D.-MUHEME-N.-NEYRINCK.pdf>, “38. *Uber BV et al. sont juste intermédiaires et donc pas exploitants de services de taxi. Uber BV et al. ne doivent donc pas disposer de licence. Il n'existe aucun doute à ce sujet. TRB ne possède d'ailleurs pas de permis pour ses services de répartition (service de dispatching)*».

²⁰⁹ Αναλυτικά για τις ρυθμιστικές παρεμβάσεις ορισμένων κρατών της ΕΕ, βλ. κατωτέρω Κεφ. 6.

πόσο νωρίς ή πόσο αργά θα εκκινήσει την επαγγελματική του δραστηριότητα. Συμπεραίνεται, συνεπώς, ότι ένας πάροχος υπηρεσιών που ασκεί μια δραστηριότητα χωρίς άδεια έχει τόσο οικονομικό όσο και χρονικό προβάδισμα εν συγκρίσει με έναν αδειοδοτημένο επαγγελματία που ασκεί την ίδια δραστηριότητα, κατά παράβαση της **αρχής της ισότητας εκκίνησης**²¹⁰. Τα αυτά ισχύουν, ως είναι εύλογο, και για την τήρηση ή μη τήρηση της τιμολόγησης που ορίζει το εκάστοτε κράτος για τις υπηρεσίες μεταφορών.

Αφενός μεν, χρειάζεται να αναλυθεί ο προστατευτικός σκοπός της υποχρέωσης προηγούμενης αδειοδότησης, καθώς εκεί έγκειται ο βασικός πυρήνας διαφοροποίησης της πλατφόρμας Uber από τους συμβατικούς παρόχους υπηρεσιών μεταφοράς. Είναι γεγονός ότι οι κανόνες για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης μέσου μεταφοράς επιδιώκει την **ασφάλεια των συγκοινωνιών και των επιβατών**²¹¹, σκοποί οι οποίοι φέρουν κοινωνικοηθική φόρτιση²¹². Αντιθέτως, δεν μπορεί να λεχθεί το ίδιο για το ρυθμιζόμενο τιμολόγιο των ταξί, σύμφωνα με το οποίο επιβάλλονται από την πολιτεία κατώτατες τιμές, μη διαπραγματεύσιμες από οδηγό και επιβάτη, κανονιστική επιβολή η οποία δεν φαίνεται να εξυπηρετεί κάποιο δημόσιο συμφέρον.

Λαμβάνοντας, λοιπόν, ως δεδομένο ότι η επιχείρηση Uber δεν έχει η ίδια, ούτε οι οδηγοί που παρέχουν τις υπηρεσίες τους μέσω της πλατφόρμας, σχετική επαγγελματική άδεια, αν και οφείλει ως επιχείρηση παροχής υπηρεσιών αστικής μεταφοράς, και ότι οι κανονιστικές διατάξεις που αφορούν τις εν λόγω άδειες έχουν κοινωνικοηθική φόρτιση, καταφάσκει ήδη η ύπαρξη αθέμιτου ανταγωνιστικού προβαδίσματος της εν λόγω επιχείρησης. Παρ'όλα αυτά, μένει να ερευνηθεί κατά πόσον η παράβαση του τιμολογίου που επιβάλλεται από την πολιτεία επενεργεί στο ανταγωνιστικό πεδίο, παρέχοντας στην εν λόγω επιχείρηση αδικαιολόγητο προβάδισμα στον ανταγωνισμό, ώστε να συνιστά παράλληλα αθέμιτη εμπορική

²¹⁰ Σύμφωνα με *Λιακόπουλο*, ΕΕμπΔ 1990, σελ. 542επ., αυτή και μόνο η συνθήκη αρκεί ώστε να στοιχειοθετηθεί το αθέμιτο εμπορικό προβάδισμα του παραβάτη.

²¹¹ βλ και ΜΠΧαν 396/1997 ΕΕμπΔ 1997 σελ. 798επ. για τα επιβατηγά πλοία.

²¹² Αναφορικά με την άσκηση επαγγέλματος χωρίς την κατά νόμο απαιτούμενη άδεια, βλ. *Κοτσίρη Λ.*, «Δίκαιο Ανταγωνισμού – Αθέμιτου, Ελεύθερου, Αθέμιτες εμπορικές πρακτικές», Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2015, σελ. 178. Αντίθετη άποψη, βλ. ΑΠ 870/2008 ΝΟΜΟΣ και *Μαρίνος Μ.-Θ.*, «Αθέμιτος Ανταγωνισμός- Β' Έκδοση», Δίκαιο & Οικονομία-Π.Ν. Σάκκουλας 2009, σελ. 199. **Κατά την άποψη της γράφουσας, κρίσιμο δεν είναι η κατοχή ή όχι άδειας για την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας, αλλά ο προστατευτικός σκοπός του, εξαιτίας του οποίου θεσμοθετήθηκε η κρίσιμη υποχρέωση αδειοδότησης. Π.χ. διαφορετική βαρύτητα έχει η άδεια ίδρυσης φαρμακείου από την άδεια ίδρυσης ραδιοφωνικού σταθμού.**

πρακτική κατά παράβαση της αρχής της ισότητας των όρων ανταγωνισμού (*par conditio concurrentium*).

Το ότι η πλατφόρμα Uber δύναται να παρέχει τις υπηρεσίες της σε χαμηλότερη τιμή από εκείνη των παραδοσιακών οδηγών (είτε ταξί είτε προμισθωμένων οχημάτων) είναι ένα πολυπαραγοντικό αποτέλεσμα. Εξαιρετικά σημαντικό ρόλο σε αυτό παίζουν οι **οικονομίες κλίμακος** που εφαρμόζονται από την πλατφόρμα, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί ήδη από τη σύστασή της στις ΗΠΑ. Η επιχείρηση έχει χαμηλότερο λειτουργικό κόστος σε σύγκριση με τους παραδοσιακούς παρόχους υπηρεσιών μεταφοράς, καθώς στηρίζεται σε αυτοματοποιημένες υπηρεσίες, απασχολεί μικρό αριθμό υπαλλήλων, δεν συνδέεται με τους οδηγούς με σχέση εργοδότη-εργαζομένου, ώστε να οφείλει την καταβολή μισθών και τυχόν ασφαλιστικών εισφορών, και δεν παρέχει στους οδηγούς τα οχήματα που χρησιμοποιούν, με αποτέλεσμα να μην επιβαρύνεται με δαπάνες συντήρησης και απόκτησής τους²¹³. Γεγονός, βέβαια, είναι ότι οι μειωμένες αυτές τιμές σε μεγάλο βαθμό επιτυγχάνονται και εξαιτίας της μη τήρησης των εκάστοτε ρυθμιστικών διατάξεων κάθε κράτους, με κυριότερες εκείνες που αφορούν την υποχρέωση προηγούμενης αδειοδότησης και τον ορισμό κατώτατης τιμής (όπως συμβαίνει και στην Ελλάδα).

Τίθεται, συνεπώς, το εξής ερώτημα: είναι η παράβαση των ρυθμιστικών διατάξεων η αιτία που η εν λόγω πλατφόρμα έχει καταφέρει να τιμολογεί τις υπηρεσίες της χαμηλότερα και η αιτία για το ανταγωνιστικό προβάδισμα που έχει αποκτήσει στην παγκόσμια αγορά; Με άλλα λόγια, **υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος (σχέση αιτίου και αιτιατού) μεταξύ της παράβασης των εξωανταγωνιστικών κανόνων και της αντικειμενικής ισχύος που έχει αποκτήσει η πλατφόρμα ανά τον κόσμο;**

Κατά τη γνώμη της γράφουσας, η απάντηση είναι θετική. Πράγματι, αν η πλατφόρμα της Uber (καθώς και αντίστοιχες πλατφόρμες διαμοιρασμού που λειτουργούν στο εξωτερικό, π.χ. η «Lyft») ακολουθούσε τις κανονιστικές διατάξεις κάθε κράτους, μικρή έως μηδαμινή διαφοροποίηση θα είχε με τις συμβατικές επιχειρήσεις αστικών μεταφορών, εφόσον δεν θα μπορούσε, λόγω των ρυθμιστικών παρεμβάσεων, αφενός να τιμολογεί ελεύθερα τις υπηρεσίες της, αφετέρου να «γλιτώσει» σημαντικές δαπάνες που θα επαύξαναν την τελική τιμή του καταναλωτή, προμηθευόμενη την

²¹³ Lougher G. / Kalmanowicz S., “EU Competition Law in the Sharing Economy”, Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 94επ.

απαραίτητη άδεια για την επιχείρηση σαν σύνολο και για κάθε οδηγό ξεχωριστά και δαπανώντας σημαντικά ποσά για την συμμόρφωση των οχημάτων στην εκάστοτε νομοθεσία (όσον αφορά την παλαιότητα, τον τακτικό έλεγχο των οχημάτων, κλπ). Παρότι οι τεχνολογικές καινοτομίες που εφαρμόζουν οι επιχειρήσεις της οικονομίας του διαμοιρασμού είναι αδιαμφισβήτητα ελκυστικές για το καταναλωτικό κοινό και έχουν συντελέσει σημαντικά στην απόκτηση ισχύος της στην παγκόσμια αγορά, καμία από τις πλατφόρμες διαμοιρασμού δεν θα μπορούσε να επικρατήσει έναντι των ανταγωνιστών τους –τουλάχιστον, σε τέτοιο βαθμό- εάν οι τιμές στις οποίες προσέφεραν τις υπηρεσίες τους δεν ήταν αρκετά φθηνότερες. Συνάγεται, λοιπόν, το συμπέρασμα ότι η πλατφόρμα “Uber” δεν επιτυγχάνει με τον τρόπο αυτό μόνο in abstracto οικονομικό κέρδος, αντιθέτως στοχεύει, μέσω της εφαρμογής χαμηλότερων τιμών, στην επικράτησή της στην αγορά.

Λαμβάνοντας υπόψιν και τα επιπλέον στοιχεία που απαιτούνται για την αξιολόγηση των πρακτικών της εν λόγω πλατφόρμας ως αθέμιτων, παρατηρούνται και τα εξής: Η μητρική επιχείρηση “Uber”, καθώς και οι θυγατρικές που λειτουργούν ανά τον κόσμο και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παραβιάζουν συστηματικά και με επίγνωση τις κανονιστικές διατάξεις των κρατών, γεγονός που δείχνει ότι υφίσταται σκοπός απόκτησης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Η συνολική επιχειρηματική συμπεριφορά της εταιρείας ανά τον κόσμο παρουσιάζει ενδιαφέρον, καθώς φαίνεται σαν να μην προτίθεται να προσαρμοστεί στις εκάστοτε ρυθμιστικές παρεμβάσεις προτού εκκινήσει τις δραστηριότητές της σε ένα κράτος, αντιθέτως θα μπορούσε να πει κανείς ότι απλά επιδιώκει να λειτουργεί σε «ημι-παράνομο/ημι-νόμιμο» καθεστώς για όσο χρόνο «προλάβει», μέχρι να έρθει αντιμέτωπη με τις διοικητικές και δικαστικές αρχές και να εξαναγκαστεί σε αλλαγή πλευσης.

Συνάγεται, λοιπόν, ότι ιδίως μετά την οριστική απόφαση του ΔΕΕ η πλατφόρμα Uber έχει δύο επιλογές: είτε να προσαρμόσει τις υπηρεσίες της με τις εκάστοτε νομοθετικές και ρυθμιστικές επιταγές είτε να αντιμετωπίσει κυρώσεις βάσει του δικαίου του αθέμιτου ανταγωνισμού από παραδοσιακούς παρόχους υπηρεσιών αστικών μεταφορών.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι το συμπέρασμα αυτό δεν ανταποκρίνεται αυτόματα σε όλες τις πλατφόρμες διαμοιρασμού. Όπως έχει αναλυθεί εκτενώς στην παρούσα εργασία, ο τρόπος λειτουργίας διαφέρει από πλατφόρμα σε πλατφόρμα, ως

εκ τούτου διαφέρει και η ένταση συμμετοχής της εκάστοτε επιχείρησης στην ίδια την παροχή υπηρεσιών. Συνεπώς, δεν θα μπορούσαμε να μιλήσουμε με την ίδια ευκολία για ενδεχόμενη αθέμιτη εμπορική πρακτική της πλατφόρμας “Airbnb” φερ’ ειπείν, καθώς η τελευταία φαίνεται να παρέχει αποκλειστικά υπηρεσίες διαμεσολάβησης. Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο²¹⁴, η εν λόγω πλατφόρμα βραχυχρόνιας μίσθωσης προσφέρει αρκετά διαφοροποιημένες υπηρεσίες, οι οποίες δεν εμπίπτουν στο νομικό πλαίσιο ούτε της αστικής μίσθωσης, ούτε της εμπορικής μίσθωσης, αλλά ούτε και στην παροχή ξενοδοχειακών υπηρεσιών, ώστε να μιλήσουμε για υποχρέωση τήρησης κανονιστικών διατάξεων (πλην, φυσικά, όσων αφορούν αμιγώς την πλατφόρμα αυτή) και, κατά συνέπεια, παράβαση αυτών με αθέμιτο ανταγωνιστικό αποτέλεσμα.

²¹⁴ βλ. ανωτέρω Κεφ. 4Αι.

6. ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Όπως δέχεται και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε σχετική έκθεσή του, «ενώ ορισμένα τμήματα της συνεργατικής οικονομίας καλύπτονται από κανονιστικές ρυθμίσεις, μεταξύ άλλων σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, άλλα ενδέχεται να εμπίπτουν σε κανονιστικές γκρίζες ζώνες και δεν είναι πάντα σαφές ποιες κανονιστικές διατάξεις της ΕΕ έχουν εφαρμογή, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών λόγω εθνικών, περιφερειακών και τοπικών διατάξεων καθώς και της νομολογίας, και να προκαλείται κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς»²¹⁵.

Αιτία για την εν λόγω ανασφάλεια δικαίου είναι το γεγονός ότι μέρος της sharing economy αποτελείται από πλατφόρμες μικτών υπηρεσιών, όπως η Uber, ένα σκέλος της οποίας αφορά υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας, ενώ ένα άλλο αφορά μη ηλεκτρονική υπηρεσία, η οποία μάλιστα εμπίπτει σε ρυθμιζόμενη αγορά²¹⁶.

Δεδομένου ότι η ΕΕ αναθέτει στα κράτη μέλη να σχεδιάσουν αυτόνομα τη ρυθμιστική τους πολιτική στους τομείς που προβλέπονται ρητά από τη ΣΛΕΕ και τη Συνθήκη της ΕΕ, προβληματισμός γεννάται αναφορικά με πλατφόρμες όπως η Uber και η Airbnb, οι οποίες έχουν δραστηριότητα σε όλον τον ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, η αυτόνομη ρυθμιστική πολιτική κάθε κράτους μέλους δημιουργεί την πιθανότητα κατακερματισμού της ενιαίας αγοράς. Οι αντιδράσεις των κρατών μελών της ΕΕ απέναντι στη συνεργατική οικονομία ποικίλουν και πολλές φορές έχουν τον χαρακτήρα *ad hoc* παρέμβασης, με αποτέλεσμα να δημιουργείται εις βάρος των πλατφορμών ένα άνισο πεδίο ανταγωνισμού από χώρα σε χώρα, πολλές φορές ακόμα και μεταξύ διαφορετικών πόλεων εντός της ίδιας χώρας²¹⁷. Η Επιτροπή έχει ήδη δεχθεί καταγγελίες από πλατφόρμες διαμοιρασμού αναφορικά με άδικα ρυθμιστικά μέτρα που έχουν επιβληθεί σε αυτές. Παρά το γεγονός ότι τα μοντέλα συνεργατικής οικονομίας προσφέρουν δυνατότητες για σημαντική βελτίωση της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητας των αγορών, η πλειοψηφία των κρατών (ιδίως εντός της ΕΕ) κρατά εξαιρετικά επιφυλακτική στάση απέναντι σε αυτά κυρίως όσον αφορά τον

²¹⁵ Έκθεση Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο) σχετικά με μια ευρωπαϊκή ατζέντα για τη συνεργατική οικονομία (2017/2003(INI)), 11/5/2017, παρ. 14

²¹⁶ Αναλυτικά βλ. ανωτέρω, Κεφ. 5.

²¹⁷ Commission Staff Working Document, "A Digital Single Market Strategy for Europe - Analysis and Evidence", 28.10.2015, SWD(2015) 202 final, σελ. 4

τομέα των μεταφορών, όπου το κανονιστικό πλαίσιο είναι αρκετά αυστηρό, τη στιγμή που άλλα κράτη μέλη επιλέγουν μια περισσότερο επιεική προσέγγιση.

Ένα σαφές και αποτελεσματικό ρυθμιστικό περιβάλλον είναι απαραίτητο ώστε να μπορέσουν οι κοινωνίες να επωφεληθούν από όλα εκείνα που μπορεί να προσφέρει η συνεργατική οικονομία, το οποίο ρυθμιστικό περιβάλλον θα έχει σαν στόχο να αποτρέψει τυχόν κατακερματισμό της ενιαίας αγοράς και ελλειπή εκμετάλλευση των προνομίων που μπορεί η συνεργατική οικονομία να προσφέρει στις επιχειρήσεις (ιδίως σε μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις²¹⁸) και τους καταναλωτές²¹⁹.

Επειδή όπως ειπώθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο οι επιχειρήσεις συνεργατικής οικονομίας εισχωρούν σε αγορές τις οποίες μέχρι σήμερα εξυπηρετούσαν παραδοσιακοί πάροχοι υπηρεσιών, γεννάται το βασικό ζήτημα, τόσο για τις αρχές ανταγωνισμού όσο και για τις ρυθμιστικές αρχές, αν και σε ποιο βαθμό οφείλουν σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της ΕΕ οι συνεργατικές πλατφόρμες να υπόκεινται στους ίδιους όρους πρόσβασης στην αγορά στους οποίους συμμορφώνονται οι παραδοσιακοί πάροχοι. Οι όροι αυτοί μπορεί να περιλαμβάνουν εγκρίσεις λειτουργίας επιχείρησης, υποχρεώσεις εξασφάλισης άδειας ή ελάχιστους όρους προτύπων ποιότητας (π.χ. διαστάσεις δωματίου ή είδος αυτοκινήτου, υποχρεώσεις ασφάλισης ή εγγύησης κ.λπ.). Σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ, οι εν λόγω απαιτήσεις πρέπει να είναι αιτιολογημένες και αναλογικές, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του επιχειρηματικού μοντέλου και των καινοτόμων υπηρεσιών (*αρχή της αναλογικότητας*), ενώ δεν ευνοούν ένα συγκεκριμένο επιχειρηματικό μοντέλο επί του άλλου (*αρχή περί μη διακριτικής μεταχείρισης*).

A. Ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θέσει σαν μία εκ των προτεραιοτήτων της την διαμόρφωση ρυθμιστικής πολιτικής αναφορικά με έναν αριθμό ιδιοσυγκρασιακών ζητημάτων που ανακύπτουν λόγω της Συνεργατικής Οικονομίας. Ένα εκ των βασικότερων προβλημάτων που ανακύπτουν είναι το γεγονός ότι το Sharing Economy εισήλθε και «διατάραξε» αγορές υπό ρύθμιση, όπως εκείνη των αστικών

²¹⁸ βλ. και *Business Innovation Observatory (EC)*, “The Sharing Economy: Accessibility Based Business Models for Peer-to-Peer Markets”, Contract No 190/PP/ENT/CIP/12/C/N03C01, Σεπτέμβριος 2013

²¹⁹ Commission Staff Working Document, “A Digital Single Market Strategy for Europe - Analysis and Evidence”, 28.10.2015, SWD(2015) 202 final, σελ. 4

μετακινήσεων και των βραχυχρόνιων μισθώσεων καταλυμάτων, γεγονός που επιτάσσει αναθεώρηση των κανονιστικών διατάξεων από πλευράς των κρατών μελών²²⁰, υπό το πρίσμα της προστασίας της ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς.

Επιπλέον, το γεγονός ότι η Οικονομία Διαμοιρασμού εισήλθε σε αγορές υπό ρύθμιση έχει θέσει σημαντικά εμπόδια στην ανάπτυξη των ίδιων των πλατφορμών, οι οποίες δυσκολεύονται αφενός να επεκτείνουν τη λειτουργία τους ομοιόμορφα σε όλα τα κράτη, αφετέρου να διατηρήσουν μια ενιαία πολιτική απέναντι στους χρήστες, ανεξάρτητα από την χώρα στην οποία κατοικούν. Οι τομείς στους οποίους οι πλατφόρμες συνεργατικής οικονομίας αντιμετωπίζουν τους μεγαλύτερους κανονιστικούς περιορισμούς, με κίνδυνο μακροπρόθεσμα να περιορισθούν τα κίνητρα για καινοτομία και ανάπτυξη, είναι οι εξής:

□ υπηρεσίες μεταφορών (π.χ. Uber): δεν υπάρχει ενιαία ρύθμιση μεταξύ των υπηρεσιών ταξί, των μισθωμένων αυτοκινήτων και των πλατφορμών κοινής χρήσης. Μάλιστα, το σύνηθες είναι να γίνεται διαχωρισμός μεταξύ των υπηρεσιών ταξί και των υπηρεσιών της συνεργατικής οικονομίας, με προσπάθεια αποκλεισμού της τελευταίας από την αγορά των ταξί (π.χ. ρητή απαγόρευση της UberPOP, υποχρέωση των οδηγών Uber να επιστρέφουν στην βάση τους μετά από κάθε κούρσα, κ.α). Έχει αμφισβητηθεί κατά πόσον οι ως άνω κανονιστικές υποχρεώσεις είναι πράγματι αναγκαίες για την προστασία της αγοράς ταξί²²¹.

□ Υπηρεσίες φιλοξενίας και διανυκτέρευσης (π.χ. Airbnb): Περιοριστικοί οικιστικοί και οικοδομικοί κανονισμοί (βλ. π.χ. το αρθ. 111 ν. 4446/2016, σύμφωνα με το οποίο υπάρχει χρονικός ή εισοδηματικός περιορισμός για τη βραχυχρόνια εκμίσθωση ενός καταλύματος στην Ελλάδα μέσω πλατφορμών διαμοιρασμού). Τα μέτρα αυτά στοχεύουν κατά κύριο λόγο στη διασφάλιση της στέγασης του πληθυσμού.

□ Συμμετοχική Χρηματοδότηση (*crowdfunding*): Οι εν λόγω υπηρεσίες ρυθμίζονται εξίσου με εκείνες των τραπεζικών και των χρηματοπιστωτικών αγορών –στην Ελλάδα, σύμφωνα με το Μέρος Β΄ του ν. 4416/2016. Είναι δύσκολο να παραγνωρίσει κανείς την ανάγκη διασφάλισης της σταθερότητας των επενδύσεων και της χρηματοπιστωτικής αγοράς στο σύνολό της, συνεπώς κάθε προσπάθεια ρύθμισης του

²²⁰ Monopolies Commission (Ειδική Γνωμοδοτική Επιτροπή Γερμανίας για θέματα Ανταγωνισμού), 'Competition policy: the challenge of digital markets' ('Wettbewerbspolitik: Herausforderung digitale Markte') (2015), Special Report No 68, S65 και Κεφ. 9.1

²²¹ ο.π. παρ. 543

εν λόγω τομέα, ακόμα και στα πλαίσια της Οικονομίας Διαμοιρασμού, είναι δικαιολογημένη, υπό την προϋπόθεση ότι δεν επιχειρείται να ενισχυθεί, κατά παράβαση του δικαίου του ελεύθερου ανταγωνισμού, η ισχύς των παραδοσιακών μοντέλων χρηματοδότησης εις βάρος των νεότερων ή το αντίστροφο.

Παρά τα εμπόδια που τίθενται στις πλατφόρμες Κοινής Χρήσης, οι κανονιστικοί αυτοί περιορισμοί ήταν αναγκαίοι ώστε να επέλθει ανταγωνιστική ισορροπία μεταξύ των παραδοσιακών παρόχων, οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε αγορές υπό αυστηρή ρύθμιση και υπόκεινται σε υποχρεώσεις, που περιορίζουν ένα μέρος της επιχειρηματικής ελευθερίας τους, και των νέων ψηφιακών επιχειρηματικών μοντέλων. Οι ρυθμιστικές παρεμβάσεις εξυπηρετούν συνήθως *στόχους δημόσιου συμφέροντος* και η αυστηρότητα και ο όγκος αυτών ποικίλουν ανάλογα με τη φύση των προσφερόμενων προϊόντων και υπηρεσιών δια μέσου της πλατφόρμας.

Μέχρι στιγμής, η οικονομία διαμοιρασμού αντιμετωπίζεται διαφορετικά από χώρα σε χώρα, ενώ σημαντικές διαφορές υπάρχουν και στον τρόπο που αντέδρασαν οι αρχές στην Ευρωπαϊκή Ένωση εν συγκρίσει με τις ΗΠΑ.

Όσον αφορά τις βραχυχρόνιες μισθώσεις και δη την ηγετική πλατφόρμα Airbnb, οι αρχές των ΗΠΑ, και ιδίως στις πόλεις της Νέας Υόρκης και του Σαν Φρανσίσκο, επέβαλαν περιορισμούς και πρόστιμα τόσο στους χρήστες-παρόχους όσο και στην ίδια την πλατφόρμα. Μερικές από τις υποχρεώσεις που επιβλήθηκαν είναι η παραμονή του ιδιοκτήτη εντός του καταλύματος, εάν η μίσθωση έχει μικρότερη διάρκεια από 30 ημέρες, και εγγραφή των χρηστών-παρόχων σε μητρώο βραχυχρόνιων μισθώσεων. Μάλιστα, αναφορικά με την τελευταία αυτή υποχρέωση, επιβλήθηκαν πρόστιμα τόσο σε χρήστες όσο και στην ίδια την πλατφόρμα²²².

Αντιθέτως, στην Ευρώπη η αντιμετώπιση είναι επιεικέστερη: σε αρκετά κράτη της ΕΕ, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, εφαρμόζεται ο χρονικός ή εισοδηματικός περιορισμός στους χρήστες-παρόχους, ήτοι επιτρέπεται η βραχυχρόνια μίσθωση κατοικίας ή δωματίου για περιορισμένες ημέρες τον χρόνο ή εναλλακτικά (ενδεχομένως και σωρευτικά με την προηγούμενη προϋπόθεση) μέχρι ενός χρηματικού ποσού κατ' ανώτατο όριο εισοδημάτων αποκτηθέντων από την εφαρμογή. Εξάιρεση αποτελούν η Βαρκελώνη, που έχει επιβάλει πρόστιμα σε χρήστες-παρόχους

²²² Hatzopoulos V. and Roma S., «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 89

για παραβίαση της εθνικής τουριστικής νομοθεσίας, και το Βερολίνο, το οποίο απαγόρευσε τη βραχυχρόνια μίσθωση ολόκληρων κατοικιών, επιτρέποντας μόνο τη μίσθωση δωματίων²²³.

Τα πράγματα δεν είναι το ίδιο «ειρηνικά» για τον τομέα των μεταφορών και την εξίσου ηγετική πλατφόρμα Uber. Ιδίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν είναι λίγα τα κράτη που υποχρέωσαν την επιχείρηση να αναστείλει τις λειτουργίες της, ιδίως εκείνη της υπηρεσίας UberPOP²²⁴. Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων απαγόρευσης, αιτία ήταν ότι η ίδια η πλατφόρμα αλλά και οι οδηγοί της UberPOP στερούνταν σχετικής άδειας, ενώ σε μερικά κράτη η απαγόρευση στηρίχθηκε στο δίκαιο του αθέμιτου ανταγωνισμού²²⁵.

Μερικές από τις πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις προσπάθειας ρύθμισης των συνεργατικών επιχειρήσεων όπως η Uber, είναι ο γαλλικός νόμος Thévenoud σχετικά με τα ταξί και τα αγοραία οχήματα. Ο νόμος αυτός απαγορεύει, μεταξύ άλλων, στα μισθωμένα οχήματα με οδηγό, εκτός από τα ταξί, να χρεώνουν ανά χιλιόμετρο, τα υποχρεώνει να επιστρέφουν στη βάση τους ή να σταματούν σε εγκεκριμένο χώρο στάθμευσης μεταξύ των διαδρομών και απαγορεύει τη χρήση λογισμικού που δείχνει τη θέση των κοντινότερων διαθέσιμων οχημάτων σε πιθανούς πελάτες σε πραγματικό χρόνο. Το Συνταγματικό Συμβούλιο της Γαλλίας, κατόπιν προσφυγής που άσκησε η Uber, διαπίστωσε μεν ότι ο πρώτος περιορισμός από αυτούς – ήτοι, η απαγόρευση χρέωσης ανά χιλιόμετρο - αδικαιολόγητα παραβίασε την επιχειρηματική ελευθερία και επομένως ήταν αντισυνταγματική, ενώ οι λοιπές ήταν συνταγματικές και θεωρήθηκαν δικαιολογημένες για λόγους δημόσιας τάξης²²⁶.

²²³ ο.π. σελ. 89-90 και αρθ. 111 ν. 4446/2016

²²⁴ βλ. π.χ. την απόφαση του Tribunal de Commerce Neerlandophone de Bruxelles, Uber Belgium vs Radio Taxi Bruxellois, 15/4/2014, διαθέσιμη στα γαλλικά εδώ: <http://www.lcii.eu/wp-content/uploads/2015/10/Prés.-Comm.-Brux.-23.9.15-Uber-Traduction-française-LCII-D.-MUHEME-N.-NEYRINCK.pdf>

²²⁵ Hatzopoulos V. and Roma S., «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 91-92

²²⁶ Απόφαση της 22ης Μαΐου 2015 του γαλλικού Συνταγματικού Συμβουλίου (No.468-469-472), διαθέσιμη στη γαλλική γλώσσα: <www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2015/2015-468/469/472-qpc/decision-n-2015-468-469-472-qpc-du-22-mai-2015.143800.html>.

i. Επαγγελματική παροχή υπηρεσιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Σύμφωνα με την «Οδηγία υπηρεσιών» (2006/123/EK), «*Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξαρτούν την πρόσβαση σε δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και την άσκησή τους από σύστημα χορήγησης άδειας*», εκτός εάν το σύστημα χορήγησης αδειών δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος των παρόχων, η ύπαρξή του δικαιολογείται από επιτακτικό λόγο δημοσίου συμφέροντος και δεν αντιβαίνει στην αρχή της αναλογικότητας²²⁷.

«Σύστημα χορήγησης άδειας» αποκαλούνται, σύμφωνα με την Οδηγία Υπηρεσιών²²⁸, οι διοικητικές διαδικασίες βάσει των οποίων χορηγούνται άδειες, εγκρίσεις ή παραχωρήσεις, καθώς επίσης και η υποχρέωση του προσώπου που επιθυμεί να ασκήσει τη δραστηριότητα να γίνει μέλος επαγγελματικού οργάνου ή να εγγραφεί σε σχετικό μητρώο ή βάση δεδομένων, να διοριστεί επίσημα σε κάποιο όργανο ή να αποκτήσει επαγγελματική κάρτα που να πιστοποιεί την ιδιότητά του ως μέλους συγκεκριμένου επαγγελματικού κλάδου. Η άδεια μπορεί να χορηγείται όχι μόνο με ρητή αλλά και με σιωπηρή απόφαση που συνάγεται από τη σιωπή της αρμόδιας αρχής ή από το γεγονός ότι ο ενδιαφερόμενος πρέπει να αναμείνει ειδοποίηση παραλαβής της δήλωσής του για να αρχίσει τη δραστηριότητά του ή για να την ασκεί νομίμως.

Στόχος της Οδηγίας Υπηρεσιών είναι η προώθηση μιας ενοποιημένης κοινοτικής αγοράς και η ενίσχυση της ελευθερίας εγκαταστάσεως, όπως αυτή προβλέπεται από το αρθ. 49 ΣΛΕΕ²²⁹. Προσφάτως, τονίστηκε και η ανάγκη για μια πιο ευέλικτη ρύθμιση των αγορών υπηρεσιών, με στόχο την υψηλότερη παραγωγικότητα, την διευκόλυνση εισόδου νέων παραγόντων στην αγορά, τη μείωση της τιμής των υπηρεσιών και τη διασφάλιση περισσότερων επιλογών για τους καταναλωτές²³⁰.

Η Οδηγία αυτή αφορά την παροχή υπηρεσιών, ήτοι την παροχή κάθε μη μισθωτής οικονομικής δραστηριότητας, από φυσικά ή νομικά πρόσωπα κατά κανόνα έναντι αμοιβής²³¹. Στο κείμενο της Οδηγίας δεν διευκρινίζεται αν η οικονομική, μη μισθωτή,

²²⁷ αρθ. 9 και 16 Οδηγίας Υπηρεσιών

²²⁸ αρθ. 4 παρ. 6 και αιτιολ. σκέψη 39 Οδηγίας Υπηρεσιών

²²⁹ αιτιολ. σκέψη 1 Οδηγίας Υπηρεσιών

²³⁰ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ετησια Επισκόπηση της Ανάπτυξης για το 2016, COM(2015) 690 final, της 26.11.2015: Ενίσχυση της ανάκαμψης και προώθηση της σύγκλισης

²³¹ αρθ. 4 Οδηγίας Υπηρεσιών

δραστηριότητα οφείλει να παρέχεται κατ'επάγγελμα, ώστε να εμπίπτει στις διατάξεις αυτής, ή αρκεί και η ευκαιριακή προσφορά υπηρεσιών έναντι αμοιβής. Απουσία ρητής διευκρίνισης θα μπορούσε να υποδηλώνει διάθεση του ενωσιακού νομοθέτη για ευρύτερη εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων αδιακρίτως από το σύνηθες επάγγελμα ή την ευκαιριακή φύση των παρεχομένων υπηρεσιών. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, λοιπόν, θα μπορούσε εύκολα κανείς να συμπεριλάβει, πέραν των ιδίων των πλατφορμών, και τους χρήστες-προμηθευτές της συνεργατικής οικονομίας.

Εξαιρέση αποτελούν οι χρήστες-οδηγοί της πλατφόρμας «Uber», οι οποίοι ως πάροχοι υπηρεσιών μεταφορών εκφεύγουν των διατάξεων της Οδηγίας Υπηρεσιών, σύμφωνα με το αρθ. 2 παρ. 2 (δ), ενόψει μάλιστα και των συμπερασμάτων του Γενικού Εισαγγελέα για τη νομική φύση της πλατφόρμας αυτής²³².

ii. Παροχή υπηρεσιών από ιδιώτες στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Γεννάται συνεπώς το ερώτημα κατά πόσον η ευκαιριακή φύση των εισοδημάτων που αποκομίζουν οι χρήστες-προμηθευτές μέσω της Συνεργατικής Οικονομίας τους εξισώνει νομοθετικά με τους επαγγελματίες παρόχους υπηρεσιών. Το εν λόγω ερώτημα περιπλέκεται από το γεγονός ότι χρήστες-προμηθευτές της Συνεργατικής Οικονομίας είναι συχνά και μικρές ή πολύ μικρές επιχειρήσεις²³³.

Κάθε κράτος-μέλος επιλέγει να ρυθμίσει το ως άνω ζήτημα διαφορετικά: Συνήθως ως κριτήριο επιλέγεται το αν η υπηρεσία προσφέρθηκε με σκοπό την απόκομιση της αμοιβής ή εάν η αμοιβή αποτελεί απλώς κάλυψη των δαπανών παροχής της υπηρεσίας και του σωματικού ενδεχομένως κόπου του παρόχου. Άλλα κριτήρια για την εν λόγω διάκριση μπορούν να αποτελέσουν το ύψος των εσόδων και η συχνότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας²³⁴.

Αν δούμε συγκεκριμένα τον τομέα των μεταφορών π.χ., ορισμένες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών με μικρό ετήσιο κύκλο εργασιών θα μπορούσαν να εξαιρούνται από τις απαιτήσεις αδειοδότησης που βαρύνουν τους λοιπούς επαγγελματίες. Στον τομέα της βραχυπρόθεσμης εκμίσθωσης καταλυμάτων π.χ., τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να μην επιβάλλουν προδιαγραφές καταλληλότητας των

²³² βλ. ανωτέρω Κεφ 5Bi

²³³ Commission Staff Working Document, "A Digital Single Market Strategy for Europe - Analysis and Evidence", 28.10.2015, SWD(2015) 202 final, σελ. 5

²³⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Ευρωπαϊκή ατζέντα για μια συνεργατική οικονομία», 2.6.2016, COM(2016) 356 final, σελ.6

χώρων και των προσφερόμενων υπηρεσιών ή ανάγκη εγγραφής σε ειδικό μητρώο, ιδίως εάν προκύπτει ότι η εκμετάλλευση αυτή γίνεται ευκαιριακά (λ.χ. για μικρά χρονικά διαστήματα μέσα στο έτος)²³⁵.

Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, στην Οδηγία των Υπηρεσιών δεν υπάρχει απαίτηση συχνότητας, διάρκειας ή αδειοδότησης ώστε να θεωρηθεί ότι ένα φυσικό πρόσωπο ενεργεί ως πάροχος υπηρεσιών στο πλαίσιο των συναλλαγών του. Μάλιστα στο παρελθόν το ΔΕΚ έχει χαρακτηρίσει ως παροχείς υπηρεσιών ποικίλα πρόσωπα, από ερασιτέχνες αθλητές μέχρι συνταξιούχους πανεπιστημιακούς καθηγητές²³⁶. Ενόψει της ευρύτατης έννοιας της αμοιβής που ακολουθεί το Δικαστήριο, κάθε δραστηριότητα που έχει οικονομικό χαρακτήρα εν ευρεία εννοία, ακόμη και αν επιδιώκεται σε έκτακτες μόνο περιστάσεις από έναν μη επαγγελματία, θα χαρακτηριστεί ως υπηρεσία - και το πρόσωπο που την παρέχει ως «πάροχος υπηρεσιών». Ως εκ τούτου, η έννοια του "παρόχου υπηρεσιών" είναι πολύ ευρύτερη από την έννοια του "εμπόρου" σύμφωνα με τις οδηγίες για την προστασία των καταναλωτών και τις οδηγίες για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές.

Παρόλα αυτά, η Επιτροπή προτείνει μια επιεικέστερη αντιμετώπιση στην περίπτωση των ομότιμων χρηστών-προμηθευτών²³⁷, πιθανότατα για να μην απωλέσει η κοινωνία τις θετικές συνέπειες της Οικονομίας Διαμοιρασμού²³⁸ με το να υπόκεινται οι χρήστες-πάροχοι σε ισότιμους όρους δράσης με εκείνους των επαγγελματιών παρόχων²³⁹. Συνεπώς, σύμφωνα με τις προτάσεις της Επιτροπής στο πλαίσιο της ρύθμισης των σχετικών δραστηριοτήτων, οι ιδιώτες που χρησιμοποιούν συνεργατικές πλατφόρμες για να παρέχουν υπηρεσίες μεταξύ ομοτίμων σε ευκαιριακή μόνο βάση δεν θα πρέπει αυτομάτως να αντιμετωπίζονται ως επαγγελματίες πάροχοι υπηρεσιών. Ένας κατάλληλος τρόπος θα ήταν ο καθορισμός ορίων (πιθανώς ανά τομέα) κάτω από τα οποία μια οικονομική δραστηριότητα θα θεωρείται μη επαγγελματική.

²³⁵ ομοίως

²³⁶ *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 114 και εκεί παραπομπές

²³⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής, ό.π., σελ. 6

²³⁸ Ήτοι, η ελευθερία παροχής υπηρεσιών προς ενίσχυση ενός χαμηλού ή μηδενικού λόγω ανεργίας εισοδήματος, η εκμετάλλευση αδρανών περιουσιακών στοιχείων, καθώς και η εποικοδομητική εκμετάλλευση του ελεύθερου χρόνου των χρηστών, κλπ.

²³⁹ Π.χ. εγγραφή σε μητρώο, δυσμενέστερη φορολόγηση, κλπ.

Είναι σημαντικό να γίνει η εν λόγω διάκριση μεταξύ «επαγγελματιών» παρόχων και μη επαγγελματιών χρηστών-παρόχων (κατά πολλούς, *prosumers*²⁴⁰), καθώς η Οδηγία Υπηρεσιών προβλέπει για την πρώτη κατηγορία, πέραν της ελευθερίας πρόσβασης στην αγορά, μια σειρά από υποχρεώσεις, οι οποίες θα ήταν δυσανάλογες αν εφαρμοζόντουσαν από χρήστες-παρόχους με ευκαιριακή μόνο απασχόληση. Πρώτον, οι πάροχοι υπηρεσιών που ενεργούν μόνο περιστασιακά - και όχι σε επαγγελματική βάση σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν παραπάνω - δεν πρέπει να υπόκεινται σε καμία απαίτηση αδειοδότησης ή, στην περίπτωση που απαιτείται άδεια, θα πρέπει να υπόκεινται σε ελαφρύτερες απαιτήσεις εν συγκρίσει με τους αντίστοιχους "επαγγελματίες" του οικείου κλάδου, προκειμένου να ικανοποιηθεί η απαίτηση **αναλογικότητας**. Ως εκ τούτου, για παράδειγμα, χρήστες πλατφόρμας διαμοιρασμού (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) που δραστηριοποιούνται στον τομέα της βραχυπρόθεσμης διαμονής μπορούν να υπόκεινται στους ίδιους κανόνες με τους επαγγελματίες ξενοδόχους, εάν εκμισθώνουν τις εγκαταστάσεις τους με επαναλαμβανόμενο και συστηματικό τρόπο, αλλά να υπόκεινται σε ελαφρύτερες ρυθμιστικές υποχρεώσεις αναφορικά με τη δημόσια υγεία, τάξη και ασφάλεια ή ακόμη και σε κανέναν περιορισμό, αν είναι περιστασιακοί πάροχοι διαμερίσματος ή απλής φιλοξενίας²⁴¹. Επιπλέον, οι επαγγελματίες πάροχοι οφείλουν, σύμφωνα με το Πέμπτο Κεφάλαιο της Οδηγίας Υπηρεσιών, να προσφέρουν *ποιοτικές* υπηρεσίες. Η διασφάλιση της ποιότητας αυτής πραγματοποιείται μέσω μιας σειράς υποχρεώσεων που βαρύνουν τον επαγγελματία πάροχο, ιδίως μέσω της υποχρέωσης ευρείας πληροφόρησης του καταναλωτή σχετικά με τα στοιχεία και τη δραστηριότητα του παρόχου²⁴² και μέσω της ασφάλισης επαγγελματικής ευθύνης του παρόχου²⁴³. Οι υποχρεώσεις αυτές είναι πολύ πιθανό να αποδειχθούν δυσανάλογες όταν ο πάροχος υπηρεσιών προσφέρει περιστασιακά τις υπηρεσίες του μέσω των πλατφορμών *sharing economy*, με αποτέλεσμα να αποθαρρύνει πολλούς εκ των υποψηφίων *prosumers* από το να κάνουν χρήση της Οικονομίας Διαμοιρασμού.

Σε ένα δεύτερο επίπεδο, το είδος των προσφερομένων υπηρεσιών είναι κρίσιμο για τον χαρακτηρισμό των χρηστών-παρόχων, ιδίως εάν η υπηρεσία αφορά ρυθμισμένη

²⁴⁰ Συνδυασμός των λέξεων *providers* και *consumers*.

²⁴¹ *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», *COMMON MARKET LAW REVIEW*, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 115-116

²⁴² Αρθ. 22 Οδηγίας Υπηρεσιών

²⁴³ Αρθ. 23 Οδηγίας Υπηρεσιών

αγορά. Το ζήτημα αυτό αναλύθηκε εκτενώς ανωτέρω αναφορικά με τον νομικό χαρακτηρισμό των ίδιων των πλατφορμών²⁴⁴, παρόλα αυτά οι οδηγοί της εφαρμογής UberPOP προβληματίσαν την παγκόσμια νομική θεωρία και για την ίδια την φύση τους, δεδομένου ότι πρόκειται για μη επαγγελματίες (τουλάχιστον κατά κανόνα), οι οποίοι όμως προσφέρουν υπηρεσίες σε ρυθμισμένη αγορά.

Υπό μία άποψη²⁴⁵ τα νομοθετικώς κατοχυρωμένα επαγγέλματα παραμένουν υπό καθεστώς ρύθμισης ανεξάρτητα από το πόσο συχνά διεξάγονται οι σχετιζόμενες δραστηριότητες. Ως «νομοθετικώς κατοχυρωμένα επαγγέλματα» νοείται «η επαγγελματική δραστηριότητα ή το σύνολο επαγγελματικών δραστηριοτήτων των οποίων η ανάληψη, η άσκηση ή ένας από τους όρους άσκησης εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα, δυνάμει νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων, από την κατοχή καθορισμένων επαγγελματικών προσόντων· ειδικότερα, όρο άσκησης συνιστά η χρήση επαγγελματικού τίτλου που περιορίζεται, βάσει νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων, μόνο σε όποιον κατέχει συγκεκριμένο επαγγελματικό προσόν»²⁴⁶. Ως εκ τούτου, οι χρήστες-πάροχοι συνεργατικής πλατφόρμας οι οποίοι προσφέρουν κάποια ρυθμιζόμενη δραστηριότητα, για παράδειγμα ιατρικής ή νοσηλευτικής φύσεως, μηχανική μελέτη, νομικές υπηρεσίες, κλπ, θα πρέπει να το πράξουν σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν στο κράτος μέλος όπου παρέχεται η υπηρεσία. Πράγματι, η άποψη αυτή φαίνεται ορθή, καθώς εκκινά από τη βάση ότι είναι αναγκαίο «να προβλέπονται ειδικές διατάξεις για νομοθετικά κατοχυρωμένα επαγγέλματα που έχουν επιπτώσεις στη δημόσια υγεία ή ασφάλεια, τα οποία παρέχουν διασυννοριακές υπηρεσίες προσωρινά ή περιστασιακά»²⁴⁷. Συνήθως απαγορεύεται ακόμη και η περιστασιακή (ή ακόμη και η εφάπαξ) άσκηση ενός τέτοιου ρυθμιζόμενου επαγγέλματος και μπορεί να οδηγήσει σε ποινικές ή / και διοικητικές ενέργειες κατά του προσώπου που προβαίνει σε «αντιποίηση επαγγέλματος». Ως εκ τούτου, η υποχρέωση συμμόρφωσης με τους σχετικούς κανονισμούς πρέπει κατ' αρχήν να ισχύει για όλους όσους πληρούν τις προϋποθέσεις παροχής υπηρεσιών, ακόμη και αν δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως έμποροι ή επαγγελματίες.

²⁴⁴ Βλ. και ανωτέρω Κεφ. 5Bi

²⁴⁵ *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 116

²⁴⁶ Αρθ. 3 παρ. 1 (α) Οδηγίας 2005/36/EK για τα νομοθετικώς κατοχυρωμένα επαγγέλματα

²⁴⁷ Οδηγία 2005/36/EK, αιτιολ. σκέψη 6

Ζήτημα όμως γεννάται όσον αφορά τις συνεργατικές πλατφόρμες όπου οι χρήστες-πάροχοι απλώς προθυμοποιούνται να προσφέρουν ένα μέρος του χρόνου, των δεξιοτήτων και της εμπειρογνωμοσύνης τους, προκειμένου να βοηθήσουν τους συνανθρώπους τους, ειδικά όταν το κάνουν χωρίς αμοιβή²⁴⁸. Στην περίπτωση αυτή, μπορεί να προβλεφθεί μια επιεικέστερη αντιμετώπιση, ιδίως εάν οι χρήστες-πάροχοι υπηρεσιών προσφέρουν τις γνώσεις τους δωρεάν (ανεξάρτητα από το αν η πλατφόρμα έχει κέρδη, είτε από διαφημίσεις είτε με συνδρομή).

Διαφορετική είναι, ωστόσο, η περίπτωση αν οι χρήστες-πάροχοι νομοθετικώς κατοχυρωμένων υπηρεσιών αμοιβονται για τις υπηρεσίες τους, οπότε σύμφωνα με την Οδηγία Υπηρεσιών είναι «επαγγελματίες». Εν προκειμένω, η εφαρμογή των κανονιστικών προϋποθέσεων κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους είναι δεδομένη. Ζήτημα αποτελεί η περίπτωση παρόχων που προσφέρουν υπηρεσίες σε άλλα κράτη μέλη. Η οδηγία 2005/36 περιλαμβάνει τον τίτλο II σχετικά με τους (μη εγκατεστημένους) φορείς παροχής περιστασιακών υπηρεσιών, οι οποίοι μπορούν, κατ' αρχήν, να βασίζονται στην άδεια που τους έχει παραχωρήσει το κράτος προέλευσής τους, χωρίς να υποχρεώνονται να περάσουν από τη διαδικασία αναγνώρισης, με εξαίρεση τυχόν διαδικασίες επαλήθευσης δεξιοτήτων από το κράτος υποδοχής. Καθίσταται σαφές πως στην περίπτωση των διαδικτυακών πλατφορμών παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών, το στάδιο αυτό της επαλήθευσης παρακάμπτεται. Λύση στο πρόβλημα αυτό θα μπορούσε να προσφέρει η παροχή πλήρους ενημέρωσης των προσόντων του χρήστη-παρόχου προς τον χρήστη-καταναλωτή από την ίδια την πλατφόρμα διαμοιρασμού²⁴⁹, ώστε να μπορεί ο ίδιος ο καταναλωτής να επιλέξει εκείνον του οποίου τα προσόντα ανταποκρίνονται περισσότερο στις ανάγκες του.

iii. Παροχή υπηρεσιών από τις πλατφόρμες

Ός προς τις ίδιες της πλατφόρμες της Συνεργατικής Οικονομίας, είναι σαφές ότι παρέχουν υπηρεσίες σε επαγγελματικό επίπεδο, καθώς ασκούν εμπορική δραστηριότητα ως ψηφιακοί διαμεσολαβητές. Το ζήτημα που ανακύπτει και εδώ²⁵⁰ είναι εάν πρόκειται μόνο για υπηρεσία της *κοινωνίας των πληροφοριών* ή και για

²⁴⁸ Για παράδειγμα, υπάρχει η πλατφόρμα <https://www.justanswer.com>, με έδρα το San Francisco των ΗΠΑ.

²⁴⁹ *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», *COMMON MARKET LAW REVIEW*, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 117

²⁵⁰ Βλ. και ανωτέρω Κεφ. 5Bi

συμβατική παροχή υπηρεσιών, που ενδεχομένως απαιτεί προηγούμενη αδειοδότηση. Τα συμπεράσματα του ΔΕΕ αναφορικά με την δικαστική διαμάχη μεταξύ ισπανών οδηγών ταξί και της πλατφόρμας Uber, καθώς και οι σχετικές προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα του ΔΕΕ²⁵¹, ήταν «καταπέλτης» αναφορικά με τη νομική φύση των υπηρεσιών της πλατφόρμας και θέτει υπό συζήτηση τον τρόπο λειτουργίας και των λοιπών πλατφόρμων της οικονομίας διαμοιρασμού.

Ομοίως, η Επιτροπή σε παλαιότερη ανακοίνωσή της είχε καταλήξει **μεν** στον γενικό κανόνα ότι, εφόσον οι πλατφόρμες της οικονομίας διαμοιρασμού παρέχουν υπηρεσία που συνήθως παρέχεται έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ αποστάσεως και κατόπιν συγκεκριμένης παραγγελίας ενός χρήστη-καταναλωτή, **οι συνεργατικές πλατφόρμες παρέχουν υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών**. Ως εκ τούτου, δεν μπορούν να υπάγονται σε καθεστώς προηγούμενης παροχής άδειας ή σε οποιαδήποτε άλλη προϋπόθεση ισοδυνάμου αποτελέσματος που αφορά ειδικά και αποκλειστικά αυτές τις υπηρεσίες²⁵². **Όμως**, σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι, επιπλέον των υπηρεσιών της κοινωνίας των πληροφοριών, οι συνεργατικές πλατφόρμες παρέχουν επίσης κι άλλες υπηρεσίες ή ακόμα και να είναι **πάροχος της βασικής υπηρεσίας** (π.χ. υπηρεσία μεταφορών ή βραχυπρόθεσμης ενοικίασης). Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι συνεργατικές πλατφόρμες υπάγονται στη σχετική ρύθμιση που ισχύει για τον συγκεκριμένο τομέα, συμπεριλαμβανομένων των όρων εξασφάλισης έγκρισης λειτουργίας επιχείρησης και άδειας που ισχύουν συνήθως για τους παρόχους υπηρεσιών, υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στις προηγούμενες ενότητες²⁵³. Σε κάθε περίπτωση, ωστόσο, οι όροι δεν πρέπει να εισάγουν διακρίσεις, να είναι αναγκαίοι για την επίτευξη σαφώς προσδιοριζόμενου στόχου δημόσιου συμφέροντος και αναλογικοί προς την επίτευξη αυτού του στόχου.

Είναι σημαντικό εδώ να αναφερθούν οι σημαντικές διαφορές μεταξύ των δύο ηγετικών πλατφορμών διαμοιρασμού, “Uber” και “Airbnb”. Όπως έχει αναλυθεί και σε προηγούμενα κεφάλαια, οι δύο αυτές επιχειρήσεις δεν έχουν την ίδια πολιτική έναντι των χρηστών τους, ιδίως των χρηστών-προμηθευτών τους. Παρότι το ΔΕΕ

²⁵¹ Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα του ΔΕΕ Maciej Szpunar της 11ης Μαΐου 2017, Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL

²⁵² Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Ευρωπαϊκή ατζέντα για μια συνεργατική οικονομία», 2.6.2016, COM(2016) 356 final, σελ.6

²⁵³ ο.π. σελ 6-7

απεφάνθη ότι δεν πρέπει να θεωρηθεί η εφαρμογή Uber ως «υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας», είναι εξαιρετικά πιθανό να μην κατέληγε στο ίδιο συμπέρασμα για την εφαρμογή “Airbnb”. Πράγματι, η τελευταία δεν ορίζει την τελική τιμή της υπηρεσίας, αντιθέτως δίνει στους χρήστες-προμηθευτές να τιμολογούν ελεύθερα τα καταλύματά τους. Δεν έχει στην κυριότητά της κανένα από τα προσφερόμενα καταλύματα, ούτε επιφορτίζεται με δαπάνες διαμόρφωσης, συντήρησης και καθαριότητας αυτών, τα οποία αποτελούν ευθύνη των χρηστών-προμηθευτών. Ναι μεν θέτει κάποιους βασικούς όρους και προϋποθέσεις συμμετοχής στην πλατφόρμα, παρά ταύτα δεν ελέγχει τα καταλύματα πριν αυτά προσφερθούν μέσω αυτής, ώστε να τα εγκρίνει ή όχι. Ομοίως, δεν εξετάζει τους παρόχους-οικοδεσπότες ή τους καταναλωτές-φιλοξενούμενους για την αξιοπιστία τους, αντιθέτως αναθέτει στους ίδιους τους χρήστες, μέσω των συστημάτων αξιολόγησης, την ευθύνη να βαθμολογήσουν ο ένας τον άλλο. Συνεπώς, η εν λόγω συνεργατική πλατφόρμα φαίνεται να παρέχει υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών και όχι την υπηρεσία καταλυμάτων αυτή καθεαυτή²⁵⁴. Ως εκ τούτου, υπόκειται στο νομοθετικό πλαίσιο του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένη, ενώ τα κράτη μέλη υποδοχής της υπηρεσίας δεν έχουν το δικαίωμα να ασκήσουν περιορισμούς ως προς τη δραστηριότητά της.

B. Θεμιτά όρια ρυθμιστικής παρέμβασης

Η συνεργατική οικονομία είναι, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, "αποδιοργανωτική" (*disruptive*) του τρόπου με τον οποίο λειτουργεί η παραδοσιακή οικονομία, προσκρούει σε κεκτημένα συμφέροντα και εγείρει νέα νομικά ζητήματα.

Οι κυβερνήσεις συχνά καθιστούν ακόμη πιο έντονη την ανασφάλεια δικαίου είτε μέσω μίας νέας νομοθεσίας που εκδόθηκε βιαστικά και χωρίς επαρκή επισκόπηση της κατάστασης είτε μέσω της επιβολής της ισχύουσας νομοθεσίας, η οποία ως επί το πλείστον δεν ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες πτυχές της συνεργατικής οικονομίας, καθώς εκδόθηκε λαμβάνοντας ως δεδομένο την παραδοσιακή οικονομία, και είναι συνεπώς εντελώς ακατάλληλη για αυτή.

²⁵⁴ βλ. και Ανακοίνωση της Επιτροπής «Ευρωπαϊκή ατζέντα για μια συνεργατική οικονομία», 2.6.2016, COM(2016) 356 final, σελ. 7-8

Σύμφωνα με την Οδηγία των Υπηρεσιών 2006/123/EK, τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να εξαρτούν την πρόσβαση σε δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και την άσκησή τους από ένα σύστημα χορήγησης αδειών, εκτός εάν αυτό δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ των παρόχων, υφίσταται επιτακτικός λόγος δημοσίου συμφέροντος και το σύστημα αυτό είναι αναλογικό προς τον επιδιωκόμενο σκοπό²⁵⁵. Ομοίως και η Οδηγία 2000/31/EK για το ηλεκτρονικό εμπόριο, ορίζει ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να περιορίσουν την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας οι οποίες προέρχονται από άλλο κράτος μέλος, εκτός αν πρόκειται για λόγους δημοσίου συμφέροντος και αν ο περιορισμός αυτός δεν αντιβαίνει στην αρχή της αναλογικότητας²⁵⁶.

Το ζήτημα που ανακύπτει εν προκειμένω, όμως, έγκειται στο πότε επιτυγχάνεται πράγματι το γενικό συμφέρον μέσω των ρυθμιστικών παρεμβάσεων και όχι απλώς η διασφάλιση των συμφερόντων των «κατεστημένων» επιχειρήσεων της συμβατικής οικονομίας. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να εξεταστούν τα θεμιτά όρια της ρυθμιστικής παρέμβασης, για να διαπιστωθεί κατά πόσον έχουν αυτά εφαρμοστεί από τα κράτη μέλη μέχρι στιγμής όσον αφορά την οικονομία διαμοιρασμού.

i. Δημόσιο συμφέρον

Στο άρθρο 4 παρ. 8 της Οδηγίας Υπηρεσιών ορίζεται ποιοι είναι οι «επιτακτικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος», όπως αυτοί έχουν κριθεί από την ενωσιακή νομολογία²⁵⁷. Όσον αφορά τις αστικές μεταφορές, η Γαλλία εισήγαγε τα τελευταία χρόνια τον νόμο Thevenoud, με σκοπό να ρυθμίσει τον τρόπο που τα ταξί και τα προμισθωμένα οχήματα με οδηγό (*voitures de tourisme avec chauffeur-VTC*) θα παρέχουν τις υπηρεσίες τους, παρεμποδίζοντας όμως επί της ουσίας την εφαρμογή “Uber” να ασκήσει τη δραστηριότητά της. Για τον λόγο αυτό, η εφαρμογή προσέφυγε ενώπιον του γαλλικού Συνταγματικού Συμβουλίου ζητώντας να ακυρωθούν οι εξής ρυθμίσεις,

²⁵⁵ Αρθ. 9 παρ. 1 Οδηγίας 2006/123/EK

²⁵⁶ Αρθ. 3 παρ. 4 της Οδηγίας 2000/31/EK

²⁵⁷ «8. ως «επιτακτικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος» νοούνται οι λόγοι που αναγνωρίζονται ως τέτοιοι στη νομολογία του Δικαστηρίου, συμπεριλαμβανομένων των ακόλουθων λόγων: δημόσια τάξη· δημόσια ασφάλεια· δημόσια υγεία· προστασία της χρηματοοικονομικής ισορροπίας του συστήματος κοινωνικών ασφαλίσεων· προστασία των καταναλωτών, των αποδεκτών υπηρεσιών και των εργαζομένων· δικαιοσύνη των εμπορικών συναλλαγών· καταπολέμηση της απάτης· προστασία του περιβάλλοντος, περιλαμβανομένου του αστικού περιβάλλοντος· υγεία των ζώων· διανοητική ιδιοκτησία· διατήρηση της εθνικής ιστορικής και καλλιτεχνικής κληρονομιάς· στόχοι κοινωνικής πολιτικής και στόχοι πολιτιστικής πολιτικής.»

με τις οποίες ο νόμος ουσιαστικά απαγόρευε τη δράση της: 1) την απαγόρευση των προμισθωμένων οχημάτων με οδηγό, εκτός από τα ταξί, τα οποία όριζαν το κόμιστρο βάσει χιλιομετρικής απόστασης· 2) την απαγόρευση της χρήσης από τα οχήματα με οδηγό τυχόν εφαρμογής μέσω smartphone, η οποία χρησιμοποιεί τεχνολογία γεωγραφικού εντοπισμού για να δείξει στους πιθανούς καταναλωτές τη θέση των κοντινότερων διαθέσιμων οχημάτων τη δεδομένη στιγμή · και 3) την απαίτηση να επιστρέφουν τα προμισθωμένα οχήματα με οδηγό στην έδρα τους ή να σταματούν σε εγκεκριμένο χώρο στάθμευσης μετά από κάθε κούρσα.

Ο Γάλλος νομοθέτης επικαλέστηκε ότι, για λόγους δημοσίου συμφέροντος, συγκεκριμένα προς επίτευξη ασφάλειας και ελέγχου της κυκλοφορίας και της στάθμευσης σε δημόσιους δρόμους, η δραστηριότητα του να σταθμεύεις και να οδηγείς σε δημόσιους δρόμους προς αναζήτηση των πελατών για τη μεταφορά τους πρέπει να προσφέρεται μόνο από τα παραδοσιακά ταξί, τα οποία δραστηριοποιούνται εντός συγκεκριμένου κανονιστικού πλαισίου, κατόπιν χορήγησης συγκεκριμένης άδειας κυκλοφορίας και στάθμευσης· χορηγείται, συνεπώς, **νομικό μονοπώλιο** προς τα παραδοσιακά ταξί²⁵⁸. Αντιθέτως, η δραστηριότητα ιδιωτικής μεταφοράς πελατών με προμισθωμένο όχημα μπορεί να πραγματοποιηθεί και από άλλα επαγγέλματα, ιδίως εκείνα των προαναφερόμενων VTC²⁵⁹.

Το Συνταγματικό Συμβούλιο έκανε δεκτό τον ως άνω λόγο και έκρινε συνταγματικές την απαγόρευση χρήσης λογισμικού GPS για την ανεύρεση των κοντινότερων ενδιαφερόμενων πελατών και την απαίτηση επιστροφής των οχημάτων, πλην των ταξί, στη βάση τους ή σε ειδικούς χώρους στάθμευσης μετά από κάθε κούρσα, όχι όμως και την απαγόρευση τιμολόγησης βάσει χιλιομετρικής απόστασης.

²⁵⁸ Απόφαση της 22^{ης} Μαΐου 2015 του γαλλικού Συνταγματικού Συμβουλίου (No.468-469-472), διαθέσιμη στη γαλλική γλώσσα: www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2015/2015-468/469/472-qpc/decision-n-2015-468-469-472-qpc-du-22-mai-2015.143800.html, σκ. 13, «...le législateur, poursuivant des objectifs d'ordre public, notamment de police de la circulation et du stationnement sur la voie publique, a ainsi entendu garantir le monopole légal des taxis qui en découle.»

²⁵⁹ ο.π., «9. ... le législateur a distingué, d'une part, l'activité consistant à stationner et à circuler sur la voie publique en quête de clients en vue de leur transport et, d'autre part, l'activité de transport individuel de personnes sur réservation préalable ; que, poursuivant des objectifs d'ordre public, notamment de police de la circulation et du stationnement sur la voie publique, le législateur a réservé la première activité aux taxis, qui l'exercent dans un cadre réglementaire particulier et sont titulaires, dans leur commune ou leur service commun de rattachement, d'une autorisation administrative de stationnement ; que la seconde activité peut être exercée non seulement par les taxis mais également par d'autres professions, notamment celle d'exploitant de voiture de transport avec chauffeur»

Ως προς τη βραχυχρόνια μίσθωση σπιτιών και δωματίων, η συνήθης πρακτική ανά τον κόσμο είναι η υποχρέωση εγγραφής των εκμισθωτών ή των εκμεταλλευτών των οικημάτων σε ένα ειδικό μητρώο και η απαγόρευση εκμίσθωσης αυτών για περισσότερες από μερικές ημέρες ανά χρόνο. Στο παρελθόν, κάποιες πόλεις είχαν απαγορεύσει εντελώς την βραχυχρόνια μίσθωση, απαιτώντας σαν ελάχιστο χρόνο μίσθωσης τις 30 συνεχείς ημέρες²⁶⁰. Στην Ελλάδα, ο νομοθέτης επέλεξε να κρατήσει ουδέτερη στάση, επιτρέποντας μεν τη βραχυχρόνια μίσθωση, επιβάλλοντας δε ορισμένους περιορισμούς²⁶¹, συγκεκριμένα: α) την εγγραφή όλων των χρηστών-παρόχων και των καταλυμάτων σε ειδικό Μητρώο Ακινήτων Βραχυχρόνιας Διαμονής και β) για συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές που θα οριστούν με κοινή υπουργική απόφαση, αα. δεν επιτρέπεται η βραχυχρόνια μίσθωση άνω των δύο (2) ακινήτων ανά Α.Φ.Μ. δικαιούχου εισοδήματος, ββ. η μίσθωση κάθε ακινήτου δεν μπορεί να υπερβαίνει τις ενενήντα (90) ημέρες ανά ημερολογιακό έτος και για νησιά κάτω των δέκα χιλιάδων (10.000) κατοίκων τις εξήντα (60) ημέρες ανά ημερολογιακό έτος. Υπέρβαση της διάρκειας του προηγούμενου εδαφίου επιτρέπεται, εφόσον το συνολικό εισόδημα του εκμισθωτή ή του υπεκμισθωτή, από το σύνολο των ακινήτων που διαθέτει για μίσθωση ή υπεκμίσθωση, δεν ξεπερνά τις δώδεκα χιλιάδες (12.000) ευρώ κατά το οικείο φορολογικό έτος.

Όλοι αυτοί οι περιορισμοί ανά τον κόσμο, έχουν σαν στόχο την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και συγκεκριμένα τη διασφάλιση της αστικής μίσθωσης, άρα και της κατοικίας για τους πολίτες²⁶², την προστασία της αξίας των ακινήτων και της γειτνίασης (κανονισμοί για την δημιουργία ζωνών στη Στοκχόλμη), την αποφυγή των υψηλών ενοικίων σε βάρος των ντόπιων, τη διατήρηση υψηλού επιπέδου τουριστικής βιομηχανίας και τον έλεγχο του υπερβολικού τουρισμού (Βρυξέλλες), καθώς και για λόγους είσπραξης φορολογίας²⁶³.

²⁶⁰ Παράδειγμα, η απόφαση του Εισαγγελέα της Νέας Υόρκης να επιβάλλει πρόστιμα στους χρήστες-προμηθευτές της Airbnb και να απαγορεύσει ολοκληρωτικά τη μίσθωση κάτω των 30 ημερών, Airbnb v. Schneiderman, 989 N.Y.S.2d 786 (Sup. Ct.2014) (No. 5393-13), διαθέσιμη στη διεύθυνση: <http://www.documentcloud.org/documents/1159527-airbnb-new-york-decision.html#document/p9>

²⁶¹ Αρθ. 111 ν. 4446/2016

²⁶² Τα τελευταία χρόνια –ιδίως σε τουριστικές πόλεις της Ελλάδας (π.χ. Χανιά) και τουριστικές περιοχές της Αθήνας (π.χ. Κουκάκι)- έχουν αυξηθεί οι προβληματισμοί, καθώς η αθρόα εκμετάλλευση ακινήτων μέσω της πλατφόρμας Airbnb έχει μειώσει συντριπτικά τον αριθμό των διαθέσιμων οικημάτων για απλή αστική μίσθωση, εμποδίζοντας πολίτες να βρουν κατοικία στις περιοχές αυτές, ή έχει αυξήσει σημαντικά το μέσο όρο των μισθωμάτων.

²⁶³ *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 122

Σε κάθε περίπτωση, η διατήρηση ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ διαφόρων κατηγοριών επαγγελματιών δεν αποτελεί έγκυρη αιτιολόγηση σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ για την επιβολή περιορισμών στις οικονομικές ελευθερίες. Οι ρητές διατάξεις της Συνθήκης, δηλαδή η δημόσια ασφάλεια, η τάξη και η υγεία, πρέπει να ερμηνεύονται με περιοριστικό τρόπο και, δεδομένου ότι οι πλατφόρμες sharing economy δεν αφορούν στρατηγικής σημασίας βιομηχανίες για τα κράτη μέλη (π.χ. εφοδιασμός με πετρέλαιο, ηλεκτρονικές επικοινωνίες, ενέργεια ή χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες), το συμφέρον των "κατεστημένων" επιχειρήσεων πρέπει να μην αποτελεί λόγο περιορισμού των δραστηριοτήτων των πλατφορμών²⁶⁴. Εξάλλου, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι σκοποί αμιγώς οικονομικής φύσεως δεν δύνανται να αποτελέσουν επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος ικανούς να δικαιολογήσουν εμπόδιο στην άσκηση θεμελιώδους ελευθερίας την οποία εγγυώνται οι Συνθήκες²⁶⁵.

Συνεπώς, τα κράτη μέλη οφείλουν να επικαλούνται πραγματικούς λόγους δημοσίου συμφέροντος ώστε να επιβάλλουν περιορισμούς στη δραστηριότητα των συνεργατικών πλατφορμών. Δεν δικαιολογείται η παρεμπόδιση της δημιουργίας ενός κατά τα άλλα νομίμου παρόχου ηλεκτρονικών υπηρεσιών βάσει της Οδηγίας για το ηλεκτρονικό εμπόριο μέσω συστήματος χορήγησης αδειοδότησης ή με ρητή απαγόρευση, εφόσον δεν υφίσταται ρητή απαγορευτική διάταξη της Συνθήκης της ΕΕ και της ΣΛΕΕ που να το δικαιολογεί²⁶⁶.

ii. Αρχή περί μη εισαγωγής διακρίσεων

Σύμφωνα με το αρθ. 9 παρ. 1 (α) της Οδηγίας των Υπηρεσιών, τυχόν περιορισμός της παροχής υπηρεσιών δεν μπορεί να εισάγει διακρίσεις. Η αρχή αυτή πηγάζει από την ελευθερία εγκατάστασης και την ελευθερία παροχής υπηρεσιών στην εσωτερική αγορά, δυνάμει και του αρθ. 3 της Οδηγίας 2000/31 για το ηλεκτρονικό εμπόριο, σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται κάθε διάκριση λόγω ιθαγένειας αλλά και κάθε έμμεση διάκριση που καίτοι βασίζεται σε άλλα κριτήρια, μπορεί όμως στην πράξη να

²⁶⁴ ομοίως

²⁶⁵ Απόφαση ΔΕΕ της 22ας Οκτωβρίου 2013, C-105/12 έως C-107/12, Staat der Nederlanden κατά Essent NV, Essent Nederland BV, Eneco Holding NV και Delta NV, σκ. 51, (αποφάσεις της 16ης Ιανουαρίου 2003, C-388/01, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2003, σ. I-721, σκέψη 22, και της 17ης Μαρτίου 2005, C-109/04, Kranemann, Συλλογή 2005, σ. I-2421, σκέψη 34.

²⁶⁶ *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 123

παραγάγει τα ίδια αποτελέσματα²⁶⁷. Έτσι, απαγορεύεται οποιοσδήποτε περιορισμός εις βάρος πλατφόρμας εγκατεστημένης σε άλλο κράτο μέλος που στηρίζεται σε κριτήρια όπως ο τόπος εγκατάστασης, κατοικίας, διαμονής ή κύριας άσκησης της δραστηριότητας παροχής της υπηρεσίας. Η αρχή αυτή ισχύει εξίσου και για τους χρήστες-παρόχους, οι οποίοι επίσης δεν πρέπει να παρακωλύονται κατά την παροχή των υπηρεσιών τους σε πολίτες άλλου κράτους-μέλους ή στο έδαφος άλλου κράτους-μέλους (π.χ. υπό τη μορφή παροχής εξειδικευμένων συμβουλών).

Η ως άνω αρχή συνεπάγεται επίσης την απαγόρευση διακριτικής μεταχείρισης των εγχώριων «κατεστημένων» παρόχων έναντι μιας νεοεισερχόμενης πλατφόρμας διαμοιρασμού ή των χρηστών-παρόχων αυτής. Όπως η Οδηγία των Υπηρεσιών αναφέρει²⁶⁸, *«τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να μπορούν να παρέχουν πλεονεκτήματα στους παρόχους υπηρεσιών οι οποίοι διατηρούν με τα εν λόγω κράτη μέλη εθνικούς ή κοινωνικοοικονομικούς δεσμούς, ούτε να μπορούν να περιορίζουν, εξαιτίας του τόπου εγκατάστασης του παρόχου των υπηρεσιών, την ελευθερία του εν λόγω παρόχου να αποκτά, να εκμεταλλεύεται ή να διαθέτει δικαιώματα και προϊόντα ή να έχει πρόσβαση σε διάφορες μορφές πίστωσης και στέγασης, κατά τον βαθμό που οι επιλογές αυτές είναι χρήσιμες για την πρόσβαση στη δραστηριότητα ή την αποτελεσματική της άσκηση»*. Επιπλέον, η αρχή της μη διακριτικής μεταχείρισης εφαρμόζεται και από την πλευρά του αποδέκτη της υπηρεσίας, ήτοι του καταναλωτή, ο οποίος έχει το δικαίωμα να απολαμβάνει τις υπηρεσίες που έχει επιλέξει ανεξάρτητα από την εθνικότητά του και τον τόπο κατοικίας του²⁶⁹. Φυσικά η εν λόγω αρχή δεν αφορά μόνο επιχειρήσεις από άλλο κράτος μέλος, αλλά και μεταξύ «κατεστημένων» φορέων και νεοεισερχομένων παρόχων, αλλά και ρυθμιστικές διατάξεις που ευνοούν ένα επιχειρηματικό μοντέλο έναντι του άλλου.

Παρά την ανωτέρω πρόβλεψη της Οδηγίας, το Συνταγματικό Συμβούλιο της Γαλλίας δεν έκανε δεκτό το επιχείρημα της Uber ότι η απαίτηση του να επιστρέφουν τα οχήματά της στη βάση τους κατόπιν κάθε κούρσας παραβιάζει την αρχή της ισότητας. Το γαλλικό Συμβούλιο πράγματι αναγνώρισε ότι οι φορείς εκμετάλλευσης ταξί υφίστανται διαφορετική μεταχείριση έναντι των VTC (όχι μόνο των οδηγών της Uber συγκεκριμένα), παρόλα αυτά απέδωσε τη διαφορετική αυτή μεταχείριση στους

²⁶⁷ Οδηγία 2006/123/EK, αιτ. σκ. 65

²⁶⁸ Ομοίως, αιτ. σκ. 65

²⁶⁹ Αρθ. 20 Οδηγίας 2006/123.

λόγους δημόσιας πολιτικής, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω, οι οποίοι είναι ανάλογοι με τον επιδιωκόμενο σκοπό, και, ως εκ τούτου, η άνιση μεταχείριση είναι συνταγματική²⁷⁰.

Βέβαια, η αρχή της μη διάκρισης δεν απαγορεύει μόνο τη διαφορετική μεταχείριση όμοιων περιπτώσεων (*τυπική διάκριση*), απαγορεύει επίσης την ίση μεταχείριση ανόμοιων περιπτώσεων (*ουσιαστική διάκριση*). Εν προκειμένω, υπάρχουν ακόμα απόψεις που υποστηρίζουν ότι οι πλατφόρμες διαμοιρασμού είναι ένα αρκετά διαφοροποιημένο μοντέλο επιχείρησης, το οποίο προσφέρει εξίσου διαφοροποιημένες υπηρεσίες²⁷¹. Για τον λόγο αυτό, η άκριτη επιβολή των ίδιων ρυθμιστικών περιορισμών που ισχύουν για έναν παραδοσιακό πάροχο, είναι πιθανό να είναι μη αποτελεσματικό μέτρο και να έχει δυσανάλογες συνέπειες σε μια συνεργατική πλατφόρμα.

iii. Αρχή της αναλογικότητας

Οποιοσδήποτε περιορισμός, ανεξαρτήτως του στόχου τον οποίο επιδιώκει, είναι νόμιμος μόνο στο μέτρο που είναι ανάλογος. Όπως η αρμόδια Επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην Έκθεσή του για τη συνεργατική οικονομία τονίζει, «*οι απαιτήσεις πρόσβασης στην αγορά για τις πλατφόρμες συνεργασίας και τους παρόχους υπηρεσιών πρέπει να είναι αναγκαίες, δικαιολογημένες και αναλογικές, όπως προβλέπεται από τις Συνθήκες και το παράγωγο δίκαιο, πρέπει δε επίσης να είναι απλές και σαφείς*• υπογραμμίζει ότι στην αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά πόσον οι υπηρεσίες παρέχονται από επαγγελματίες ή ιδιώτες και να προβλέπονται χαλαρότερες νομικές απαιτήσεις για την παροχή υπηρεσιών μεταξύ ιδιωτών, παράλληλα δε να εξασφαλίζονται πρότυπα ποιότητας και υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών και να συνεκτιμώνται οι τομεακές διαφορές»²⁷².

²⁷⁰ Απόφαση της 22ης Μαΐου 2015 του γαλλικού Συνταγματικού Συμβουλίου (No.468-469-472), διαθέσιμη στη γαλλική γλώσσα: www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2015/2015-468/469/472-qpc/decision-n-2015-468-469-472-qpc-du-22-mai-2015.143800.html, παρ. 14

²⁷¹ Miller S., "First principles for regulating the sharing economy", Harvard Journal on Legislation [Vol. 53], 20.1.2016, σελ. 151, « Principle 1: The Sharing Economy Is Differentiated and Requires a Differentiated Regulatory Response»

²⁷² Έκθεση Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο) σχετικά με μια ευρωπαϊκή ατζέντα για τη συνεργατική οικονομία (2017/2003(INI)), 11/5/2017, παρ. 16

Όπως έχει αναφερθεί και ανωτέρω²⁷³, οι ευκαιριακοί χρήστες πλατφορμών συνεργατικής οικονομίας δεν πρέπει να έχουν την ίδια νομοθετική αντιμετώπιση με τους επαγγελματίες χρήστες. Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει και η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας του Καταναλωτή, η οποία ζητά τη θέσπιση αποτελεσματικών κριτηρίων για τη διάκριση μεταξύ ιδιωτών και επαγγελματιών, «που έχει καθοριστική σημασία για την ισόρροπη ανάπτυξη της συνεργατικής οικονομίας· επισημαίνει ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να παρέχουν σαφήνεια και ασφάλεια δικαίου και να λαμβάνουν υπόψη, μεταξύ άλλων, τις διαφορές όσον αφορά τη νομοθεσία των κρατών μελών και τις οικονομικές τους πραγματικότητες, όπως το επίπεδο εισοδήματος, τα χαρακτηριστικά των τομέων, την κατάσταση των πολύ μικρών και μικρών επιχειρήσεων και τον κερδοσκοπικό σκοπό της δραστηριότητας· θεωρεί ότι ένα σύνολο γενικών αρχών και κριτηρίων σε επίπεδο ΕΕ και μια σειρά κατώτατων ορίων σε εθνικό επίπεδο θα μπορούσαν να αποτελέσουν έναν τρόπο για να επιτευχθεί πρόοδος, και ζητεί από την Επιτροπή να εκπονήσει σχετική μελέτη»²⁷⁴. Όπως έχει αναφερθεί, τα ωφέλη της συνεργατικής οικονομίας είναι αδιαμφισβήτητα. Συνεπώς, τυχόν δυσανάλογα μέτρα (όπως, παραδείγματος χάριν, ολοκληρωτική απαγόρευση μιας εφαρμογής ή υπερβολικές προϋποθέσεις που μπορούν να αποκλείσουν χρήστες-παρόχους από τις πλατφόρμες) θα εμπόδιζαν την κοινωνία να επωφεληθεί από αυτά. Για τον λόγο αυτό, οι ρυθμιστές οφείλουν να έχουν κατά νου ιδίως τις κοινωνικές ομάδες εκείνες που έχουν πραγματική ανάγκη από μια οικονομική διευκόλυνση. Όπως εμπειρικές μελέτες έχουν δείξει, οι αγορές ενοικίασης από ομότιμους χρήστες μεταβάλλουν σημαντικά την κατανομή των αγαθών, με αποτέλεσμα πολίτες κάτω του μέσου εισοδήματος να μπορούν να απολαμβάνουν ένα μικρό αλλά σημαντικό μέρος του προσδοκώμενου πλεονάσματος από αυτό το νέο είδος «οικονομίας κατανομής», επωφελούμενοι από τη δυνατότητα ευρύτερης ένταξης και τα έσοδα από τη συμμετοχή τους στις πλατφόρμες διαμοιρασμού²⁷⁵.

Η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας του Καταναλωτή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εφιστά επίσης την προσοχή στο γεγονός ότι η ρυθμιστική παρέμβαση

²⁷³ Κεφ. 6Bi, ii

²⁷⁴ Έκθεση Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας Καταναλωτή (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο), ο.π., παρ. 18

²⁷⁵ βλ. ενδεικτικά τα συμπεράσματα των *Fraiberger S. and Sundararajan Ar.*, “Peer-to-peer rental markets in the sharing economy” (6.10.2015).

οφείλει να φροντίζει ώστε να υπάρχουν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ συγκρίσιμων κατηγοριών παρόχων. Συγκεκριμένα, δεν αρκεί μόνο ο διαχωρισμός των χρηστών σε επαγγελματίες-μη επαγγελματίες, αντιθέτως χρειάζεται ειδική πρόβλεψη και για τις πολύ μικρές και μικρές επιχειρήσεις²⁷⁶. Επιπλέον, κρίνει αναγκαία την άρση των περιττών κανονιστικών επιβαρύνσεων και των αδικαιολόγητων απαιτήσεων για την πρόσβαση στην αγορά για όλους τους επιχειρηματικούς φορείς, και ιδίως για τις πολύ μικρές και τις μικρές επιχειρήσεις, δεδομένου ότι τέτοιου είδους περιορισμοί καταπνίγουν την καινοτομία²⁷⁷.

Εξάλλου, όπως η Οδηγία 2006/123 για την παροχή υπηρεσιών προβλέπει²⁷⁸, η σημασία της αρχής της αναλογικότητας ως προς τη ρυθμιστική παρέμβαση έγκειται κυρίως στο ότι τα συστήματα χορήγησης άδειας επιτρέπονται μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες ο εκ των υστέρων έλεγχος της επιχείρησης δεν θα ήταν αποτελεσματικός, επειδή δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθούν εκ των υστέρων οι ελλείψεις των συγκεκριμένων υπηρεσιών, καθώς και εξαιτίας των κινδύνων που θα μπορούσαν να ανακύψουν από την απουσία προηγούμενου ελέγχου.

Η Επιτροπή, σύμφωνα με τις ως άνω αναφερόμενες διατάξεις, προέτρεψε στην Ανακοίνωσή της για τη Συνεργατική Οικονομία²⁷⁹ τα κράτη μέλη να επανεκτιμήσουν το βάσιμο και την αναλογικότητα της νομοθεσίας που εφαρμόζεται στη συνεργατική οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των επιχειρηματικών μοντέλων αυτής. Τονίζει, μάλιστα, ότι πολλοί από τους στόχους δημοσίου συμφέροντος μπορούν να επιτευχθούν μέσω εργαλείων που ήδη χρησιμοποιούν οι πλατφόρμες. Για παράδειγμα, η χρήση συστημάτων αξιολόγησης ή βαθμολογίας βάσει φήμης ή άλλων μηχανισμών με στόχο την αποθάρρυνση επιβλαβών συμπεριφορών μπορεί, σε κάποιες περιπτώσεις, να μειώσει τους κινδύνους που ενέχει για τους καταναλωτές η ασύμμετρη πληροφόρηση. Κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να συμβάλει στην αυξημένη ποιότητα των υπηρεσιών και ενδεχομένως να μειώσει την

²⁷⁶ Έκθεση Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας Καταναλωτών, ό.π. παρ. 19

²⁷⁷ Ομοίως

²⁷⁸ Αρθ. 9 παρ. 1 (γ) και αιτ. σκέψη 54

²⁷⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Ευρωπαϊκή ατζέντα για μια συνεργατική οικονομία», 2.6.2016, COM(2016) 356 final, σελ. 5

ανάγκη για συγκεκριμένα ρυθμιστικά στοιχεία, υπό την προϋπόθεση ότι οι κριτικές και οι αξιολογήσεις θα είναι αρκετά αξιόπιστες²⁸⁰.

Ζήτημα αποτελεί, βέβαια, κατά πόσον οι κυβερνήσεις και οι ρυθμιστικές αρχές πράγματι δίνουν μεγαλύτερη βαρύτητα στο συμφέρον του καταναλωτή, εν συγκρίσει με το συμφέρον των κατεστημένων παρόχων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι και η αντίδραση της ρυθμιστικής αρχής μετακινήσεων του Λονδίνου, *Transport for London*, η οποία το 2015 δημοσίευσε μια σειρά από προτάσεις και τροποποιήσεις για τις κανονιστικές διατάξεις των αστικών μετακινήσεων της πόλης²⁸¹, οι οποίες, αν και δεν το όριζαν ρητά, είχαν επιτύχει καίριο πλήγμα στην πλατφόρμα Uber και στον τρόπο που οι υπηρεσίες της και η λειτουργία της είναι δομημένη.

Παρά το γεγονός ότι η πόλη του Λονδίνου, λόγω του μεγέθους και του πληθυσμού της, θα μπορούσε να εκμεταλλευθεί τις δυνατότητες που παρέχει η εν λόγω πλατφόρμα προς όφελος των εκατομμυρίων κατοίκων της, τόσο από την σκοπιά βελτίωσης των μετακινήσεων όσο και από την πλευρά ενίσχυσης των ανέργων ή υποαπασχολούμενων, η εν λόγω αρχή αποφάσισε να στηρίζει τους κατεστημένους παρόχους. Από τις προτάσεις του TfL, μερικές ορθώς αποσκοπούσαν στη διασφάλιση της ποιότητας των οχημάτων και των υπηρεσιών, αλλά πολλές δυστυχώς στόχευαν στον πυρήνα της λειτουργίας της πλατφόρμας Uber. Μία εξ αυτών όριζε ότι οι πάροχοι οφείλουν να παρέχουν στοιχεία επιβεβαίωσης της κράτησης τουλάχιστον πέντε λεπτά πριν την κούρσα, πλήττοντας την πολιτική της πλατφόρμας για ανώτατο όριο αναμονής τα τρία λεπτά και χωρίς, σαφώς, να ενισχύει τη θέση του καταναλωτή. Επιπλέον, απαγόρευε τις εφαρμογές που δείχνουν τα διαθέσιμα οχήματα σε μια δεδομένη στιγμή, ρύθμιση που όχι απλά δεν ενισχύει τη θέση του καταναλωτή, αντιθέτως την δυσχεραίνει, καθυστερώντας τις μετακινήσεις του. Με τις προτάσεις αυτές όμως, η εν λόγω αρχή έπληττε και ανταγωνιστικές της Uber πλατφόρμες (π.χ. Gett, Hailo), οι οποίες επίσης χρησιμοποιούν εφαρμογή εύρεσης του πλησιέστερου οχήματος. Ως είναι εύλογο, οι πολίτες του Λονδίνου συγκέντρωσαν υπογραφές προς ανατροπή των ρυθμίσεων αυτών, με αποτέλεσμα να διατηρηθούν μόνο οι ουσιώδεις προϋποθέσεις παροχής των υπηρεσιών μεταφοράς, όχι όμως και οι ως άνω αδικαιολόγητες και δυσανάλογες προτάσεις της αρχής. Τα γεγονότα αυτά, ωστόσο,

²⁸⁰ Ομοίως και οι *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 123

²⁸¹ <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2016/march/tfl-proposals-to-modernise-london-s-private-hire-industry>

προβληματίζουν αναφορικά με το αν οι εκάστοτε ρυθμιστικές αρχές λαμβάνουν πράγματι υπόψιν το συμφέρον του καταναλωτή όταν παρεμβαίνουν στην αγορά.

Γ. Ρύθμιση ή αυτορρύθμιση?

Δυνάμει της ανωτέρω διαπίστωσης, ότι δηλαδή οι πλατφόρμες διαμοιρασμού έχουν από την σύστασή τους ήδη εφαρμόσει συστήματα αξιολόγησης μεταξύ των χρηστών, καθώς και συστήματα κυρώσεων κατά των παραβατών των όρων λειτουργίας, επανέρχεται το «αιώνιο» ερώτημα αναφορικά με τις επιχειρήσεις και την εμπορική δραστηριότητα: *μπορεί η επιχειρηματική δράση μέσω **αυτορρύθμισης** και όχι κανονιστικών επιταγών να είναι αποτελεσματική και κοινωνικά ωφέλιμη;* Χρειάζεται περισσότερη κανονιστική παρέμβαση ή αρκεί η εμπιστοσύνη προς τα επιχειρηματικά μοντέλα ότι αυτά θα δράσουν ορθολογιστικά και σύμφωνα με τα συμφέροντα της κοινωνίας σαν σύνολο; Ιδίως όσον αφορά τις ηλεκτρονικές πλατφόρμες κάθε είδους, οι οποίες λειτουργούν βάσει πολύπλοκων λογισμικών και κωδίκων, είναι σαφές ότι ο *ex ante* έλεγχος είναι εν τοις πράγμασι δυσχερής.

Η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας Καταναλωτή επισημαίνει ότι, *«κάθε νέο ρυθμιστικό πλαίσιο θα πρέπει να προωθεί ικανότητες **αυτοδιακυβέρνησης και μηχανισμούς διομότιμης αξιολόγησης** στις πλατφόρμες, δεδομένου ότι και τα δύο έχουν αποδείξει ότι λειτουργούν αποτελεσματικά και να λαμβάνουν υπόψη την ικανοποίηση των καταναλωτών από τις συνεργατικές υπηρεσίες»²⁸²*. Δεν θα ήταν αναληθές εάν υποστηρίζαμε ότι οι συνεργατικές πλατφόρμες έχουν επί της ουσίας δημιουργήσει ένα δικό τους, αυτόνομο «κανονιστικό περιβάλλον²⁸³», διορθώνοντας τις ασυμμετρίες στην πληροφόρηση μέσω των εν λόγω συστημάτων αξιολόγησης, επιτυγχάνοντας αίσθημα εμπιστοσύνης μεταξύ των χρηστών. Αυτό, βέβαια, δεν σημαίνει ότι η ικανότητα αυτορρύθμισης μιας συνεργατικής πλατφόρμας δεν μειώνει την αναγκαιότητα των ισχυόντων κανόνων της ΕΕ, ιδίως αναφορικά με τις Οδηγίες για το ηλεκτρονικό εμπόριο, την παροχή υπηρεσιών και την προστασία των καταναλωτών.

²⁸² Έκθεση Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο) σχετικά με μια ευρωπαϊκή ατζέντα για τη συνεργατική οικονομία (2017/2003(INI)), 11/5/2017, παρ. 27

²⁸³ Αναγνωρίζεται και από την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας Καταναλωτών, ο.π., παρ. 27

Συγκεκριμένα, τα οφέλη των συστημάτων αξιολόγησης μπορούν να αποτρέψουν στρεβλώσεις, μέσω ενίσχυσης της διαφάνειας στους μηχανισμούς βαθμολόγησης και κριτικών, μέσω της εξακρίβωσης της ταυτότητας των συναλλασσόμενων ιδιωτών και παρόχων και μέσω της ανάπτυξης ασφαλών και διαφανών συστημάτων πληρωμών. Επιπλέον, τα μέτρα αυτά μπορούν να προλάβουν και τις αθέμιτες συμπεριφορές από την πλευρά των παρόχων, συγκεκριμένα να αποτρέψουν περιπτώσεις χειραγωγήσεων και απομιμήσεων, απάτης και ψευδών αξιολογήσεων²⁸⁴. Τέλος, προκειμένου να επιτύχουν οι πλατφόρμες διαμοιρασμού τη μικρότερη δυνατή ρυθμιστική παρέμβαση και με δεδομένο τον έλεγχο που μπορούν να ασκούν επί των χρηστών τους, οφείλουν να διασφαλίζουν και να προωθούν οι ίδιες την έννομη λειτουργία των συναλλαγών και του διαμοιρασμού που λαμβάνει χώρα εντός της πλατφόρμας. Ιδίως οι πλατφόρμες εκείνες που έχουν αποκτήσει σημαντική ισχύ στην αγορά, οφείλουν επιπλέον να αποφεύγουν τη χρήση μέτρων, τα οποία θα αυξήσουν αδικαιολόγητα το κόστος συναλλαγής για χρήστες ή θα περιορίσουν δυσανάλογα και αναιτιολόγητα τη δυνατότητα πρόσβασης στην πλατφόρμα²⁸⁵.

Εξάλλου, η απουσία σαφούς καθοδήγησης ή νομολογίας από τις αρχές ανταγωνισμού και την Επιτροπή ουσιαστικά σημαίνει ότι οι πλατφόρμες διαμοιρασμού πρέπει, τουλάχιστον στο πρωταρχικό αυτό στάδιο που βρίσκονται και εντός του αβέβαιου νομικού περιβάλλοντος, να αυτορρυθμίζονται²⁸⁶. Αυτό σημαίνει ότι, εν τέλει, η ίδια η πλατφόρμα πρέπει να ορίζει τους όρους των συναλλαγών, είτε αυτή υπεισέρχεται σε τέτοιο βαθμό στην υποκείμενη αγορά ώστε να καθορίζει ακόμα και τις τιμές (π.χ. Uber), είτε δεν παρέχει η ίδια το προϊόν ή την υπηρεσία που αποτελεί το αντικείμενο της τελικής συναλλαγής (π.χ. Airbnb).

²⁸⁴ ο.π., παρ. 28

²⁸⁵ *Lougher G. / Kalmanowicz S., "EU Competition Law in the Sharing Economy", Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2, σελ. 101*

²⁸⁶ ομοίως

7. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

A. Η ψηφιακή εποχή, οι πλατφόρμες Συνεργατικής Οικονομίας και το μέλλον του ανταγωνισμού

Η Συνεργατική Οικονομία θέτει μια σειρά από ενδιαφέροντα ερωτήματα σχετικά με διάφορες πτυχές του δικαίου του ανταγωνισμού, του αθέμιτου ανταγωνισμού και της ρυθμιστικής πολιτικής. Τόσο οι αρχές ανταγωνισμού σε ολόκληρη την Ευρώπη όσο και η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βρίσκονται στο στάδιο της διαμόρφωσης μιας τελικής προσέγγισης προς αυτά τα θέματα.

Ζητήματα όπως η νομική φύση των χρηστών-παρόχων και η σχέση μεταξύ αυτών και των πλατφορμών διαμοιρασμού, η ύπαρξη ή όχι επιχειρηματικής αυτονομίας των χρηστών-παρόχων και η εξουσία που ασκούν οι πλατφόρμες στους χρήστες τους φαίνεται ότι θα απασχολήσουν στο μέλλον τους εφαρμοστές του δικαίου, ιδίως όσον αφορά την επιβολή κυρώσεων (ποινικών, αστικών, διοικητικών) και την ανάληψη ευθυνών για πράξεις ή παραλείψεις που δεν θα είναι ξεκάθαρο αν πρέπει να αποδοθούν στον εκάστοτε χρήστη ή στην πλατφόρμα αυτή καθαυτή. Ομοίως το θέμα αυτό είναι κρίσιμο και για τους εφαρμοστές του δικαίου του ανταγωνισμού, τόσο όσον αφορά την επιβολή κυρώσεων όσο και για την διαπίστωση ύπαρξης οριζοντίων ή κάθετων συμπράξεων. Σε κάθε περίπτωση, όμως, ο τρόπος λειτουργίας των πλατφορμών διαμοιρασμού μέχρι στιγμής συνηγορούν στο να θεωρούνται αυτές μια ενιαία οικονομική ενότητα μαζί με τους χρήστες τους.

Ένα από τα προβλήματα που έχουν ήδη απασχολήσει την Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Ένωση εν γένει είναι η διαχείριση των δεδομένων των καταναλωτών από τις ψηφιακές πλατφόρμες, τα οποία έχουν πλέον αναδειχθεί σε αξιοποιήσιμο περιουσιακό στοιχείο είτε προς πώληση είτε για την περαιτέρω ανταγωνιστική ανάπτυξη της εταιρείας που τα συνέλεξε. Από τον κανόνα αυτό δεν εκφεύγουν οι πλατφόρμες διαμοιρασμού, οι οποίες συλλέγουν τεράστιο αριθμό δεδομένων από κάθε χρήστη (είτε πάροχο είτε καταναλωτή) και μπορούν να προσαρμόζουν την εμπορική τους στρατηγική ανάλογα. Το ζήτημα αυτό έχει τεράστια σημασία και για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων, όπως ανέδειξε και η σχετική πρόσφατη πρακτική της Επιτροπής. Στο μέλλον, τόσο σε περίπτωση συγκέντρωσης δύο πλατφορμών όσο και

μίας πλατφόρμας διαμοιρασμού με μια συμβατική επιχείρηση, θα πρέπει να γίνει ενδελεχής αξιολόγηση των δεδομένων που διαχειρίζονται οι πλατφόρμες αυτές, τα οποία τους προσδίδουν εξαιρετικά μεγάλη εμπορική δύναμη.

Ομοίως, τεράστιος είναι και ο διάλογος για το κατά πόσον πρέπει οι Αρχές Ανταγωνισμού να ανησυχούν για το ενδεχόμενο ορισμένες εκ των πλατφορμών διαμοιρασμού να αποκτήσουν δεσπίζουσα θέση, το οποίο με τη σειρά του θα γεννήσει τον κίνδυνο οι πλατφόρμες αυτές να προβούν σε κατάχρηση της δεσπίζουσας θέσης τους. Μέρος της θεωρίας υποστηρίζει ότι, με δεδομένη την εξάρτηση των ψηφιακών πλατφορμών από την ολοένα εξελισσόμενη τεχνολογία, μια δεσπίζουσα θέση, όσο εύκολα μπορεί να αποκτηθεί, άλλο τόσο εύκολα μπορεί να ανατραπεί από έναν νέο παίκτη στην αγορά, ο οποίος θα αξιοποιεί καινοτόμες ιδέες. Παρ'όλα αυτά, ένα άλλο τμήμα της θεωρίας χρησιμοποιεί τον ψηφιακό κολοσσό "Google" ως επιχείρημα υπέρ της άποψης ότι δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένη η ανατροπή μιας δεσπίζουσας ψηφιακής επιχείρησης. Πράγματι, η "Google" έχει πλέον αποκτήσει μια μονοπωλιακή επί της ουσίας δύναμη, η οποία δεν φαίνεται να μπορεί να ανατραπεί από καμία άλλη επιχείρηση, δεδομένης της μακρόχρονης παραμονής της στην κορυφή της αγοράς των μηχανών αναζήτησης.

Τη δεδομένη στιγμή, οι πλατφόρμες της Οικονομίας Διαμοιρασμού προσφέρουν στους καταναλωτές ένα άκρως διαφοροποιημένο προϊόν, γεγονός που τις οδηγεί αυτόματα σε ηγετική θέση όχι μόνο στην αγορά της διαμεσολάβησης, αλλά και στις υποκείμενες αγορές (βλ. Uber, Airbnb). Μένει να αποδειχθεί, συνεπώς, εάν το νέο αυτό μόρφωμα θα παραμείνει ανθεκτικό στο χρόνο ή εάν θα «ανατραπεί» από κάποια νέα και καινοτόμα επιχείρηση.

Σε κάθε περίπτωση, κρίσιμη ήταν η τελική κρίση του ΔΕΕ για τα ζητήματα που θίχτηκαν ενώπιόν του από την Ισπανική Ένωση Επαγγελματιών Ταξί αναφορικά με την επιχειρηματική δράση της «Uber». Πλέον οι συμβατικές επιχειρήσεις αστικών μεταφορών τύπου «ταξί» σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση απέκτησαν ένα ισχυρό νομολογιακό όπλο στα χέρια τους, με το οποίο δύνανται να ασκήσουν δικαστικές πιέσεις εναντίον της καινοφανούς αυτής πλατφόρμας με την ολοένα αυξανόμενη δύναμη στην παγκόσμια αγορά. Ιδίως όσον αφορά ζητήματα αθέμιτου ανταγωνισμού και διοικητικών και ποινικών κυρώσεων, η εν λόγω πλατφόρμα δεν θα μπορεί εφεξής

να επικαλεστεί την ιδιαίτερη νομική φύση της και οι εφαρμοστές του δικαίου θα μπορούν να επέμβουν δραστικά στη λειτουργία της επιχείρησης.

Παρά την ως άνω εξέλιξη, πρόκληση παραμένει για τις Αρχές Ανταγωνισμού ο αποτελεσματικός έλεγχος της αυτοματοποιημένης τιμολόγησης που εφαρμόζει μέρος των πλατφορμών της Οικονομίας Διαμοιρασμού. Η δυσκολία του ελέγχου έγκειται περισσότερο στον εντοπισμό αλγοριθμικών εντολών, οι οποίες δύνανται να καταλύσουν ή έχουν στόχο να καταλύσουν τον *αποτελεσματικό και λειτουργικό* ανταγωνισμό εις βάρος των καταναλωτών, μειώνοντας τα κίνητρα των πλατφορμών να ανταγωνιστούν η μία την άλλη ή να ανταγωνιστούν τους συμβατικούς παρόχους προϊόντων και υπηρεσιών.

Για την αποφυγή περιπτώσεων παρεμπόδισης, περιορισμού ή/και νόθευσης του ανταγωνισμού, οι Αρχές Ανταγωνισμού οφείλουν να υιοθετήσουν μέτρα ελέγχου των κρυπτογραφημένων εντολών που εφαρμόζονται ανά περίπτωση από τις πλατφόρμες. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι η προστασία του ανταγωνισμού από τους “robo-sellers” μπορεί να γίνει αποτελεσματικά από τις νομοθετικές και διοικητικές αρχές, οι οποίες μπορούν *ex ante* να εντοπίσουν ύποπτους αλγορίθμους και να επιβάλουν ένα σαφές, εκτελεστό ρυθμιστικό πλαίσιο που θα εμποδίσει τυχόν αντιανταγωνιστική δυναμική της αγοράς. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί ιδίως με την υποχρέωση των επιχειρήσεων να γνωστοποιούν οποιονδήποτε τεχνικό κανόνα εφαρμόζουν κατά την επιχειρηματική τους δραστηριότητα σε αρμόδια αρχή. Ένας τέτοιος ρυθμιστικός μηχανισμός, όμως, είναι πιθανό να επιβάλει δυσανάλογα βάρη στις επιχειρήσεις, ιδίως αν αναλογιστεί κανείς τον όγκο των αυτοματοποιημένων εντολών που εφαρμόζονται στα δίκτυα διανομών. Μπορεί επίσης να αποδειχθεί αναποτελεσματικός στην περίπτωση ***εξ αποτελέσματος περιπτώσεων νόθευσης του ανταγωνισμού***, ήτοι όταν ο εφαρμοζόμενος αλγόριθμος δεν είχε προγραμματιστεί εξ αρχής ώστε να επιδιώκει την εναρμονισμένη πρακτική.

Μια *ex post* προσέγγιση, κατά την οποία η παρέμβαση στην επιχειρηματική δραστηριότητα προκαλείται όταν οι αγορές φαίνεται να υπολειτουργούν εις βάρος του καταναλωτή, ίσως να είναι η πιο ενδεδειγμένη λύση. Μια έρευνα αγοράς, η οποία υποκινείται από τις Αρχές Ανταγωνισμού ύστερα από αποχρώσες ενδείξεις, μπορεί να παράσχει μια περισσότερο αποτελεσματική εποπτεία της αγοράς. Πράγματι, οι Αρχές

με τον τρόπο αυτό θα μπορούν εκ των υστέρων να εξετάσουν και να αξιολογήσουν τις συνέπειες εφαρμογής ενός αλγορίθμου και του αυτοματοποιημένου περιβάλλοντος της αγοράς, απαιτώντας από τις εταιρείες να αποκαλύπτουν τη φύση και τους κώδικες των αλγορίθμων που χρησιμοποιούν, για να εξακριβώσουν εάν αυτοί είναι υπαίτιοι για τη δυσλειτουργία της αγοράς. Μια πιο επιλεκτική παρέμβαση στο πλαίσιο ενός *ex post* καθεστώτος φαίνεται ως ένα περισσότερο αναλογικό μέτρο με περιορισμένες δυσμενείς συνέπειες για την καινοτομία και τις επενδύσεις²⁸⁷.

Τα αυτά ισχύουν εν γένει για οποιαδήποτε ρυθμιστική παρέμβαση στο σύνολο των ψηφιακών πλατφορμών, καθώς οι ρυθμιστικές αρχές οφείλουν να λάβουν υπόψιν ότι οι αγορές αυτές είναι πολύ διαφορετικές και δυναμικές, εξαρτημένες απόλυτα από την καινοτομία και την ανάπτυξη. Απαιτείται, λοιπόν, ιδιαίτερη προσοχή κατά την επιβολή κανόνων που παρεμβαίνουν στην επιχειρηματική δραστηριότητα εξαιτίας της ταχείας εξέλιξης των οικείων αγορών, καθώς ένα αυστηρό ρυθμιστικό πλαίσιο μπορεί να αποτελέσει τροχοπέδη για την ανάπτυξη της καινοτομίας και των νέων επιχειρηματικών μοντέλων. Εξάλλου, δεν πρέπει οι αρμόδιες αρχές να ξεχνούν ότι η Συνεργατική Οικονομία γεννήθηκε σε μια δύσκολη για την παγκόσμια κοινότητα οικονομική συγκυρία, πετυχαίνοντας ως ένα βαθμό να περιορίσει κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες και, επί της ουσίας, να πραγματοποιήσει μια «ψηφιακή επανάσταση», τρόπον τινά. Το συμφέρον των καταναλωτών από το νέο αυτό μοντέλο είναι δεδομένο, τόσο από πλευράς μείωσης των τιμών και ευκολότερης πρόσβασης σε αγαθά και υπηρεσίες, όσο και από την πλευρά της απόκτησης ενός επιπλέον εσόδου, χωρίς την ανάγκη δαπανηρών επενδύσεων.

Η, ως ένα σημείο, μεταστροφή της αγοράς από την οργανωμένη επιχειρηματικά δραστηριότητα στην ιδιωτική δράση πρέπει να αντιμετωπιστεί με επιείκεια και με κριτήριο το συμφέρον του καταναλωτή. Δεδομένου ότι το επιχειρηματικό αυτό μοντέλο της συνεργατικής οικονομίας είναι εξαιρετικά νέο και με αμφίβολα (θετικά ή αρνητικά) μακροπρόθεσμα αποτελέσματα, φαίνεται προτιμότερη η, τουλάχιστον σε πρώτο αναγνωριστικό στάδιο, *ex post* αντιμετώπιση από τις Αρχές Ανταγωνισμού, παρά τον κίνδυνο καθυστερημένης αντίδρασης που ελλοχεύει. Ο λόγος είναι ότι μια

²⁸⁷ Την ίδια άποψη υιοθετούν και οι *Ezrachi A./Stucke M. E.*, « *ARTIFICIAL INTELLIGENCE & COLLUSION: WHEN COMPUTERS INHIBIT COMPETITION*», The University of Oxford Centre for Competition Law and Policy, Working Paper CCLP (L) 40, διαθέσιμο στη σελίδα www.competition-law.ox.ac.uk, σελ. 1806-1808.

ex ante προσέγγιση είναι δυνατόν να οδηγήσει σε άδικα και δυσανάλογα αποτελέσματα εις βάρος των πλατφορμών διαμοιρασμού και των χρηστών αυτής. Δεν είναι λίγες, εξάλλου, οι ρυθμιστικές παρεμβάσεις που έχουν γίνει ανά τον κόσμο κατά της συνεργατικής οικονομίας και των οποίων η δικαιολογητική βάση είναι αμφίβολο κατά πόσον θεμελιώνεται στο συμφέρον του καταναλωτή.

Μέχρι στιγμής, η ΕΕ προσέγγισε το ζήτημα με προσοχή και προσπάθησε να εκμεταλλευτεί στο έπακρο το υφιστάμενο κανονιστικό οπλοστάσιο, με σκοπό να μην εμποδίσει τις τυχόν θετικές συνέπειες του νέου αυτού μοντέλου. Σημαντικό είναι, επίσης, ότι επέλεξε να θέσει τη Συνεργατική Οικονομία στο προσκήνιο των ερευνών της και να παρακολουθήσει στενά τόσο την εξέλιξη του μορφώματος όσο και την αντιμετώπιση των κρατών μελών, τα οποία οφείλουν να διατηρήσουν ένα ανοιχτό πνεύμα εφαρμόζοντας αναλογικά μέτρα μόνο όπου το δημόσιο συμφέρον το επιβάλλει.

Εν αναμονή του νέου ελληνικού νόμου αναφορικά με τις πλατφόρμες αστικής μετακίνησης, ο οποίος επί της ουσίας θα μεταβάλει τον τρόπο λειτουργίας της Uber στην Ελλάδα, επηρεάζοντας παράλληλα και την ηγετική στην ελληνική αγορά B2B πλατφόρμα «Beat», παρακολουθούμε τις κινητοποιήσεις των παραδοσιακών παρόχων υπηρεσιών, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι, ιδίως η Uber, εφαρμόζει πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού. Όπως αναπτύχθηκε ανωτέρω, με την εφαρμογή και ερμηνεία της ισχύουσας νομοθεσίας είναι γεγονός ότι η πλατφόρμα Uber περισσότερο, και όχι άλλες πλατφόρμες διαμοιρασμού, πράγματι μπορεί να βρεθεί υπόλογη για παραβίαση των διατάξεων του αθέμιτου ανταγωνισμού, ιδίως μετά την οριστική κρίση του ΔΕΕ, το οποίο έκρινε ότι η πλατφόρμα παρέχει υπηρεσίες αστικής μεταφοράς.

Κατά τη γνώμη της γράφουσας, το νέο αυτό επιχειρηματικό μοντέλο της Οικονομίας του Διαμοιρασμού πρέπει να αντιμετωπιστεί με επιφυλακτικότητα μεν, χωρίς να παρακωλύεται ολοκληρωτικά η λειτουργία του δε. Συνεπώς, λύση για το προαναφερθέν ζήτημα του αθέμιτου ανταγωνισμού κρίνω ότι θα φέρει η τροποποίηση των επίμαχων εξωανταγωνιστικών κανόνων που πλήττονται από τη λειτουργία των πλατφορμών, ώστε αφενός μεν να μην πληγεί ο κύριος προστατευτικός πυρήνας των διατάξεων αυτών –στο μέτρο που δεν υπαγορεύονται μόνο από πολιτικές σκοπιμότητες-, αφετέρου δε να καταφέρουν να ανταποκριθούν στις δυναμικές της ψηφιακής αγοράς και οικονομίας.

B. Airbnb / Uber: Κοινή Χρήση ή καθαρά εμπορική πράξη διαμεσολάβησης?

Ασάφεια και περαιτέρω ανασφάλεια έχει προκληθεί και από την «γιγάντωση» ορισμένων επιχειρήσεων που διαχειρίζονται τις πλατφόρμες διαμοιρασμού, με αποτέλεσμα να τίθεται το ερώτημα πού ξεκινάει η Κοινή Χρήση και πού τελειώνει. Είναι γεγονός ότι ο όρος “sharing economy” ενέχει μια θετική σημασία, με υπονοούμενα κοινωνικής δράσης. Όμως, τα παραδείγματα των δύο ηγετών της οικονομίας διαμοιρασμού, οι οποίοι έχουν αποκομίσει εξαιρετικά μεγάλα κέρδη και έχουν επεκταθεί σε όλον τον κόσμο, προβληματίζουν αναφορικά με το αν πρέπει πράγματι να συγκαταλέγονται στην κατηγορία αυτή. Εξάλλου, όπως συνέβη και με άλλες πλατφόρμες (π.χ. το Facebook και την Google), εάν παραμείνουν ανεξέλεγκτες, μπορούν να κλιμακωθούν και να γίνουν μονοπώλια, γεγονός που πρέπει να κρατά τις Αρχές Ανταγωνισμού σε εγρήγορση, ώστε να παρακολουθούν το εν λόγω οικονομικό μοντέλο «συνεργασίας», προτού να είναι αργά.

Σε κάθε περίπτωση, από την εξέταση των επιμέρους ζητημάτων προκύπτει ότι απέχουμε πολύ από την παροχή σαφών απαντήσεων σε ορισμένα από τα θεμελιώδη ερωτήματα σχετικά με την οικονομία Κοινής Χρήσης. Η νομολογία και οι εθνικές προσεγγίσεις είναι ακόμα περιορισμένες και αποσπασματικές για να μας δώσουν μια συνεκτική εικόνα. Ως εκ τούτου, το φαινόμενο αυτό απαιτεί συνεχή μελέτη υπό το φως και μελλοντικών εξελίξεων.

8. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βέττα Ν. / Κατσουλάκου Ι., «Πολιτική Ανταγωνισμού και Ρυθμιστική Πολιτική», ΤΥΠΟΘΗΤΩ 2004
- Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Πολιτικής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Μελέτη με θέμα «Challenges for Competition Policy in a Digitalised Economy», IP/A/ECON/2014-12, Ιούλιος 2015
- Κοτσίρη Λ., «Δίκαιο Ανταγωνισμού – Αθέμιτου, Ελεύθερου, Αθέμιτες εμπορικές πρακτικές», Σάκκουλα Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2015
- Μαρίνου Μ.-Θ. κλπ, «Αθέμιτος Ανταγωνισμός», Β΄ Έκδοση, Δίκαιο & Οικονομία-Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα 2009
- ΟΟΣΑ, 'Policy Roundtables: Two-Sided Markets' DAF/COMP(2009)20
- Ρόκα Ν. κλπ, «Αθέμιτος Ανταγωνισμός - Ερμηνεία κατ'άρθρο του ν.146/1914», Νομική Βιβλιοθήκη 1996
- Τζουγανάτου Δ. κλπ, «Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη 2013
- Τριανταφυλλάκη Γ., «Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού», Νομική Βιβλιοθήκη 2011
- Anderson S. P. and Ginsburg V. A., "Price Discrimination via Second-hand Markets," *European Economic Review*, 1994, 38 (1), 23–44.
- Bellamy & Child, "European Community Law of Competition", 6th Edition, 2008, Oxford University Press, par.5.089
- Böckmann M., "The shared economy: It is time to start caring about sharing; value creating factors in the shared economy" (2013)
- Business Innovation Observatory (EC), "The Sharing Economy: Accessibility Based Business Models for Peer-to-Peer Markets", Contract No 190/PP/ENT/CIP/12/C/N03C01, Σεπτέμβριος 2013
- Codagnone C./Martens B. (2016), "Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues", Institute for Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper 2016/01
- Cullen Z. and Farronato C., "Outsourcing Tasks Online: Matching Supply and Demand on Peer-to-Peer Internet Platforms," 1^η έκδοση, Δεκέμβριος 2014, Stanford University.
- Evans D., "The Antitrust Economics of Multi-Sided Platform Markets", *Yale Journal on Regulation*: Vol. 20: Iss. 2, Article 4. Διαθέσιμο και στη σελίδα: <http://digitalcommons.law.yale.edu/yjreg/vol20/iss2/4>
- Ezrachi A./ Stucke M. E. , « ARTIFICIAL INTELLIGENCE & COLLUSION: WHEN COMPUTERS INHIBIT COMPETITION», The University of Oxford Centre for Competition Law and Policy, Working Paper CCLP (L) 40, διαθέσιμο στη σελίδα www.competition-law.ox.ac.uk
- Filistrucchi, L., Geradin, D. A. A. G., & van Damme, E. E. C. (2012). "Identifying Two-Sided Markets" (TILEC Discussion Paper; Vol. 2012-008). Tilburg: TILEC.

- *Fraiberger S. and Sundararajan Ar.*, “Peer-to-peer rental markets in the sharing economy” (6.10.2015), διαθέσιμο στη διεύθυνση www.ssrn.com/abstract=2574337 (τελευταία πρόσβαση στο άρθρο: 13.8.2017)
- *Hatzopoulos V. and Roma S.*, «Caring for sharing? The collaborative economy under EU law», COMMON MARKET LAW REVIEW, Vol. 54 No. 1 (February 2017), σελ. 81-128
- *Hendel I. / Lizzeri Al.*, “Interfering with Secondary Markets,” The RAND Journal of Economics, 1999, 30 (1), 1–21
- *Lougher G. / Kalmanowicz S.*, “EU Competition Law in the Sharing Economy”, Journal of European Competition Law & Practice, 2016, Vol. 7, No. 2
- *Miller S.*, “First principles for regulating the sharing economy”, Harvard Journal on Legislation [Vol. 53], 20.1.2016
- *Strowel A. και Vergote W.*, «Digital Platforms: To Regulate or Not To Regulate?, Message to Regulators: Fix the Economics First, Then Focus on the Right Regulation», Ιανουάριος 2016, διαθέσιμο: http://ec.europa.eu/information_society/newsroom/image/document/2016-7/uclouvain_et_universit_saint_louis_14044.pdf
- *Zervas G., Proserpio D. and Byers J.*, “The Rise of the Sharing Economy: Estimating the Impact of Airbnb on the Hotel Industry,” τελευταία έκδοση 18.11.2016, διαθέσιμο στη διεύθυνση <http://ssrn.com/abstract=2366898> (τελευταία πρόσβαση στο άρθρο: 28.8.2017)

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ – ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- ΔΕΚ υπόθεση 85/76, Hoffman-La Roche & Co AG κατά Επιτροπής
- ΔΕΚ υπόθεση C-41/90 Hofner and Elser v Macrotron GmbH [1991]
- ΜΠΤρικ 1047/1993
- Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (97/C 372/03)
- ΜΠΧαν 396/1997 ΕΕμπΔ 1997 σελ. 798επ.
- ΜΠΑ 12207/1997 με παρατηρήσεις *Σαουνάτσου Χ.*, ΕΕμπΔ 97, σελ. 825
- ΜΠΛαμίας 375/1999 με παρατηρήσεις *Μικρουλέα Α.*, ΕΕμπΔ 99, σελ. 838επ.
- ΜΠΑ 6371/2000
- Οδηγία 2000/31/ΕΚ «Οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο»
- ΠΕΚ υπόθεση T-325/2001 DaimlerChrysler
- Οδηγία 2005/36/ΕΚ για τα νομοθετικώς κατοχυρωμένα επαγγέλματα
- Οδηγία 2006/123/ΕΚ, «Οδηγία Υπηρεσιών»
- Υπόθεση No COMP/M.4731 – Google/ DoubleClick, 11/3/2008

- ΑΠ 870/2008
- ΕφΘεσσαλ 743/2009
- Κατευθυντήριες Γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς (2010), 2010/C 130/01
- Απόφαση ΔΕΕ της 2ας Δεκεμβρίου 2010, Ker-Optika (C-108/09)
- ΜΠΠειρ 7111/2010
- Νόμος 4070/2012
- Νόμος 4172/2013 «Κώδικας Φορολογίας Εισοδήματος κλπ»
- Επιτροπή Ανταγωνισμού, Απόφ. 571/VII/2013, «Λήψη απόφασης επί της αυτεπάγγελτης έρευνας σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των σχολών υποψηφίων οδηγών»
- ΕφΘεσσαλ 591/2014
- Tribunal de Commerce Neerlandophone de Bruxelles, υπόθεση Uber Belgium vs Radio Taxi Bruxellois, 15/4/2014, διαθέσιμη στα γαλλικά εδώ: <http://www.lcii.eu/wp-content/uploads/2015/10/Prés.-Comm.-Brux.-23.9.15-Uber-Traduction-française-LCII-D.-MUHEME-N.NEYRINCK.pdf>
- Υπόθεση COM/M.7217 έλεγχος συγκέντρωσης Facebook/WhatsApp, 3/10/2014
- United States v. Apple Inc, No.13-3741 (2d Cir. 2015)
- European Commission - Fact Sheet, Antitrust: Commission sends Statement of Objections to Google on comparison shopping service, MEMO/15/4781, 15.04.2015.
- Απόφαση της 22ης Μαΐου 2015 του γαλλικού Συνταγματικού Συμβουλίου (No.468-469-472), διαθέσιμη στη γαλλική γλώσσα: <www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/les-decisions/acces-par-date/decisions-depuis-1959/2015/2015-468/469/472-qpc/decision-n-2015-468-469-472-qpc-du-22-mai-2015.143800.html>.
- Commission Staff Working Document, “A Digital Single Market Strategy for Europe - Analysis and Evidence”, 28.10.2015, SWD(2015) 202 final
- Monopolies Commission (Ειδική Γνωμοδοτική Επιτροπή Γερμανίας για θέματα Ανταγωνισμού), ‘Competition policy: the challenge of digital markets’ (‘Wettbewerbspolitik: Herausforderung digitale Markte’) (2015), Special Report No 68
- Completed Acquisition by Sheffield City Taxis Limited of certain assets and business of Mercury Taxis (Sheffield) Limited (Case ME/6548-15), Competition and Markets Authority (UK), 29/10/2015
- Απόφαση ΔΕΕ της 21ης Ιανουαρίου 2016, Eturas κ.λπ. (C-74/14)
- Απόφαση νο. 15 Civ. 9796 της 31^{ης}/3/2016 του Περιφερειακού Δικαστηρίου της πόλης της Νέας Υόρκης, Meyer v. Kalanick (διαθέσιμο: <http://business.cch.com/ald/MeyervKalanick3312016.pdf>)
- Νόμος 4416/2016

- Νόμος 4446/2016 «Τροποποίηση πτωχευτικού κώδικα κλπ»
- Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, «Ευρωπαϊκή ατζέντα για μια συνεργατική οικονομία», 2.6.2016, COM(2016) 356 final
- Απόφαση της 16^{ης} Αυγούστου 2016, Competition and Markets Authority (UK), Case 50223, “Online sales of posters and frames”
- Έκθεση Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο) σχετικά με μια ευρωπαϊκή ατζέντα για τη συνεργατική οικονομία (2017/2003(INI)), 11/5/2017
- Υπόθεση C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems Spain, SL
- Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Maciej Szpunar της 4ης Ιουλίου 2017, Υπόθεση C-320/16 Uber France SAS
- ΕφΔυτΣτΕλλ 19/2017 (αθέμιτος ανταγωνισμός)
- ΔΕΕ Υπόθεση C-371/17, Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Bundesgerichtshof (Γερμανία) στις 19 Ιουνίου 2017 — Uber BV κατά Richard Leipold