

## ЧТО НЕ ТАК С ЗАКОНОПРОЕКТОМ О КАРПУЛИНГЕ?

### АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается законопроект о карпулинге. Автор анализирует нормы законопроекта в аспекте регулирования отношений карпулинга, создания препятствий для незаконного предпринимательства под видом карпулинга, регламентации деятельности онлайн-платформы сервиса карпулинга.

Громкие дела, связанные с использованием известного французского сервиса BlaBlaCar, привлекли внимание отечественных юристов к проблематике карпулинга (от англ. *car* – автомобиль, *pool* – объединение) – совместных поездок на автомобиле, при которых водитель получает от пассажиров компенсацию части расходов на поездку, включая затраты на бензин, оплату проезда по платной автомобильной дороге, расходы на платную парковку и проч. Но на возникающие в отношении карпулинга вопросы юридическое сообщество дает весьма разноречивые ответы.

В России судебные дела, касающиеся деятельности сервисов карпулинга, имеют различные основания, отличаясь и по предмету. Но, как показывает практика, большинство претензий предъявляются органами прокуратуры: они требуют запрета работы сервиса в связи с тем, что под видом карпулинга зачастую осуществляется нелегальная коммерческая перевозка пассажиров. По мнению прокуратуры, это дает основания требовать признания информации, размещенной на сервисе, запрещенной к распространению. Схожие требования предъявляются и транспортными компаниями<sup>1</sup>.

Бесспорно, подобное злонамеренное использование сервиса карпулинга упрощает возможность осуществления незаконного предпринимательства. Недобросовестные компании, занимающиеся нелегальными перевозками пассажиров без соответствующих

---

<sup>1</sup> См., например, решение Арбитражного суда города Москвы от 31.10.2019 по делу № А40-135137/2019.

разрешений (без регистрации в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя, без получения лицензии и иных разрешительных документов, без проверки водителей и проч.), получают незаконные преимущества на рынке пассажирских перевозок. Кроме того, создаются предпосылки для нарушения правил дорожного движения, что чревато причинением вреда пассажирам, – в публикациях встречается информация, что в дорожно-транспортных происшествиях с участием нелегальных перевозчиков ежегодно гибнут десятки пассажиров [1].

В этих условиях не вызывает удивления, что Министерство транспорта РФ (далее – Минтранс) разработало проект федерального закона, нацеленный на регламентацию взаимоотношений, связанных с карпулингом, и носящий название «О регулировании отношений, возникающих при заключении с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» договоров перевозки пассажиров автомобильным транспортом по заказу в целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – законопроект)<sup>2</sup>.

Документ разработан как комплексный нормативный правовой акт и включает нормы, имеющие разную отраслевую принадлежность и регулирующие разнообразные отношения, связанные с карпулингом. В круг подпадающих под регулирование законопроекта взаимоотношений вошли, в частности, отношения между водителем и агрегатором карпулинга, возникающие при регистрации водителя на онлайн-платформе; между пассажиром и агрегатором карпулинга – при регистрации пассажира на онлайн-платформе; между водителем и пассажиром – по поводу заключения соглашения и исполнения договора о совместной поездке, а также ответственности водителя; между агрегатором карпулинга и федеральными органами исполнительной власти по поводу предоставления информации о соблюдении водителями требований, предъявляемых к ним самим и используемым для карпулинга транспортным средствам, и проч.

---

<sup>2</sup> [Regulation.gov.ru/projects#npa=97016](https://regulation.gov.ru/projects#npa=97016)

Разработка комплексных нормативных правовых актов оправдана в тех случаях, когда необходимо согласование норм определенной отраслевой принадлежности, регламентирующих разнообразные, но тесно связанные между собой общественные отношения, возникающие в одной и той же сфере деятельности человека. В данном случае, преследуя цель правовой регламентации карпулинга, разработчики законопроекта объединили в одном правовом акте нормы, регулирующие отношения, не все из которых тесно связаны между собой и нуждаются в объединении в едином специальном законе. Кроме того, в ряде случаев в состав законопроекта вошли нормы, дублирующие действующее законодательство или влекущие избыточное регулирование.

Тщательный анализ законопроекта позволяет заключить, что он нацелен на достижение трех основных целей – урегулировать отношения карпулинга, создать дополнительные правовые основы пресечения незаконного предпринимательства, осуществляемого под видом карпулинга, а также регламентировать вопросы, связанные с онлайн-платформой сервиса карпулинга. Поддерживая мотивы и цели законопроекта, в рамках настоящей статьи я хотела бы дать ему критическую оценку, разобрав законопроект в ключе обозначенных целей.

### **Добросовестный карпулинг и незаконное предпринимательство под видом карпулинга**

Карпулинг возник в развитие популярной в 50-е годы прошлого века практики автостопа, хотя сам термин «карпулинг» (синонимом является термин «райдшеринг» – от англ. *ride* – поездка, *share* – делиться), как утверждается в некоторых публикациях, появился сравнительно недавно – в 1989 году. В 90-е годы использование карпулинга осложнялось отсутствием удобного способа взаимодействия водителя и пассажиров, но с появлением сети Интернет организовывать совместные поездки стало гораздо проще. Развитие мобильных приложений окончательно упростило задачу поиска попутчиков (об онлайн-платформах карпулинга см. далее).

Понятием карпулинга сегодня охватываются как междугородние поездки случайных попутчиков, так и регулярные совместные поездки по городу – когда, например, собирается группа из нескольких человек, которым по пути на работу, в университет, на конференцию и проч., для чего используется личный автомобиль одного из членов этой группы. Разрабатываемое различными странами законодательство по общему правилу распространяется и на ту, и на другую разновидности карпулинга. Исключением из общего правила обычно является бесплатный карпулинг – этот случай вообще изъят из сферы правового регулирования.

Важно заметить, что не все страны поддерживают использование карпулинга. Например, в сентябре 2018 года в ОАЭ был введен запрет на совместные поездки на личном автотранспорте и установлено, что нарушители должны будут выплатить значительный штраф (в размере 3000 дирхамов), а их машина может быть конфискована на срок до 30 дней. Было установлено, что «разрешено перевозить людей только лицензированными такси и личными транспортными средствами» [2].

Однако большинство развитых стран, таких как США, Сингапур, Канада, Франция, Германия, Соединенное Королевство, разрешают, а то и поощряют совместное использование автомобилей (что наблюдается, в частности, в США и большинстве канадских провинций [3]). Для этого разрабатываются специальные правовые нормы и принципы, которые включаются в действующее законодательство.

Те страны, в которых карпулинг еще не получил законодательной регламентации, предпринимают шаги по его урегулированию. Например, в Индии при разработке проекта руководящих принципов для карпулинга особого внимания удостоился вопрос о том, какие расходы подлежат компенсации, – будет это только стоимость топлива, износ автомобиля, а также стоимость страховки или в состав расходов войдет, в частности, и стоимостная оценка временных затрат водителя и проч. [4]

Анализ законодательных актов некоторых стран, среди которых, в частности, Транспортный кодекс Франции [5], Закон о дорожном движении Сингапура [6], Закон о пассажирских перевозках Германии

[7] позволил выделить ряд сложившихся подходов к правовому регулированию карпулинга. Они состоят в том, что:

– положения о карпулинге по общему правилу включаются в законодательство о пассажирских перевозках, а не принимаются в качестве самостоятельных законов;

– карпулинг рассматривается как совместное использование автомобиля водителем и пассажиром (пассажирами) с согласованным распределением фактически понесенных на поездку расходов между водителем и пассажиром (пассажирами). Так, в ст. L3132-1 Транспортного кодекса Франции карпулинг (covoiturage) определен как «совместное использование наземного транспортного средства водителем и одним или несколькими пассажирами на безвозмездной основе, за исключением распределения расходов, связанных с обеспечением поездки»;

– в качестве легальных предъявляемых к карпулингу требований можно назвать: допустимость для водителя совершать не более двух поездок в сутки (с учетом чего в проекте руководящих принципов, разрабатываемом Министерством автомобильного транспорта Индии, прямо закреплено, что карпулинг может осуществляться только через мобильные приложения – агрегатор карпулинга должен проверить личности и зарегистрированного водителя, и зарегистрированных пассажиров [8]); обязательность использования онлайн-сервиса для поиска попутчика (запрет на «подхват» попутчиков на дороге, в общественных местах или на парковках прямо предусмотрен, в частности, законодательством Сингапура), возможность выплаты компенсации расходов на поездку исключительно в электронной форме (это положение было введено, в частности, в США [9]);

– к числу расходов, подлежащих компенсации при карпулинге, относятся, в частности, расходы на топливо, возможные сборы (например, если поездка предполагает пользование платными автомобильными дорогами или стоянками), комиссию онлайн-платформы агрегатора карпулинга, если пассажиры и водитель были связаны такой онлайн-платформой. Безвозмездный карпулинг (по сути, являющийся практикой автостопа) по общему правилу законодательством не регулируется;

– карпулинг не предполагает оказания водителем возмездной услуги – за перевозку пассажира водитель плату не получает, компенсируются только действительно понесенные расходы (см. ранее). В ситуации, когда размер получаемой водителем компенсации превышает реально понесенные на поездку расходы, его деятельность рассматривается как возмездное оказание услуги по перевозке пассажира с соблюдением всех требований, предъявляемых к коммерческой перевозке пассажиров (в части лицензий и иной разрешительной документации, необходимых при профессиональных перевозках пассажиров, требований к самим водителям и транспортным средствам, включая страхование, и проч.). В связи с этим, в частности, в § 1(2) Закона о пассажирских перевозках Германии определено, что данный Закон не распространяется на поездки, если они не предусматривают оплаты или общий размер компенсации не превышает расходы на поездку: тем самым закреплено, что в случае превышения суммы компенсации реальных расходов водитель подпадает под действие Закона о пассажирских перевозках со всеми вытекающими отсюда последствиями;

– в ситуации, когда водитель, не имея разрешительной документации на осуществление профессиональной (коммерческой) перевозки пассажиров, осуществляет такую перевозку с взиманием с пассажиров платы, размер которой превышает реально понесенные на поездку расходы, его деятельность может быть признана незаконной. Например, в соответствии с Законом о транспортных услугах на такси Канады водитель может быть оштрафован на сумму от 350 до 1050 долларов США (что не исключает и возможность конфискации транспортного средства), если он осуществляет перевозку пассажиров без соответствующих разрешений [10].

Анализ законопроекта и пояснительной записки к нему с учетом изложенного позволяет заключить, что предлагаемое Минтрансом регулирование основывается на несколько иных подходах, нежели были изложены.

- Прежде всего, обращает на себя внимание то, что разработчики исходят из того, что при карпулинге между водителем и пассажиром (пассажирами) заключается

«договор некоммерческого фрахтования», который предполагает *плату за пользование транспортным средством* (ст. 4 законопроекта). При этом, как следует из законопроекта, плата за пользование транспортным средством взимается в целях компенсации *части расходов*, связанных с осуществлением предусмотренной договором перевозки, и не может превышать предельного размера, определенного в порядке, установленном Правительством РФ с учетом стоимости топлива и проезда по платным участкам автомобильных дорог.

Подобное законопроектное решение сложно поддержать, поскольку, во-первых, отношения по карпулингу предполагают выплату компенсации понесенных расходов, а не плату за пользование транспортным средством. Во-вторых, предлагаемый законопроектом порядок предусматривает возмещение лишь части расходов, что никак не обосновывается в пояснительной записке, а потому оставляет широкий простор для толкования, что неизбежно негативным образом отразится на правоприменительной практике. В-третьих, нельзя не отметить, что по своей сути отношения карпулинга представляют собой отношения между гражданами-потребителями, вследствие чего сомнительно предложение определять порядок расчетов между ними постановлением Правительства РФ, – гораздо большую определенность создало бы точное определение составляющих компенсации в законе.

- Законопроектом закреплено, что для карпулинга могут быть использованы только транспортные средства категории М<sub>1</sub>, то есть легковые автомобили, имеющие помимо места водителя не более восьми мест для сидения (п. 2.1 Классификации транспортных средств по категориям<sup>3</sup>). Также законопроектом предлагается

---

<sup>3</sup> См.: Приложение № 1 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», принятому решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 21.06.2019).

ограничить количество поездок, осуществляемых на одном и том же автомобиле в течение суток, и допускать перечисление водителю компенсации за поездку только в форме безналичных расчетов. Помимо указанного в целях обеспечения безопасности дорожного движения проектируется закрепить требования о наличии у водителя водительского удостоверения соответствующей категории общего стажа не менее двух лет, обязательном прохождении автомобилем, предлагаемым для карпулинга, государственного техосмотра, наличии действующего договора ОСАГО и т. д.

Подобные положения, по всей видимости, следует поддержать, хотя они основаны на наиболее жестком варианте регулирования карпулинга.

- В ст. 4 законопроекта предпринята попытка установить порядок заключения «договора некоммерческого фрахтования». Однако в ч. 2 указанной статьи предусмотрено заключение этого договора посредством акцепта фрахтователем (пассажиром) оферты фрахтовщика (водителя), размещенной на онлайн-платформе, а в ч. 4 той же статьи – путем обмена электронными сообщениями.

Таким образом, можно признать, что разработчики не определились с тем, каким же образом должен быть заключен предлагаемый ими договор. Но более важно, пожалуй, заметить, что в Гражданском кодексе РФ закреплены общие положения о заключении договора в электронной форме, вследствие чего названные положения законопроекта являются дублирующими.

- В развитие сказанного следует отметить явную избыточность норм, регламентирующих предлагаемую законопроектом конструкцию «договора некоммерческого фрахтования». Разработчиками документа оставлено без внимания тот факт, что общие положения о договорах перевозки пассажиров в настоящее время уже урегулированы в ГК РФ (глава 40). Кроме того, отношения, возникающие в связи с перевозками пассажиров и их



багажа, регламентируются Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». То есть многие нормы законопроекта дублируют уже существующие законодательные нормы (либо содержат пересказ последних), не создавая какого-либо позитивного регламентирующего эффекта.

На мой взгляд, регулирование добросовестного карпулинга не требует создания специального закона и может быть реализовано посредством включения соответствующих положений в законодательство о перевозках пассажиров. При этом карпулинг не требует обширного регулирования – целесообразно лишь определить, что он собой представляет и какие перевозки подпадают под это понятие, условия осуществления карпулинга, а также состав компенсации и ее пределы.

В целях пресечения незаконной предпринимательской деятельности под видом карпулинга представляется правильным в законодательство о перевозках пассажиров включить положение о том, что выход за пределы установленных законом предписаний – в частности, при осуществлении более двух поездок в течение суток, при превышении суммы компенсации понесенных расходов, при осуществлении расчетов наличными деньгами, при перевозке большего числа пассажиров, нежели установлено для транспортного средства категории М<sub>1</sub>, и проч.) – дает основания квалифицировать деятельность водителя как коммерческую перевозку пассажиров, что при отсутствии лицензии и иных разрешений может рассматриваться как незаконная предпринимательская деятельность. Подобное положение существенно облегчит налоговым и правоохранительным органам работу по выявлению правонарушителей, которые под видом карпулинга осуществляют незаконную предпринимательскую деятельность.

## **Онлайн-платформа карпулинга**

Большая часть положений законопроекта посвящена урегулированию вопросов, связанных с онлайн-платформой карпулинга, на которой размещаются объявления о поиске попутчика, позволяющей водителю и пассажирам в электронной форме согласовать все детали совместной поездки. Проведенный анализ этих положений законопроекта дает основания обратить внимание на следующие моменты.

Федеральным законом от 29.07.2018 № 250-ФЗ «О внесении изменений в Закон Российской Федерации «О защите прав потребителей»» (далее – Закон об агрегаторах), устанавливающим специальное регулирование для деятельности агрегаторов, были введены новые для отечественного права термины «агрегатор» и «владелец агрегатора».

Строго говоря, лицо, поименованное в Законе об агрегаторах «владельцем агрегатора», на самом деле является правообладателем соответствующей технологической платформы (онлайн-платформы), в состав которой входят, в частности, компьютерные программы, базы данных, веб-сайт и проч. К сожалению, в отечественное законодательство сейчас нередко включаются термины и выражения, вовсе не сопряженные с доктриной отечественного права (например, «владелец агрегатора», «владелец программы для ЭВМ», «владелец сайта»).

С позиций отечественной правовой доктрины лицо, обладающее правами на нематериальный объект (веб-сайт, программу для ЭВМ, базу данных, онлайн-платформу и т.д.), не может именоваться «владельцем» этого объекта. Это обусловлено тем, что под владельцем в российском праве традиционно понимается лицо, осуществляющее соответствующее правомочие в отношении материальных вещей. В отношении нематериальных объектов речь может идти лишь об обладании правами, следовательно, лицо является правообладателем онлайн-платформы, базы данных или сайта, но никак не владельцем [11].

В условиях, когда термин «владелец агрегатора» уже получил легальное закрепление в Законе РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» (далее – Закон о защите прав потребителей),

бесспорно, нельзя требовать использования иной терминологии в анализируемом законопроекте. Однако не усматривается оснований для почти дословного воспроизведения, например, в ст. 2 законопроекта содержащейся в преамбуле Закона о защите прав потребителей дефиниции понятия «владелец агрегатора информации об услугах по перевозке», в которой присутствуют указания на иных «владельцев» программ для ЭВМ, баз данных, сайтов и проч.

Ранее мной уже отмечалось, что Закон о защите прав потребителей, в который Законом об агрегаторах были включены положения об агрегаторах, так и не разрешил многих выявляемых на практике проблем [12]. То же самое можно сказать и о законопроекте: дублируя некоторые положения Закона о защите прав потребителей, документ иногда вводит новые нормы или добавляет к существующим легальным требованиям дополнительные (например, расширяет список сведений, которые обязан публиковать агрегатор карпулинга, по сравнению с перечнем, установленным Законом об агрегаторах), однако законопроект сложно признать актом, содержащим взаимоувязанное и эффективное законодательное регулирование онлайн-платформ.

В частности, не был однозначно решен вопрос применения к агрегатору мер ответственности. Безусловной поддержки заслуживает положение законопроекта, предусматривающее ответственность агрегатора за ненадлежащее исполнение водителем обязательств по договору: в случае непредставления водителем автомобиля для карпулинга возврат авансового платежа несостоявшемуся пассажиру осуществляется агрегатором в полном размере в соответствии с п. 1 ст. 1102 ГК РФ (ч. 11 ст. 4 законопроекта). Но этим аспектом вопросы ответственности агрегатора не исчерпываются. Так, без ответа остался принципиальный вопрос о том, можно ли считать агрегатора лицом, ответственным за причинение вреда при карпулинге.

Примечательным в этих условиях становится то, что позиция о возможности привлечения, в частности, агрегаторов такси к ответственности за вред, причиненный пассажирам при исполнении заказа перевозчиком (если агрегатор такси заключил договор от своего имени или у клиента сложилось мнение, что договор

заключается именно с агрегатором), нашла подтверждение в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции». В п. 18 Постановления указано: «Лицо, к которому обращается клиент для заключения договора перевозки пассажиров и багажа, отвечает перед пассажиром за причиненный в процессе перевозки вред, если оно заключило договор перевозки от своего имени либо из обстоятельств заключения договора (например, рекламные вывески, информация на сайте в сети «Интернет», переписка сторон при заключении договора и т.п.) у добросовестного гражданина-потребителя могло сложиться мнение, что договор перевозки заключается непосредственно с этим лицом, а фактический перевозчик является его работником либо третьим лицом, привлеченным к исполнению обязательств по перевозке (пункт 3 статьи 307, статья 403 ГК РФ, статьи 8, 9 Закона о защите прав потребителей)».

В изложенных обстоятельствах возникают резонные сомнения в целесообразности создания самостоятельного правового регулирования для каждой разновидности агрегаторов, среди которых – агрегаторы такси, товарные агрегаторы, агрегаторы воздушных перевозок, агрегаторы новостей, агрегаторы железнодорожных перевозок и проч. Заложенный в законопроекте подход, подразумевающий опору на содержащееся в Законе о защите прав потребителей точечное законодательное решение некоторых, нередко незначительных, вопросов, не позволяет формироваться адекватному и эффективному законодательству. Вследствие этого нельзя поддержать инициативу разработки отдельных законов об агрегаторах и онлайн-платформах применительно к каждой из сфер услуг. Гораздо большей регламентирующей результативностью обладали бы специальный закон, посвященный вообще агрегаторам (онлайн-платформам), или специальное законодательство, разрабатываемое для правового обеспечения соответствующих сфер, например закон о транспортных агрегаторах.

Завершая, хотелось бы отметить, что при разработке специального законодательства об агрегаторах (онлайн-платформах) можно опираться на позитивный зарубежный опыт, в частности, на обнародованные недавно Модельные правила регулирования онлайн-платформ [13], разработанные Европейским институтом права. Эти правила, как отмечают их разработчики, призваны способствовать справедливости и прозрачности отношений между операторами онлайн-платформы и пользователями, что позволит эффективно защитить потребителей, а также содержат ряд правовых решений, которые могут быть использованы при разработке национальных законодательных инициатив [14].

***М. А. РОЖКОВА,***

*главный научный сотрудник Института законодательства  
и сравнительного правоведения при Правительстве РФ,  
приглашенный профессор-исследователь Балтийского  
федерального университета имени Иммануила Канта,  
президент IP CLUB, эксперт Российской академии наук,  
член Экспертного совета Комитета Государственной Думы  
по информационной политике, информационным технологиям и связи,  
доктор юридических наук*

#### *Библиографический список*

1. В серой зоне: почему в России все активнее борются с перевозчиками-нелегалами [Электронный ресурс] // Известия. 2018. 14 ноября. URL: <https://iz.ru/812076/aleksei-kondopogov/v-seroi-zone-rochemu-v-rossii-vse-aktivnee-boriutsia-s-perevozchikami-nelegalami>
2. Aamir Yousuf. Carpooling in Dubai? You're breaking the Law! [Электронный ресурс] // Tripjohn Blogs. 2018. 27 сентября. URL: <https://www.tripjohn.com/car-rental-blogs/carpooling-in-dubai-youre-breaking-the-law/>

3. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2016-title23/pdf/USCODE-2016-title23.pdf>;  
<https://www.ridesharing.com/Legality.htm>
4. Sounak Mitra. Carpooling: Regulations alone may not make car owners share their ride [Электронный ресурс] // Moneycontrol. 2019. 18 сентября. URL: <https://www.moneycontrol.com/news/automobile/carpooling-regulations-alone-may-not-make-car-owners-share-their-ride-4450091.html>
5. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525>
6. URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act/RTA1961>
7. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/>
8. Nishtha Saluja. Govt wants private carpooling to be a no-profit no-loss service [Электронный ресурс] // The Economic Times. 2019. 16 сентября. URL: <https://economictimes.indiatimes.com/industry/auto/auto-news/govt-wants-private-carpooling-to-be-a-no-profit-no-loss-service/articleshow/71140689.cms>
9. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2016-title23/pdf/USCODE-2016-title23.pdf>
10. URL: <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/modes-transport-utilises/vehicules-promenade-recreatifs/covoiturage-transp-remunere/Pages/covoiturage-et-transport-remunere-de-personnes-par-automobile.aspx>
11. Рожкова М. Об ответственности агрегаторов и их платформах онлайн-разбирательства споров // Хозяйство и право. 2018. № 9. С. 21-32.
12. Рожкова М., Кузнецова Л. Об ответственности агрегаторов в контексте понимания их деятельности как агентирования // Хозяйство и право. 2019. № 1. С. 27-34.
13. URL: [https://www.europeanlawinstitute.eu/fileadmin/user\\_upload/p\\_eli/Publications/ELI\\_Model\\_Rules\\_on\\_Online\\_Platforms.pdf](https://www.europeanlawinstitute.eu/fileadmin/user_upload/p_eli/Publications/ELI_Model_Rules_on_Online_Platforms.pdf)

14. URL: <https://www.europeanlawinstitute.eu/news-events/news-contd/news/model-rules-on-online-platforms-approved-by-eli-bodies/>