

DEPARTAMENTUL PENTRU STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI U.E.
DIRECȚIA STUDII ȘI DOCUMENTARE LEGISLATIVĂ

**REGLEMENTAREA DOMENIULUI ECONOMIEI DE ACCES PRIN
INTERMEDIUL PLATFORMELOR TEHNOLOGICE
LA NIVELUL STATELOR MEMBRE UE, ESTONIA, NORVEGIA ȘI SUA**

MARTIE 2017

Documentare și sinteză: Rodica Apostoloiu, expert parlamentar,

Violeta Anghelescu, expert parlamentar

Lucrările elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă sunt cu caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților

Lucrarea poate fi accesată direct pe Intranet la pagina Direcției studii și documentare legislativă

C U P R I N S

INTRODUCERE	4
AUSTRIA	14
ESTONIA	16
FINLANDA	17
FRANȚA	18
GERMANIA	22
ITALIA	23
MAREA BRITANIE	25
OLANDA	25
PORTUGALIA	27
SUEDIA	28
STATELE UNITE ALE AMERICII	30

INTRODUCERE

Economia colaborativă creează noi oportunități pentru consumatori și antreprenori. Prin urmare, Comisia Europeană consideră că aceasta poate aduce o contribuție importantă la ocuparea forței de muncă și la creșterea economică în Uniunea Europeană, dacă este încurajată și dezvoltată într-un mod responsabil. Bazate pe inovare, noile modele de afaceri au un potențial semnificativ de a contribui la competitivitate și la creșterea economică. Pentru consumatori, economia colaborativă poate oferi beneficii prin servicii noi, o aprovizionare extinsă și prețuri mai mici. De asemenea, ea poate stimula partajarea activelor și o utilizare mai eficientă a resurselor, ceea ce poate contribui la îndeplinirea obiectivelor UE referitoare la sustenabilitate, precum și la tranziția către economia circulară.

Economia colaborativă este de mică amploare, însă înregistrează o creștere rapidă, câștigând cote de piață importante în anumite sectoare. Venitul brut în UE în 2015 provenit din platforme colaborative și de la prestatori colaborativi a fost estimat la 28 de miliarde EUR. Veniturile în UE în cinci sectoare-cheie aproape s-au dublat în comparație cu anul precedent și vor continua să crească într-un ritm susținut¹. Creșterea a fost puternică începând cu 2013 și s-a accelerat în 2015, întrucât platforme mari au investit în mod semnificativ în extinderea operațiunilor lor europene. În viitor, unii experți estimează că, economia colaborativă ar putea contribui cu 160 – 572 de miliarde EUR la economia UE. Prin urmare, există un potențial mare pentru ca noi întreprinderi să pătrundă pe aceste piețe cu creștere rapidă. Interesul consumatorilor este într-adevăr puternic, așa cum a fost confirmat de o consultare publică și un sondaj Eurobarometru².

Abordările naționale în materie de reglementare diferă în diverse sectoare, unele fiind mai restrictive decât celelalte. În funcție de tipul de serviciu, o intervenție la nivel de reglementare este, de obicei, motivată prin referire la diverse obiective de interes public: protecția turiștilor; asigurarea siguranței publice; combaterea evaziunii fiscale; menținerea unor condiții de concurență echitabile; protejarea sănătății publice și a siguranței alimentare; remedierea lipsei de locuințe la prețuri accesibile pentru cetățeni etc. În anumite state

¹omunicare privind agenda europeană pentru economia colaborativă

<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16881>

Se estimează că în 2015 platformele colaborative care operează în cinci sectoare-cheie ale economiei colaborative au generat în UE venituri de 3,6 miliarde EUR: cazare (închirieri pe termen scurt); transportul de călători; servicii casnice; servicii profesionale și tehnice, servicii financiare colaborative. Toate cifrele sunt bazate pe estimările PwC Consulting, ca parte a unui studiu contractat de Uniunea Europeană.

² Un sondaj de opinie Eurobarometru a arătat că 52 % din cetățenii UE au cunoștință de serviciile oferite de economia colaborativă, iar 17 % au utilizat astfel de servicii cel puțin odată.

membre, pe lângă reglementările în vigoare specifice sectoarelor, au existat intervenții de reglementare ținute, generate de intrarea pe piață a operatorilor din economia colaborativă.

În temeiul legislației UE, în special al libertăților fundamentale stipulate în tratat și al Directivei privind serviciile, prestatorii de servicii nu fac obiectul cerințelor privind accesul pe piață sau al altor cerințe, cum ar fi regimuri de autorizare sau cerințe privind acordarea de licențe, cu excepția cazului în care acestea sunt nediscriminatorii, sunt necesare pentru a atinge un obiectiv de interes public clar identificat și sunt proporționale în sensul atingerii acestui obiectiv de interes (de exemplu, limitarea cerințelor la cele care sunt strict necesare). Acestea se aplică, de asemenea, reglementării profesiilor.

Legislația UE nu stabilește în mod expres în ce moment un individ devine un prestator de servicii profesionale în economia colaborativă. Statele membre utilizează diferite criterii pentru a face distincția între serviciile profesionale și serviciile de la individ la individ. Anumite state membre definesc serviciile profesionale ca fiind servicii oferite în schimbul unei remunerații, spre deosebire de serviciile de la individ la individ, care urmăresc compensarea costurilor suportate de prestatorul de servicii. Alte state membre au introdus o diferențiere prin utilizarea unor praguri. Aceste praguri sunt adesea stabilite pe baza specificului sectorului, ținând seama de nivelul veniturilor generate sau de regularitatea cu care este prestat serviciul. Sub pragurile respective, prestatorii de servicii sunt supuși unor cerințe mai puțin restrictive. Pragurile, stabilite într-un mod rezonabil, pot fi un substitut util și pot contribui la crearea unui cadru de reglementare clar, spre beneficiul prestatorilor neprofesioniști.

De exemplu, în sectorul transporturilor, unele state membre se pregătesc să acorde o derogare, pentru serviciile de transport de călători de mică amploare – care se încadrează sub un anumit prag al cifrei anuale de afaceri – de la cerințele privind acordarea de licențe. În sectorul de cazare pe termen scurt, unele orașe permit închirierea proprietăților pe termen scurt și servicii de partajare a locuinței, fără cerințe prealabile de autorizare sau de înregistrare. Acest fapt ar fi valabil pentru serviciile prestate ocazional și anume până la atingerea unor praguri specifice, de exemplu mai puțin de 90 de zile pe an. Alte orașe aplică reguli diferite, în funcție de faptul dacă proprietatea este o reședință principală sau secundară, presupunându-se că reședința principală a unui cetățean poate fi închiriată doar ocazional.

La fel ca în cazul tuturor operatorilor economici, cei din economia colaborativă sunt supuși, de asemenea, normelor privind impozitarea. Acestea includ normele privind venitul personal, venitul unei întreprinderi și taxa pe valoare adăugată. Cu toate acestea, au apărut

probleme în ceea ce privește respectarea obligațiilor fiscale și aplicarea măsurilor de respectare a legislației: dificultăți în identificarea contribuabililor și a venitului impozabil, lipsa de informații cu privire la prestatorii de servicii, planificarea agresivă a impozitului pe venit - exacerbată în sectorul digital, diferențe în practicile fiscale pe teritoriul UE și schimbul insuficient de informații.

Pentru a spori gradul de claritate și transparență, unele state membre au emis orientări cu privire la aplicarea regimului fiscal național la modelele de afaceri colaborative, iar câteva au luat în considerare modificări în legislația acestora. În ceea ce privește impozitul pe venit, Comisia lucrează la o abordare generală a eludării fiscale.

În același timp, economia colaborativă a creat noi oportunități pentru a asista autoritățile fiscale și contribuabilii în ceea ce privește obligațiile lor fiscale. Acest lucru este datorat, în special, trasabilității sporite care este permisă de intermedierea de către platformele online. Este deja o practică obișnuită în unele state membre de a avea acorduri cu platformele pentru colectarea impozitelor. De exemplu, în sectorul de cazare, platformele facilitează plata impozitelor specifice industriei turismului în numele prestatorilor de servicii. Există, de asemenea, cazuri în care autoritățile fiscale utilizează trasabilitatea permisă de platformele online pentru a colecta impozitele de la furnizorii individuali.

Un exemplu de bună cooperare între autoritățile fiscale și întreprinderile colaborative vine din Estonia. În cooperare cu platformele de utilizare în comun a autoturismelor, obiectivul este de a simplifica procesul de depunere a declarației fiscale pentru conducătorii auto. Tranzacțiile dintre șofer și client sunt înregistrate de platforma colaborativă, care trimite doar informațiile care sunt relevante din punct de vedere fiscal pentru autorități, care vor întocmi ulterior declarațiile fiscale pentru contribuabili. Ideea principală este de a sprijini contribuabilii să își îndeplinească obligațiile fiscale într-un mod eficient și cu efort minim.

Statele membre, în general, nu au o legislație specifică prin care reglementează modelele economiei de colaborare în sectorul transporturilor. Prin urmare, ele tind să aplice legislația lor generală de transport (de exemplu, legislația pentru taxiuri și vehicule private de închiriat "PHVs").

Modelele economiei colaborative în acest sector pot varia în mod substanțial. La un capăt al spectrului, avem intermediere prin oferirea serviciilor de transport de călători contra cost, conectând șoferii și clienții, fie pe o piață profesională cu licență fie printr-o bază de tip peer-to-peer. La celălalt capăt al spectrului este intermedierea serviciilor Autostop, unde, în principiu, conducătorul auto nu primește o remunerație, în afară de compensarea costului.

În general, reglementarea transportului impune cerințe cu privire la serviciile private de transport a călătorilor, care sunt furnizate în schimbul unei remunerații, dar nu reglementează serviciile de transport non-profit. În lipsa unei jurisprudențe care ar pune în lumină, care dintre activitățile economiei colaborative sunt considerate a fi oferite în schimbul unei remunerații, majoritatea statelor membre par să excludă transportul de Autostop, din reglementările sectoriale specifice care acoperă activități economice în zonele respective. De exemplu, în Polonia, România și Marea Britanie, legislația privind transportul nu se referă în mod specific la serviciile non-profit pentru transport privat de călători.

În Spania, Legea transportului face o distincție între serviciile de transport contra-cost și serviciile de transport non-profit. În această privință, legea prevede că "transportul individual privat" nu face obiectul autorizațiilor dacă se urmărește satisfacerea nevoilor personale sau domestice de transport ale proprietarului mașinii și ale rudelor sale. Transportul privat nu trebuie să aibă drept rezultat remunerația monetară directă sau indirectă, în afară de costurile zilnice de deplasare pentru proprietar.

În mod similar, în Germania, Autostopul non-profit este definit de Legea transportului de pasageri (Personenbeförderungsgesetz), care reglementează transportul de călători în scopuri comerciale. După cum se menționează în dispozițiile generale, "prezenta lege nu se aplică în cazul transportului unei persoane într-un vehicul personal, atâta timp cât aceștia fac acest lucru gratuit, atâta timp cât plata acoperă numai costurile de funcționare ale exploatării vehiculului". În Irlanda, legea prevede că Autostopul cu costuri mai mari decât costul combustibilului este ilegal.

Tribunalul din Milano³ a interzis aplicația UberPop pe teritoriul Italiei din cauza practicilor de concurență neloială în luna mai 2015, fiind considerat un competitor direct al operatorilor de taxi. O a doua decizie dată de Tribunalul din Milano, a considerat că modelele de afaceri care oferă călătorii cu conducători auto licențiați, ca Uber Black pot constitui, de asemenea, "concurență neloială" împotriva conducătorilor auto PHV (private hire vehicle) care s-au întors la garaj între curse.

³ Tribunale di Milano (25 mai 2015) "Ordinanza nel procedimento cautelare iscritto al N.16612 / 2015". Curtea a precizat că sistemul Uber "de stabilire a prețurilor de expansiune" permite Uber să aplice tarife mult mai mici decât tariful de taxi, și fără să suporte cheltuielile pe care le plătesc proprietarii unei licențe de transport (cum ar fi șoferii de taxi), cum ar fi costul instalării aparatului de taxare, asigurarea obligatorie sau cumpărarea unui automobil dedicat exclusiv utilizării unei terțe părți, controale frecvente de întreținere, etc.

În Spania, operatorilor de telecomunicații și furnizorilor de servicii de plată li s-a cerut printr-o hotărâre a Tribunalului din Madrid cu privire la măsuri provizorii, dezactivarea accesului la aplicația Uber pe motiv că funcționarea acesteia ar constitui o concurență neloială cu șoferii de taxi licențiați. Ca răspuns la o cerere a Tribunalului din Barcelona, se așteaptă o hotărâre preliminară din partea CJUE pentru a clarifica natura serviciilor furnizate de Uber și legislația în vigoare.

Alte decizii privind interzicerea modelelor de afaceri ale economiei colaborative de tip peer-to-peer pentru transportul de călători în special, au fost emise de către instanțele naționale din Franța, Belgia și Germania. În unele cazuri, instanțele au considerat platformele colaborative ca fiind responsabile pentru eventuala ilegalitate a conducătorilor auto care oferă serviciile lor, prin intermediul platformelor.

În Germania, mai multe instanțe au considerat că folosirea unei aplicații software care trimite și furnizează rezervările pentru transportul de călători, ar trebui să fie considerată parte integrantă a unui serviciu global care implică o activitate de transport. Prin urmare, platforma va fi considerată răspunzătoare pentru ilegalitatea furnizării serviciului de transport.

În Belgia, Tribunalul Comercial din Bruxelles a condamnat Uber printr-un ordin de încetare a practicii comerciale neloiale, deoarece permite conducătorilor auto care nu au o licență să ofere servicii de taximetrie. Prin urmare, platformele care permit furnizarea de activități neautorizate sunt condamnate în baza articolului VI.104 ELC.

Ca urmare a reformei Sistemului de Transport, Franța interzice serviciile terțe de transport furnizate de către PVC (private hire vehicle) și intermediarilor acestora, de a informa utilizatorii în timp real, prin orice mijloace, privind disponibilitatea și amplasarea mașinilor active pe spațiul public, cu excepția cazului în care sunt taxiuri. Sunt reclamați, de asemenea, intermediarii care au pus PVC (private hire vehicle) în contact cu utilizatorii pentru a obține asigurarea care acoperă răspunderea civilă profesională. De asemenea, stabilește cadrul juridic de răspundere pentru intermediari vis-à-vis de efectuarea serviciului de transport.

În Marea Britanie, platformele ar fi răspunzătoare în cazul în care acestea colaborează cu conducători auto fără licență. Indiferent dacă o platformă colaborativă activează în domeniul transportului urban, are nevoie de obținerea unei licențe de "conducător auto" pentru a putea funcționa, legea cere întotdeauna să colaboreze numai cu șoferii autorizați (șoferii de taxi licențiați sau conducătorii auto autorizați de pe PVC).

În unele state membre, platformelor colaborative care oferă servicii de intermediere li se solicită să obțină o autorizație prealabilă în calitate de operatori de transport. Acest lucru se regăsește, de exemplu, în UK și Irlanda.

În Polonia, chiar dacă nu există norme în vigoare care reglementează activitățile Autostop, Tribunalul Administrativ Regional din Wrocław a decis în iunie 2014 că furnizarea serviciilor de transport rutier ocazional, fără o licență, care este o cerință legală pentru cei care doresc să se angajeze și să desfășoare o astfel de afacere, se supune Legii privind Transportul Rutier și face subiectul unor amenzi.

Unele state membre își modifică legislația de transport pentru a reglementa "serviciile de intermediere" în furnizarea serviciilor de transport de călători. De exemplu, Ungaria a adoptat un decret privind transportul de călători pe drumurile publice, care face diferența între serviciile de dispecerat independente și dispecerii care prestează servicii de transport de călători.

Olanda are în vedere reformarea Legii transportului pentru liberalizarea taxiurilor și sectorului pentru închirierea mașinilor cu șofer. Suedia a lansat o anchetă pentru a evalua legislația în vigoare privind serviciile de taxi și Autostop, acoperind eventuale propuneri de revizuire și clarificarea normelor aplicabile Autostop. Finlanda lucrează, de asemenea, la o reformă amplă a Codului său de transport. În plus, față de eliminarea restricțiilor cantitative pentru licențele de taxi și facilitarea accesului pe piață pentru toți operatorii, reforma urmărește să ajusteze normele existente la noile modele de afaceri, permițând astfel operațiunile mici de transport de pasageri efectuate de către non-profesioniști, facilitate prin mijloace digitale, sub o cifră anuală de afaceri fixă.

În Italia, Consiglio di Stato (Consiliul de Stat), a publicat în decembrie 2015, o opinie a guvernului privind inadaptabilitatea legislației existente de transport pentru a putea acoperi și rezolva provocările ridicate de serviciile din domeniul economiei colaborative și a "Voitures de transport avec chauffeur" (VTCs). Camera Deputaților din Italia lucrează în prezent la un proiect de lege care reglementează platformele colaborative și promovarea economiei colaborative.

Spania a refăcut, de asemenea, anumite condiții referitoare la cerințele de acces pe piață aplicabile reglementării VTC. Cu toate acestea, în luna aprilie 2016 implementarea reformelor au fost contestate de Piața Spaniolă și Consiliul Concurenței (CNMC), pe motiv că acestea restrâng regulile de promovare a concurenței efective și a reglementării economice eficiente în Spania.

Locuințele de închiriat pe termen scurt din sectorul de cazare fac subiectul la scară largă a regimurilor de reglementare pe piața unică. În primul rând, se face o distincție în multe state membre, între locuințele de închiriat pe termen scurt unde există o remunerație, și cele în care elementul economic lipsește.

Statele membre au adoptat diferite interpretări ale conceptului de remunerație. De exemplu, în Marea Britanie, termenul "remunerație" este interpretat în sens larg: bani sau plată în natură, este inclus în domeniul de aplicare al serviciilor remunerate, în timp ce salariile sunt excluse.

Până în prezent, multe state membre exclud rețelele care sunt destinate exclusiv home-swapping⁴ și rețelele de solidaritate⁵ din reglementările sectoriale specifice, care acoperă activități economice în sectorul de cazare. În principiu, pentru home-swapping și rețelele de solidaritate, nu se plătește nicio taxă pentru cazare și servicii conexe (mic dejun sau tur de prezentare). În schimb, gazdele fac schimb de case, fie în același timp sau sunt de acord să se găzduiască reciproc în viitor. În unele cazuri, furnizorii "câștigă" noapți⁶ în locuința altcuiva în cadrul rețelei, în cazul în care găzduiesc alți utilizatori. În aceste cazuri, tranzacțiile economiei colaborative sunt adesea acoperite de codurile civile și regulile contractuale generale, spre deosebire de activitățile economice remunerate, care sunt adesea acoperite de reglementările sectoriale.

De exemplu, în Franța, Italia și Marea Britanie „schimbul de case” (home exchanges/swaps) nu este reglementat în conformitate cu legea turismului. În conformitate cu legislația franceză, „schimbul de case” ar putea fi văzută ca un contract sinalagmatic (bilateral) fără denumire (Contrat innomé). În Italia, un contract de „swap house” ar putea fi un contract atipic "contratto atipico" (art. 1322 Cod Civil). Legea ținutului Bruxelles privind cazarea turistică se aplică tranzacțiilor efectuate "în schimbul unei taxe / considerație" cu titlu oneros ("a titre onéreux"), ceea ce ar putea sugera că exclude "schimburile de case".

Pentru locuințele de închiriat pe termen scurt, în care partea economică este prezentă, statele membre aplică în general, cerințe mai puțin restrictive pentru chiriile pe

⁴De exemplu, pentru case LoveSwapHome . O practică prin care proprietarii unei case permit utilizarea acestei proprietăți în schimbul utilizării unei alte case de vacanță. Aceasta nu implică vânzarea unei case; mai degrabă, permite unui proprietar să "împrumute" casa altcuiva. Se poate face acest lucru temporar sau semi-permanent. „Schimbarea” caselor implică de obicei un schimb în utilizarea proprietății în scopul vacanțelor.

⁵ De exemplu, CouchSurfing și WarmShowers.

⁶ De exemplu, NightSwapping.

termen scurt între membrii, decât cele pentru furnizorii de servicii tradiționale de cazare (cum ar fi hoteluri, pat & mic dejun, case rurale, camping, etc.).

Pentru furnizorii de servicii tradiționale de cazare, de obicei statele membre impun regimuri specifice de autorizare sau de acordare a licențelor. De asemenea, au fost stabilite norme mai stricte privind calitatea serviciilor, de exemplu: dimensiunile minime a camerelor și facilitățile oferite, cum ar fi serviciile auxiliare obligatorii: micul dejun, serviciile oferite în cameră, spălătorie, etc. În majoritatea statelor membre, serviciile tradiționale de cazare trebuie să se alinieze, de asemenea, cu obligațiile impuse în asigurare.

Cu toate acestea, chiriile pe termen scurt ale reședințelor primare și secundare (sau părți ale acestora) destinate turiștilor, utilizate între membrii nu sunt neapărat supuse unei stricte reglementări și proceduri de înregistrare în special atunci când sunt îndeplinite anumite condiții. Acest lucru variază, de asemenea, în mod substanțial între statele membre. Mai multe state membre, inclusiv Olanda⁷, Marea Britanie⁸, Portugalia, Germania, Italia și Belgia și-au actualizat recent cadrele legislative pentru a facilita dezvoltarea sectorului de închiriere de tip *de la individ-la-individ*.

De exemplu, în Marea Britanie, nu se solicită nicio autorizație pentru închirierile pe termen scurt a oricăror spații de locuit din Londra, în cazul în care numărul total de închirieri destinate cazării temporare nu depășește 90 de nopți din același an calendaristic, iar persoana care furnizează serviciile de cazare plătește consiliului impozit pe veniturile primite⁹. Irlanda, de asemenea, scutește gazdele de la orice procedură de înregistrare, totuși pot exista alte obligații aplicabile în funcție de caracteristicile exacte ale proprietății. În Finlanda, nu se solicită nicio autorizație pentru închirierea pe termen scurt; în cazul proprietăților închiriate, până la jumătate din apartament poate fi subînchiriat fără acordul prealabil al proprietarului.

Unele state membre adoptă o abordare diferită, în funcție de utilizarea locuinței și dacă aceasta este o reședință primară sau secundară, sau dacă intră în categoria unei "locuințe turistice" proiectată special pentru închirieri pe termen scurt. Franța, de exemplu, consideră că, pentru reședințele primare (locuirea efectivă timp de opt luni pe an) nu este necesară o autorizare prealabilă a primarului pentru închirierile pe termen scurt. Cu toate

⁷ Orașul Amsterdam a semnat un acord cu Airbnb care permite în mod explicit închirierea unei locuințe prin intermediul unei platforme online. În schimb, Airbnb a început colectarea taxei turistice începând din februarie 2015.

⁸ În 2015, "Deregulation Act" a relaxat regulile de planificare în Londra, pentru cazările pe termen scurt. Anterior, proprietarii au fost obligați să solicite permisiunea de planificare autorității de planificare locală.

⁹ Secțiunea 44 din "Deregulation Act" <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/20/section/44/enacted>

acestea, atunci când o reședință secundară sau o "locuință turistică" este oferită spre închiriere la Paris, este necesară o autorizație la care se adaugă o obligație condiționată de adoptarea unei măsuri compensatorii care constă în conversia spațiilor non-rezidențiale în locuințe de închiriat¹⁰.

Alte state membre impun cerințe de autorizare oricărui furnizor de servicii de cazare, indiferent de tipul locuinței. De exemplu, în conformitate cu legea malteză, (inclusiv persoanele) oricine oferă cazare unui turist pentru o perioadă scurtă de timp contra unei plăți trebuie să dețină o licență¹¹. În Ungaria, chiriile pe termen scurt fac, de asemenea, obiectul unei autorizații. Acest tip de serviciu este considerat un "alt serviciu de cazare" (maxim 90 de zile) și este supus unor condiții specifice. Nu există nicio cerință cu privire la încheierea unei polițe de asigurare¹². În Italia, Regulamentul Regional Lazio¹³ stabilește cerințele de publicitate și transparență cu privire la prețuri și timpii de deschidere pentru structurile de cazare, cum ar fi "disponibilitate" 24 de ore, ceea ce înseamnă că furnizorul trebuie să fie întotdeauna disponibil în cazul în care utilizatorul se confruntă cu o problemă.

Unele state membre au adoptat recent legislația sau pregătesc proiecte pentru a reglementa închirierile pe termen scurt a reședințelor primare sau secundare și a camerelor disponibile, de către furnizorii persoane fizice, impunând o serie de condiții precum obținerea autorizației, înregistrarea sau declararea prealabilă a obligațiilor. De exemplu, în Belgia regulamentul recent adoptat de Regiunea Bruxelles solicită, de asemenea, declarații prealabile urmate de procedura de înregistrare la sediul municipalității locale pentru "cazarea oferită în locuința personală". Acest lucru se referă la închirierea pe termen scurt a reședințelor primare (sau o parte din ele), care trebuie să fie disponibile cel puțin patru luni pe an. În plus, față de înregistrare, gazdele trebuie să ofere calitate și întâmpinare

¹⁰ Premisele oferite drept compensație trebuie cumulativ: a) să fie de o calitate echivalentă și suprafața să corespundă cu cele acoperite de schimbarea destinației, b) să fie situate în aceeași arondisment ca și celelalte spații convertite (a se vedea articolul 2, din Règlement municipale de Paris).

<http://rapport2014.paris.fr/sites/default/files/ressources/reglement-municipal.pdf>

¹¹ Autoritatea de Mediu și Planificare din Malta (MEPA) va emite o licență numai după ce constată că edificiul în cauză corespunde cu cerințele obținerii unui permis MEPA. Acest permis, numit "Certificat de reglementare în turism", este un certificat care aprobă planurile unei unități turistice care oferă cazare în urma unei consultări între solicitant și MEPA.

¹² La Budapesta, sistemul de "homesharing" a fost reglementat de câțiva ani și intră în categoria "alte tipuri de cazare". Gazdele trebuie să se înregistreze la un notar local, înainte de a putea închiria turiștilor câteva camere sau casa întreagă, și trebuie să furnizeze informații detaliate autorităților locale și fiscale. Pentru detalii suplimentare, a se vedea Decretul Guvernului 239/2009. http://www.njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=126547.234900

¹³ Regulamentul Regional Lazio

http://www.regione.lazio.it/binary/rl_turismo/tbl_evidenza/TUR_RR_08_07_08_2015.pdf

personală, mic dejun, menaj, iar camera trebuie să îndeplinească anumite condiții minime de calitate (ferestre sau ventilație, dulap, etc). De asemenea, gazdele trebuie să-și informeze asiguratorul. Închirierea pe termen scurt a reședințelor primare (sau o parte din ele), disponibile mai puțin de patru luni pe an nu este permisă¹⁴.

În Spania, regiunile spaniole pot adopta norme proprii privind apartamentele turistice și spațiile de cazare destinate turismului. Regulamentul este semnificativ mai divers în toate regiunile. De exemplu, în Catalonia (dar și în alte regiuni), un furnizor - persoană fizică - trebuie să obțină o autorizație prealabilă și să înregistreze locuința sa la biroul primarului, cu scopul de a oferi servicii de cazare pe termen scurt pentru turiști. În plus, numărul de înregistrare al furnizorului trebuie să fie publicat înainte ca acesta să poată închiria spațiul. Guvernul Cataloniei a amendat mai multe platforme pentru publicitatea oferită unor apartamente și case, fără a se menționa numărul de înregistrare care indică înregistrarea în Registrul de Turism din Catalonia. Cazarea în propria locuință (în camere de schimb) pare a fi interzisă, deoarece chiriile pe termen scurt trebuie să acopere întreaga locuință. În prezent, există o interdicție privind acordarea autorizațiilor pentru noi unități de cazare în Barcelona¹⁵.

În unele țări, locuințele de închiriat pe termen scurt au fost, în principiu, interzise. De exemplu, la Berlin, în Germania, există o interdicție generală privind utilizarea spațiului de locuit în alte scopuri decât cel de a locui în el. Legea interzice utilizarea locuințelor în scopuri comerciale ca și case de vacanță, fără o autorizație prealabilă obținută în circumstanțe specifice. Cu toate acestea, încă este permisă închirierea uneia sau mai multor camere într-un apartament, atât timp cât "utilizarea rezidențială" este predominantă (50% din suprafața apartamentului). Berlinezii care închiriază întreaga locuință prin intermediul platformei Airbnb se pot confrunta cu o amendă de până la 100.000 €, în conformitate cu noua lege care vizează limitarea creșterii prețului locuințelor. Legea, numită Zweckentfremdungsverbot ("interzicerea utilizării necorespunzătoare"), a fost adoptată în 2014 și a intrat în vigoare la 1 mai 2016.

¹⁴ Ordonanța privind cazarea turistică

http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2014050850&table_name=loi

¹⁵ Studiu privind noi modele de prestări de servicii și economia colaborativă

http://www.bez.es/images/carpeta_gestor/archivos/RESULTADOS_PRELIMINARES.pdf

AUSTRIA

O parte din legislația pentru turism, aplicabilă în capitala Viena, se aplică și în cazul economiei colaborative.

Taxa locală

Baza de calcul a taxei locale o reprezintă prețul de cazare conform secțiunii 12(1) din Legea Promovării Turismului în Viena (Wiener Tourismusförderungsgesetz - WTFG). În conformitate cu secțiunea 11 a aceleiași legi - WTFG, oricine se va caza pe termen lung sau pentru o perioadă mai scurtă de trei luni, în spațiile private de locuit situate pe teritoriul orașului Viena, contra unei plăți (cazare) trebuie să achite taxa locală (cu excepția unor derogări, cum ar fi: educația în cadrul unei școli, formarea profesională și studenții care merg la universități). Furnizorii acestor servicii de cazare trebuie să colecteze taxa de oraș de la persoanele cazate și să o transfere către administrația municipală (secțiunea 13 WTFG). În acest scop, s-a deschis un cont special pentru taxe locale (Ortstaxe-konto) la Departamentul Municipal 6 (Servicii de contabilitate, drepturi și taxe).

În principiu, este permis să se ofere și să se medieze servicii prin intermediul platformelor tehnologice. Până la "pragul comercial", acest lucru se poate realiza fără condiții suplimentare. Exemplele sunt: închirierea locuințelor private ca activitate secundară domestică, transportul de pasageri sau colete contra unei contribuții minore care acoperă costul kilometrilor parcurși și alte servicii similare. În scopul unei concurențe loiale, activitățile comerciale necesită o licență de afaceri, indiferent dacă serviciile sunt oferite prin intermediul platformelor de internet sau prin alt mod.

După luarea în considerare a cerințelor privind calitatea, siguranța și traficul, legislația aplicabilă nu conține prevederi care să interzică ca societățile care oferă servicii de taxi sau mașinile cu șofer, să poată accepta comenzi prin intermediul platformelor de internet. Reglementările specifice aplicabile sectorului de taxi (de exemplu, taximetrele), și a sectorului automobilelor cu șofer (de exemplu, locațiile în care pasagerii pot fi ridicați, obligația de a reveni la sediul titularului) sunt stabilite în Regulamentul vienez de funcționare a taxiurilor, a serviciilor cu șofer și transferul oaspeților (Wiener Taxi-, Mietwagen und Gästewagen-Betriebsordnung). Mai mult decât atât, taximetrele trebuie să fie verificate în conformitate cu legislația în vigoare (secțiunea 8 din Legea privind metrologia — Maß- und Eichgesetz).

Transportul de mărfuri cu autovehicule sau autovehicule cu remorcă care au o greutate totală maximă admisă care nu depășește 3.500 kg, reprezintă un comerț

nereglementat. Acești "transportatori mici" trebuie să respecte reglementările în vigoare ale legii privind transportul rutier de mărfuri (Güterbeförderungsgesetz), cum ar fi introducerea secțiunii de "zur Verwendung für die gewerbsmäßige Beförderung bestimmt" (care urmează să fie utilizate pentru transportul comercial) în certificatul de înregistrare și obligația de a efectua o copie autenticată a înregistrării autovehiculului în Sistemul austriac de informații în domeniul afacerilor (GewerbeInformationsSystem Austria - Gisa; licență de comerț). În cazul în care transportul comercial de mărfuri nu se realizează cu ajutorul unor vehicule cu motor, ci, de exemplu, pe jos sau cu bicicleta, de asemenea, este necesară o licență de comerț. În astfel de cazuri, poate fi folosit comerțul nereglementat pentru "servicii de curierat".

În conformitate cu contextul general, sumele plătite pentru transportul necomercial de colete nu trebuie să depășească prețul oficial austriac pe kilometru. În cele din urmă, intenția de a face un profit va trebui să fie evaluată de la caz la caz.

Modificarea Legii privind stimularea turismului în Viena¹⁶

Articolul 11 paragraful (1) prevede că „Toți oaspeții, care sunt în concediu, în călătorii de afaceri și alte persoane care se cazează contra cost în districtul Orașului Viena trebuie să plătească taxa locală. Obligația de plată există indiferent de faptul dacă plata este făcută direct de oaspete sau prin intermediul unui terț.

(2) În sensul prezentei legi există:

1. Locuri de cazare: Întreprinderi hoteliere și alte locuri de cazare.
2. Întreprinderi hoteliere: Unități care oferă cazare oaspeților în camere sau în alte unități de cazare și care se află sub conducerea sau supravegherea ofertantului, respectiv a reprezentantului acestuia.
3. Alte tipuri de cazare: în special spații care pot fi utilizate pentru locuit, dormit, respectiv alt tip de ședere sau o structură cu asemenea spații, precum camping, locuințe mobile, locuri de cămin mobile și altele similare.

(3) Minorii care se află în Viena pentru studii sau formare profesională sau locuiesc în cămine pentru tineret, studenții la liceele și școlile superioare din Viena și persoanele care au reședința mai lungă de trei luni neîntrerupte sunt scutite de la plata taxei locale.

¹⁶ <http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/tris/en/search/?trisaction=search.detail&year=2016&num=589>

Persoanele care fac obiectul scutirii de la obligația fiscală trebuie să dovedească împrejurările determinante pentru aceasta.”

Articolul 14: „Taxa locală reprezintă un quantum, conform articolului 11, de 3,2 % din costul de cazare.”

ESTONIA

Estonia se află în proces de modificare a Legii transportului public pentru a acoperi serviciile de Autostop. Proiectul de lege stabilește cerințele pentru furnizori și platforme, și oferă autorității fiscale dreptul de a avea acces la date cu privire la serviciile furnizate. Proiectul de lege desființează de asemenea, unele cerințe pentru taxi și conducătorii auto VTC, cum ar fi obligația de pregătire, o zonă limitată de servicii, plăcuțe inscripționate pentru vehicule și o anumită autorizație pentru conducătorii auto independenți.

În februarie 2016, a fost inițiat un proiect de lege cu privire la modificarea Legii privind transportul public (188 SE), cu scopul de a stabili cerințe minime pentru furnizorii de servicii Autostop și pentru sistemul electronic de Autostop.

Comisia pentru afaceri economice a Riigikogu a apreciat faptul că, legea trebuie să facă o distincție între șoferii profesioniști de taxi și conducătorii auto care furnizează servicii de călătorie, și să diferențieze drepturile și obligațiile acestora. A fost luată în considerare posibilitatea de a stabili o formă mai simplă a activității economice pentru cei care oferă servicii de Autostop, de exemplu micro-întreprindere, sau modificarea regulamentului din Codul Comercial privind persoanele care desfășoară activități independente.

În conformitate cu prevederile proiectului de lege, utilizatorul serviciului de autostop, la cerere, va obține informații cu privire la costul călătoriei și evaluarea acordată furnizorului de servicii de călătorie prin intermediul unei platforme electronice înainte de începerea călătoriei. După încheierea acesteia, utilizatorul poate acorda feedback platformei. Spre deosebire de taxiuri, mașinile folosite pentru furnizarea acestor servicii de călătorie la cerere nu vor avea un semn sau un echipament iluminat pentru calcularea prețului călătoriei. Din cauza acestor două diferențe, furnizorii serviciilor de autostop nu au voie să folosească benzi de transport în comun și stații de taxi. Furnizorii de servicii de călătorie trebuie să prezinte o declarație privind activitatea pe care au desfășurat-o la Registrul Activităților Economice.

Proiectul de lege stabilește criteriile pentru furnizorii de servicii de servicii de călătorie la cerere – aceștia trebuie să îndeplinească cerința de bună reputație, să dețină un permis de conducere valabil pentru categoria B, și să fie proprietarul sau utilizatorul autorizat al automobilului folosit pentru furnizarea serviciului.

Proiectul de lege cu privire la modificarea Actului privind transportul public, Legea privind traficul și Legea privind impozitele de stat (188 SE), prevede că obligația de notificare a furnizorilor de servicii de călătorie la cerere va intra în vigoare la data de 1 septembrie 2017, iar plata pentru aceste servicii prin intermediul instrumentelor de plată electronice va fi pusă în aplicare la începutul anului 2018.

Din februarie 2016 șoferii Uber pot lua parte la un sistem în care Uber trimite datele fiscale în mod direct la Oficiul Fiscal Estonian.

În decembrie 2016¹⁷, Comisia pentru afaceri economice a Riigikogu a trimis proiectul de lege care reglementează călătoriile la cerere către fracțiunile Parlamentului spre examinare, și așteaptă opiniile și propunerile acestora până în ianuarie 2017. Proiectul de lege reglementează furnizarea serviciului de călătorie la cerere de către persoanele fizice și juridice, și simplifică cerințele pentru serviciul de taxi.

FINLANDA

Obiectivul Guvernului este acela de a evita reglementarea suplimentară iar în cazul în care este posibil să ia în considerare relaxarea legislației.

În 2015 autoritățile fiscale finlandeze au elaborat orientări specifice cu privire la modul în care veniturile din servicii precum Uber și Airbnb sunt tratate în impozitarea pe venit.

Există un proiect în cadrul Ministerului finlandez al Transporturilor și Comunicațiilor, intitulat "Legea transporturilor", al cărui scop este acela de a aduce toate reglementările de pe piața transporturilor într-un singur act. Scopul proiectului este de a face loc noilor modele de afaceri și de a satisface mai bine nevoile utilizatorilor. Guvernul finlandez a prezentat

¹⁷ <https://www.riigikogu.ee/en/press-releases/economic-affairs-committee-discussed-amendments-to-the-on-demand-ride-sourcing-bill/>

Parlamentului finlandez propunerea legislativă privind Legea transportului finlandez, la data de 22 septembrie 2016. Aceasta va intra în vigoare la 1 iulie 2018.

Pe site-ul Administrației Fiscale finlandeze¹⁸ există o pagină dedicată economiei colaborative prin care persoanele fizice sunt ghidate spre plata impozitului pentru veniturile generate din activități desfășurate prin intermediul platformelor Uber, Airbnb sau Pop Up Restaurant. Veniturile obținute din aceste activități sunt supuse impozitului pe venit, iar acesta trebuie să fie inclus în declarațiile fiscale. Cu toate acestea, se oferă dreptul de a deduce cheltuielile care sunt necesare pentru producerea venitului.

Venitul pe care o persoană îl primește dacă oferă servicii de transport de călători printr-o platformă tehnologică (Uber) este considerat venit impozabil. Există posibilitatea să se deducă cheltuielile care țin de furnizarea serviciilor, adică a costurilor de funcționare a mașinii. În cazul în care nu este disponibilă o metodă de calcul al costurilor, aceste pot fi estimate în conformitate cu recomandările oficiale ale Administrației Fiscale (numite "linii directoare pentru armonizare"), care sunt actualizate în fiecare an. În conformitate cu liniile directoare oficiale, valoarea deducerii este de € 0,24 pe kilometru (pentru anul fiscal 2016).

În cazul în care venitul anual depășește suma de 10.000 € pe anul calendaristic, plătitorul trebuie să se înregistreze în registrul TVA.

Veniturile obținute din activități sporadice de închiriere a locuinței (de exemplu, prin intermediul platformei Airbnb), sunt, de asemenea, considerate venituri impozabile. Există posibilitatea deducerii cheltuielilor, dar numai pentru perioada și activitatea de închiriere. Exemple pentru astfel de cheltuieli include: costurile pentru găsirea unui chirieș și o parte din taxa lunară de întreținere. În cazul în care doar o parte a apartamentului este închiriat, trebuie să se calculeze în proporții corecte suma deductibilă, care se referă la durata contractului de închiriere și la suprafața (câți metri pătrați) care a fost închiriată.

FRANȚA¹⁹

În Franța, a fost introdusă o definiție pentru Autostop ("co-voiturage"). Această definiție se referă la utilizarea în comun a unui autovehicul de către un șofer și unul sau mai mulți pasageri, non-profit ("à titre non onéreux"), cu excepția compensării costurilor, în contextul unei călătorii pe care conducătorul auto o efectuează în interes propriu. Același articol prevede că, organizarea șoferilor și a pasagerilor (așadar intermedierea serviciilor

¹⁸ Administrația Fiscală Finlandeză https://www.vero.fi/en-US/Individuals/Sharing_economy

¹⁹ Buletinul Oficial al Finanțelor Publice – Impozite <http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/10589-PGP?branch=2>

pentru Autostop) se poate face "à titre onéreux" (contra cost), fără intermediere, încadrându-se în profesiile de transport prevăzute la articolul L. 1411-1 din Codul francez pentru transport.

Franța a stabilit, de asemenea, o distincție în Codul francez pentru transport între "exploitants" (operatori) pentru "Voitures de transport avec chauffeur" (VTCs) (vehicule de transport cu șofer), și "intermediari", care pun "VTCs (vehicule de transport cu șofer) în contact cu utilizatorii. În plus, așa cum s-a menționat mai sus, s-a stabilit, de asemenea, o a treia categorie pentru intermediarii care organizează conducătorii auto și pasagerii pentru Servicii de Autostop (neremunerate) (co-voiturage).

În temeiul art.12 din Codul Fiscal General (CGI) sunt supuse impozitului veniturile din beneficii sau veniturile pe care contribuabilul le realizează sau de care dispune. Veniturile se referă la toate produsele care sunt noi sau sunt susceptibile prin reînnoire, indiferent de valoarea lor.

Astfel, sunt impozabile profiturile regulate sau ocazionale, care sunt rezultatul unor inițiative sau a diligenței contribuabilului, putând consta, în special, în căutarea unor condiții mai bune de plasare a patrimoniului.

Cu toate acestea, s-a decis neimpozitarea veniturilor realizate din activitățile de „re-consum” ("co-consommation") atunci când acestea nu depășesc valoarea costurilor directe suportate, prin prestarea serviciului cu titlu oneros, fără cota parte a contribuabilului ("partajarea costurilor").

Obligații fiscale și obligații de raportare

Articolul 87 din Legea nr.1785²⁰ din 29 decembrie 2015 pentru anul 2016 a introdus pentru platformele cu conectare electronică obligația de a informa utilizatorii cu privire la obligațiile fiscale și sociale, și obligatoriu informarea persoanelor care efectuează tranzacții comerciale prin intermediul lor.

Platformele electronice sunt obligate să comunice vânzătorului, furnizorului de servicii sau părților la momentul fiecărei tranzacții, a schimbului sau a divizării atunci când au obținut câștiguri sau au încasat venituri prin intermediul platformei electronice (cod fiscal [CGI], articolul 242 bis, i), informațiile privind regimurile fiscale și reglementările sociale aplicabile câștigurilor și veniturilor obținute prin aceste tranzacții.

Începând cu data de 1 martie 2017 platformele electronice sunt obligate să afișeze pe site-urile lor următoarele adrese web:

²⁰ Legea nr.1785 din 29 decembrie 2015 <http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/10680-PGP.html>

- Pentru impozitele fiscale: <https://www.impots.gouv.fr/portail/node/10841>
- Pentru obligațiile sociale: <http://www.securite-sociale.fr/Vos-droits-et-demarches-dans-le-cadre-des-activites-economiques-entre-particuliers-Article-87>

În fiecare an, platformele electronice, vor transmite utilizatorilor lor înainte de data de 31 ianuarie un document care conține următoarele informații²¹:

- Data emiterii documentului;
- Numele complet și adresa societății;
- Numărul de înregistrare intra-comunitar pentru taxa pe valoarea adăugată, sau în cazul în care nu există, numărul SIRENA sau pentru societățile nerezidente, numărul de înregistrare de la autoritățile fiscale din țara de reședință;
- Numele complet, adresa de e-mail a utilizatorului și, dacă este cazul, adresa poștală;
- În cazul în care utilizatorul este o întreprindere, se va transmite numărul său intra-comunitar pentru taxa pe valoarea adăugată, sau în cazul în care acesta nu are un număr SIRENA sau un număr pentru societăți nerezidente, se va regăsi numărul său de înregistrare de la autoritățile fiscale din țara sa de reședință;
- Numărul de tranzacții efectuate de către utilizator în cursul anului precedent;
- Valoarea totală a sumelor colectate de către utilizator în cursul anului precedent, rezultate din tranzacțiile efectuate pe platforma electronică, de care societatea achizitoare are cunoștință, excluzând comisioanele primite de platforma electronică.

Prin decizie administrativă, termenul limită pentru transmiterea acestui document consolidat este 31 martie 2017.

Art.242 bis din Codul General Fiscal²² prevede: companiile, indiferent de locul unde își desfășoară afacerile, care au stabilit o relație prin mijloace electronice cu cetățenii pentru vânzarea de bunuri, prestarea unui serviciu sau schimburi, partajarea de bunuri sau de servicii, sunt obligate să furnizeze informații corecte, clare și transparente privind taxele și obligațiile sociale suportate de către persoanele care efectuează tranzacții comerciale prin intermediul lor. În acest scop, platformele se pot folosi de informațiile puse la dispoziția

²¹ Codul Fiscal anexa 2 , art.171 AX

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=30A3719B71027B73416FDC4FEEE8F5A4.tpdila10v2?cidTexte=LEGITEXT000006069569&idArticle=LEGIARTI000033978944&dateTexte=20170302&categorieLien=cid#LEGIARTI000033978944>

²² Codul General Fiscal art.242bis

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=30A3719B71027B73416FDC4FEEE8F5A4.tpdila10v2?idArticle=LEGIARTI000031781492&cidTexte=LEGITEXT000006069577&categorieLien=id&dateTexte=>

acestora de către autoritățile competente ale statului. Ele au obligația, de asemenea, de a pune la dispoziție un link către site-urile administrațiilor cu aceste obligații, la care trebuie să se conformeze, după caz.

Faptul că, o companie nu justifică respectarea obligațiilor prevăzute la art. 242bis din Codul General Fiscal, cu privire la generarea certificatului prevăzut la paragraful IV a aceluiași articol, va fi sancționată cu o amendă în valoare de 10.000 €²³.

În anul 2015²⁴, în primele trei luni de când Airbnb a început să aplice impozitul pe turism, din octombrie 2015, municipalitatea din Paris a colectat 1,2 milioane €, iar începând cu 1 august 2015 municipalitatea din Chamonix-Mont-Blanc a colectat 40.000€.

De la 1 august 2016, Airbnb a aplicat în mod automat taxa turistică, în numele gazdei, atunci când oaspeții au efectuat o rezervare în următoarele orașe: Ajaccio, Annecy, Antibes, Avignon, Biarritz, Bordeaux, Cannes, La Rochelle, Lille, Lyon, Marsilia, Montpellier, Nantes, Nisa, Saint-Malo, Strasbourg, Toulouse.

Cu scopul de a "încuraja plata impozitelor"²⁵, guvernul a emis în februarie 2017 o serie de îndrumări care detaliază modul cum trebuie declarate sumele care rezultă din economia colaborativă.

Pragurile variază de la o activitate la alta, dar principiul rămâne același: de îndată ce există un venit, trebuie să existe o declarație și, prin urmare, plata unui impozit. Numai activitățile de revânzare de bunuri second-hand sau de autostop, care nu generează un câștig, sunt scutite de la impozitare.

În mod similar, după atingerea unui anumit nivel de încasări, persoana fizică va fi supusă în anul respectiv aceluiași obligații ca și un profesionist, în special în ceea ce privește contribuțiile sociale.

O persoană care închiriază locuința sa câteva zile pe an trebuie, prin urmare, să declare veniturile care derivă din această activitate. Acestea sunt supuse impozitului (cu o

²³ Art.1731 din Codul General Fiscal

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=FEDE0CC523904B9D0287802B06893AF3.tpdila10v2?idArticle=LEGIARTI000031781490&cidTexte=LEGITEXT000006069577&categorieLien=id&dateTexte=>

²⁴ <https://paris.airbnb-citizen.com/airbnb-simplifies-tourist-tax-collection-in-19-cities-across-france/>

²⁵ <http://proxy-pubminefi.diffusion.finances.gouv.fr/pub/document/18/22081.pdf>

deducere de 305€ și o reducere de impozit de 50%) și contribuțiilor sociale provenite din veniturile de patrimoniu (15,5%).

În cazul în care venitul obținut din închiriere depășește suma de 23 000€, "acesta se consideră de natură profesională", iar persoana fizică trebuie să se înregistreze. Aceasta va plăti contribuții sociale în calitate de întreprinzător care desfășoară activități independente (taxa forfetară de 22,7%) sau ca o persoană care desfășoară o activitate independentă clasică de închiriere, cu încasări care depășesc pragul de 33,100€ pe parcursul anului.

Începând cu anul 2019, platformele tehnologice vor transmite în mod direct autorităților fiscale, sumele colectate de către utilizatorii lor.

GRECIA²⁶

Pentru ca statul grec să impoziteze venitul persoanelor fizice din închirierea de locuințe turiștilor, parlamentul elen a adoptat Legea nr. 4446/2016 (disponibilă numai în limba greacă) (Monitorul Guvernului A 240 / 12.22.2016). Articolul 111 din legea menționată este intitulat "Dispoziții pentru închirierea pe termen scurt a proprietăților în contextul economiei colaborative". Economia colaborativă înseamnă "orice model de economie prin care platformele tehnologice, în principal, creează o piață deschisă pentru utilizarea temporară a bunurilor sau serviciilor furnizate adesea de către persoane fizice."

Legea stabilește o serie de condiții stricte care trebuie îndeplinite cumulativ pentru ca proprietatea să poată fi oferită spre închiriere în mod legal. Aceste condiții împiedică locatorul să dobândească o capacitate comercială, prin furnizarea de servicii organizate de cazare.

În primul rând, persoanele fizice, locatori și sub-locatori, trebuie să se înregistreze în "Registrul proprietăților de închiriat pe termen scurt" al Ministerului de Finanțe. Numărul de înregistrare trebuie să însoțească fiecare formular de închiriere de pe orice platformă. În al doilea rând, oricine poate să închirieze maxim două proprietăți. Cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile de mai sus, Ministerul Turismului și Ministerul Finanțelor poate impune o amendă administrativă de 5.000 de euro.

²⁶ <http://www.nomikosodigos.info/en/articles/871-greek-sharing-economy-accommodates-tourists>

Niciuna dintre proprietăți nu poate fi închiriată pentru mai mult de 60 de zile calendaristice / an în insulele cu mai puțin de 10.000 de locuitori, și pentru cel mult 90 de zile în orice altă regiune, cu excepția cazului în care venitul obținut de proprietar din toate spațiile închiriate în acest mod, este mai mic de 12,000€ / an.

Legea consideră ca proprietate: apartamente, case individuale și orice altă formă de locuință. Proprietatea trebuie: să aibă o dimensiune minimă de 9 metri pătrați, să dispună de iluminare naturală, ventilație și încălzire, să fie mobilată și să conțină cel puțin lenjerii de pat, și să primească toate autorizațiile de construcție necesare. Inspecțiile pentru prevenirea oricăror încălcări ale condițiilor de mai sus, sunt efectuate de către echipe mixte de inspecție, formate din angajați ai ministerului de finanțe și de turism. Aceste dispoziții se aplică de la 01.02.2017.

ITALIA

În Italia, există o propunere de lege - "Legea economiei colaborative"-, care se află în prezent în dezbateri la Parlament. Comisia Europeană a elaborat recent o serie de orientări, pentru a se asigura de faptul că, statele membre adoptă o reglementare normativă corespunzătoare față de economia colaborativă. Definiția Comisiei UE pentru economia colaborativă se referă la "modele de afaceri unde activitățile sunt facilitate de platforme colaborative, care creează o piață deschisă pentru utilizarea temporară a bunurilor și serviciilor, adesea furnizate de către persoane fizice".

În Italia, propunerea de lege privind economia colaborativă a fost elaborată de către „Intergruppo Parlamentare sull'Innovazione”, care a decis în iunie 2015 să deschidă o consultare online cu convingerea că, aceasta poate fi un pas spre o schimbare culturală italiană.

De asemenea, a avut loc o întâlnire organizată de Intergrupul Parlamentar pentru Inovare Tehnologică la care au participat diverse organizații, inclusiv Airbnb, Altroconsumo, Cautious, Confcommercio, Federalberghi, Gnammo , “La Ruche qui dit Oui!” (the Hive-who-says-yes), Red Balloon.

Proiectul de lege nr. 3564 privind economia colaborativă, își propune să reglementeze un domeniu foarte divers, nereglementat încă, stabilind reguli precise și clare care să fie aplicate la nivelul tuturor provinciilor, oferind alocarea "partajată și optimizată a resurselor de spațiu, timp, bunuri și servicii prin intermediul platformelor digitale", fie ca este vorba de site-uri sau de aplicații mobile.

Proiectul de lege urmărește redefinirea unor metode de măsurare într-o piață a muncii și într-un context de reguli și parametri economici, care sunt potrivite pentru economia de astăzi bazată pe vânzarea și producția de bunuri și servicii, mai mult decât valoarea sau schimbul acestora. În dezbaterile proiectului a apărut cu fermitate problema complexă a statutului juridic și a protecției lucrătorului, care lucrează prin platformele de economie de partajare, dificilă de cuantificat din cauza tuturor modelelor existente, concepute pentru un context și o piață a forței de muncă, dar care este în continuă transformare.

Acest proiect de lege, așa cum se reflectă în articolul 1²⁷, își propune să recunoască și să consolideze economia colaborativă, să promoveze dezvoltarea acesteia și să definească măsuri care vizează, în special, furnizarea instrumentelor care să asigure transparența, echitatea fiscală, concurența loială și protecție a consumatorilor.

Articolul 4²⁸ stabilește dispozițiile referitoare la documentele care reglementează politica companiei, în acest caz a platformelor economiei colaborative, care vor fi supuse avizului și aprobării ulterioare a Autorității, ca o condiție obligatorie pentru a face parte din Registrul Național al platformelor electronice din economia colaborativă. Acest document de politică economică include termenii și condițiile stabilite între platformă și utilizatori, pe lângă informațiile și obligațiile referitoare la polițele de asigurare. Același articol recomandă ca toate tranzacțiile financiare să fie efectuate numai prin intermediul unor sisteme electronice de plată și să stabilească modul unic de înregistrare pentru toți utilizatorii, conceput pentru a preveni crearea de profiluri false sau care nu au legătură cu proprietarul real.

Articolul 5 vizează impozitarea, cu scopul de a susține principiile de transparență și corectitudine. Abordarea este flexibilă și diversificată în rândul celor angajați în micro-activități fără caracter profesional la integrarea venitului lor de muncă, precum și cei care lucrează la nivel profesional sau de afaceri, prin stabilirea unui prag de 10.000 de euro.

Venitul primit de către utilizatori generat prin intermediul platformei digitale și declarat ca "venituri din activități ale economiei colaborative fără caracter profesional", va fi listat într-o secțiune specială a declarației fiscale. Pentru veniturile de până la 10.000 de euro obținute prin intermediul platformelor digitale se aplică o taxă de 10%. Veniturile de peste 10.000 de euro sunt cumulate cu veniturile din muncă sau din activitățile independente, iar acestea sunt acoperite de rata de impozitare corespunzătoare.

²⁷ Propunerea de lege "Legea economiei colaborative" http://www.makingspeechestalk.com/ch/comment_sea/

²⁸ <http://www.labgov.it/2016/08/19/the-sharing-economy-act-a-process-of-change/>

MAREA BRITANIE

Marea Britanie consideră că natura evolutivă a pieței economiei colaborative împiedică elaborarea unui regulament de orientare fără ca acesta să devină rapid învechit. Prin urmare, Marea Britanie preferă să fie atentă la provocările specifice pe care le ridică dezvoltarea economiei colaborative și să le abordeze în mod individual. Marea Britanie nu a furnizat un set specific de orientări cu privire la toate regulile care se aplică persoanelor fizice și juridice care operează în economia colaborativă. În schimb, a avut tendința de a face acest lucru pe o bază “de la problemă – la – problemă”.

Guvernul Regatului Unit a acordat o dispensă din “închirierea unei camere”, care permite oamenilor să câștige până la 7.500£ pe an, din închirierea unei camere din locuința lor, fără să plătească impozit.

Din aprilie 2017, vor exista două dispense noi în valoare de 1.000£, care sunt scutite de plata impozitului: una pentru vânzarea de bunuri sau furnizarea de servicii, și una pentru veniturile obținute din proprietatea deținută. Persoanele fizice care obțin până la 1.000£ de la locurile de muncă ocazionale - cum ar fi închirierea echipamentelor de putere, asigurarea unui serviciu de autostop sau vânzare de bunuri pe care acestea le-au făcut - nu vor mai trebui să plătească impozit pe acest venit. În același mod, prima sumă de 1.000£ obținută din închirierea proprietății - cum ar fi închirierea unui drum de acces de depozitare sau pod - va fi scutită de impozit.

Marea Britanie a înființat un grup de lucru cu Guvernul și întreprinderile din economia colaborativă, pentru a ridica și adresa în continuare obstacolele apărute în dezvoltarea acestora, care provin din regulament, probleme de date sau provocări comerciale.

OLANDA

Autoritățile orașului Amsterdam²⁹ și oficiali ai Airbnb au anunțat în decembrie 2016 un nou acord de pionierat pentru a promova închirierea spațiului de locuit în mod responsabil și durabil. Amsterdam a fost unul dintre primele orașe din lume, care a introdus o politică progresivă și inovatoare în vederea partajării locuinței asigurându-se în același timp că locuințele rămân spații de locuit. În conformitate cu aceste reguli, cetățenilor din Amsterdam li se permite să-si partajeze casa în care trăiesc ei pentru o perioadă de 60 de zile pe an.

²⁹ <http://www.iamsterdam.com/en/amsterdam-marketing/about-amsterdam-marketing/news/amsterdam-and-airbnb-announce-new-unique-agreement>

Ca urmare a introducerii acestor norme, cele două părți au semnat un memorandum de înțelegere în decembrie 2014. Ultimul acord semnat se concentrează pe abordarea acțiunilor care sunt negative și aduc deservicii comunității, precum și pe asigurarea faptului că, partajarea locuinței rămâne durabilă și pozitivă pentru localnici și vecini. Acest nou capitol încheiat între cele două părți (municipalitatea din Amsterdam și Airbnb) se axează pe patru priorități-cheie. Noul acord intră în vigoare la 1 ianuarie 2017 și expiră la 31 decembrie 2018. Acest acord între Airbnb și Amsterdam este unic în Europa și este un exemplu pentru orașele din întreaga lume.

Cele patru priorități

Noile instrumente automate pentru desființarea hotelurilor ilegale

Airbnb va introduce limite noi, automate pentru a se asigura de faptul că locuințele oferite spre închiriere în Amsterdam, nu sunt partajate mai mult de 60 de zile/an, cu excepția cazului în care gazdele confirmă faptul că dețin o licență în acest sens.

Noi instrumente pentru a promova partajarea responsabilă a locuinței

Airbnb va introduce o nouă numărătoare a zilelor disponibile pentru închiriere, cu scopul de a ajuta gazdele să urmărească activitatea de partajare a casei și să respecte regulile locale, și va promova noul său instrument de lucru pentru ca orice persoană din Amsterdam să poată împărtăși opiniile sale, inclusiv să depună plângeri legate de nivelul de zgomot. Municipalitatea va introduce, de asemenea, o nouă linie telefonică permanentă, disponibilă 24/7 pentru vecini și comunități cu scopul de a rezolva potențialele probleme. Mai mult decât atât, cele două părți vor începe o campanie comună de promovare a normelor locale, partajarea responsabilă a locuinței și cum să fie un oaspete bun în Amsterdam.

Noile instrumente de transparență pentru municipalitate

Airbnb va continua să împărtășească informații globale cu privire la impactul partajării locuințelor, să ia măsuri adecvate ca răspuns la solicitările juridice privind datele cu caracter personal, și va continua să elimine de pe piață actorii care crează probleme, acolo unde este cazul. Municipalitatea va publica informații cu privire la acțiunile puse în aplicare în fiecare an.

Colaborarea de pionierat între Airbnb și municipalitatea din Amsterdam este unică, iar aceasta din urmă va căuta să încheie acorduri similare și cu alte platforme de cazare, în beneficiul tuturor cetățenilor orașului.

PORTUGALIA

Portugalia și-a actualizat legislația privind turismul, permițând cetățenilor să ofere servicii de cazare turiștilor. În conformitate cu noile norme simplificate prin Decretul-Lege 128/2014³⁰:

- rezidenții din Portugalia sunt liberi să împartă casele lor cu oaspeți din întreaga lume;
- regulamentele cu privire la partajarea locuinței se vor aplica în mod consecvent în întreaga țară, punând capăt incertitudinii legale;
- taxele care se aplică în aceste situații sunt clare și mai ușor de transferat către Guvern.

Pentru a putea oferi cazare în propria locuință, trebuie urmată o anumită procedură:

- Indiferent dacă este vorba despre o proprietate mare sau doar o singură cameră într-o casă privată va trebui depusă o cerere online de înregistrare la Sistemul de Informații privind Unitățile de Cazare³¹
- În termen de două zile de la depunerea solicitării de înregistrare, vor fi disponibile datele de conectare pe portal la secțiunea “zonă rezervată” unde se vor introduce datele persoanele ale turiștilor.

Orice persoană care încurajează sau facilitează nerespectarea acestor pași, în orice fel, este supus pedepsei cu închisoare de la 1 la 4 ani. În cazul în care, sunt comise infracțiuni de către turiști, prin care pot apare condiții inumane și degradante de locuit, care pun în pericol viața, provoacă vătămarea gravă a organismului sau decesul, proprietarul imobilului va fi pedepsit cu închisoare de la 2 până la 8 ani. Penalități financiare: pentru neînregistrarea cetățenilor străini în termen de 3 zile prin intermediul portalului online SIBA (Sistemul de Informații privind Unitățile de Cazare) sau prin intermediul autorităților locale, (în cazul în care SIBA nu este disponibilă - se aplică restricții), poate fi aplicată o amendă de la 100€ până la 2,000 € în funcție de numărul de infracțiuni comise. Amenzile pot fi majorate în condițiile Legii fundamentale cu privire la contravenții (Decretul-lege nr 433/82 din 27 octombrie). Eventualele infracțiuni penale sau administrative suplimentare, pot suporta penalități suplimentare (inclusiv confiscarea bunurilor și alte restricții).

³⁰ <https://dre.pt/application/file/56384665>

³¹ Sistemul de Informații privind Unitățile de Cazare <http://siba.sef.pt/DadosIdentificacao.aspx>

SUEDIA³²

Economia colaborativă este în creștere și în Suedia, în anumite domenii, cum ar fi cel al finanțelor, creșterea fiind mai rapidă decât altele, de exemplu, crowdfunding. Firmele internaționale, cum ar fi Uber, Kickstarter și Airbnb fie au sedii în Suedia, fie sunt pe cale de a intra pe piața locală.

Per ansamblu, piața suedeză pentru diverse bunuri și servicii ale economiei colaborative este fragmentată și mai puțin dezvoltată decât în alte țări din Europa. Piața suedeză a adoptat, de asemenea, un caracter unic în alte privințe; de exemplu, o serie de servicii interne din Suedia tind să justifice partajarea prin durabilitate, decât prin cost-eficacitate sau eficiență. În plus, firmele private existente și instituțiile mari de stat s-au implicat în economia colaborativă, fie prin formarea de parteneriate pentru a conduce o inițiativă, cum ar fi SpaceTime.se, fie prin conducerea unor inițiative de partajare care vor rivaliza cu propriul lor model de afaceri, cum ar fi Hertz care gestionează serviciul Autostop - Roadmate.se.

Multe dintre platformele suedeze care au sprijinit activitățile economiei colaborative sunt conduse de organizații non-profit și sunt susținute de rețele de voluntari. Câteva site-uri au fost concepute de studenți care, datorită bugetelor lor scăzute, aveau nevoie „să facă mai mult cu mai puțin”, de exemplu, Skjutsgruppen.se și hoffice.se. Puținele organizații care se bazează pe profit au venituri mici și puțini angajați deci, prin urmare, nu contribuie în mod semnificativ la creșterea economică în ceea ce privește veniturile impozabile și locurile noi de muncă.

Organizațiile cu profit pentru partajarea autovehiculelor sunt: car2go, Bilpoolen.nu, SunFleet, și City Car Club (anterior Statoil Bilpool). Calitatea de membru în aceste organizații implică, în general, o taxă de membru, servicii, parcare, precum și opțiunea de a plăti/oră. SunFleet a fost fondată la sfârșitul anilor 1990 ca o asociație de cooperare între Volvo și Hertz. SunFleet folosește doar vehiculele ecologice și, conform informațiilor de pe site-ul său, operează cea mai mare flotă a serviciului de transport din Suedia, cu peste 1.000 de mașini în 40 de orașe din Suedia. Membrii pot alege între două planuri de transport și apoi să plătească pentru mașini pe baza duratei și km parcurși, de exemplu: 35 SEK / oră și 2 SEK / km pentru cea mai mică mașină. Rezervările sunt efectuate online, iar

³² http://entreprenorskapsforum.se/wp-content/uploads/2015/06/Sharing-Economy_webb.pdf

autovehiculul este deblocat folosind o aplicație mobilă. SunFleet a fost activ în crearea de parteneriate și astăzi dețin 11 parteneriate cu firme, inclusiv Airbnb și mathem.se.

Flexi Drive, o altă firmă de partajare a autovehiculelor, a fost cumpărată de Schibsted Tillväxtmedier în 2013 și are angajate două persoane. Sloganul său este "Închiriază mașina unui vecin", iar platforma tehnologică este folosită pentru a închiria mașini, rulote și caravane direct de la persoane fizice. Rezervările sunt efectuate pe site de către șoferi și proprietari, care se înscriu prin intermediul aplicației Facebook sau pe site-ul Flexi Drive, iar tranzacția este finalizată între aceste persoane, care apoi își oferă feed-back unul altuia. Firma primește un comision de 10-20%, în funcție de vehicul, iar prețul include o asigurare completă a mașinii. Flexi Drive a cunoscut o creștere lentă, cu venituri de 69.000 SEK în anul 2012 și 100.000 SEK în 2013.

Uber oferă diferite servicii în orașele Stockholm și Göteborg, care sunt diferențiate de calitatea și prețul autovehiculului, inclusiv UberLux (limuzine de lux: ca noile modele de Mercedes și BMW), UberBlack (limuzine standard), UberX (automobile mai mici din clasa inferioară) și UberPop (orice tip de mașină). În plus, compania a adăugat UberBoat (pentru plimbările cu barca) în vara anului 2014. UberPop, care a fost lansat în septembrie 2014, permite oricărei persoane, care deține o mașină, să conducă autovehiculul pentru Uber și, conform Uber, aceste servicii sunt cu 60% mai ieftine decât serviciile de taxi. Mai mult decât atât, Uber a stabilit anumite cerințe pentru conducători auto și pentru vehicule; de exemplu: conducătorii auto trebuie să aibă vârsta de 21 de ani, să dețină un permis de conducere de cel puțin trei ani, și să se supună unui control de rutină. În plus, Uber efectuează interviuri și instruiri cu șoferii. Automobilul trebuie să fie din anul 2005 sau mai nou, cu patru uși, și să treacă de inspecțiile tehnice efectuate atât de autoritățile suedeze cât și de Uber. Uber impune, de asemenea, ca șoferii săi să dețină o asigurare completă de răspundere.

Închirierea locurilor de parcare prin intermediul site-urilor, cum ar fi JustPark, în cazul în care persoanele fizice pot închiria spațiile de parcare, este în creștere în întreaga lume. La Stockholm, anumite spații sunt disponibile pentru doar 10 SEK/oră. Garajele explorează, de asemenea, modul în care acestea pot facilita închirierea locurilor de parcare de către proprietarii lor. Cu toate că nu este un serviciu de partajare, Garage Kölle oferă lunar informații provenite de la firmele de parcare, municipalități și proprietari cu privire la locurile vacante de parcare din Suedia. O altă afacere suedeză, care oferă un serviciu similar este Apparkingspot.com.

Sectorul de turism și locuințele de închiriat din cadrul economiei colaborative a avut o creștere modestă, deoarece suedezii folosesc atât platforme internaționale, cum ar fi

Airbnb, dar și multe alternative locale. Din aprilie 2015, au existat 1008 proprietăți în Suedia, listate pe Airbnb la o rată medie zilnică de 960 SEK. Ratele zilnice au variat de la 88 SEK pentru o canapea în camera de zi a unei persoane în orașul Stockholm, la 10.500 SEK pentru un mic apartament cu un dormitor în Orașul Vechi. Chiriile lunare sunt, de asemenea, listate, inclusiv apartamentele disponibile în centrul orașului Stockholm pentru 20.000 SEK pe lună.

Serviciile de guvernare ar putea fi deschise pentru includerea serviciilor economiei colaborative alături de serviciile tradiționale. În acest fel, serviciile din sectorul public ar putea beneficia de costuri scăzute și de optimizarea timpului, iar finanțele publice ar putea obține costuri mai mici și o utilizare mai eficientă a banilor contribuabililor.

Printre alte mijloace propuse pentru implicarea guvernamentală se numără accesarea sistemului guvernamental de verificare a identității digitale. Verificarea va fi accesibilă companiilor private. În Suedia, BankID a fost deja activat pentru a fi utilizat de către companiile private (sub rezerva aprobării). În mod similar, un raport din Marea Britanie recomandă ca verificarea cazierelor judiciare să fie digitalizate, astfel încât acestea să poată fi efectuate rapid de către firmele din economia colaborativă.

Veniturile din închirierea de active private, printr-un intermediar este impozabilă și trebuie să fie raportate în declarația de venituri drept capital. De obicei, pentru vânzarea de obiecte personale, cum ar fi haine și mobilă achiziționate pentru uz propriu, vânzarea la garaj sau printr-o piață pe internet nu se plătesc impozite pentru sumele primite. Se plătește impozit pe venit atunci când se realizează de către o persoană fizică o anumită activitate, indiferent de modul în care s-a efectuat aceasta.

Persoanele care primesc venituri de la Airbnb și depășesc suma de 50.000 SEK (5.800\$), sau au închiriat prin Airbnb o locuință sau un alt produs pentru o perioadă de 16 săptămâni sau mai mult, de asemenea, are obligația de a plăti TVA-ul în cotă de 12%.

STATELE UNITE ALE AMERICII

Înconjurați de o nouă lume de aplicații, prezentări și servicii de închiriere prin simpla apăsare a unui buton de smartphone, americanii îmbrățișează tot mai mult economia de acces. Acum, autoritățile statale și orașenești sunt într-o cursă contra cronometru pentru a adapta reglementările existente la industriile în evoluție care nu se mai încadrează în normele vechi. Multe jurisdicții sunt în curs de adoptare de noi norme cu impact de anvergură asupra economiei de acces.

Multe proiecte de legi se află în dezbatere în aproximativ douăzeci de state, care vor reglementa variate aspecte impuse de economia de acces, de la serviciile de transport, cum ar fi Uber și Lyft, la servicii de închirieri de locuințe rezidențiale, cum ar fi Airbnb.

Multe alte state și orașe acordă o atenție deosebită rezultatelor obținute în urma dezbatelor purtate în fața instanțelor judecătorești și fac eforturi susținute pentru a crea noi reguli de drept.

În multe cazuri, reacția guvernului la creșterea economiei de acces este pozitivă, astfel multe din autoritățile orașelor și statelor văd economia de acces ca pe o oportunitate.

Prin crearea unui cadru de reglementare se oferă, de asemenea, acestor întreprinderi o legitimitate pe care nu o pot atinge în alt mod. Companiile care operează pe piața economiei de acces au colaborat și colaborează cu guvernele de stat și cele ale orașelor la conturarea acestor cadre de reglementare în avantajul lor, dar recunosc, totuși, că este nevoie de mai mult.

Statele au adoptat deja, în 2015, aproximativ 60 de proiecte de legi care reglementează economia de acces, în conformitate cu o evidență prezentată la Conferința Națională a organismelor de legiferare de stat. Economia de acces este considerată o prioritate pentru sesiunile legislative următoare.

Unele dintre propunerile legislative aflate pe masa de lucru încearcă să impună noii industrii de acces să respecte regulile care se aplică altor industrii similare. Orașele și statele au căutat să impună obligații de asigurare pentru Uber și Lyft, în timp ce o măsură legală luată de autoritățile din California cere operatorilor Airbnb să respecte aceleași norme pe care trebuie să le urmeze hotelurile.

Alte organisme legiuitoare caută să definească rolul celor care furnizează servicii, cum ar fi șoferii contactați de către un utilizator Uber sau un proprietar al unei case de închiriat, precum și pentru a clarifica relațiile juridice dintre furnizorii de servicii și platforme. Natura exactă a acestor relații contează în scopul determinării răspunderii juridice, fiscale și de asigurări pentru șomaj. Rezultatele dezbatelor vor avea un impact financiar atât asupra contribuabililor cât și asupra companiilor.

În alte cazuri, în ceea ce privește furnizorii de alimente la scară redusă, în orașe ca New York, autoritățile locale trebuie să hotărască cum se aplică normele de sănătate publică și ce fel de inspecții sunt necesare și posibile pentru a se asigura conformarea acestora cu exigențele impuse de lege.

Sindicatul solicită ca furnizorii de servicii de pe piața economiei de acces să fie considerați salariați ai platformelor, astfel încât aceștia să poată beneficia de asigurare pentru șomaj. Majoritatea statelor au adoptat o legislație care să reglementeze această problemă.

Multe din platformele mari de acces sunt implicate în procesul de reglementare alături de autoritățile locale și statale.

Reglementarea economiei de acces în Statele Unite ale Americii³³ a devenit o necesitate deoarece comerțul pe internet a permis dezvoltarea pe o scară mai mare ca niciodată a tranzacțiilor peer-to-peer ("P2P"), (de la persoană la persoană). În timp ce legea se adaptează lent pentru a reglementa vânzările de mărfuri pe o piață P2P, un val de piețe on-line au apărut și pentru schimburi de servicii P2P: închirierile de locuințe rezidențiale sau spații de birouri pe termen scurt, închirierile de diverse bunuri personale, servicii de transport oferite de companii de transport ("TNC") pentru călătorii scurte în vehicule personale sau avioane mici, case de licitație pentru licențe temporare și prestări servicii. Aceste afaceri au înregistrat o creștere rapidă în ultimii cinci ani și prind rădăcini la nivel mondial. Analizii au numit acest fenomen "economia în comun (la comun) - sharing economy - „peer-to-peer” ori P2P, mesh economy – economie integrată sau economia colaborativă.

Cu toate acestea, economia de acces a ridicat probleme juridice dificile. Piețele de servicii P2P creează incertitudine pentru participanți și pentru terți, deoarece aceste servicii nu se încadrează perfect în categoriile juridice tradiționale. Întreprinderile din economia de acces au provocat confuzie în domeniul asigurărilor, impozitelor, ocuparea forței de muncă, precum și statutele drepturilor civile.

De exemplu, RelayRides este un serviciu de închiriere de mașini P2P. Proprietarii de automobile publică disponibilitatea pentru închiriere a vehiculului personal pe lista site-ul RelayRides, iar utilizatorii pot căuta apoi vehiculele disponibile și să-și programeze o închiriere. RelayRides oferă o asigurare de 1 milion \$ pentru accidentele provocate de proprietarii de automobile și șoferii înregistrați pe site. Cu toate acestea, în 2012, un șofer al unui autovehicul închiriat prin RelayRides a provocat o coliziune, în care și-a pierdut viața și a rănit patru pasageri, pagubele înregistrate au fost estimate la 1,3 milioane \$. În timp ce părțile au ajuns în cele din urmă la o înțelegere, incidentul a ridicat gradul de conștientizare a riscurilor la care se supun participanții la economia de acces și necesitatea adoptării unor reglementări de siguranță.

Ceea ce face ca economia de acces să fie unică se află în centrul unei dezbateri de reglementare în curs de desfășurare. Mulți susțin că nu este nimic nou în legătură cu economia de partajare. Aceste critici susțin de multe ori că serviciile din economia digitală sunt analoge celor oferite de către furnizorii de servicii tradiționale și descriu modelul de partajare ca un șiretlic slab voalat pentru a evita legea. Alții susțin că economia de partajare perturbă sistemele de reglementare tocmai pentru că modelul de afaceri este atât de nou față de cel existent; din acest motiv, ei susțin că activitatea societăților care operează în economia de acces impune necesitatea aplicării unui tratament special de reglementare.

³³ <http://scholarship.law.berkeley.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2083&context=btli>

În primul rând, cele mai multe platforme de acces operează fie printr-un portal web sau o aplicație mobilă ("app"). Spre deosebire de site-urile online, care acționează ca vitrinele magazinelor, platformele digitale de partajare nu sunt furnizori de servicii directe. În schimb, platforma permite "utilizatorilor" (cumpărătorilor de servicii) să se conecteze și să tranzacționeze cu "furnizorii" (vânzătorii de servicii). DogVacay, de exemplu, permite îngrijitorilor de câini să se conecteze cu proprietarii de câini prin intermediul unui portal web on-line. Platforma DogVacay în sine nu furnizează servicii de dogsitting și nu angajează sitter pentru câini.

Distincția critică între platformele de partajare și alte servicii on-line nu se bazează numai pe caracterul serviciilor sau părților implicate, ci mai degrabă se întemeiază pe gradul de control pe care platforma îl exercită pentru fiecare tranzacție. Platformele de partajare exercită controlul asupra tranzacțiilor prin intermediul direcționării formei și a conținutului înregistrărilor, prin instituirea unor standarde minime de calitate pentru furnizorii de servicii, oferind un sistem electronic de plăți, precum și prin perceperea unei taxe pentru fiecare tranzacție. DogVacay taxează cincisprezece procente din fiecare rezervare pentru serviciile sale, iar taxele de tranzacționare pot varia de la trei la douăzeci la sută.

Companiile de acces sunt de mai multe categorii, unele sunt catalogate simple panouri de mesaje pur pasive, iar altele sunt chiar furnizori de servicii directe. Cele care afișează doar panouri de mesaje își rezervă dreptul de a selecta și a elimina anumite listări și oferă doar o îndrumare minimă privind forma și conținutul listării. Aceste platforme nu au nicio relație de muncă cu furnizorii, și nicio miză financiară la nicio tranzacție. Furnizorii de servicii directe, prin contrast, exercită un control complet asupra formei și a conținutului listărilor și beneficiază direct de fiecare achiziție. Determinarea dacă o platformă acționează ca un intermediar pasiv sau exercită un control suficient asupra furnizorilor pentru a stabili răspunderea acestora este o chestiune extrem de dependentă de situația de fapt. Platformele de partajare caută, în general, să-și minimizeze propria lor răspundere declarând că serviciile lor sunt echivalente, apropiate de cele care afișează doar panouri de mesaje. Multi critici sunt de părere că platformele de partajare în practică funcționează ca furnizori de servicii directe. Unii au susținut că astfel de platforme de partajare utilizează tactici înșelătoare pentru a se sustrage reglementărilor.

Cu toate că această dezbatere rămâne nerezolvată în mai multe jurisdicții, statutul de intermediar al platformelor de partajare implică atât răspunderea platformei cât și a autorității locale de reglementare asupra activității acestor platforme.

În al doilea rând, platformele de partajare permit informal actorilor la scară mică să facă schimb de servicii on-line. Tranzacțiile de catering peer-to-peer sunt, mai degrabă, preferate decât tranzacțiile între întreprinderi și consumatori, din două motive. Acest sistem permite furnizorilor să profite de activele lor cu caracter personal, insuficient folosite sau să își comercializeze aptitudinile în mod independent. De exemplu, în loc să lase o mașină în garaj în timpul unei vacanțe de familie, platformele P2P de închiriere de mașini permit

proprietarilor de automobile să câștige bani prin leasing-ul vehiculele lor personale. Serviciile de curățare, cum ar fi Homejoy oferă o flexibilitate excepțională peste orele de lucru. În plus, furnizorii de astfel de servicii informale nu pot fi supuși acelorași reglementări ca și întreprinderile mari. Însă, platformele de partajare nu interzic în mod necesar accesul furnizorilor profesioniști sau calificați, în timp ce altele, cum ar fi Zaarly, un serviciu destinat contractării de servicii pentru reparații casnice și curățenie, solicită ca toți furnizorii să aibă acreditările corespunzătoare.

Cu toate că, în general, platformele de partajare încearcă să excludă întreprinderile mari și operatorii la scară largă de la participarea pe site-urile lor, datele furnizate de platformele de închiriere pe termen scurt sugerează că un anumit procent de furnizori tranzacționează la un volum substanțial mai mare decât majoritatea celorlalte.

Platformele de partajare oferă o gamă largă de servicii, de la închirieri de ambarcațiuni până la reparații electrice. Spre deosebire de platformele de comercializare de mărfuri online, piața de servicii, în general, impune interacționarea în persoană între utilizatori și furnizori. Astfel, platformele de partajare ridică probleme juridice distincte față de cele întâlnite la platformele de comercializare online. Contractarea cu străini online implică multe riscuri, și prin urmare, costuri de tranzacție mult mai mari decât cele similare realizate prin întreprinderile mai mari.

Pentru a reducer costurilor de tranzacție pentru utilizatori și furnizori, platformele de partajare se bazează pe o varietate de caracteristici care să diminueze costul de obținere a informațiilor necesare stabilirii dacă un furnizor este de încredere sau nu. Mai multe platforme de acces adoptă o trăsătură specifică rețelelor sociale, în sensul că acestea permit utilizatorilor să își creeze profiluri individuale, să se interconecteze cu profilurile altor utilizatori și să își caute conexiunile. Această caracteristică permite platformelor să obțină informații și să urmărească activitatea atât a contului furnizorului cât și al utilizatorului, putând astfel să instituie "sisteme de reputație" - un instrument de examinare și evaluare pentru depistarea actorilor necorespunzători.

În plus, platformele diminuează costurile de tranzacție prin standardizarea schimburilor și prin acordarea de garanții de calitate și de siguranță. Măsurile de standardizare a schimburilor includ interfețe prietenoase și uniforme, căutări bazate pe locație, compararea prețurilor, activitatea contului, înregistrarea plățărilor, programarea și rezervare de instrumente. Garanțiile de calitate sau de siguranță ar putea consta în polițe de asigurare, linii de asistență telefonică pentru clienți, politici de anulare și de rambursare, sisteme de reputații, instruirea furnizorului și controale de fond. Adoptarea acestor instrumente și servicii de către platformele de partajare, permite utilizatorilor și furnizorilor să tranzacționeze la volume mai mari și încurajează participanții ocazionali să se alăture acestui tip de piață. Platformele de partajare facilitează schimburile care nu s-ar putea altfel realiza din cauza costurilor ridicate ale tranzacției. În parte, deoarece acestea încurajează un volum mare de tranzacții P2P, au fost ridicate și noi probleme de reglementare.

Cadrul de reglementare existent

Multe servicii de P2P se aseamănă îndeaproape cu serviciile furnizorilor tradiționali. Din acest motiv, platformele de partajare de multe ori par să cadă în sfera de competență a legilor care reglementează furnizorii de servicii tradiționale. Există două trăsături definitorii ale acestor cadre de reglementare. În primul rând, regimurile legale moderne au rădăcini în relațiile speciale de drept comun, și impun limite, în consecință, asupra libertății contractuale între utilizatorii și furnizorii de pe platformele de partajare. În al doilea rând, statul și instituțiile locale de reglementare instituie cerințe complexe, care se suprapun, pentru furnizori și platforme.

Cu toate acestea, platformele de partajare diferă în mod substanțial de furnizorii de servicii tradiționale, iar economia de acces nu se încadrează perfect în normele de reglementare existente. Multe astfel de platforme nu pot să respecte reglementările locale. Alții se confruntă cu incertitudini ca urmare a unor lacune sau ambiguități în lege. Pentru a rezolva aceste probleme, platformele de partajare au susținut cu tărie necesitatea introducerii de noi norme adaptate special pentru furnizorii de servicii P2P.

Multe platforme de partajare oferă servicii în acord clar cu reglementările de drept comun: TNC furnizează servicii de transport analog cu operatorii de transport tradiționali, închirierile P2P sunt guvernate de răspunderea pentru produse, contractorii de servicii sunt ținuti de reglementările din domeniul răspunderii delictuale - în special răspunderea pentru spații, iar chiriile pe termen scurt se supun legii proprietății și închirierii. În general, aceste instituții de drept impun o limită între libertatea contractuală și interesul puternic, inerent al publicului în astfel de tranzacții. În baza "relațiilor speciale" dintre furnizorii de servicii și consumatori, diverse doctrine de drept comun stabilesc îndatoriri sporite în sarcina furnizorilor de servicii. Relațiile speciale se referă la proprietar - chiriaș, transportator - pasager, hotelier - client, locator - locatar, precum și relația dintre manufacturier și consumator cu privire la răspunderea asupra calității produselor. Sunt avute în vedere trei ipoteze care să justifice reglementarea de drept comun a acestor "relații speciale", și modul în care aceste ipoteze continuă să influențeze cadrele de reglementare moderne.

În primul rând, relațiile speciale de drept comun reglementează aspecte de sănătate, siguranță și protecție financiară pentru consumatori, care survin în astfel de tranzacții. Legea care reglementează relația proprietar-chiriaș ilustrează acest interes public sporit în tranzacțiile private. La mijlocul secolului al XX-lea, multe jurisdicții au adoptat prevederi care să ofere chiriașului garanția implicită de a locui într-un spațiu adecvat, o îndatorire pentru proprietari de a oferi chiriașilor o unitate de locuință confortabilă." Această reformă a reflectat recunoașterea importanței tot mai mare a standardelor minime de calitate pe care trebuie să le îndeplinească o locuință pentru sănătatea și siguranța publică și a influențat puternic statutul modern al relației proprietar-chiriaș. Cele mai multe state au codificat garanția implicită de calitate a locuinței. În plus, multe state au adoptat o anumită formă a legii cu

privire la închirierea de spații rezidențiale (Uniform Residential Landlord and Tenant Act³⁴) pentru a stabili căi de atac și protecție împotriva evacuării pentru chiriași. Astăzi, cele mai multe jurisdicții interzic proprietarilor de a lua măsuri proprii pentru a evacua locatarii și impun cel puțin unele măsuri minime de protecție a chiriașilor în cadrul procedurilor de evacuare.

Referitor la riscurile unice privind sănătatea și siguranța anumitor tranzacții, relațiile speciale de drept comun au în vedere faptul că anumiți furnizori de servicii ocupă o poziție disproporționat de puternică de negociere în raport cu consumatorii. De exemplu, atât hotelierii cât și operatorii de transport au obligația de a nu discrimina - fiecare trebuie să accepte toți oaspeții sau pasagerii. Nerecunoscând dreptul gazdelor și al transportatorilor de a refuza serviciul reprezintă o interdicție substanțială privind libertatea contractuală. Cu toate acestea, vulnerabilitatea deosebită a călătorilor a justificat istoric această interdicție. Călătorii nu sunt familiarizați cu prețurile locale, au un acces limitat la serviciile concurente, și sunt supuși unor constrângeri de timp sau circumstanțiale asupra capacității lor de a negocia (de exemplu, necesitatea de a găsi cazare înainte de apusul soarelui). Regimurile legale moderne recunosc faptul că oaspeții și pasagerii necesită protecții speciale, iar cele mai multe jurisdicții, astăzi, au codificat obligația de nediscriminare pentru hoteluri și taxiuri. În cazul taxiurilor, în plus, prin hotărâri locale, se impune specificarea cerințelor de contorizare și prețurile stabilite.

În cele din urmă, relațiile speciale de drept comun, de obicei, au în vedere faptul că furnizorul de servicii urmărește să aibă cel mai mic cost - adoptă măsuri de precauție împotriva unui anumit risc, la cel mai mic cost. Prin urmare, reglementând aceste relații, dreptul comun atribuie o responsabilitate mai mare pentru furnizorul de servicii, mai degrabă decât pentru consumator. De exemplu, în unele jurisdicții, un locator comercial este calificat drept "vânzător sau distribuitor" în conformitate cu legea răspunderii pentru calitatea produselor. Locatorii trebuie să răspundă pentru defectele produsului sau pentru eșecul de a avertiza consumatorul cu privire la pericolele legate de utilizarea produsului.

Instanțele de judecată au justificat aceste drepturi sporite, bazate pe pozițiile relative ale vânzătorului și consumatorului: vânzătorul are cunoștințe superioare asupra stării unui produs, iar consumatorii nu pot, în mod rezonabil, să inspecteze sau să se protejeze împotriva riscurilor asociate în legătură cu multe din procesele moderne de fabricație. La fel ca în cazul vânzătorilor și locatorilor care urmăresc limitarea costurilor, și hotelierii, conducătorii de taxi, proprietarii, și alți furnizori de servicii în raport cu majoritatea clienților, pasagerii, chiriașii sau consumatorii au aceeași poziție.

Platformele de partajare perturbă unele dintre ipotezele fundamentale care stau la baza reglementării "relațiilor speciale" din dreptul comun. Spre deosebire de relațiile dintre cele două părți, între furnizorii de servicii și consumatori, platformele de partajare creează

³⁴ <http://www.uniformlaws.org/shared/docs/residential%20landlord%20and%20tenant/urlta%201974.pdf>

relații între trei părți - platformă, furnizor și utilizator. Aceste noi relații necesită o abordare diferită a răspunderii și a protecție legale. În consecință, reglementările dreptului comun asupra relațiilor speciale cu privire la cadrele de reglementare moderne creează adesea probleme pentru platformele de partajare. Mai multe jurisdicții, de exemplu, interzic încheierea contractelor de leasing cu o durată mai mică de treizeci de zile. Aceste prevederi sunt menite să împiedice pe deținătorii de proprietăți rezidențiale să le transforme în hoteluri, dar, în același timp, fac imposibilă închirierea pe termen scurt, utilizată de cele mai multe platforme. Pe de altă parte, oaspeții care stau timp de peste treizeci de zile sunt îndreptățiți să se bucure de garanțiile legale oferite chiriașilor. În cazul în care aceste persoane refuză să părăsească proprietatea la sfârșitul perioadei de închiriere, gazdele trebuie să urmeze o procedură formală de evacuare. În schimb, multe jurisdicții permit hotelurilor să ia măsuri proprii de evacuare a oaspeților tranzitorii. Acest exemplu demonstrează modul în care relațiile speciale de drept comun afectează drepturile și căile de atac ale utilizatorilor platformelor de partajare în cadrul regimurilor de reglementare existente.

Dincolo de influența dreptului comun asupra "relațiilor speciale", cadrele legale moderne creează multe alte provocări pentru platformele de partajare. În primul rând, autoritatea de reglementare pentru furnizorii de servicii tradiționale este extrem de localizată. Platformele de partajare trebuie să respecte regulile stabilite de către mai multe autorități atât la nivel de stat cât și local. În al doilea rând, codurile locale relevante sunt complexe și impun sarcini sporite de conformare cu privire la furnizorii de servicii.

Platformele de partajare trebuie să se confrunte cu multiplele autorități de reglementare atât la nivel de stat cât și locale. Închirierile pe termen scurt sunt de obicei reglementate la nivel de oraș. Cu toate acestea, legile de stat pot afecta, de asemenea, platformele de închiriere pe termen scurt. În special, Florida a interzis autorităților locale să stabilească noi restricții la închirierile pe termen scurt din 2010. Companiile de transport, prin contrast, sunt adesea supuse reglementării de către comisiile de utilitate publică de stat și autoritățile de stat. Cu toate acestea, în multe jurisdicții, orașele păstrează autoritatea de reglementare concurentă sau separată asupra companiilor de transport. Pennsylvania Public Utilities Commission, de exemplu, a acordat anumitor CTN, licență experimentală pe o perioadă de doi ani, iar orașul Philadelphia exercită o autoritate independentă asupra închirierii de vehicule și continuă să interzică CTN (Transportation Network Companies).

Mai mult decât atât, normele locale și de stat care reglementează activitatea furnizorilor tradiționali de servicii sunt extrem de complexe, și astfel respectarea lor poate fi costisitoare pentru furnizorii de servicii din economia de acces. Pentru închirierile pe termen scurt, prevederile legale locale relevante includ restricții rezidențiale zonale, coduri de sănătate publică și de prevenire a incendiului, taxele de ocupare tranzitorii și regimul de acordare a licențelor și a permiselor. Aceste prevederi legale pot afecta, de asemenea, prestatorii de servicii care funcționează pe proprietăți rezidențiale, cum ar fi DogVacay. Taxiurile sunt supuse unor norme amănunțite care reglementează modul de taxare, zonele de acoperire necesare, inspecții tehnice ale vehiculelor, controale de fond pentru șoferi și

regimurile de acordare a licențelor. Punerea în aplicare a acestor norme are loc la nivel local, iar agențiile însărcinate cu investigarea teritorială a încălcărilor codurilor de sănătate pot avea resurse limitate.

Faptul că reglementările sunt foarte localizate și specializate reprezintă o provocare pentru platformele de partajare, în special pentru cele care operează la nivel național. Pentru a clarifica ambiguitățile din reglementările locale sau a regulilor de concurență, care interzic serviciile de partajare, platformele trebuie să pledeze pentru crearea de norme de reglementare în fiecare oraș în parte. Chiar și în cazul orașelor și statelor care încep să adopte legi adaptate la activitatea platformelor de partajare, fiecare jurisdicție are o abordare diferită. Prin urmare, platformele de partajare trebuie să se adapteze la o gamă largă de reglementări. Multe alte grupuri au, de asemenea, un interes în rezultatul acțiunii de reglementare privind platformele de partajare.

Cele mai multe jurisdicții au avut o abordare "experimentală" pentru reglementarea platformelor de acces, o varietate de grupuri de interese continuă să modeleze procesul de elaborare a acestor reglementări. Dezvoltarea economiei de partajare a creat oportunități economice substanțiale pentru utilizatori, furnizori și platforme. Biroul Procurorului General din New York a declarat că, în 2014, Airbnb singur a efectuat tranzacții de închiriere pe termen scurt în New York în valoare de 282 milioane \$. Mai mult decât atât, aceste platforme au dobândit largi baze de utilizatori.

Potrivit lui Airbnb, totalul listărilor de pe site-ul său a crescut de la 120.000 la 300.000 doar în 2012. CTN a înregistrat o creștere la fel de rapidă, în timp ce statisticile indică faptul că ratele de utilizatori pentru înscriere s-au plafonat pe piețele primare. Uber susține că adaugă 50.000 de șoferi noi pe lună. Aceste noi părți au un interes financiar puternic în crearea de norme care să permită ca astfel de platforme să continue să funcționeze.

Platformele de partajare au generat, de asemenea, efecte externe negative pentru terțe părți. Închirierile pe termen scurt pot schimba natura juridică a unei clădiri sau chiar caracterul unei comunități, astfel, mulți rezidenți obiectează cu privire la intrarea străinilor în mod frecvent în zonele comune ale unui complex de apartamente. De asemenea, accidentele provocate de conducătorii auto CTN pot afecta nu doar pasagerii, ci și pietonii și alți conducători auto participanți la trafic. CTN afectează și alte entități cum ar fi aeroporturile, care controlează strict activitatea de închirierea de vehicule prin intermediul licențelor. Mai mult, succesul platformelor de partajare amenință furnizorii tradiționali de servicii. Serviciile de închiriere pe termen scurt servesc adesea drept substituenți pentru hoteluri, în special serviciile de ospitalitate low-end, iar CTN servește drept înlocuitor direct pentru taxiuri.

Prin urmare, reglementarea economiei de partajare necesită o echilibrare a intereselor. Guvernele statale și locale caută să se asigure că noile norme protejează în

mod adecvat atât participanții la economia de partajare cât și terțele părți. În plus, autoritățile locale au un interes public puternic în reglementarea platformelor de partajare. Serviciile de pe platforme pot genera venituri fiscale substanțiale, dar pot perturba, de asemenea, piața de locuințe la prețuri accesibile și pot să creeze serioase riscuri de siguranță a consumatorilor. Multe jurisdicții, în prezent, încearcă să găsească soluții de reglementare pentru a aborda economia de acces. Aceasta reprezintă o ipoteză de derogare de la reglementările, normele existente, ce sunt create pentru relațiile cu două părți și nu pot răspunde nevoilor de reglementare pentru relațiile între trei părți - platforme, furnizori și utilizatori. De asemenea, nici modelele existente de răspundere a intermediarilor nu pot oferi soluții viabile pentru structurarea răspunderii platformelor de acces.

Având în vedere faptul că reglementările existente sunt foarte localizate, autoritățile de stat și cele municipale au adoptat o gamă largă de prevederi pentru platformele de partajare. Unele dintre acestea operează adesea în mod legal, chiar și fără să existe prevederi legislative speciale în domeniul lor de acțiune. Alte platforme de partajare operează, însă, ilegal sau la limita legalității, iar autoritățile de reglementare au luptat să se ocupe de aceste platforme. În special, închirierile pe termen scurt de locuințe rezidențiale și CTN încalcă frecvent normele locale. Anumite jurisdicții au încercat să interzică aceste platforme, altele au fost autorizate "experimental" înainte de a emite norme formale, precum și un număr tot mai mare de orașe au adoptat o lege pentru închirierile pe termen scurt și CTN. În general, interdicțiile impuse platformelor de partajare au avut un succes limitat, iar rezultatele obținute din autorizările experimentale realizate pe baza licențelor și a legislației timpurii sunt dificil de preconizat. Ca urmare a adoptării fiecărei astfel de abordare, autoritățile de reglementare se confruntă cu provocări similare de punere în aplicare.

1. Interdicții

În absența reformei de reglementare, mai multe platforme de partajare încalcă ordonanțele locale. Închirierile rezidențiale pe termen scurt, care sunt, de obicei, închirieri pentru mai puțin de treizeci de zile, sunt interzise în mod explicit în multe jurisdicții. În unele orașe, anumite categorii de locuințe rezidențiale pot face obiectul închirierilor de scurtă durată (de exemplu, case locuite de o singură familie), în timp ce altele nu pot (de exemplu, unitățile de locuit sau complexurile de apartamente), sau anumite zone rezidențiale pot primi licențe limitate în timp ce altele nu. În mod similar, CTN se încadrează, fără îndoială, în categoria celor care închiriază vehicule și cad sub incidența mai multor ordonanțe locale care reglementează activitatea de taxi. Din moment ce, în general, CTN nu poate (și, de multe ori nu poate, în mod practic) să se conformeze ordonanțelor pentru activitatea de taxi, unele instanțe au decis că CTN sunt operatori de taxi ilegali. Casele de licitație P2P pentru locurile de parcare încalcă, de asemenea, ordonanțele locale în domeniu.

Mai degrabă decât să revizuiască codurile locale pentru a se potrivi platformelor de acces, unele jurisdicții au ales să pună în aplicare legile existente pentru a interzice aceste servicii P2P. În mai multe orașe și state au fost emise ordine de încetare a activității CTN și

amendarea platformelor. Unele orașe s-au angajat, de asemenea, în eforturi agresive de a închide platformele care găzduiesc închirierile pe termen scurt, iar unele au revizuit ordonanțe locale interzicând în mod expres anumite categorii de închirieri rezidențiale pe termen scurt. New York City și San Francisco au lansat campanii extrem de vizibile împotriva operatorilor ilegali de hoteluri. În plus, în San Francisco, Procurorul General a emis mai multe ordine de încetare a activității unor case de licitație P2P pentru locuri de parcare. Aceste eforturi au avut un succes limitat. Platformele de închiriere pe termen scurt continuă să funcționeze în mod ilegal în mai multe orașe. Unele jurisdicții, cum ar fi New Orleans, pur și simplu nu au acționat pentru a pune în aplicare interdicțiile formale cu privire la închirierile pe termen scurt. Chiar și în New York, campaniile de constrângere duse împotriva închirierilor de scurtă durată s-au confruntat cu obstacole grave. De asemenea, CTN a ignorat de multe ori ordinele de încetare a activității. În multe cazuri, CTN a negociat cu autoritățile orașenești pentru a obține autorizații temporare, mai degrabă decât să-și întrerupă activitatea, iar în cele mai multe cazuri CTN a obținut licențe temporare.

2. Legalizarea platformelor de acces: revizuirea regulilor existente sau crearea de reguli noi

Din ce în ce mai mult, statele și autoritățile orașenești au încercat să legalizeze total sau parțial CTN și platformele de închiriere pe termen scurt. Cele mai multe jurisdicții au abordat reglementarea închirierilor pe termen scurt prin revizuirea normelor existente, iar unele au creat noi regimuri de autorizare pe termen scurt, dispozițiile legale cu privire la închirierile pe termen scurt variază foarte mult. Restricții comune includ limite geografice, durate maxime, chiriile maxime pe an, limite de ocupare și excluderi pentru mai multe tipuri de reședințe. Anumite jurisdicții au creat îndatoriri pozitive pentru platformele de închiriere pe termen scurt, cum ar fi asigurarea de parcare adecvată pentru oaspeți, notificarea vecinilor despre închirierea pe termen scurt sau răspunderea pentru prejudiciile cauzate de oaspeți. În jurisdicțiile în care există regimuri de autorizare, gazdele sunt obligate să plătească o taxă de cerere și sunt supuse unei inspecții de siguranță. Multe jurisdicții au decis, de asemenea, că taxele de ocupare tranzitorii se aplică și platformelor de închiriere pe termen scurt.

Prin contrast, cele mai multe orașe și state au abordat problema CTN prin crearea unei noi categorii juridice distincte de categoria celor care se aplică companiilor tradiționale de închiriere de vehicule cum ar fi taxiurile și limuzinele. În unele state, comisia de utilități publice a emis ghiduri pentru activitatea CTN. Alte state și orașe au adoptat deja o legislație care reglementează CTN, inclusiv Colorado, orașul Chicago, și Districtul Columbia. Anumite caracteristici comune ale normelor timpurii adoptate pentru a reglementa activitatea CTN includ: cerințe minime de asigurare, inspecții regulate, controale de fond ale conducătorilor auto, obligația de a nu discrimina pasagerii cu handicap, de înregistrarea vehiculelor și obținerea licențelor, cerințele pentru marcarea vehiculelor înregistrate și limitări cu privire la suprataxarea la orele de vârf - o practică de creștere a tarifelor în timpul orelor de vârf pentru a încuraja șoferii să lucreze în timpul acestor ore. Cele mai multe state și orașe au exclus în

mod expres CTN din categoria transportatorilor tradiționali și degrevarea CTN de obligația de nediscriminare.

Multe dintre noile reguli pentru CTN au intrat în vigoare la începutul anului 2015, iar altele mai târziu, și nu s-a putut evalua, încă, succesul acestor măsuri de reglementare. Mai mult decât atât, în unele jurisdicții s-au eliberat licențe experimentale pentru CTN, dar nu au fost încă emise norme formale.

3. Sancționarea

Fie că guvernele statale și locale aleg să interzică sau să legalizeze platformele de partajare, autoritățile de reglementare încearcă să dezvolte strategii pentru aplicarea noilor sau existentelor legi. Controlul aplicării legii de către platformele de partajare se dovedește de multe ori mult mai dificil decât adoptarea legislației. Autoritățile de reglementare s-au îndreptat către două modalități principale de aplicare: să se îndrepte către furnizori sau către platformele de acces. În unele cazuri, cauzele particulare de acțiune pot contribui, de asemenea, la strategiile de punere în aplicare.

a) Obiective: Furnizorii versus platforme

Pentru a direcționa furnizorii, autoritățile de reglementare caută să decidă cum să identifice actorii răi și ce măsuri să adopte pentru contracararea lor. Autoritățile de reglementare identifică comportamentele ilegale solicitând informații de la utilizatorii platformelor, prin inspecții sau verificări polițienești, cât și prin reclamațiile adresate prin liniile de asistență telefonică. După ce autoritățile de reglementare descoperă comportamentul ilegal, ele aplică amenzi sau emit ordine de încetare a activității unor astfel de actori comerciali necorespunzători sau impun eliminarea conturilor acestora de pe platforme.

Multe orașe s-au adresat platformelor de închiriere pe termen scurt adoptând măsura controlului furnizorilor. Biroul Procurorului General din New York a urmarit agresiv platformele cu listări ilegale, solicitând ca Airbnb să dezvăluie identitatea conturilor. Autoritățile din San Francisco, au acționat în mod similar împotriva proprietarilor care au încercat să convertească apartamentele în unități de închiriere pentru vacanță refuzând chiriașii pe termen lung. Dar, închiderea gazdelor individuale necesită resurse imense și noi astfel de furnizori pot intra pe piață cu ușurință.

Pe de altă parte, măsurile care vizează platformele prezintă mai mult decât doar o provocare logistică. Autoritățile de reglementare au vizat CTN-urile, serviciile de închiriere auto, și casele de licitații înscrise pe platforme. Pentru că nu este întotdeauna clar care instituție locală sau de stat are autoritatea de a reglementa platformele, autoritățile de reglementare s-au confruntat uneori cu un obstacol inițial la stabilirea modalității corecte de punere în aplicare. Autoritățile de reglementare pot impune amenzi pentru anumite cazuri de neconformitate cu legile existente. Cu toate acestea, eforturile publice de aplicare a

acestor norme s-au dovedit a fi limitate din cauza resurselor guvernamentale reduse și pentru că de multe ori platformele continuă să funcționeze în ciuda ordinelor de încetare a activității sau amendării repetate.

b) aplicarea publică versus aplicarea privată (individuală)

Agențiile de reglementare trebuie să pună în aplicare, în primul rând, legislația care reglementează platformele de acces. Accentul pe acțiunile întreprinse de agențiile de reglementare se datorează, în mare parte, interesului puternic al publicului implicat în unele platforme, în special a CTN, închirierile auto și de locuințe pe termen scurt, platformele de creditare P2P, și casele de licitație P2P.

În cazul platformelor de închiriere pe termen scurt, proprietarii pot reprezenta prima linie de punere în aplicare împotriva gazdelor. Majoritatea proprietarilor includ o clauză de subînchiriere în contractele de închiriere atât comerciale cât și rezidențiale. Un proprietar poate avea succes într-o procedură de evacuare demonstrând că locatarul a găzduit în mod ilegal oaspeții pe termen scurt prin încălcarea contractului de închiriere.

Companiile de taxi din Boston și Chicago, au acționat în judecată Uber în temeiul legii concurenței neloiale. Acțiunile private împotriva platformelor de acces pot completa eforturile guvernamentale de implementare și pot contribui, de asemenea, la modelarea eforturilor legislative în curs pentru a reglementa activitatea platformelor de partajare. Deși guvernele de stat și locale au luat măsuri pentru a reglementa economia de acces, multe probleme rămân nerezolvate. Chiar și platformele care funcționează deja în mod legal pot ridica probleme de siguranță a muncii suscitând necesitatea introducerii de noi reglementări.

Platformele de acces operează adesea în zone juridice gri, iar vidul de reglementare din jurul acestor servicii a ridicat probleme complexe. Companiile din această economie erodează distincția dintre comercial și personal, public și privat, precum și definirea bunurilor și serviciilor. De exemplu, șoferii CTN operează cu vehiculele personale în scop comercial. În mod similar, gazdele din domeniul închirierilor pe termen scurt își oferă temporar locuințe private, rezidențiale spre închiriere pentru public. Case de licitație P2P și prestatorii de servicii permit utilizatorilor să achiziționeze licențe temporare, cum ar fi o poziție în prima linie pentru un film, o masă într-o cafenea sau un loc de parcare publică. Neclaritatea încadrării în aceste linii creează probleme juridice dificile, deoarece aceste categorii afectează modul în care este angajată răspunderea în aproape fiecare domeniu de drept, de la plata taxei până la drepturile civile.

4. Asigurări

Asigurarea de răspundere pentru CTN ilustrează zona gri dintre activitatea personală și comercială. Cele mai multe planuri de asigurare cu caracter personal nu acoperă riscurile

care intervin în activitățile comerciale, cum ar fi cele pentru pasageri. Astfel, șoferii TNC nu se pot baza pe polițele de asigurare cu caracter personal pentru accidente care au loc în timp ce aceștia operează pe aplicația CTN. Anumite state obligă acum CTN să achiziționeze asigurări care acoperă și această problemă în polița personală de asigurare a conducătorului auto TNC. Asigurătorii descompun răspunderea CTN în trei perioade. Prima perioadă începe când conducătorul auto CTN pornește aplicația și se termină atunci când șoferul CTN acceptă cursa. A doua perioadă se referă la timpul în care șoferul a acceptat cursa până când acesta preia efectiv pasagerul. A treia perioadă este reprezentată de timpul de la care pasagerul este preluat până când este lăsat la destinație. Multe jurisdicții au adoptat o regulă a aplicației, prin care CTN trebuie să furnizeze asigurarea conducătorilor auto din momentul în care acesta se conectează la aplicația TNC.

Cu toate că CTN nu au oferit dintotdeauna o acoperire primară în timpul perioadelor doi și trei, cele mai multe CTN, în mod voluntar, acum, au cumparat planuri de asigurare pentru aceste perioade fără ca acestea să fie impuse prin lege. Cu toate acestea, CTN au contestat în mod energic obligațiile legale de asigurare pentru a doua perioadă. CTN au susținut că furnizarea de asigurări comerciale în a doua perioadă ar fi o risipă economică și ar încuraja conducătorii auto să comită o fraudă de asigurare. Asigurarea cu acoperire comercială este mai scumpă decât cea cu caracter personal, din cauza riscurilor crescute de răspundere asociate. Astfel, conducătorii auto sunt încurajați să părăsească aplicația CTN în timp ce își fac treburile de rutină sau alte deplasări cu caracter personal pentru a beneficia de o acoperire mai mare.

5. Taxe

Alternanța dintre activitatea comercială și cea personală complică multe aspecte juridice dincolo de asigurare, cum ar fi dacă un conducător auto CTN poate deduce costul reparațiilor automobilului pe care îl utilizează, ca o cheltuială de afaceri pentru reducerea taxelor. Unele jurisdicții permit deduceri ale cheltuielilor în funcție de procentul anual de kilometraj atribuit utilizării "în afaceri". Astfel este acoperită a doua și a treia perioadă de asigurare pentru CTN, dar nu este clar dacă regula cu privire la pornirea aplicației pentru asigurarea de răspundere civilă stabilește și dacă șoferul în timpul primei perioade de asigurare este considerat în scop "de afaceri" și datorează impozit pe venit.

6. Răspunderea locatorului

Platformele de închiriere P2P pot complica, de asemenea, distincția dintre volumul mare de activitate și activitatea comercială ocazională. De exemplu, în mai multe jurisdicții, răspunderea pentru produse depinde de caracterul comercial al vânzătorului. În anumite jurisdicții sunt prevederi care exceptează răspunderea pentru defecte de fabricație în cazul "închirierii ocazionale". În această situație sunt incluse și serviciile precum cele oferite de Equipify sau Spinlister, care permit furnizorilor să-și închirieze echipamentele sportive personale utilizatorilor, inclusiv schiuri și biciclete de munte.

Furnizorii pot să tranzacționeze la volume diferite pe aceste platforme. Nu este încă clar în ce moment un locator ocazional de snowboarduri pe o platformă de acces devine un locator comercial în diferite jurisdicții. Aceste platforme oferă adesea formulare de contracte pentru furnizori și utilizatori, iar în unele cazuri, solicită părților să semneze un contract înainte de a procesa o tranzacție. Cu toate acestea, contractarea nu rezolvă complet problema, datorită faptului că prevederile legale diferă foarte mult în ceea ce privește clauzele de exonerare.

Reglementările actuale nu acoperă multe dintre problemele juridice ridicate de platformele de acces. Pe măsură ce această economie continuă să crească, autoritățile de reglementare se confruntă cu aceste zone gri. O anumită preocupare se înregistrează în privința responsabilității platformelor și a furnizorilor pentru prejudiciile cauzate utilizatorilor și terțelor părți rezultate din tranzacțiile de pe platformă.

Pentru cea mai mare parte din tranzacțiile de pe platformele de acces nu apar noi riscuri, doar noi părți. Aceleași accidente pot apărea în hoteluri ca și în apartamente, în taxiuri ca și în mașinile CTN, în magazinele de închiriere a schiurilor ca și în serviciile P2P de închiriere. Din acest motiv, autoritățile de reglementare au susținut că furnizorii de pe platformele de partajare trebuie să îndeplinească aceleași cerințe ca furnizorii de servicii tradiționale. Furnizorii de pe platformele de acces nu au aceeași "relație specială" cu utilizatorii, care a justificat instituirea de norme mai stricte pentru furnizorii de servicii în mod tradițional. Autoritățile de reglementare nici nu pot ține răspunzătoare platformele pentru toate accidentele care rezultă indirect din tranzacțiile de pe platformă. Pentru a oferi îndrumări clare instanțelor de judecată și instituțiilor răspunzătoare de aplicarea normelor legale în domeniu, autoritățile de reglementare caută soluții să împartă echitabil răspunderea între furnizori și platforme.

Economia de acces perturbă multe dintre ipotezele care au justificat obligațiile sporite în sarcina furnizorilor tradiționali: vulnerabilitatea deosebită a consumatorilor, poziția superioară de negociere a furnizorilor față de consumatori, precum și tendința furnizorilor de a avea costuri cât mai reduse. Furnizorii de pe platformele de acces sunt de obicei participanți ocazionali sau informali pe această piață. Ei operează pe o scară mai mică decât prestatorii de servicii tradiționali (oferă un singur dormitor, nu un hotel), utilizează resurse personale (vehiculul personal sau domiciliul) și nu active comerciale (un taxi licențiat sau clădiri comerciale), și sunt mai puțin sofisticați decât profesioniștii cu experiență care lucrează pentru un furnizor de servicii tradițional (un biciclist ocazional își închiriază propria bicicletă, față de un mecanic profesionist sau agent de vânzări care are o afacere de închiriere de biciclete). Astfel, acești furnizori pot fi incapabili să-și asume aceleași sarcini de conformare cu reglementările care se aplică furnizorilor de servicii tradiționale.

Serviciile oferite pe platformele de acces prezintă aceleași riscuri de sănătate și siguranță pentru utilizatori în aceeași măsură ca pentru utilizatorii de servicii tradiționale, însă, aceste tranzacții din economia de acces pun în pericol și furnizorii. În multe cazuri,

furnizorii sunt la fel de vulnerabili ca utilizatorii. De exemplu, s-au raportat cazuri în care șoferi CTN au fost victime ale unor agresiuni. Astfel, șoferii TNC se confruntă în multe situații cu aceleași riscuri ca și pasagerii. De asemenea, gazdele închirierilor pe termen scurt se pot confrunta cu riscuri grave de vătămare corporală sau pagube materiale prin invitarea unor străini în casele lor.

Mulți furnizori operează la un volum suficient de mare pentru a merita standarde mai stricte. Ordonanța emisă de autoritățile din Chicago care guvernează CTN oferă un exemplu de reglementare diferențiată. Astfel, acestea pun la dispoziția șoferilor licențe de clasă A conducătorilor auto a căror medie de funcționare este de douăzeci de ore sau mai puțin pe săptămână și licențe de clasă B conducătorilor auto care lucrează peste douăzeci de ore pe săptămână. Licențele de clasa A costa mai puțin și necesită inspecții anuale mai puțin stricte.

Ordonanța emisă de autoritățile din San Francisco pentru a reglementa închirierile de scurtă durată impune obligația ca gazdele să-și ocupe domiciliul "pentru nu mai mult de 275 zile dintr-un an calendaristic în care acesta este închiriat." Legiuitorul a dorit ca prin această dispoziție să prevină "transformarea pe scară largă a locuințelor rezidențiale în închirieri pe termen scurt" și să se asigure că proprietățile rezidențiale sunt folosite cu adevărat în acest scop. Această prevedere poate împiedica utilizarea pe care și-ar fi dorit-o anumiți proprietari de imobile rezidențiale.

Autoritățile de reglementare s-au concentrat asupra protejării utilizatorilor, reglementând platformele de acces, în special pentru CTN. Normele juridice destinate CTN impun controale de fond pentru conducătorii auto și proceduri de inspecție tehnică pentru vehicule. Multe specifică limitările privind tariful - un sistem de preț dinamic prin care tarifele la orele de vârf cresc pentru a încuraja șoferii să lucreze în aceste perioade din zi. În unele cazuri, în actele normative este stipulată obligația ca CTN să aplice metoda de calcul a tarifelor transparente și să informeze prin intermediul aplicației TNC tariful propus în mod vizibil pe ecran, punând anunțul de preț în relație cu butonul de confirmare a cererii de transport.

Beneficiul consumatorilor obținut ca urmare a utilizării platformelor de acces rezultă din faptul că disponibilitatea furnizorilor de servicii crește, costurile scad, precum și faptul că sunt furnizate servicii cu totul noi. În plus, aceste servicii nu prezintă un pericol inacceptabil pentru utilizatori sau terțe părți. Multe riscuri generate de economia de acces sunt la fel de prezente și pe piața furnizorilor de servicii tradiționale. Autoritățile de reglementare pot aborda, de asemenea, aceste riscuri fără a forța platformele să respecte aceleași reguli ca și furnizorii de servicii tradiționale. Platformele de acces pun noi probleme de protecție a consumatorilor, iar autoritățile de reglementare caută în continuu soluții pentru a rezolva aceste probleme fără a închide platforme.

Reglementarea responsabilă a platformelor de acces este o necesitate, nu o alegere. Autoritățile de reglementare și legiuitorii au început deja să experimenteze soluții echilibrate, iar rezultatele acestor eforturi vor continua să se reflecte în reglementările viitoare.

NORVEGIA

În timp ce mai multe guverne nu și-au prefigurat încă modul în care ar fi cel mai bine să reglementeze acest nou model de afaceri impus de economia de acces, Norvegia este o excepție și încearcă să păstreze flexibilitatea acestui model, instituind anumite standarde de muncă și de calitate.

Astfel, guvernul norvegian a înființat un Comitet special pentru a studia modalitățile de reglementare a economiei de acces prin Decretul Regal din 4 martie 2016.

Comitetul, astfel înființat de guvernul norvegian, a recomandat ca Norvegia să facă loc economiei de acces prin impozitare și dereglementare. Primul pas ar fi de a schimba statutul juridic al conducătorilor auto Uber, astfel încât aceștia să fie la fel de legitimi ca și șoferii de taxi, constatând că societățile ca Uber pot dezvolta industria norvegiană de taxi și pot crește concurența în acest sector. Recomandările sale se referă la stabilirea statutului juridic al companiilor care lucrează în economia de partajare, aducându-le în sistemul fiscal, fără a compromite standardele de siguranță. Prin aceasta, Comisia speră să pună în valoare potențialul economiei de acces și, profitând de tarifele mai mici utilizate de aceasta, să sprijine o concurență mai corectă, care ar aduce beneficii, în cele din urmă, consumatorului.

Prin urmare, este de înțeles faptul că guvernul norvegian actual caută modalități de a încorpora economia de acces în mediul de afaceri norvegian pentru a încuraja concurența pe această piață. Organizațiile patronale norvegiene, cum ar fi NHO și Virke, au sprijinit modificările propuse de comisie, mai ales atunci când vine vorba de acele norme care reglementează impozitarea companiilor ca Airbnb.

În mandatul său, Comitetul a fost însărcinat să evalueze oportunitățile și provocările prezentate de economia de acces, să identifice și să evalueze acele norme de reglementare contestate de economia de partajare, inclusiv reglementările de pe piețele în care economia de partajare este deosebit de importantă. O altă prioritate a fost aceea de a analiza modul în care piața forței de muncă este afectată de economia de partajare. În cele din urmă, Comitetul a luat în considerare normele de protecție și siguranța a consumatorilor. Comitetul s-a concentrat în special asupra noilor servicii de taxi, asupra celor de transport la scară mică de pasageri, precum și asupra celor legate de piața de închirieri și a examinat o serie de probleme fiscale.

Comitetul a concluzionat că economia de acces are o influență benefică asupra economiei norvegiene, cel puțin în ceea ce privește stimularea concurenței, inovației și

diversificarea posibilității de alegere a consumatorilor. Companiile din economia de acces ar putea îmbunătăți eficiența economică și, prin urmare, ar crea resurse pentru alte scopuri sociale. Economia de partajare poate avea, de asemenea, efecte pozitive asupra mediului.

Această economie prezintă, de asemenea, și diverse provocări. Aceasta presupune un număr mult mai mare de schimburi comerciale directe între persoane particulare decât anterior. Cadrele de reglementare pentru diferitele domenii nu au fost încă pe deplin adaptate la această nouă realitate. Pot să apară dificultăți în contextul reglementării pieței muncii și de impozitare. Având în vedere că economia de partajare este un fenomen relativ nou, există o incertitudine considerabilă cu privire la ce dispoziții legale ar trebui aplicate și modul în care ar trebui să fie interpretate normele de reglementare.

Prin urmare, Comitetul a identificat necesitatea de a oferi o mai bună informare cu privire la drepturile și îndatoririle din economia de acces. Comitetul a propus înființarea unui portal de informații pentru a oferi consumatorilor, platformelor și furnizorilor de servicii informații privind drepturile și obligațiile ce se cer a fi aplicate în economia de partajare.

În ceea ce privește piața forței de muncă, majoritatea a conchis că termenul "angajat" astfel cum este definit în Legea Muncii poate fi aplicat și în economia de acces. Cea mai mare parte, de asemenea, a considerat că sistemele naționale actuale de asigurări și de pensii pentru persoanele care desfășoară activități independente sunt bine conturate și că se pot aplica și persoanele care desfășoară activități independente pe platformele de acces. Prin urmare, se consideră că nu trebuie făcută nicio modificare asupra legislației muncii sau asupra aceleia care reglementează drepturile naționale de asigurare și de pensie ale persoanelor care desfășoară activități independente în cadrul economiei de acces.

Comisia nu recomandă limitarea timpului pentru care oamenii pot să-și închirieze casele prin Airbnb, așa cum s-a întâmplat în Amsterdam, în 2013, deoarece se consideră că noile tipuri de închiriere ar permite instituirea de prețuri mai mici în acest sector. În schimb, Comisia propune modalități de simplificare a sistemului fiscal, astfel încât acesta să devină mai ușor accesibil și să încurajeze cetățenii să declare venituri mai mici.

Cu toate acestea, recomandările făcute de Comisie au întâmpinat o oarecare rezistență. Confederațiile de muncă, cum este și LO, și-au exprimat îngrijorarea că activitatea întreprinderilor din economia de acces nu se desfășoară la aceleași standarde ca în cadrul companiilor tradiționale atunci când vine vorba de drepturile de angajare. Sindicatele se tem că prin dereglementare crește dumpingul social - angajatorii optează pentru utilizarea forței de muncă ieftină, adică cea a lucrătorilor imigranți, și că serviciile de taxi s-ar putea deteriora în zonele periferice.

O a doua propunere majoră emisă de Comisie este instituirea unor norme prin care furnizorii de servicii din economia de acces, care nu-și pot stabili prețurile de vânzare în mod direct și trebuie să respecte prețurile stabilite de platforma pe care își desfășoară activitatea,

să li se acorde dreptul de a negocia acorduri colective cu operatorii de platforme, chiar dacă aceștia nu pot fi considerați ca fiind angajați.

În domeniul protecției consumatorilor, Comitetul a propus ca autoritățile și platformele de partajare să se angajeze într-un dialog cu privire la dezvoltarea de standarde industriale și ghiduri de bune practici în domeniul protecției consumatorilor.

În cazul în care dialogul cu companiile din economia de acces cu privire la crearea de standarde în această economie nu are succes, Comitetul a recomandat ca autoritățile de reglementare în acest domeniu să emită ele singure orientări și ghiduri în acest sens.

Serviciul de mediere al Consiliului norvegian al consumatorilor ar trebui extins pentru a include achizițiile de servicii între persoane fizice.

În domeniul transporturilor, Comitetul a propus ca obligația actuală de a deține o licență să fie abrogată pentru persoanele care doresc să opereze sau să furnizeze transport de taxi remunerat folosind un vehicul personal.

Abrogarea mai multor astfel de dispoziții, inclusiv a acelor care reglementează plafonul maxim al prețurilor și care prevăd obligația pentru titularii de licență de a avea ca ocupație principală transportul de taxi. Anumite cerințe minime aplicabile conducătorilor auto individuale ar trebui să fie păstrate, cum ar fi cerința de a avea o bună reputație.

Este necesară introducerea de norme pentru a se asigura că informațiile privind călătoriile și prețurile sunt înregistrate și stocate. Scopul introducerii unor astfel de prevederi este acela de a asigura protecția pasagerilor și pentru ca autoritățile fiscale să primească informații relevante.

În sectorul închirierilor, Comitetul a constatat că nu există niciun motiv de a face modificări în standardele aplicabile închirierilor de locuințe private.

Pentru a se asigura că firmele din economia de acces apar în statisticile industriei de turism, Comitetul a propus să se ia în considerare posibilitatea ca instituțiile de statistică din Norvegiei să dobândească o autoritate legală sporită pentru a aduna date de la platformele din economia de acces.

În vederea asigurării că participanții la economia de acces plătesc impozitele pe picior de egalitate cu ceilalți, Comitetul a propus următoarele măsuri: Administrația fiscală Norvegiană trebuie să mențină și să dezvolte ghiduri care să clarifice și să informeze cu privire la normele și taxele aplicabile participanților la economia de acces.

Tehnologia digitală ar trebui să fie utilizată pentru funcțiile de raportare, de control și de orientare. Ar trebui introdusă obligația de prezentare a informațiilor de către deținătorii de date care permit sau facilitează închirieri sau servicii de plată prin intermediul platformelor digitale.

Este recomandată adoptarea unui tratament fiscal simplificat pentru cei care furnizează servicii din care obțin venituri mici.

În cazul în care licența nu va mai fi necesară, pentru a furniza servicii de taxi, așa cum propune Comitetul, va fi necesar să se revizuiască tratamentul fiscal aplicat posesorilor de autovehicule utilizate în scopuri profesionale. Furnizorii de servicii de taxi se bucură în prezent de anumite scutiri fiscale.

Comitetul a propus, de asemenea, ca veniturile din închirierea pe termen scurt a locuințelor particulare să fie impozitate. Astfel de venituri sunt în prezent scutite de taxe în cazul în care sumele rezultate din închiriere se încadrează într-un nivel la mai puțin de jumătate din valoarea de închiriere a proprietății. Comitetul nu și-a propus modificarea tratamentului fiscal al veniturilor din închirierile pe termen lung de locuințe particulare.

Guvernul norvegian nu poate împiedica schimbările pe care economia de acces le aduce în climatul de afaceri și se preocupă în continuare să caute noi modalități de reglementare pentru a face față noilor realități economice.