TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Ekonomická fakulta

Možnosti regulace sdílené ekonomiky v metropolitních oblastech

Diplomová práce

Studijní program: N6202 – Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202T086 – Regionální studia

Autor práce: **Bc. Karolína Smolová**
Vedoucí práce: Ing. Jana Šimanová, Ph.D.

Liberec 2018

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Ekonomická fakulta

Akademický rok 2017 / 2018

Zadání diplomové práce

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	**Bc. Karolína Smolová**
Osobní číslo:	E16000379
Studijní program:	N6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor:	N6202T086 – Regionální studia
Zadávající katedra:	katedra ekonomie
Vedoucí práce:	Ing. Jana Šimanová, Ph.D.
Konzultant práce:	Ing. Václav Gráf Manažer Airbnb pro Airbnb Zážitky v regionu střední a východní Evropy
Název práce:	**Možnosti regulace sdílené ekonomiky v metropolitních oblastech**

Zásady pro vypracování:

1. Stanovení cílů a formulace výzkumných otázek.
2. Specifika a formy sdílené ekonomiky.
3. Situační analýza konkrétních oblastí sdílené ekonomiky v hlavním městě Praha a vybrané evropské metropoli.
4. Možnosti aplikace konkrétních regulativních opatření v daných oblastech sdílené ekonomiky.
5. Formulace závěrů a zhodnocení výzkumných otázek.

Seznam odborné literatury:

ABELE, Marco, Oliver ADLER, Patricia FEUBLI, et al. 2015. *The sharing economy: New opportunities, new questions* [online]. In: Zurich: Investment Strategy&Research, s. 60 [cit. 2017-10-08]. Dostupné z http://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/GI_215_e_GesamtPDF_01_high.pdf

Analýza sdílené ekonomiky a digitální platforem [online], 2017. Praha: Úřad vlády České republiky, s. 86 [cit. 2017-10-08]. Dostupné z https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

KRULIŠ, Kryštof a Alice REZKOVÁ, 2016. Analýza vybraných sektorů sdílené ekonomiky v České republice. *Asociace pro mezinárodní otázky* [online]. Praha [cit. 2017-10-08]. Dostupné z https://www.amo.cz/wp-content/uploads/2016/05/amocz_RP_2_2016_web.pdf

MATZLER, Kurt, Viktoria VEIDER a Wolfgang KATHAN. Adapting to the Sharing Economy. *MIT Sloan Management Review* [online]. 2015, **56**(2): 71-77. ISSN 15329194.

SUNDARARAJAN, Arun, 2016. *The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism.* Cambridge, Massachusetts: The MIT Press. ISBN 978-026-2034-579.

PROQUEST. 2017. Databáze článků ProQuest [online]. Ann Arbor, MI, USA: ProQuest. [cit. 2017-09-28]. Dostupné z: http://knihovna.tul.cz/

Rozsah práce:	65 normostran
Forma zpracování:	tištěná / elektronická
Datum zadání práce:	31. října 2017
Datum odevzdání práce:	31. srpna 2019

L.S.

prof. Ing. Miroslav Žižka, Ph.D.
děkan Ekonomické fakulty

prof. Ing. Jiří Kraft, CSc.
vedoucí katedry

V Liberci dne 31. října 2017

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Poděkování

Touto cestou bych ráda poděkovala své vedoucí diplomové práce Ing. Janě Šimanové, Ph.D. za vstřícný přístup, cenné rady a odborné vedení. Dále děkuji Ing. Václavu Gráfovi za poskytnutí věcných připomínek a podkladů, které byly nápomocné při zpracování.

Anotace

Diplomová práce se zabývá trendem ekonomiky sdílení, která zaznamenala značný růst ve 21. století. Hlavním cílem práce je zmapovat sektor sdílení v metropoli Praha a zaměřit se především na oblast regulace. Teoretická část je zaměřena na objasnění terminologie, která s danou problematikou souvisí. Vymezení těchto termínů je klíčové pro porozumění vztahům vyskytujících se v sektoru sdílení a objasnění principu fungování tohoto trendu. Aplikační část je zaměřena na komplexní rešerši ubytovacích a dopravních služeb v rámci sdílené ekonomiky ve dvou evropských metropolích, na jejímž základě je následně provedena komparativní analýza. Klíčovou částí je zhodnocení efektivnosti regulace v odvětví sdílení a vytipování oblastí, kde se vyskytují regulační mezery. Závěrem je vytvořeno doporučení popisující doplňující možnosti regulace vybraných odvětví, u kterých lze konstatovat, že existují nedostatky v regulaci.

Klíčová slova

Airbnb, dopravní služby, metropole, region, regulace, regulační opatření, sdílená ekonomika, sektorová analýza, Uber, ubytovací služby.

Annotation

The master thesis deals with the uprising trend of sharing economy, which has substantially grown in the 21st century. The main aim of this thesis is to map the sharing sector in Prague and focus mainly on the field of regulation. The theoretical part describes the main terminology that is relevant to the topic. Defining these terms is crucial for understanding the relations that occur within this sector. The expressions also provide a clarification of the principle that this trend works on. The analytical part provides complex research in the areas of accommodation services and transport services as a part of sharing economy in two European metropolises. Based on the data, a comparative analysis is structured later on. The key part of the thesis is evaluation of the effectiveness of regulation in the sharing sector and pointing out areas where several regulation gaps can be found. The last part of offers a recommendation that lists multiple options that could be used to ensure better regulation in the selected fields that currently lack proper regulatory measures.

Key Words

Airbnb, accommodation services, metropolis, region, regulation, regulatory measures, sharing economy, sectoral analysis, transport services, Uber.

Obsah

Seznam zkratek **9**

Seznam tabulek **10**

Seznam obrázků **11**

Seznam boxů **12**

Úvod **13**

1. Cíle a předpoklady diplomové práce **15**

2. Sdílená ekonomika **17**

2.1 Teoretická východiska a základ sdílené ekonomiky **17**

2.2 Definice pojmu sdílená ekonomika **18**

2.3 Alternativní názvy a modely **22**

2.3.1 Peer-to-Peer 22

2.3.2 Ekonomika hejna much 23

2.3.3 Cirkulační ekonomika 24

2.3.4 Přístupová ekonomika 24

2.4 Aktéři ve sdílení **24**

2.5 Charakteristika sdílených statků **27**

2.6 Segmenty sdílení **27**

2.6.1 Dopravní služby 28

2.6.2 Ubytovací služby 31

3. Sdílená ekonomika a region **34**

3.1 Region a jeho vztah ke sdílené ekonomice **34**

3.1.1 Dopad sdílené ekonomiky na regionální prostředí - studie 36

3.2 Faktory podmiňující rozvoj sdílené ekonomiky **43**

3.2.1 Sociální faktory 43

3.2.2 Ekonomické faktory 44

3.2.3 Technologické faktory 45

4. Regulace sdílené ekonomiky **46**

4.1 Aspekty ekonomiky sdílení vyžadující regulaci **49**

5. Aplikační část: rešerše oblasti sdílení v metropoli Praha a vybrané evropské metropoli s důrazem na regulaci **57**

5.1 Metodologie **57**

5.2 Sdílená ekonomika v České republice – metropole Praha **58**

5.3 Analýza sektoru sdílení v Praze **60**

5.3.1 Analýza ubytování ... 60
5.3.2 Analýza dopravy ... 68
5.4 Analýza regulace jednotlivých sektorů sdílení v Praze ... 71
5.4.1 Regulace sdíleného ubytování v Praze ... 71
5.4.2 Regulace sdílené dopravy v Praze ... 75
5.5 Analýza fungování a regulace sdílené ekonomiky v Amsterdamu ... 82
5.5.1 Akční plán pro sdílenou ekonomiku 2016 ... 82
5.5.2 Sdílené ubytování Airbnb v Amsterdamu ... 84
5.5.3 Sdílená doprava Uber v Amsterdamu ... 87
5.6 Zhodnocení a návrh doporučení pro efektivní regulaci ... 88
5.6.1 Stručná komparace metropolí ... 89
5.6.2 Návrh doporučení regulace sektoru sdílení ... 91
Závěr ... 99
Seznam použité literatury ... 103

Seznam zkratek

B2C	business-to-consumer
C2C	consumer-to-consumer
C2B2C	consumer-to-business-to-consumer
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DPH	daň z přidané hodnoty
DPFO	daň z příjmů fyzických osob
DPPO	daň z příjmů právnických osob
GFŘ	Generální finanční ředitelství
EU	Evropská unie
ESPON	Evropská monitorovací síť pro územní rozvoj a soudržnost
FS	Finanční správa
IPCC	Mezivládní panel pro změnu klimatu
P2P	peer-to-peer
PPP	public-private partnerships
TAČR	Technologická agentura České republiky

Seznam tabulek

Tabulka 1: Dopady sdílené ekonomiky na regionální prostředí 42
Tabulka 2: Provoz společnosti Uber v Evropě.....48
Tabulka 3: Literární rešerše aspektů vyžadujících regulaci v ekonomice sdílení.....50
Tabulka 4: Domácnosti s připojením k internetu v Hl. m. Praha.....59
Tabulka 5: Využití internetu a využití internetu na mobilním telefonu v Hl. m. Praha.....60
Tabulka 6: Vývoj počtu ubytovacích zařízení v letech 2012 – 2016 v Praze 61
Tabulka 7: Vývoj počtu lůžek v letech 2012 – 2016 v Praze.....61
Tabulka 8: Ceny tradiční taxi služby a Uberu v Amsterdamu k roku 2016.....88
Tabulka 9: Porovnání přístupů ke sdílené ekonomice mezi Amsterdamem a Prahou 89

Seznam obrázků

Obrázek 1: Aktéři ve sdílené ekonomice 26
Obrázek 2: Webová stránka Airbnb 33
Obrázek 3: Počet navštívených ubytovacích zařízení Airbnb v České republice 63
Obrázek 4: Počet ubytovacích zařízení Airbnb v Praze v letech 2012 – 2017 64
Obrázek 5: Počet nabízených ubytovacích zařízení Airbnb v Praze k 16. 9. 2018 65
Obrázek 6: Koncentrace ubytovacích kapacit typu Airbnb v částích Prahy k roku 2017 ... 66
Obrázek 7: Počet sdílených automobilů v ČR v letech 2012 – 2017 69
Obrázek 8: Pokrytí Uberem v Praze 70
Obrázek 9: Airbnb v Amsterdamu 85

Seznam boxů

Box 1: Je nutné regulovat? 46
Box 2: Případ Uberu 49

Úvod

Diplomová práce s názvem Možnosti regulace sdílené ekonomiky v metropolitních oblastech se zabývá problematikou spojenou s novým ekonomickým odvětvím, kterým je sdílená ekonomika. Důkazem vysoké aktuálnosti tématu diplomové práce je především fakt, že problematika odvětví sdílení je ve veřejném sektoru stále častěji diskutována a zabývá se jí řada vládních orgánů a institucí po celém světě. Hlavní motivací autorky pro volbu tohoto tématu byla skutečnost, že ačkoliv je téma sdílené ekonomiky velmi populární v mnoha evropských státech, v českém prostředí je tato oblast poměrně v počátcích s velmi omezeným počtem odborných publikací poukazujících na problémy sektoru sdílení v ČR a jeho regulaci. Diplomová práce čerpá především ze zahraničních zdrojů, kterými jsou nejčastěji odborné studie, které vypracovali experti z praxe či významné instituce a články z odborných časopisů. Mezi hlavní české zdroje patří rozsáhlá studie Úřadu vlády ČR na téma sdílená ekonomika z roku 2017.

Hlavním cílem diplomové práce je zmapovat sektor sdílené ekonomiky obecně a ve vybraných metropolích se zaměřením na evaluaci existujících regulačních opatření a vytipování případných regulačních nedostatků.

Práce je obecně strukturována do dvou částí, a to na část teoretickou (rešeršní) a část aplikační. První kapitola je věnována stanovení cílů a předpokladů práce. Samotná teoretická část je složena celkem ze tří kapitol. Druhá kapitola poskytuje teoretickou základnu ekonomiky sdílení a popisuje definice a termíny, které jsou s danou problematikou spojené. V této kapitole jsou určeny i segmenty sdílení, kterými se práce bude zabývat, a to sektor sdílené dopravy a sdíleného ubytování. Třetí kapitola popisuje vztah mezi trendem sdílení a regionem. Zabývá se zejména vlivy sdílené ekonomiky na regionální prostředí a odhaduje intenzitu potenciálních dopadů na fungování regionu. Klíčovou částí je poté čtvrtá kapitola pojednávající o problematice regulace v sektoru sdílení. Jak názory odborníků uvádí, regulace tohoto sektoru je předmětem mnoha debat a dosud neexistuje jednotný regulační přístup a odvětví sdílení je rozdílně regulováno v řadě evropských zemích. Autorka zde zároveň poukazuje na skutečnost, že přílišná regulace může mít i negativní vliv na rozvoj podnikatelského prostředí a inovativní platformy sdílení tak mohou v důsledku striktních regulací zanikat. Aplikační část se věnuje již samotnému průzkumu segmentů sdílené

ekonomiky ve dvou evropských metropolích. Pro komparační analýzu byla vybrána česká metropole Praha a nizozemská metropole Amsterdam jako jedno z nejvýznamnějších měst uplatňující prvky sdílení do svého fungování. Město Amsterdam ekonomiku sdílení aktivně využívá a podporuje. Proaktivní přístup, který je v Amsterdamu uplatňován vůči sektoru sdílení, byl hlavním motivem výběru této metropole jako benchmarku. V aplikační části jsou komparativně analyzovány sektory sdíleného ubytování a dopravy na území Hl. města Prahy a nizozemské metropole Amsterdamu. Po důkladném zmapování situace autorka vymezuje regulatorní rámec, který je v různé míře v obou metropolích aplikován.

Výsledkem jsou doporučení, která lze uplatnit v rámci efektivní regulace sdílené ekonomiky. Práce poskytuje návrh opatření, která mohou být využita jak na národní, tak na municipální úrovni. Závěrem jsou uvedeny příklady možné regulace odvětví sdílení, které může Hl. město Praha uplatnit, pokud je jejím cílem odstranění regulační asymetrie v současnosti na tomto poli existující.

1. Cíle a předpoklady diplomové práce

Deskripce řešeného problému

Sdílená ekonomika se v posledním desetiletí neustále rozvíjí. Právě rychlý rozvoj je v současnosti značným problémem v oblasti regulace, která tuto rychlost není schopna následovat. Práce vychází z předpokladu, že regulace sdílené ekonomiky je nedostatečná a existují mezery v právním vymezení v jednotlivých odvětvích. Předmětem zkoumání je i dopad sdílené ekonomiky na region a popis jednotlivých aspektů s touto problematikou spojených.

Cíl práce

Cílem diplomové práce je zmapovat sdílenou ekonomiku na území města Prahy a zhodnotit možnosti regulace tohoto sektoru ve vybraných segmentech doprava a ubytování.

Hlavního cíle je dosaženo pomocí dílčích cílů:

Dílčí cíl 1: Identifikovat dosavadní formy sdílené ekonomiky v odborné literatuře a definovat pojmy s problematikou spojené.

Dílčí cíl 2: Zhodnotit dopad sdílené ekonomiky na ekonomické, sociální a environmentální prostředí regionu a rozebrání jednotlivých aspektů sdílené ekonomiky, které mají na prostředí regionu vliv.

Dílčí cíl 3: Vymezit oblast regulace ekonomiky sdílení a identifikovat hlavní aspekty vyžadující regulaci.

Dílčí cíl 4: Provést průzkum a analýzu aplikace prvků sdílené ekonomiky a stupně regulace ve dvou evropských metropolích.

Dílčí cíl 5: Vytvořit doporučení pro regulaci sdílené ekonomiky v Praze na základě vytipovaných nedostatků a implementovat regulační praktiky dle příkladu z dobré praxe.

Praktická část práce je založena na ověřování následujících výzkumných předpokladů a stanovené výzkumné otázce:

Výzkumný předpoklad 1: Sdílená ekonomika se v posledních letech značně podílí na podnikatelském prostředí v metropoli Praha.

Výzkumný předpoklad 2: V metropoli Praha se vyskytují nedostatky v oblasti regulace odvětví sdíleného ubytování provozovaného společností Airbnb.

Výzkumný předpoklad 3: V metropoli Praha se vyskytují nedostatky v oblasti regulace odvětví sdílené dopravy provozovaného společností Uber.

Výzkumná otázka: Jak může metropole Praha zlepšit regulaci sektoru sdílení ve vazbě na současnou legislativu a její nedostatky?

2. Sdílená ekonomika

Cílem kapitoly je vymezit pojem sdílená ekonomika a definovat jednotlivé pojmy s touto problematikou spojené. Uvedení těchto informací je součástí prvního dílčího cíle v rámci literární rešerše.

První podkapitola se zabývá teoretickými východisky sdílené ekonomiky a přináší stručný náhled do dané problematiky. Druhá podkapitola popisuje jednotlivé termíny a modely vyskytující se v tomto odvětví a zároveň poukazuje na odlišnosti ve vymezení tohoto pojmu u jednotlivých odborníků. Na tuto podkapitolu navazuje třetí část popisující alternativní modely a názvy spojené s touto problematikou, se kterými je možné se v praxi setkat. Čtvrtá podkapitola vymezuje aktéry, kteří se na procesu sdílení podílejí. Pátá podkapitola stručně definuje sdílený statek a jeho vlastnosti, které jsou pro něj typické. Následující část je zaměřena na popis segmentů sdílení, které patří mezi největší odvětví v tomto sektoru, konkrétně dopravní a ubytovací služby.

2.1 Teoretická východiska a základ sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika je tématem velmi aktuálním pro současnou moderní společnost. Jedná se o trend, který se v posledních letech projevuje ve většině vyspělých ekonomik.

Zápůjčky a pronájmy vždy byly součástí lidské společnosti. Nejčastěji se před nástupem trendu ekonomiky sdílení uplatňovaly mezi rodinnými příslušníky či známými. Výhodou byla především rychlost a jednoduchost provedení transakce a snadný dosah (Veber a kol., 2016). Hlavním faktorem, který umožňoval hladký průběh těchto úkonů byla, a dodnes je, důvěra mezi sdílejícími osobami (Abele a kol., 2015). Tyto tradiční způsoby se staly podnětem pro vznik nové podnikatelské příležitosti, která se dnes nazývá sdílená ekonomika (Veber a kol., 2016). Důvodem, proč prostý způsob výměny mezi sousedy dospěl až do lukrativní podnikatelské činnosti, je existence řady specifických faktorů.

Prvním faktorem, který Veber a kol. (2016) popisuje, je skutečnost, že lidstvo prochází tzv. **čtvrtou průmyslovou revolucí**, kdy dochází k rozvoji informačních a komunikačních technologií. Růst platforem sdílení byl umožněn převážně díky širokému pokrytí rychlým

internetem (Matzler a kol., 2015). Stále se zdokonalující technologie v podobě chytrých telefonů či mobilních aplikací poskytují možnost snadno využít různé platformy nabízející služby spojené se sdílením kdykoliv a kdekoliv (Veber a kol. 2016).

Dalším faktorem, který Veber a kol. (2016) uvádí je nový přístup k životnímu stylu, především u mladé generace. Starší generace mnohem více lpí na skutečném vlastnictví a hromadění bohatství. Naopak mladší jedinci jsou více otevření novým přístupům a je pro ně častěji přijatelnější daný statek občasně využívat než vlastnit. Tento trend je výrazně spojen se současnou mentalitou mladých lidí s cílem užívání si života a nevázanosti.

Třetí a poslední faktor Veber a kol. (2016) popisuje jako potřebu či touhu objevovat něco nového a získávat zážitky alternativní cestou, což může být i přímo spojeno s rozdílným smýšlením vyznačujícím se touhou vymykat se stereotypu tradiční konzumní společnosti.

2.2 Definice pojmu sdílená ekonomika

Následující podkapitola se zaměřuje na popis vývoje definice sdílené ekonomiky a vymezuje jednotlivé pohledy autorů, kteří se touto problematikou zabývali. Univerzální ustálená definice pro pojem „sdílená ekonomika“ neexistuje, jelikož se tento pojem neustále vyvíjí a v současnosti o tomto termínu diskutuje mnoho odborníků, kteří interpretují svůj pohled na tento trend z různých úhlů pohledu.

Jako první přišli s myšlenkou **spoluspotřebitelství**, tedy první ideou o sdílení, autoři Felson a Speath (1978), kteří jej charakterizovali jako soubor činností, kdy dochází ke spotřebě statků či služeb jednou osobou a zároveň dochází k zapojování se do sociálních aktivit s dalšími jedinci. Ačkoliv se jedná o kolektivní aktivity spojené se spotřebou, definice je značně nespecifická a činnosti spadající do této definice v některých případech za sdílení považovat nelze (např. telefonování či rodinné večeře).

Termín spoluspotřebitelství později rozpracovali autoři Rachel Botsmanová a Roo Rogers (2010), kteří se zabývali vývojem konzumního způsobu života. Autoři rozšiřují definici o fakt, že lidé se nejen zaměřují na to, co konzumují, ale také jakým způsobem. Jedince participujícího ve spoluspotřebitelství popisují jako osobu se socioekonomickým myšlením,

která pomáhá vytvářet hodnoty ze sdílených zdrojů. Na základě této skutečnosti dochází k obohacování ekonomického prostředí a rozvoji komunity.

Rachel Botsmanová (2010) v části své knihy dále doplňuje, že důvodem nejednotné definice sdílené ekonomiky je fakt, že sektor sdílení se skládá z jednotlivých modulů, které jsou vzájemně odlišné. Autorka rozlišuje tři moduly sdílení, a to **spolupracující ekonomiku, spoluspotřebitelství a ekonomiku sdílení**.

Botsmanová (2013) charakterizuje **spolupracující ekonomiku** jako síť založenou na propojení obyvatel a komunit, která není závislá na centralizovaných institucích.

Botsmanová (2013) popisuje čtyři klíčové prvky spolupracující ekonomiky a uvádí následující příklady:

- **Produkce** – k tvorbě designu, produkci a distribuci statků dochází prostřednictvím spolupracujících sítí;
  Tímto způsobem funguje společnost Quirky, která provozuje internetovou komunitu vynálezců a inovátorů poskytující produktové návrhy, které jsou následně z vlastní iniciativy firmou realizovány a uváděny na trh, což podporuje rozvoj inovací.
- **Spotřeba** – maximální využití aktiv efektivní redistribucí a sdílením;
  Příkladem je Airbnb, která poskytuje možnost lidem inzerovat vlastní ubytovací prostory k pronájmu pro ostatní, kteří hledají ubytování v jedinečných lokalitách či nižších cenových relacích mimo tradiční hotelová zařízení.
- **Financování** – poskytování půjček mezi lidmi navzájem;
  V českém prostředí takto například funguje platforma Zonky - platforma umožňující lidem poskytování půjček navzájem bez nutnosti existence banky jako prostředníka.
- **Vzdělávání** – otevřené vzdělání a vzájemné vzdělávání mezi sebou;
  Příkladem je Coursera, online portál poskytující vzdělávací materiály z mnoha univerzit bez restrikcí.

Spoluspotřebitelství Botsmanová (2013) charakterizuje jako model založený na sdílení, výměně či pronájmu statků a služeb. Dochází tak k umožnění přístupu k využití těchto statků či služeb mimo vlastnictví. V oblasti spoluspotřebitelství se dle Botsmanové (2013) vyskytují tři systémy:

- **Redistribuční trhy** – dochází k redistribuci již dříve vlastněných statků;
  Příkladem jsou internetové second-handy, které vykupují a znovu prodávají použité produkty, přičemž poskytují původnímu majiteli provizi. Příkladem je internetový second-hand thredUp (Matzler a kol., 2015).
- **Systém sdílení služeb, prostor a dovedností**;
  Mezi zástupce patří například Taskrabbit, který je platformou, kde nedochází k prodeji statků, nýbrž zde lidé nabízejí své služby a dovednosti či služba landshare.net nabízející prostory, zahrady apod. ke sdílení (Matzler a kol., 2015).
- **Produktové servisní systémy** – placení za přístup k využití produktu;
  Příkladem je služba Zipcar zaměřující se na trh s automobily (Matzler a kol., 2015).

Posledním modulem ve sdílení, který Botsmanová (2013) uvádí je samotná **sdílená ekonomika**. Tento modul čerpá z předchozích dvou případů a obohacuje jejich vymezení o skutečnost, že v rámci sdílení by vždy mělo docházet k maximálnímu využití nevyužité kapacity aktiv zdarma či za úplatu.

Moderní pohled na sdílenou ekonomiku přináší americký profesor Arun Sundararajan (2016) a podnikatelka Lisa Gansky (2010).

Sundararajan (2016) definici pojal velmi obsáhle a popisuje ji jako systém vyznačující se pěti vlastnostmi. Jako první charakteristiku uvádí, že se jedná o tržně zaměřený koncept s prvkem směny. Druhou vlastností je odvětví vyznačující se vysokou vybaveností kapitálem. Třetí charakteristikou je skutečnost, že dochází k formování skupinových projektů a sítí a distancování se od centralizovaných a hierarchicky uspořádaných institucí. Dále uvádí, že se tento trend vyznačuje stíráním pomyslné hranice mezi osobním a profesionálním spektrem. Příkladem je sdílení jízdy automobilem, které dříve bylo soukromou aktivitou a v rámci sdílené ekonomiky se již jedná o podnikatelskou činnost. Poslední charakteristikou, která navazuje na předchozí, je fakt, že v rámci sdílené ekonomiky

se často nenacházejí tradiční hodnoty zaměstnání spojené například s fixní pracovní dobou, kariérním žebříčkem apod.

Gansky (2010) pro tento trend vytvořila termín **síťová ekonomika**. Charakterizuje ji jako proces, který umožňuje jednotlivým článkům se vzájemně spojit a vytvořit tak pavučinovou síť, ve které díky kontaktům dochází ke sdílení. Autorka uvádí, že pro sdílení je nutné využívat informační technologie tvořící jádro celé pavučiny. Síťové podniky, jak nazývá subjekty spadající do této kategorie, se vyznačují čtyřmi následujícími vlastnostmi:

- poskytují možnosti sdílení uvnitř komunity, trhu či jiného řetězce,
- maximálně využívají webových a mobilních aplikací,
- zaměřují se na sdílení spíše fyzických produktů a materiálů než služeb,
- sociální média jim slouží jako doplněk k propagaci produktů.

S definicí shrnující většinu předchozích myšlenek přišel Veber a kol. (2016). Uvádí, že sdílenou ekonomikou se rozumí sdílení skupinových statků mnoha subjekty, kteří za poskytnutí finančně přispívají majiteli. K tomuto sdílení dochází především prostřednictvím technologických platforem, kterými jsou například mobilní aplikace. Pomocí těchto platforem se propojují dodavatelé nabízející svá aktiva k pronájmu a odběratelé mající zájem o využití těchto aktiv na určité časové období. Hlavní roli v této směně hrají technologie a rozvoj tohoto odvětví je podmíněn neustále se rozvíjející digitalizací a inovacemi v komunikačních technologiích.

Veber a kol. (2016) uvádí pět kritérií, které zaručují efektivní chod sdílené ekonomiky:

- existence volných aktiv a nevyužité kapacity v odvětvích,
- zprostředkující subjekt musí být transparentní a jeho jednání musí být v souladu s předem stanovenými zásadami a pravidly,
- strana nabídky by měla mít jasně stanovené cenové podmínky,
- konzumenti by měli mít větší užitek z využití zboží či služeb než z jejich vlastnění,
- k podnikání dochází na decentralizovaných trzích.

Úřad vlády (2017, s. 11) chápe sdílenou ekonomiku jako *„ekonomický ekosystém založený na sdílení lidských a přírodních zdrojů, který zahrnuje vytváření hodnot, produkci, distribuci, obchod a spotřebu zboží a služeb různými lidmi a organizacemi.“*

Úřad vlády (2017) dále doplňuje, že je nutné rozlišit a sdílenou ekonomiku od klasického tržního modelu. Klasický tržní model je založen především na převodu vlastnictví určitého statku za úplatu či darem mezi dvěma subjekty. Sdílená ekonomika je však založena na jiném principu. Funguje na takzvaném Peer-to-Peer (neboli klient-klient) vztahu, kdy dochází k přímému propojení nabídkové a poptávkové strany prostřednictvím mediální platformy, přičemž obě strany si navzájem poskytují služby ať už s cílem dosažení zisku či nikoliv. Oproti klasickému tržnímu modelu v procesu sdílení nedochází k převodu vlastnictví.

2.3 Alternativní názvy a modely

V současnosti se v České republice používají dva pojmy, a to sdílená ekonomika a ve starších publikacích tzv. ekonomika spoluspotřebitelství. Sundararajan (2016) uvádí, že v zahraničí se užívají názvy jako „collaborative economy“, „gig economy“, „peer economy“ či „renting economy“, které v překladu vždy obsahují synonyma vztahující se ke sdílení. Řada autorů dále publikovala několik alternativních názvů a modelů. Veber a kol. (2016) ve své studii jmenoval následující čtyři alternativní teoretické modely, jež se vyskytují v praxi a o kterých se v podnikatelském prostředí nejčastěji hovoří: **Peer-to-Peer, ekonomika hejna much, cirkulační ekonomika a přístupová ekonomika**.

2.3.1 Peer-to-Peer

Peer-to-Peer (doslova rovný s rovným) nebo častěji P2P má původ v informatice. Jedná se o počítačovou síť, kde spolu přímo komunikují jednotliví uživatelé bez existence prostředníka (Veber a kol., 2016). V teorii sdílení je P2P model, ve kterém se dva jedinci setkávají za účelem nákupu či prodeje zboží či služeb bez jakékoli třetí strany, kterou v běžné praxi představuje např. podnik. Na tuto formu ekonomiky je všeobecně nahlíženo jako na alternativu k tradičnímu kapitalismu (Bauwens a Kostakis, 2017).

2.3.2 Ekonomika hejna much

S pojmem ekonomika hejna much přišel švédský myslitel a politik Rick Falkvinge. Tento koncept je ze všech modelů nejvíce radikální a ve své podstatě je postaven na oslabování síly větších jedinců a posilování pozice jednotlivce. Ekonomika hejna much je založena na silné decentralizaci a popírání tradičních ekonomických modelů (Veber a kol., 2016). Nahlíží na nadnárodní korporace jako na negativní mezičlánek bránící v rozvoji státního systému. Tvrdí, že prostředník je vždy nahraditelný a ztrácí svou důležitost. Tato teorie podporuje rozmach malých e-shopů, lokální produkce a tržišť. Potřeba existence nadnárodních firem se stovkami zaměstnanců mizí (Hlavenka, 2015). Autor uvádí, že tento model se vyznačuje následujícími charakteristikami:

- není potřeba obchodník, jelikož výrobce dodá zboží přímo zákazníkovi a je potřeba pouze subjekt, který zboží přepraví,
- není nutná existence taxi služby či jiného dopravce, když je možné sdílet dopravní prostředky,
- pro kontakt mezi prodávajícím a kupujícím stačí internetová platforma,
- není třeba aby existoval bankovní systém a státem řízené finanční systémy, když dojde k rozmachu kryptoměn,
- dochází k vymizení striktního vztahu mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem,
- převrat v oblasti marketingu, kdy lidé již nereagují na prestiž značky a hledají na internetových portálech dle spotřebitelských recenzí,
- ukončení diktátu televizních stanic a rádií – lidé mají právo si pustit jakoukoli hudbu či film kdykoli chtějí.

Falkvinge (2011) svou teorii zastává a tvrdí, že současný ekonomický model je zastaralý a selhává v reflexi skutečné hodnoty. Tvrdí, že trh práce se změnil a lidé již nikdy nebudou zaměstnáni na jedné pozici po celý život. Podle jeho teorie lidé zůstávají v jednom zaměstnání maximálně tři roky, jelikož jim internetová doba umožňuje zdokonalovat své dovednosti a rozšiřuje tak jejich uplatnění. Autor uvádí, že dojde k rozmachu neziskového sektoru a že právě ten podporuje rozvoj technologií. Jako příklad uvádí internetovou encyklopedii Wikipedia, do které přispívá tisíce jedinců či počítačové softwary jako Linux, který je poskytován zdarma. Dále autor prosazuje rozmach kryptoměny Bitcoin, která je dle jeho názoru měnou budoucnosti, jelikož nemůže být striktně regulována vládou a může dojít

k transferu okamžitě bez vědomí a zásahu autorit. Jak uvádí Hlavenka (2015), ekonomika hejna much tedy nejen útočí na globální a centralizované podnikání, ale radikálně se staví i k jakýmkoliv státním zásahům a regulacím.

2.3.3 Cirkulační ekonomika

Cirkulační ekonomika má za cíl udržovat produkty a materiál a klade důraz na opakované využití produktů spíše než na jejich sdílení. Jedná se o koncept rozlišující technologické a biologické cykly, kdy dochází k udržování a lepšímu využití přírodního kapitálu, optimalizaci užití zdrojů a minimalizaci rizik spojených s neobnovitelnými zdroji (Guarda, 2016).

2.3.4 Přístupová ekonomika

Přístupová ekonomika je často považována za přesnější výraz než sdílená ekonomika. Danco (2015) argumentuje, že termín sdílená ekonomika je neadekvátní, jelikož často nedochází ke sdílení. Jako příklad uvádí společnost Airbnb, která umožňuje osobám na jejich webové stránce nabídnout své bydlení potenciálním zákazníkům, kteří například cestují do jiného města a potřebují ubytování. Podle Danca (2015) se nejedná o sdílení, nýbrž o poskytování přístupu k něčemu, co daná osoba potřebuje – v tomto případě ubytování – a proto je název přístupová ekonomika racionálnější. Bardhi a Eckhardt (2015) uvádějí, že ke skutečnému sdílení dochází pouze v situaci, kdy se jedinci v daném procesu znají. Pokud si jsou osoby vzájemně cizí, nejedná se již o sdílení, avšak dochází k poskytování přístupu k využívání dané věci na určité časové období za úplatu. Veber a kol. (2016) naopak oponuje, že se jedná o model ekonomické směny, kdy účel transakce je spíše utilitární než sociální a nedochází k žádnému společenskému sdílení.

2.4 Aktéři ve sdílení

Ve sdílené ekonomice se vyskytují celkem tři aktéři, kteří jsou účastníky procesu sdílení. Kromě tří hlavních aktérů se v terminologii často objevuje i nová role tzv. prosumer.

Zprostředkující subjekt

Zprostředkující subjekty, jak uvádí Úřad vlády (2017), jsou mezičlánkem v procesu sdílení a umožňují navázání vztahu mezi vlastníky a spotřebiteli.

Zprostředkovatelé se zavazují dodržet následující předpoklady:

- disponují dostatečnou kapacitou nabídek,
- zabezpečují spolehlivou cestu při navazování kontaktů a zprostředkování transakce,
- kontrolují správnost kontraktu a zamezují nekalému jednání.

Zprostředkující subjekt zajišťuje spojení dvou subjektů prostřednictvím digitální platformy. Digitální platforma, ať se jedná o aplikaci či webový prohlížeč, představuje místo, kde se střetává nabídka a poptávka subjektů, které se vzájemně neznají a umožňuje jim tak podílet se na sdílení i mimo komunity, či uzavřenou společnost. Toto spojení je prováděno v několika podobách. Nejčastěji se jedná o **C2C** (consumer-to-consumer) či **P2P** (peer-to-peer) vztahy, kdy digitální platforma hraje čistě zprostředkovatelskou roli. Pokud ke sdílení dochází v modelu **C2B2C** (consumer-to-business-to-consumer) či **B2C** (business-to-consumer), digitální platforma slouží jako zprostředkovatel služby a zároveň stanovuje i podmínky transakce a následnou cenu (Úřad vlády, 2017).

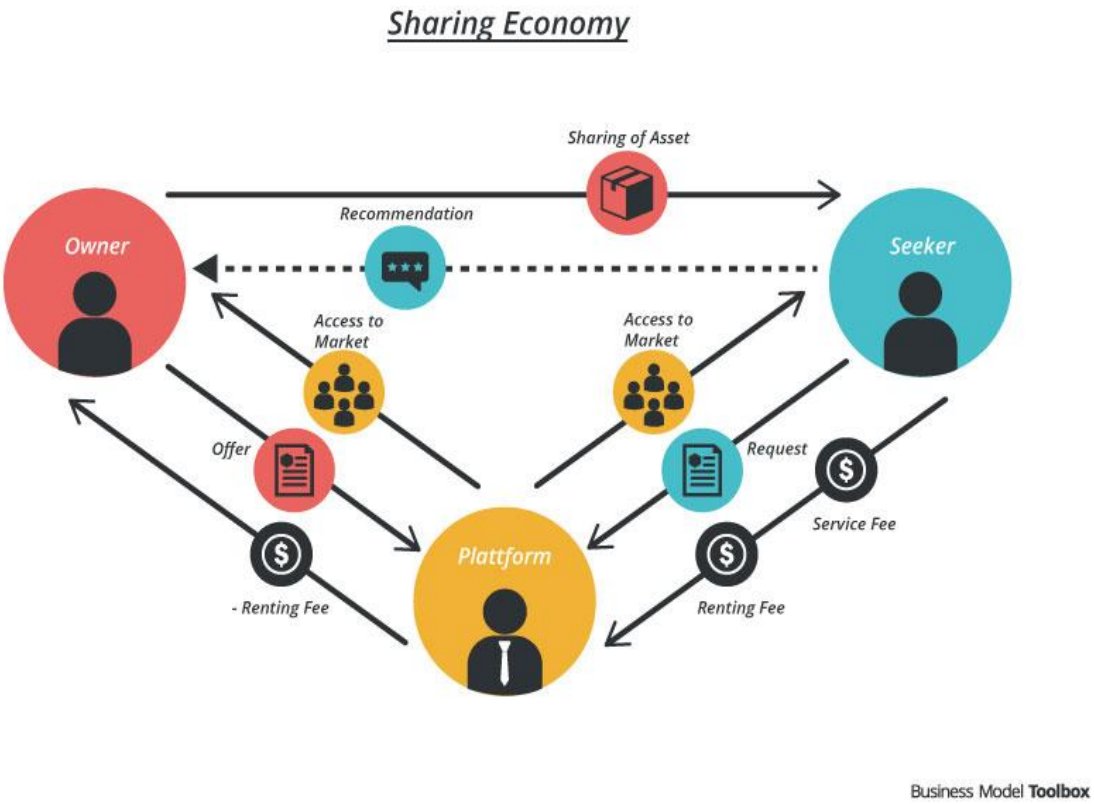
Poskytovatel

Poskytovatel služeb je subjekt disponující aktivy a sdílí je za účelem zisku či snížení vlastních nákladů. Poskytovatelem může být osoba soukromá, která nabízí své služby a aktiva příležitostně všeobecně za účelem přivýdělku, či osoba profesionální poskytující služby či aktiva v rámci svého zaměstnání (Úřad vlády, 2017).

Uživatel

Uživatel je osobou využívající statku či služby poskytovatele. Za užití z pravidla poskytovateli odvádí finanční kompenzaci (Úřad vlády, 2017).

Vztahy mezi těmito hlavními subjekty shrnuje následující trojúhelníkové schéma, ze kterého je možné vidět, že existují úzká spojení mezi zúčastněnými subjekty.



Obrázek 1: Aktéři ve sdílené ekonomice
Zdroj: Business Model Toolbox (2018)

Prosumer

Sdílená ekonomika je velmi specifickým odvětvím, a proto se zde vyskytují další role, které se v klasických podnikatelských modelech ne vždy vyskytují. Prosumer je aktér ve sdílené ekonomice, který se nachází na pomezí mezi podnikatelem (professional) a spotřebitelem (consumer). Termín vznikl z kombinace anglických názvů daných rolí. Rozdíl mezi podnikatelem, spotřebitelem a prosumerem je skutečně malý. Tato role je specifická tím, že se k ní vážou legální povinnosti určené pro poskytovatele a zároveň práva zaručená pro spotřebitele. Vzhledem k tenké hranici mezi dvěma rolemi, na které se prosumer vyskytuje, je nutné si vždy uvědomit, v jaké pozici se vůči dané straně nachází v různých situacích (Úřad vlády, 2017).

2.5 Charakteristika sdílených statků

Statky, které jsou předmětem směny se vyznačují specifickými vlastnostmi. Veber a kol. (2016) uvádí, že hlavní podmínkou je, že se musí jednat o **statky s nerivalitní spotřebou**.

Nerivalitu Špalek (2010, s. 17) definuje jako: *„statek, jehož spotřeba jedním člověkem neovlivňuje možnost spotřeby jinými osobami a platí, že mezní náklady na spotřebu statku další osobou jsou nulové“.*

Tyto statky dále Veber a kol. (2016) dělí na **paralelní a sériové**. Paralelní statky mohou být užívány více jedinci najednou (např. sdílení bydlení, automobilu). Sériové statky může využívat více jedinců postupně v čase (např. jízdní kolo). Pro sériové statky je nutné, aby se vyznačovaly trvanlivostí, tedy aby se s užíváním nespotřebovávaly, ale pouze opotřebovávaly. Jako příklad paralelního statku uvádí rychlostní silnici, kterou v jeden okamžik může využívat velké množství jedinců. Ohledně nerivality Špalek (2010, s. 18) dále uvádí, že: „*tato vlastnost není u statků přítomna pouze jako dichotomní.“* Autor uvádí, že existuje totiž celá řada statků, které jsou nerivalitní pouze do určitého počtu spotřebitelů a poté se mění jejich podstata. Tyto statky se dle Špalka (2010) nazývají **přetížitelné** (např. silnice, mosty, bazény) a jak uvádí Veber a kol. (2016), platí pro ně, že se zvyšováním počtu účastníků se míra uspokojení každého jedince z užívání daného statku snižuje (např. dopravní zácpy na silnici způsobené vysokou koncentrací účastníků silničního provozu zpravidla negativně působí na jedince).

Veber a kol. (2016) jako druhou kategorii zmiňuje statky **soukromé a veřejné**. Ve sdílené ekonomice dochází ke trendu sdílení spíše soukromých statků.

2.6 Segmenty sdílení

V současné době se ekonomika sdílení rozrůstá do stále nových odvětví. Mezi tradiční segmenty patří především dopravní služby, ubytovací služby či finanční služby.

Diplomová práce se v praktické části zaměří na porovnání situací a regulaci dvou největších odvětví sdílení, kterými jsou **dopravní a ubytovací služby**.

2.6.1 Dopravní služby

Mezi největší kategorie v oblasti dopravních služeb se řadí sdílení automobilů a spolujízda. Tato podkapitola stručně charakterizuje daná odvětví.

Sdílení automobilů a spolujízda

Následující podkapitola stručně popisuje historický vývoj sdílení automobilů a charakterizuje základní vlastnosti a tohoto sektoru. Dále klade důraz na rozlišení termínů, které jsou v tomto odvětví používány.

Historie

Dopravní služby se zaměřením na sdílení nejsou v ekonomice ničím novým. Millard-Ball a kol. (2005) uvádí, že první zmínky o snaze zavedení programů zaměřených na sdílení automobilů pocházejí z roku 1940 ze Švýcarska, kde vznikl projekt s názvem Sefage. Shaheen a kol. (1999) doplňuje, že podnětem pro zavedení sdílení automobilů byl fakt, že si lidé nemohli v mnoha případech vlastní vozidlo dovolit. Millard-Ball a kol. (2005) dále zmiňuje, že další evropské programy navazovaly na tento projekt v následujících letech. Jednalo se například o projekty ve Francii, Nizozemí, Švédsku či USA. Ačkoliv všechny tyto programy mohou být považovány za sdílení automobilů, jejich forma a technologie byly značně odlišné. Například francouzská odnož s název Procotip využívala jako způsob placení unikátní žetony, které se vkládaly do speciálních měřičů zabudovaných v automobilech. Nizozemský Witkar využíval elektrické vozy a uživatelé byli limitováni pouze na jízdy v městském centru. Ačkoliv tyto platformy měly rychlý nástup, postihl je i poměrně rychlý pád. Mezi důvody úpadku patří nedostatečné plánování a marketing, špatný finanční management a další.

Millard-Ball a kol. (2005) uvádí, že sdílení automobilů v dnešní podobě má kořeny ve Švýcarsku a Německu v 80. letech 20. století. Shaheen a kol. (1999) zmiňuje, že mezi dvě společnosti, které sdílení automobilů v této době nastartovaly, patřily Mobility CarSharing Switzerland a Stadtauto Drive. V 90. letech došlo k šíření tohoto trendu po celé Evropě. Odhad z února 2005 od Millard-Ball a kol. (2005) udává, že v dané době existovalo kolem 280 000 členů komunity sdílení automobilů, přičemž 75 % bylo z Evropy.

Charakteristika sektoru

Millard-Ball a kol. (2005) uvádí, že se vyskytuje velké množství platforem nabízející služby sdílené dopravy po celém světě. Tento termín zahrnuje programy s otevřeným přístupem ke sdílení automobilů, které využívají lidé k běžné dopravě do zaměstnání či výletním aktivitám. Tyto programy, ačkoliv se liší různými náplněmi činností, způsobem fungování, technologiemi či cílovým trhem, sdílí tyto vlastnosti:

- jedná se o organizovanou skupinu účastníků,
- disponují jedním či více dopravními prostředky,
- existuje decentralizovaná síť parkovacích míst poblíž domů, pracovišť či dalších přestupových míst,
- služba je zamluvena předem,
- pronájem na kratší časové období.

Millard-Ball a kol. (2005) zmiňuje, že je důležité vymezit rozdíl mezi pojmy *carsharing* a *carpooling*, jelikož se často tyto dva termíny zaměňují z důvodu existence tenké hranice mezi jejich definicemi. *Carsharing* lze volně přeložit jako **sdílení automobilů**, kdežto *carpooling* lze charakterizovat jako **spolujízdu**.

Bardhi a Eckhardt (2012) vymezuje *carsharing* jako proces, kdy spotřebitelé využívají automobily vlastněné společnostmi na určité časové období. *Carpooling* charakterizuje jako P2P programy, kdy dochází k využívání automobilu, který se nachází v osobním vlastnictví jedné osoby, za účelem spolujízdy.

Veber a kol. (2016) popisuje sdílení automobilů jako model autopůjčovny, kdy si lidé pronajímají automobily od jiných lidí, kteří jej momentálně nepotřebují či od společností zabývajících se touto činností. Charakteristický je pronájem na krátké časové období. Jako příklad uvádí společnost Zipcar, která nabízí flexibilní pronájem automobilů či službu DriveNow od BMW. Zároveň zmiňuje, že sdílení vozidel není výhodné pro pravidelné dojíždění z důvodu vysokých nákladů.

Spolujízdu Veber a kol. (2016) charakterizuje jako službu, při které dochází k poskytnutí jízdy spotřebiteli ze strany běžného občana, který provádí činnost řidiče v rámci

platformy provozované daným operátorem ve svém volném čase a využívá vlastního vozidla. Lze konstatovat, že se jedná o alternativu klasické taxi služby, zpravidla však za výhodnější tarif. Mezi největší operátory podnikající v tomto odvětví patří společnosti Uber, BlaBlaCar či Lyft.

Společnost Uber

Společnost Uber se prezentuje jako alternativní poskytovatel dopravních služeb. Tuto službu je možné využívat přes mobilní aplikaci v chytrém telefonu. Uživatel předem určí trasu do aplikace, která je následně odeslána řidiči a obratem je vyčíslena cena za danou vzdálenost (Marek a kol., 2017). Společnost Uber je v současné době lídrem na trhu sdílené dopravy (Dogtiev, 2018).

Historie společnosti Uber sahá do roku 2008, kdy byla založena Travisem Kalanickem a Garettem Campem. V roce 2007 zakladatelé prodali své předchozí projekty dohromady za celkem 94 milionů dolarů. Tyto prostředky následně investovali do vývoje nového startupu s názvem UberCab. Tato služba byla poprvé testována v New Yorku začátkem roku 2010 a plně spuštěna v květnu téhož roku v San Franciscu. Společnost byla následně z legálních důvodů nucena změnit své jméno z UberCab na Uber. V následujících letech se společnost začala rozvíjet a působit i v dalších zemích jako např. ve Francii či Německu. (Blystone, 2018). Od svého vzniku společnost Uber rozšiřuje své portfolio například i o dovoz jídla (UberEATS), doručovací služby (UberRUSH), nákladní služby (UberCARGO) či o službu UberPOOL, která je alternativou spolujízdy a lidé tak mohou využívat stejného vozu na stejné či podobné trase a zároveň dochází k rozdělení ceny za danou trasu mezi cestující (Hartmans a McAlone, 2016).

Na český trh společnost Uber vstoupila v roce 2014, když začala působit v Praze. Podobnou službou, která v Praze existovala rok před vstupem Uberu byla společnost Liftago. Tato společnost však na rozdíl od Uberu nabízí služby pouze licencovaných řidičů, kteří mají licenci k provozu taxi služby (Marek a kol., 2017).

2.6.2 Ubytovací služby

Podkapitola stručně popisuje historii sdílení v oblasti ubytování, charakteristiky daného sektoru a současné trendy v odvětví.

Historie

Jefferson-Jones (2015) ve své publikaci zabývající se ubytovacím segmentem v ekonomice sdílení uvádí, že sdílení bydlení není novodobou myšlenkou a jeho základy sahají hluboko do historie. Již ve středověku existovaly hostince s pokoji k pronájmu, ubytování v klášterech pro poutníky, s čímž je spojen fakt, že v tomto období bylo sdílení ubytování často spojováno s náboženstvím. Důvodem pro takové sdílení byl nedostatek ubytovacích zařízení v kombinaci s nedostatkem finančních prostředků. Tyto faktory jsou často reflektovány i v současnosti. Lidé vyhledávají sdílené bydlení především s výhledem na úsporu financí. Wood (2017) uvádí příklad z 19. století, kdy došlo ke vzniku několika čtvrtí se sdíleným bydlením, které bylo určeno pro ty, kteří se nacházeli na okraji společnosti: např. osoby s kriminální minulostí, osoby neschopné pracovat, mladé svobodné ženy či migranti. V návaznosti na vývoj sdílení ubytování Jefferson-Jones (2015) poukazuje na fakt, že tento koncept není novinkou v podnikatelském sektoru, avšak technologie a jejich užití v tomto sektoru jsou inovacemi, které v posledních letech pohaní sektor sdílení kupředu, a právě ty mění tento koncept v lukrativní podnikatelskou příležitost.

Úřad vlády (2017) ve své studii jmenuje platformu VRBO (Vacation Rentals By Owner) jako jednoho z prvním globálních zprostředkovatelů sdíleného ubytování za úplatu. V předchozích letech již na trhu existovala i nezisková organizace Servas International, která však byla založena na bezplatném sdílení ubytování. Na tento koncept později navázala i platforma Couchsurfing.

Charakteristika sektoru

Sdílené ubytování definuje Úřad vlády (2017) jako systém, kdy hostitel (poskytovatel služby, který však nemusí být vlastníkem dané nemovitosti) nabízí ubytovací zařízení či její část (např. pouze pokoj) hostům (příjemcům služby), a to za finanční úplatu či zdarma.

Wood (2017) upozorňuje na nutnost diverzifikace termínů „co-living“ (spolubydlení) a „co-housing“ (sdílení bydlení). Dle autorky termín „co-living“ může být definován jako místo, kde žijí dva nebo více lidí, kteří nejsou příbuzní a sdílejí společný prostor – je zde důraz na společenskou stránku bydlení. Zatímco termín „co-housing“ může být definován jako sdílení prostoru patřící jinému majiteli, který tento objekt běžně osobně využívá, ale z určitého důvodu daný prostor poskytuje k pronájmu – důraz pouze na faktor sdílení bydlení, za úplatu či zdarma. Sdílené ubytování, které tato práce popisuje je založena na principu „co-housing“.

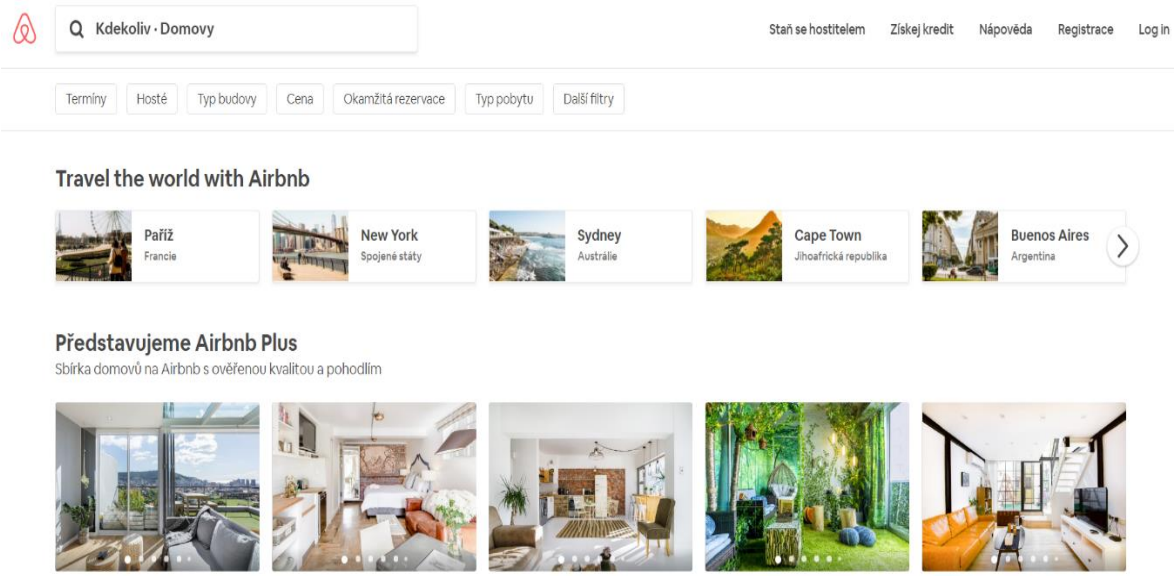
Marek a kol. (2017) uvádí, že nejsilnější platformou na trhu sdílení ubytování za úplatu je v současnosti Airbnb. Gallagher (2017) zmiňuje, že koncept se kterým zakladatelé Airbnb přišli není nový a je založen na již existujících platformách a to především HomeAway.com, VRBO.com a BedandBreakfast.com. Autor vidí odlišnost od předchozích platforem především k přístupu, který je více na míru zákazníkovi, škále nabízených služeb a typů ubytování a ve využití nejmodernějších technologií.

Na druhou stranu existují i organizace, které se podílejí na poskytování služeb sdíleného ubytování a nejsou založeny na principu poplatků. Marek a kol. (2017) uvádí platformy Couchsurfing či HouseSitMatch. V těchto případech majitelé ubytování nabízejí krátkodobý pobyt zdarma. Důvody jsou například péče o dům v jejich nepřítomnosti, seznámení s dalšími lidmi apod.

Marek a kol. (2017) jako poslední typ sdílení uvádí komerční prostory či kanceláře. Tuto skutečnost popisuje i Sundararajan (2018), který zmiňuje že trend sdílení se například ve Spojených Státech Amerických silně přelévá ze soukromého sdílení bydlení i do korporátního. Společnosti tak v mnoha případech sdílejí kancelářské prostory. Mezi využívané platformy v tomto sektoru patří PivotDesk či DesksNearMe (Marek a kol., 2017).

Společnost Airbnb

Airbnb je službou, která je atraktivní pro vlastníky nemovitostí, kteří mohou pronajímat své ubytovací zařízení a umožňuje jim zhodnotit jejich vlastnictví v době, kdy jej nevyužívají. Zároveň je tato služba atraktivní i pro hosty, protože za krátkodobě pronajatý byt zaplatí méně, než by zaplatili v běžném hotelu (Guttentag, 2013).



Obrázek 2: Webová stránka Airbnb
Zdroj: Airbnb (2018)

Nápad o založení platformy Airbnb na sdílení bydlení pochází z roku 2007, kdy dva studenti Gebbia a Chesky inzerovali možnost využití jejich osobních prostor ke sdílení s cílem získání prostředků na zaplacení vysokého nájmu. Obchodní myšlenka zakladatelů se stala realitou roku 2009, kdy byla oficiálně spuštěna platforma Airbnb (Guttentag, 2015). Společnost se postupně rozvíjela a platforma se stala populární po celém světě a v současnosti je hodnota společnosti přes 31 miliard amerických dolarů (Statista, 2017).

3. Sdílená ekonomika a region

Následující podkapitola se věnuje charakteristice dopadů nástupu sdílené ekonomiky na jednotlivé oblasti regionu. Popisuje vliv sdílené ekonomiky na podnikatelský sektor, společnost, životní prostředí a další. V této části jsou uvedeny i faktory, které napomáhají rozmachu sdílené ekonomiky v regionu.

3.1 Region a jeho vztah ke sdílené ekonomice

S příchodem trendu sdílené ekonomiky došlo ke změně dynamického prostředí regionu. Oblasti jako podnikatelský a sociální sektor či životní prostředí zaznamenaly změny ve své struktuře. Je zřejmé, že odvětví sdílené ekonomiky je s prostředím regionu úzce spjato. Pro pochopení značného vlivu sdílené ekonomiky na regionální prostředí je nutné nejprve vymezit samotný pojem region.

Pojem region je jak v praxi, tak i v literatuře a v mnoha vědeckých oblastech definován různě. Ježek a kol. (2014, s. 12) uvádí, že: *„regiony představují svébytná území, která se liší svým územním vymezením*“ a tuto definici považuje za univerzální. Zároveň doplňuje, že bariérami jsou odlišná ekonomická, sociální či kulturní zázemí. Autor také předpokládá, že v regionech působí tzv. rozvojové impulsy a při neexistenci administrativních bariér dochází k tzv. přelévání výrobních faktorů (práce a kapitálu) a zboží volně mezi regiony. Ježek a kol. (2014, s. 12) dále popisuje region jako: *„subnacionální celek, tedy takovou územní část národního hospodářství, která není od ostatních regionů oddělena formálními hranicemi ani s nimi souvisejícími ekonomickými bariérami.“*

Pro účely práce byla definice sdílené ekonomiky vymezená Úřadem vlády (2017, s. 11) vybrána jako klíčová a zní následovně: *„sdílená ekonomika je ekonomický ekosystém založený na sdílení lidských a přírodních zdrojů a současně dochází k vytváření hodnot, produkci, distribuci, obchodu a spotřebě zboží a služeb s různými lidmi a organizacemi.“*

Jak již bylo vymezeno výše, region je dynamickým prostředím, které je ovlivňováno mnoha faktory. Mezi hlavní patří například zaměstnanost, vybavenost výrobními faktory, vyspělost jednotlivých odvětví či celková produktivita regionu. Tyto faktory se podílejí jak na

extenzivním, tak intenzivním růstu. Pokud je uvažováno, že neexistují administrativní bariéry a dochází k volnému pohybu výrobních faktorů a zboží, nemovitosti a půda jsou nepřemístitelné a osobní služby vyžadují styk poptávajících a nabízejících, dochází k prostorové diferenciaci aktivit a regiony proto disponují rozdílnou strukturou pro ekonomické aktivity (Ježek a kol., 2014). Tyto lokalizační faktory jsou předpoklady regionálního rozvoje. Ježek a kol. dále (2014, s. 20) zmiňuje, že: *„regiony s příznivými lokalizačními předpoklady a prostorovou strukturou mají lepší předpoklady k rozvoji.“* Lze tedy předpokládat, že rozvinuté regiony, ve kterých dochází k akumulaci výrobních faktorů, jsou centry, ve kterých dochází k rozvoji odvětví sdílené ekonomiky, která daných faktorů využívá. Je zřejmé, že regiony nedisponující dostatečnou infrastrukturou, zpravidla méně rozvinuté regiony, nebývají místy, kde se sdílená ekonomika rozvíjí.

Sdílená ekonomika je odpovědí i na několik problémů, se kterými se jednotlivé regiony mohou potýkat. Jedním z hlavních diskutovaných témat je regionální rozvoj a jeho aspekty. Ježek a kol. (2014) uvádí německé autory Nohlena a Nuschelera jako strůjce termínu „magický pětiúhelník rozvoje“, který popisuje hlavní prvky regionálního rozvoje: udržitelný rozvoj, práce, princip rovnosti a spravedlnosti, participace a princip nezávislosti a svébytnosti. Zákon o životním prostředí (17/1992 Sb., s. 2) definuje trvale udržitelný rozvoj jako: *„rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby, a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů“* a právě tento prvek je faktorem, na který sdílená ekonomika má vliv. Lze předpokládat, že lidé, kteří se účastní sdílení se aktivně podílejí například na snižování emisí vypouštěných do ovzduší apod. Nicméně tuto skutečnost popisuje následující podkapitola věnovaná dopadům sdílené ekonomiky na regionální prostředí.

Sdílená ekonomika také svou existencí ovlivňuje pracovní trh, jelikož umožňuje rozvíjet prostor pro nové podnikatelské příležitosti, což může mít kladný vliv na míru nezaměstnanosti v regionu. Vzhledem ke skutečnosti, že sdílená ekonomika je novým trendem, neexistuje značné množství studií, které by se vlivem sdílené ekonomiky na trh práce zabývaly.

Tento fakt potvrzuje Národní vzdělávací fond (2017), který následně vydal publikaci, která se na trh práce a sdílenou ekonomiku zaměřuje. Uvádí, že nové platformy mění tradiční trh práce na základě dvou procesů:

- Platformy umožňují přeměnu tradičních forem zaměstnání na samostatně výdělečné činnosti (např. platforma Uber);
- Platformy usnadňují poskytování práce a služeb z jakékoliv vzdálenosti, což může potenciálně vést k přesunu poptávky práce z místních trhů na ty, které mají levnější pracovní sílu k dispozici. Tento fakt může vést k odlivu pracovních sil z ekonomicky slabších do ekonomicky silnějších regionů, což by znamenalo ještě větší propad ekonomicky slabšího regionu. Autoři však uvádějí, že v současnosti platformy sdílení jsou zaměřeny spíše na lokální služby (ubytování, doprava) a nelze očekávat, že by mělo v několika následujících letech docházet ke vzniku poptávky po levné pracovní síle v tomto odvětví.

Nicméně téma sdílené ekonomiky a trhu práce je velmi ožehavé, jelikož má své klady i zápory. Lze předpokládat, že sdílená ekonomika má spíše pozitivní vliv na trh práce v ekonomicky silnějších regionech a metropolitních oblastech, které jsou centrem těchto aktivit a přispívá tak ke vzniku nových pracovních míst díky platformám nabízejícím dané služby (Národní vzdělávací fond, 2017). Blíže se tomuto problému věnuje následující podkapitola.

3.1.1 Dopad sdílené ekonomiky na regionální prostředí - studie

Sdílená ekonomika se podílí na celkovém výstupu jednotlivých regionů a má vliv na řadu faktorů. Tento fakt uvádí Klobučar a kol. (2016), který ve spolupráci s odborníky z odvětví regionálního rozvoje publikoval dokument zaznamenávající poznatky z odborného workshopu, který se zabýval dopadem sdílené ekonomiky na evropské regiony a urbánní oblasti. Do vypracování dokumentu jsou zahrnuty poznatky 12 odborníků regionálního rozvoje z 10 evropských zemí, přičemž dva pocházejí z České republiky. Tento výzkum byl podpořen Evropskou monitorovací sítí pro územní rozvoj a soudržnost, zkráceně ESPON, což je program zabývající se aplikovaným výzkumem územního rozvoje a zpracovává data, která zkoumají potenciál a úroveň rozvoje regionů, ekonomické problémy apod.

Klobučar a kol. (2016) uvádí, že s nástupem trendu sdílené ekonomiky dochází k rozvoji nového odvětví v podnikatelském prostředí regionů a vzniká tlak na veřejný sektor a na politickou sféru z důvodu nutnosti efektivní regulace.

K výzkumu dopadu sdílené ekonomiky na region byla použita metoda ESPON TIA, která posuzuje územní dopad zkoumaného jevu na region, v tomto případě dopad sdílené ekonomiky. Tato metoda je založena na konceptu citlivosti vyvinutým Mezivládním panelem pro změnu klimatu (IPCC). V této studii jsou dopady vyplývající z konkrétního opatření regionální politiky daného regionu kombinovány s charakteristikami regionu (územní citlivostí). Kombinace regionální citlivosti a úroveň politické iniciativy následně určují velikost územního dopadu. Regionální citlivost popisuje, jak je region schopen se vyrovnávat s vnějšími účinky, které na něj působí. Na druhé straně metoda popisuje intenzitu dopadu vyvolaného politickou iniciativou na konkrétní ukazatel a důsledek provádění dané politiky. Tuto část ilustruje názor odborníků, tedy hlavní závěry z odborné diskuze na workshopu (Klobučar a kol., 2016).

Klobučar a kol. (2016) ve své studii dělí dopad sdílené ekonomiky na region do dvou kategorií: ekonomické a sociální dopady a dopady na veřejnou správu a životní prostředí.

Škálu intenzity rozdělil následovně:

- silný pozitivní efekt,
- slabý pozitivní efekt,
- neutrální efekt,
- slabý negativní efekt,
- silný negativní efekt.

Mezi ekonomické a sociální dopady byly zařazeny následující prvky: ekonomická aktivita, vyčlenění slabších vrstev a osob s nižším vzděláním, kupní síla, ziskovost automobilového průmyslu a prodeje či pronájmu nemovitostí, zvýšení dostupnosti služeb pro znevýhodněné skupiny, dostupnost ubytování.

Ekonomická aktivita, kupní síla, zvýšení dostupnosti služeb pro znevýhodněné skupiny byly označeny jako faktory, které měly slabý pozitivní efekt. Vyčlenění slabších vrstev a osob

s nižším vzděláním, ziskovost automobilového průmyslu a prodeje či pronájmu nemovitostí a dostupné ubytování byly označeny jako faktory s negativním efektem. Většina expertů se shodla, že dopady sdílené ekonomiky na prostředí měst byl znatelný a ve větší míře pozitivní. Došli zároveň ke konsenzu, že sdílená ekonomika má pozitivní vliv na rozvoj podnikatelského prostředí ve městech, avšak míra rozvoje závisí na lokaci. Největší růst zaznamenali u velkých měst a metropolí západní Evropy (Klobučar a kol., 2016).

S příchodem nových platforem došlo podle expertů ze studie Klobučara a kol. (2016) k mírnému zvýšení ekonomické aktivity. Avšak vzhledem ke skutečnosti, že platformy sdílené ekonomiky jsou ve většině případů založeny na sdílení soukromých statků, by tento fakt mohl vést k vyčlenění sociálně slabších skupin z participace na podnikání ve sdílení, jelikož nenabývají prostředky k tomu potřebnými. Na druhou stranu Cobbaut a kol. (2016) ve své studii, která se zabývá participací slabších skupin ve sdílené ekonomice uvádí, že sociálně slabší skupiny s nižšími příjmy jsou často významnými příjemci těchto služeb, jelikož jsou často poskytovány za výhodnější ceny oproti tradičním poskytovatelům.

Hlubší pohled na sdílenou ekonomiku odhaluje, že přináší jak hospodářské, tak kulturní výhody. Odstraněním předpokladů vlastnictví ekonomika sdílení nabízí prostor pro další osoby, které se mohou účastnit trhu. Pokud zboží nebo služby mohou být využity pouze v případě, že spotřebitel vlastní předmět, pak osoby bez prostředků na nákup vlastnictví jsou samozřejmě vyloučeny z toho, aby se na tomto trhu podílely. Sdílení, spíše než prodej vlastnictví, umožňuje těm, kteří se nacházejí na dolní hranici ekonomického žebříčku, mít přístup ke zboží a službám, ke kterým dříve přístup neměli. Tento fakt má následně pozitivní vliv na rozvoj podnikatelského prostředí regionu (Cobbaut a kol., 2016).

S ohledem na ekonomickou aktivitu se nabízí i téma trhu práce. Kromě pozitivních vlivů nastíněných v předchozí podkapitole, kterými byl především potenciál pro vznik nových pracovních míst, a tedy snížení míry nezaměstnanosti, existují i negativní aspekty sdílené ekonomiky, které ovlivňují trh práce v regionu.

Jako hlavní rizika, která mohou nastat na trhu práce s příchodem sdílené ekonomiky Národní vzdělávací fond (2017) uvádí:

- Snížení kvality práce a nejistota v zaměstnání – analýzy provedené v zemích s vyspělými ekonomikami prokázaly, že rostoucí množství práce prováděné jako nové formy zaměstnání (práce na částečný úvazek, samostatně výdělečná činnost) je spojeno s klesající kvalitou zaměstnání a vykonávané práce. Zároveň bylo prokázáno, že pozice na nižších stupních (např. řidiči) často pociťují, že jejich pracovní pozice je nestabilní a jejich platy jsou závislé na poptávce, která se často jeví jako nevyzpytatelná;
- Sociální vyloučení – rychlý rozvoj moderních technologií přináší riziko sociálního vyloučení týkající se skupin lidí, které nemají z různých důvodů přístup k moderním technologiím či nedisponují požadovanými dovednostmi a znalostmi nutnými k výkonu práce v tomto sektoru kvůli např. digitální negramotnosti. Ve výsledku tak může dojít ke vzniku tzv. digitální mezery. V tomto případě lze předpokládat, že osoby, které nedisponují danými zařízeními a technologiemi (chytrými telefony s internetem apod.) budou vyloučeny z účasti na trhu práce ve sdílené ekonomice.

Kromě rizik však trh práce ve sdílené ekonomice nabízí i několik příležitostí, mezi které Národní vzdělávací fond (2017) uvádí:

- Snižování bariér vstupu na pracovní trh z důvodu nízkých kvalifikačních požadavků – s ohledem na skutečnost, že neexistují téměř žádné kvalifikační požadavky, jsou pozice v tomto odvětví vhodné pro skupiny, které jsou často na tradičním pracovním trhu diskriminovány (např. z důvodu věku, pohlaví, etnicity, nízkého dosaženého stupně vzdělání);
- Obnova a zvýšení flexibility tradičních odvětví ekonomiky – přilákání nových pracovníků např. do sektoru služeb;
- Podpora zaměstnanosti v regionu – vznik nového sektoru služeb v rámci nově vznikajících platforem.

Co se týče dalších podnikatelských aktivit, Klobučar a kol. (2016) dále uvádí, že sektor, který by mohl být ve střednědobém horizontu vážně postižen, je automobilový průmysl. Tuto skutečnost potvrzuje Grosse-Ophoff a kol. (2017) a uvádí, že rostoucí popularita

sdílené mobility zpomalí globální růst prodejů vozidel. Přestože bude pravděpodobně méně vozidel v oběhu ve vyspělých ekonomikách díky sdílení, naopak prodej automobilů v méně rozvinutých regionech a rozvojových zemích bude růst v příštích 15 letech, vzhledem k potenciálním poklesům cen. Výzkum provedený Grosse-Ophoff a kol. (2017) také naznačuje, že sdílená mobilita bude pouze částečně nahrazovat vlastnictví automobilu, jelikož v současnosti většina osob stále preferuje soukromé vlastnictví vozidel.

Klobučar a kol. (2016) dále upozorňuje na možné negativní dopady na realitní sektor a tradiční ubytovací služby. Kitonyi (2017) uvádí, platformy sdílení bydlení jsou oblastí sdílené ekonomiky, která nejvíce narušila již existující sektor – pohostinství. Existenci těchto platforem považuje za důvod vzniku tzv. stínové ekonomiky v oblasti pohostinství a realit. Experti uvádějí, že sdílená ekonomika vede k nedostatku ubytování na delší dobu, jelikož majitelé bytů především v metropolitních oblastech přecházejí od tradičního konceptu pronájmu spíše k pronájmu na kratší dobu typu platformy Airbnb za vyšší ceny. Tento fakt vede k menší míře dostupnosti bydlení a růstu cen nájmů, což ovlivňuje disponibilní důchod rodin a jednotlivců v některých regionech (Klobučar a kol., 2016).

Kromě ekonomických a sociálních dopadů hodnotil Klobučar a kol. (2016) i dopady na veřejnou správu a životní prostředí. V této oblasti se experti zaměřili na následující faktory: zdanění, rozpočet měst, zvýšení nutnosti administrativy, udržitelnost zdrojů a emise vypouštěné do ovzduší. Studie uvádí že sdílená ekonomika má slabý negativní efekt na příjmy z daní, rozpočty měst a na administrativu. Slabý pozitivní vliv má naopak na udržitelné zdroje a snižovaní emisí vypouštěných do ovzduší.

Daně a nedostatečná regulace byly jedněmi z hlavních obav ze strany odborníků. V současné době značná část aktérů působících v evropských městech neplatí daně částečně či vůbec, oproti osobám podnikajícím v tradiční ekonomice. Existují také obavy o zakládání ústředen v tzv. daňových rájích, které odvádějí daně mimo region. Experti dále upozorňují na nedostatečnou regulaci, a tedy nutnost zavedení příslušných regulačních opatření do legislativy. Příkladem jsou taxi řidiči, kteří jsou povinni zaplatit licenci na provozování své činnosti, zatímco řidiči pro Uber (a jiné podobné platformy) nejsou (Klobučar a kol., 2016). Light (2018) ve své studii uvádí, že nástup sdílené ekonomiky je náročný na stávající předpisy na místní, státní a mezinárodní úrovni a důvodem pro současné problémy v oblasti regulace je nepřipravenost jednotlivých vládních systémů z důvodu rychlého nárůstu tohoto

sektoru. Oblast regulace se v současné době jeví značně neorganizovaná a komplikovaná, a proto je nutné tento problém adresovat. Problematice regulace se věnují samostatné kapitoly.

Pozitivní dopad sdílené ekonomiky na regiony vidí Klobučar a kol. (2016) v přínosech pro environmentální sféru. Přínos pro širokou veřejnost vidí v optimalizovanějším využití zdrojů, snižování množství odpadů či redukci vypouštěných emisí oxidu uhličitého do ovzduší díky sdílené mobilitě. Kromě snížení v počtu vozidel v oběhu odborníci také očekávají narůst produkce elektromobilů a rozvoj alternativních paliv. Skjelvik a kol. (2017) doplňuje, že ačkoliv sdílená ekonomika podněcuje sdílenou mobilitu, a tedy snižování emisí díky využívání méně automobilů, je možné že sdílená mobilita je v některých případech levnější než hromadná doprava, což naopak vede ke zvýšení vozidel v oběhu. Zároveň poukazuje na skutečnost, že úsporu, kterou uživatelé získají využívaním sdílených služeb, mohou následně investovat do oblastí, které nejsou k životnímu prostředí šetrné. Co se týče například oblastí dopravy, osoby, které ušetří na ubytování a dopravních službách díky sdílení mohou například začít více využívat letecké dopravy, která představuje silnou environmentální zátěž.

Na základě výše zmíněných studií, publikovaných článků a další rešerše byla vytvořena tabulka, která shrnuje potenciální dopady sdílené ekonomiky na regionální prostředí a hodnotí, zda je dopad spíše pozitivní, neutrální či negativní a zároveň určuje intenzitu dopadu ve škále slabá, střední či silná.

Jak je možné z tabulky č. 1 vidět, sdílená ekonomika svou existencí má spíše slabší vliv na regionální prostředí. Ve většině případů se jedná o pozitivní efekty se slabou intenzitou dopadu. Mezi hlavní negativní vliv, který je pravděpodobně nejvíce v současnosti diskutován jsou obavy o daňové úniky kvůli nedostatečné regulaci. Závěrem je dále vhodné zmínit, že nástup trendu ekonomiky sdílení v určitých oblastech může mít vliv na prohloubení meziregionálních rozdílů.

Tabulka 1: Dopady sdílené ekonomiky na regionální prostředí

Dopad sdílené ekonomiky	Efekt a jeho intenzita
Růst ekonomické aktivity	**Efekt: pozitivní** **Intenzita dopadu: slabá**
Zvýšení dostupnosti služeb pro znevýhodněné skupiny	**Efekt: pozitivní** **Intenzita dopadu: slabá**
Otevření trhu pro nové podnikatelské příležitosti	**Efekt: pozitivní** **Intenzita dopadu: slabá**
Udržitelnost a vliv na životní prostředí	**Efekt: pozitivní** **Intenzita dopadu: slabá**
Vliv na trh práce	**Efekt: pozitivní** **Intenzita dopadu: slabá**
Možnost daňových úniků díky nedostatečné regulaci	**Efekt: negativní** **Intenzita dopadu: slabá až střední**
Tlak na zavedení nové administrativy a náročnost stanovení regulativních opatření	**Efekt: neutrální** **Intenzita dopadu: střední**
Vliv na tradiční odvětví ekonomiky (ubytovací služby, dopravní služby)	**Efekt: negativní** **Intenzita dopadu: slabá**

Zdroj: zpracování vlastní

3.2 Faktory podmiňující rozvoj sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika je komplexním odvětvím, které je ovlivňováno širokou škálou činitelů. Řada autorů popisuje faktory, které podmiňují rozvoj sdílené ekonomiky, z jiného pohledu. Goudin (2016) uvádí, že její rozvoj je hnán a umožněn změnami probíhajícími na trzích v daných regionálních oblastech.

Jak již bylo zmíněno výše, ne všechny regiony mají předpoklady k rozvoji sdílené ekonomiky. Rick (2013) člení faktory, které determinují rozmach sdílené ekonomiky v regionu do následujících kategorií:

- sociální,
- ekonomické,
- technologické.

3.2.1 Sociální faktory

Jako první faktor zmiňuje Rick (2013) zvyšování hustoty obyvatel a stěhování do měst, které vede k rozvoji podnikatelské činnosti a změně způsobu života. V metropolitních oblastech a silně zalidněných regionech, kam většina obyvatel v 21. století směřuje, lidé začínají preferovat ideu sdílení a odpoutávají se od nutnosti vlastnictví aktiv, jejichž potenciál plně nevyužijí. Úřad vlády (2017) zmiňuje jako hlavní sociální faktor změnu chování spotřebitelů, kdy se v posledních letech lidé odvrací od myšlenky soukromého vlastnictví, a naopak preferují vlastnictví sdílené či využívání sdílených statků.

Tuto myšlenku podporuje Sundararajan (2016), který uvádí, že urbanizace změnila postoj obyvatel k bydlení, stravování či dopravě. Autor tvrdí, že od roku 1950 vzrostl počet obyvatel žijících ve městech z 30 % na 54 % do roku 2014. S rozvojem městského obyvatelstva se dle Ricka (2013) zvyšuje touha po začlenění se do společnosti, což vede ke tvorbě různě zaměřených komunit, které se často podílejí na tvorbě platforem sdílení či mají zájem o udržitelný rozvoj a ochranu životního prostředí. Lze tedy předpokládat, že determinantem rozvoje ekonomiky sdílení je regionální prostředí s vyšší hustotou zalidnění. Tento fakt podporuje i skutečnost, že společnosti působící v oblasti sdílení nabízí své služby zejména ve větších městech apod.

Kromě důrazu na lidský faktor je třeba se zaměřit i na aspekt životního prostředí. McCauley (2016) klade důraz na environmentální faktory a uvádí, že lidé si začínají uvědomovat jaký dopad má konzumní styl života na jejich okolí a tato mentalita napomáhá ke snižování plýtvání neobnovitelnými zdroji (např. sdílená doprava snižuje spotřebu ropy apod.). Toto spotřebitelské chování následně vede k využití maximálního potenciálu daného statku a zároveň má pozitivní vliv na životní prostředí. Společnost Airbnb (2014) publikovala studii s účastí přes 8 000 respondentů, která se zabývala analýzou sdílení ubytování a vlivem na životní prostředí. V této studii dokázala, že sdílení statků má pozitivní vliv na životní prostředí. Uvádí, že za pouhý rok osoby využívající jejich služeb zabránily emisím skleníkových plynů za 200 000 automobilů v Evropě. Tento fakt odůvodňují tím, že u hostů využívajících sdílení bydlení dochází k 10 až 15% rozdílu ve způsobu dopravy oproti lidem ubytovaných v běžných hotelech. Lidé využívající sdílené bydlení spíše využívají hromadné dopravy, jízdního kola či běžnou chůzi. Z jejich výzkumu také vyplynulo, že osoby podílející se na sdílení mají bližší vztah k životními prostředí a recyklují alespoň jeden typ odpadu. Lidé ve sdílené ekonomice vidí kladný postoj k životnímu prostředí a tím, že se na ní podílejí, přispívají ke zlepšení stavu životního prostředí regionu (McCauley, 2016).

3.2.2 Ekonomické faktory

Hlavním ekonomickým faktorem dle Ricka (2013), který pomohl k rozvoji sdílené ekonomiky v regionech byla myšlenka zpeněžení nadbytečného či nevyužitého vlastnictví. Subjekty touto cestou zjistily, že mohou využít aktiva, jejichž potenciál není plně využit, a nabídnout je ke sdílení, což vede ke zvýšení vlastních příjmů.

Co se týče vstupu na trh, Úřad vlády (2017) uvádí, že v současnosti se snižují vstupní bariéry a je poměrně snadné založit digitální platformu. Problémem, který nastává je skutečnost, že náklady na inovace v rámci technologií jsou vysoké a udržení se na trhu v poli silné konkurence nabízející platformy sdílení není jednoduché. Zde se opět nabízí výhoda rozvinutějších regionů, které disponují danými prostředky pro rozvoj inovací a technologií oproti zaostalejším regionům.

Skutečností, která silně podporuje rozvoj ekonomiky sdílení je zjednodušení finančních transakcí. Finanční platformy jako PaySec, PayPal, Google Wallet či internetové banky

jednotlivých institucí jsou v době digitalizace dostupné všem. Zabezpečené transakce na národní či mezinárodní úrovni lze nyní jednoduše provádět oproti minulosti, kdy docházelo ke komplikovanému bezhotovostního styku (Úřad vlády, 2017).

3.2.3 Technologické faktory

Pravděpodobně nejvíce se na rozvoji sdílené ekonomiky podílejí komunikační technologie, které jsou klíčové pro její existenci. Během posledních několika let došlo k masovému rozšíření internetového připojení do většiny domácností. V České republice má v současnosti přístup k internetu kolem 82 % populace. Díky šíření internetu došlo také k nárůstu využívání chytrých telefonů, které umožňuji instalaci aplikací zaměřující se na sdílení (Úřad vlády, 2017).

Rozmach ve vlastnictví chytrých telefonů popisuje Shelat a Wallenstein (2017) ve studii pro BCG Henderson Institute a uvádějí, že chytré telefony jsou jednou z hlavních sil pohánějící sdílenou ekonomiku a bez jejich existence by tento sektor nebyl na takové úrovni, jako je dnes. Autoři dále zmiňují, že v současnosti chytré telefony pronikají více do rozvíjejících se ekonomik a rozvinutých regionů a tento růst poskytuje odrazový můstek pro rozvoj platforem sdílení. Podle výzkumu autorů více než polovina mobilních telefonů v rozvinutých ekonomikách jsou chytré a podíl by se měl zvýšit na dvě třetiny v nejbližších letech. Tato rostoucí základna umožňuje podporovat inovace v oblasti sdílení. V současnosti, kdy miliony lidí vlastní mobilní telefony s internetovým připojením, dle Ricka (2013) dochází díky sociálním sítím ke vzniku nového prostředí, které subjekty specializující se na podnikání ve sdílené ekonomice využívají nejčastěji k marketingovým účelům.

Růst technologií vede ke zvýšení počtu digitálních platforem a virtuálních trhů. Digitální platformy umožňují bezprostřední a neomezenou komunikaci, což usnadňuje přímý kontakt mezi subjekty v rámci sdílené ekonomiky a poskytuje i možnost rychle reagovat na změny na trhu a chování spotřebitelů (Úřad vlády, 2017).

4. Regulace sdílené ekonomiky

Následující kapitola má za cíl definovat problematiku regulace sdílené ekonomiky a její hlavní nedostatky, na které se daná regulatorní opatření mají zaměřit.

Regulace sdílené ekonomiky je pravděpodobně nejprobíranějším tématem týkajícím se tohoto odvětví v oblasti legislativy, která se touto problematikou zabývá. Marek a kol. (2017) uvádí, že primárním cílem regulace ve sféře sdílení je především ochrana spotřebitele. V zásadě se jedná o soubor nařízení, jejichž náplní je ochrana spotřebitele, ochrana hospodářské soutěže, určení spravedlivých pracovních či tržních podmínek apod.

Je nutné podotknout, že regulace, ač má sloužit jako právní ochrana, zároveň může znamenat i bariéru vstupu do odvětví pro nové formy podnikání, a to zejména v případě stanovení striktních regulačních opatření vztahujících se na daný sektor (Abele a kol., 2015).

Zákonodárci a regulační orgány musí určit, zda by se existující právní předpisy týkající se daní, pracovněprávních vztahů, pojištění, bezpečnosti, ochrany životního prostředí, ochrany spotřebitele, měly vztahovat na tyto nové platformy nebo zda jsou vyžadovány zcela nové právní kategorie (Light, 2018).

Box 1: Je nutné regulovat?

Smyslem regulace je reagovat na vývoj společnosti a podnikatelského prostředí a nastavit jasná a srozumitelná pravidla pro vybraný sektor. Právo by vždy mělo reagovat na aktuální stav, jelikož není v zájmu společnosti, aby ekonomika sdílení neměla stanovená regulativní opatření a pravidla či aby dané odvětví a činnosti s ním spojené byly považovány za nelegální. Některá odvětví v rámci sdílené ekonomiky regulaci striktně potřebují – např. půjčky prostřednictvím P2P či crowdfundingu, kdy je nutné definovat podmínky poskytování těchto služeb. Stejně tomu je i v tradičních odvětvích jako např. ve zdravotnictví, která regulační opatření vyžadují a nemohou bez nich fungovat. To samé platí i pro různá odvětví sdílené ekonomiky, jelikož bez stanovených pravidel řada činností spadá do tzv. šedé ekonomiky. Je třeba si uvědomit, že s nástupem moderních technologií, které jsou využívány v odvětví sdílení, došlo k eliminaci řady rizik pro spotřebitele, avšak je stále nutné zajistit právní ochranu a určit subjekty, které v případě škody či provinění nesou za dané činy odpovědnost (Marek a kol., 2017).

Na skutečnost, že téma regulace je nutné řešit odpověděla i Evropská komise (2016), která publikovala tzv. Evropský program pro ekonomiku sdílení, tedy sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů. Evropská komise (2016, s. 2) uvádí, že: „*ekonomika sdílení zároveň často vyvolává otázky týkající se uplatňování stávajících právních rámců a stírá zavedené hranice mezi spotřebitelem a poskytovatelem, pracovníkem a osobou samostatně výdělečně činnou nebo mezi profesionálním a neprofesionálním poskytováním služeb. To může vést k nejistotě ohledně platných pravidel, zejména v kombinaci s roztříštěností předpisů vyplývající z rozdílných regulačních přístupů na vnitrostátní či místní úrovni.*“ Evropská komise (2016) na základě těchto skutečností uvádí, že vzhledem k nejasným regulačním opatřením dochází k brždění růstu ekonomiky sdílení a zároveň dochází k růstu rizika zneužívání tzv. šedé regulační zóny.

Goudin (2016) uvádí, že většina států začíná reagovat na rostoucí význam sdílené ekonomiky a snaží se najít právní řešení. Většina regionů má rozvoj tohoto sektoru jako společný zájem a uvědomují si nutnost přizpůsobení se neustálým technologickým inovacím a zároveň zajištění respektování spravedlivé hospodářské soutěže. Tato rovnováha však dosud nebyla ve většině regionů nalezena. V současnosti existuje mnoho názorů odborníků na toto téma a nejednotnost vyvolává rozpory v oblasti regulace. Odlišnost názorů má za následek rozdílné regulatorní programy jednotlivých zemí. Skutečnost, zda je odvětví regulováno, neregulováno či je provoz dané činnosti zakázán, je čistě individuální. Stupeň regulace se pohybuje na širokém spektru od přímého zákazu až po přístup laissez-faire.

Situaci ilustruje tabulka č. 2, která popisuje reakci evropských států na podnikání společnosti Uber poskytující dopravní služby.

Tabulka 2: Provoz společnosti Uber v Evropě

Provoz povolen	**Provoz částečně zakázán**	**Provoz zakázán, ale operuje**	**Provoz zakázán a neoperuje**
Chorvatsko	Francie	Norsko	Finsko
Velká Británie	Itálie	Španělsko	Dánsko
Slovensko	Česká republika	Rumunsko	
Polsko	Švýcarsko		
Baltské státy	Německo		
Rusko	Nizozemsko		

Zdroj: zpracováno podle Marka a kol. (2017)

Je důležité poznamenat, že regulační prostředí v oblasti sdílené dopravy se ve většině členských zemí stále vyvíjí. Regulační opatření se nacházejí ve většině případů ve fázi projednávání. Například v metropoli Londýn byly navrženy změny v regulaci soukromých pronajatých vozidel (Zuluaga, 2016). Španělská vláda stále bojuje s regulací daného odvětví a v současnosti vyjednává s oběma stranami na východisku po několika stávkách taxikářů v srpnu 2018 (Rodero, 2018). Země východní a severní Evropy v tomto ohledu přijaly laissez-faire přístup či zvažují novou regulaci (Zuluaga, 2016). Příkladem může být Dánsko, kde Uber působil od roku 2014 do roku 2017, kdy byl jeho provoz na základě soudního usnesení zakázán. Společnost o potenciálním návratu do země vyjednává s vládou (Kirk, 2017).

Box 2: Případ Uberu

Společnost Uber, která je vlastníkem populární aplikace pro spolujízdu je jednou z nejúspěšnějších firem v oblasti sdílené ekonomiky na světě. Uber je v současné době aktivní v 52 evropských městech ve 22 z 28 členských států. Rozmach společnosti byl skutečně pozoruhodný. Například ve Francii měl Uber značný vliv na trh práce a aplikaci v počátku začalo využívat až 20 000 francouzských řidičů, z nichž mnozí pocházeli z menšin, které jsou často vyloučeny z účasti na trhu práce. Růst platformy trval až do roku 2015, kdy francouzská vláda uvalila omezení na služby Uberu. Tato skutečnost prokazuje, že právní status provozování služby Uber se liší napříč celou EU. Firma podléhá řadě soudních příkazů, které zakazují její činnost v několika zemích (např. Španělsko). Většina členských států umožňuje společnosti své služby provozovat, ale její řidiči musí splňovat licenční a další požadavky, podobně jako poskytovatelé taxi služeb. Služby jako UberPOP, které umožňují levný způsob dopravy, kdy jednotlivci mohou sdílet náklady na přepravu v jednom vozidle, jsou ve většině zemí zakázány a Uber nemůže nabízet celé portfolio svých služeb (Zuluaga, 2016).

4.1 Aspekty ekonomiky sdílení vyžadující regulaci

Následující podkapitola zmiňuje nejvýznamnější aspekty v ekonomice sdílení, na které je nahlíženo jako na ty, které v současnosti vyžadují regulaci. Pro přehlednost je zpracována tabulka č. 3 obsahující literární rešerši na danou problematiku, které se věnovala řada autorů či organizací. Zmíněné oblasti slouží následně i v praktické části k analýze regulace v jednotlivých metropolích.

Evropská komise (2016) v Evropském programu pro ekonomiku sdílení uvádí řadu oblastí, které by země měly považovat za prioritní, pokud se zaměřují na tvorbu regulativních opatření. Klade důraz především na podmínky pro vstup a přístup na trh, otázku ochrany spotřebitele, nutnost zavedení pravidel pro zdanění činnosti platforem atp. De Groen a Maselli (2016) se ve své studii zabývali především aspekty týkajícími se trhu práce ve vztahu k ekonomice sdílení. Za důležité považují stanovení správné terminologie v oblasti pracovněprávních vztahů a věnují se i otázce bezpečnosti a pojištění. Katz (2015) považuje za aspekt vyžadující regulaci především nutnost zavedení povinného licencování. Goudin (2016) ve studii pro Evropský parlament upozorňuje na skutečnost, že sdílená ekonomika

pracuje s velkým množstvím osobních dat a doporučuje tak stanovení přísných legislativních opatření vztahujících se na ochranu dat.

Tabulka 3: Literární rešerše aspektů vyžadujících regulaci v ekonomice sdílení

Autor a rok vydání	Aspekty vyžadující regulaci a závěry autorů
Evropská komise (2016)	**Vstup a přístup platforem na trh** • Určení v jakém rozsahu a na jaký typ platforem se vztahují současné právní předpisy pro vstup na trh; • Případné stanovení nových právních předpisů pro platformy sdílení, které musí být opodstatněné, přiměřené a musí zohledňovat specifika obchodního modelu, aniž by docházelo k upřednostňování ostatních obchodních modelů; • Stanovení takových právních norem, které podpoří vstup nových platforem sdílení na trh, aniž by docházelo ke vzniku znevýhodněné pozice pro tradiční odvětví – cílem je dosažení „spravedlivé regulace“; • Zvážení nutnosti tvorby omezení a restriktivních požadavků z důvodu ochrany trhu; • Potřeba stanovení jasných, přiměřených a objektivních podmínek pro obdržení povolení na provoz dané činnosti na neomezenou dobu; • Povolovací postupy musí být nekomplikované a náklady musí být úměrné nákladům na daný postup. **Ochrana spotřebitele** • Zavedení jasných pravidel, která zajistí ochranu spotřebitele v rámci poskytování služeb sdílení – provádění kontrol. **Zdanění** • Stanovení jasných pravidel pro zdanění činnosti daných platforem – identifikace daňových poplatníků a zdanitelných příjmů.

	Odpovědnost • Online platformy jsou v několika případech zproštěny odpovědnosti za uchovávané informace – existuje tzv. výjimka z odpovědnosti – nutnost stanovení adekvátní regulace a důraz na ochranu osobních údajů.
De Groen, Maselli (2016)	**Trh práce** • Přesné vymezení pracovněprávních vztahů; • Definice „pracovníka“ v ekonomice sdílení. **Bezpečnost** • Otázka pojištění pracovníků (např. řidičů či pronajímatelů) a jejich aktiv (např. automobilů a bytů).
Katz (2015)	**Licencování** • Nutnost zavedení povinného licencování v určitých oblastech (zejména doprava a ubytování).
Goudin (2016)	**Ochrana dat** • Zajištění pravidel, podle nichž mohou být osobní údaje a poskytnutá data platformou legálně shromážděny za přísných podmínek a pro legitimní účely.

Zdroj: zpracování vlastní

Shrnutí výše uvedených aspektů, které uvádějí různí autoři, popisuje ve své studii Veber a kol. (2016). Uvádí, že míra regulace je kromě typu odvětví závislá i na způsobu sdílení a je nutné nejprve definovat o jakou variantu sdílení se jedná.

Veber a kol. (2016) určuje tři varianty sdílení:

- pravé – bezplatné zápůjčky, sdílení mezi příbuznými, sousedy, partnery,
- příležitostné – občasné, ve většině případů za úplatu, dochází k využití platformy či nikoliv, subjekty se zpravidla neznají,
- komerční – propojení poskytovatele a uživatele prostřednictvím zprostředkovatele a jeho platformy, za úplatu, podíl z transakce si strhává provozovatel platformy.

Veber a kol. (2016) dále dělí komerční platformy na tři typy:

- **respektující regulativní podmínky** – poskytovatel a zprostředkovatel respektují stanovené legislativní ustanovení (např. Rokola, Liftago),
- **obcházející regulativní podmínky** – strana poskytovatele ne vždy dodržuje regulativní podmínky a zároveň strana zprostředkovatele se často hájí výrokem, že není subjektem, který službu nabízí, a proto se na něj legislativní ustanovení nevztahují (např. Airbnb, Uber),
- **nezaručující regulativní podmínky** – zprostředkovatel negarantuje plnění regulativních podmínek a tato povinnost je pouze na straně poskytovatele – není zaručeno, že poskytovatel je kvalifikovaným subjektem odvádějícím za danou činnost daně (např. Hodinový manžel) či není zajištěna bezpečnost použitého zboží nabízeného na prodej na daných platformách.

Jako neproblémovější odvětví považuje Veber a kol. (2016) komerční sdílení obcházející regulativní podmínky. Tuto skupinu určuje jako prioritní v oblasti nutnosti zpřísnění regulace a aktualizace legislativy. Mezi hlavní rizika spojená s touto skupinou patří:

- bezpečnostní riziko – např. neevidování ubytování cizinců apod.,
- hygienické riziko – nedostatečná právní úprava pro ubytování,
- nerovné podnikatelské podmínky,
- neplnění daňových povinností – daňové úniky,
- bezpečnostní rizika pro spotřebitele.

Veber a kol. (2016) dále zmiňuje nutnost věnování pozornosti příležitostnému sdílení a komerčnímu sdílení nezaručujícímu regulativní podmínky. Uvádí, že v současnosti neexistuje přesné vymezení termínu „příležitostné sdílení“ a je nutné stanovit např. finanční limit pro maximální příjmy do kterého příjmy nebudou daněny či i jinak regulovány. Dále jmenuje nutnost zavedení regulativních opatření do odvětví komerčního sdílení nezaručujícího regulativní podmínky, jelikož hrozí negativní dopad na živnostníky kvůli nesouměrným podmínkám.

Veber a kol. (2016) ve své publikaci kromě nedostatečné regulace daných sektorů dále upozorňuje i na existenci přílišné regulace v určitých oblastech. Uvádí, že některá regulační

opatření jsou zbytečná a mělo by dojít k jejich omezení či úplnému vyloučení. Argumentům proti přílišné regulaci je věnována následující část.

Argumenty proti přílišné regulaci

Ačkoliv mnoho autorů zmiňuje důležitost regulace a nutnost legislativních opatření, existují i názory, které regulaci sdílené ekonomiky do jisté míry kritizují. Allen a Berg (2014) uvádějí, že současná ekonomika sdílení v mnoha regionech již čelí vysoké regulační zátěži zejména v oblasti ochrany spotřebitele, zdanění, bezpečnosti, smluvních podmínek, odpovědnosti, pojištění apod. nemluvě o řadě specifických regulačních opatření vytvořených právě pro tento sektor. Autoři si uvědomují důležitost regulace, avšak upozorňují na skutečnost, že často dochází ke stanovení příliš mnoha omezení. Uvádějí, že přílišná regulace inovativního odvětví, kterým sektor sdílení je, vede spíše k potlačení rozvoje. Velký problém spatřují ve skutečnosti, že dochází k neustálé změně předkládaných regulačních opatření, což není pro zdravý rozvoj podnikatelského prostředí přínosné. Kritizují především fakt, že každoročně dochází v řadě regionů k novelám zákonů, což ve výsledku pouze přináší do ekonomiky chaos. Autoři dále podotýkají, že zvyšování regulační zátěže na odvětví sdílení bude mít v budoucnosti negativní dopad na mnoho aspektů trhu. Vysoká regulace odvětví nepodněcuje vstup nových firem na trh sdílení a dochází tak ke značnému snížení diverzifikace firem nabízejících dané služby. Vysoká regulační zátěž může mít také vliv na odliv inovačního potenciálu do jiného regionu, kde jsou regulatorní opatření mírnější a podmínky pro podnikání přívětivější. V době čtvrté průmyslové revoluce může mít daný odliv značný vliv na ekonomiku regionu a jeho vývoj v oblasti inovací.

Allen a Berg (2014) považují model sdílení za disruptivní a tvrdí, že nelze očekávat, že s jeho příchodem nedojde ke změnám v podnikatelském prostředí. Regulační opatření, které však značné množství zemí začalo uplatňovat považují za přehnaná. S neustálým narušováním rozvoje sektoru sdílení způsobené zaváděním nových regulačních opatření vede k hrozbě, že nařízení budou použita k ochraně soukromého, nikoliv veřejného, zájmu. Ačkoliv je v zájmu společnosti spravedlivě regulovat odvětví sdílení, je nutné poukázat na fakt, že na druhou stranu existují výzvy k zavedení překážek pro vstup do odvětví ze strany stávajících podniků, které si chtějí zajistit odstranění případné konkurence. Autoři závěrem apelují na nutnost stanovení spravedlivých podmínek pro sektor sdílení, které na něj nebudou vytvářet

silnou regulační zátěž potenciálně vedoucí k úpadku odvětví a zároveň budou dodržovat zásady spravedlivé hospodářské soutěže.

Na problematiku přílišné regulace vytvořili Allen a Berg (2014) doporučení, kterými by se jednotlivé regiony měly řídit, pokud je v jejich zájmu rozvoj odvětví sdílení. Daná doporučení jsou následující:

- **Samoregulace způsobem „zdola-nahoru“ oproti přístupu „shora-dolů“ prováděným vládou:**

Řešení problémů by měla být vytvářena co nejblíže k jednotlivcům, kteří problému čelí. Subjekty, kteří se v dané situaci nacházejí mají jedinečné znalosti z oboru pro vytvoření daného řešení. Řízení „zdola-nahoru“ má tendenci být dynamickým, flexibilním a nákladově efektivním. Teprve poté co tento systém přestává fungovat či se vyskytnou problémy, by mělo dojít k zavedení nákladných, pomalejších a rigidních vládních řešení typu „shora-dolů“. Sdílená ekonomika v tomto ohledu již začala zavádět řadu mechanismů typu „zdola-nahoru“. Mezi hlavní patří především používání ratingových a reputačních systémů v rámci řady platforem (Allen a Berg, 2014).

- **Redukce zavádění povinných licencí:**

Allen a Berg (2014) tvrdí, že vládní příkazy ohledně zavádění povinného licencování vedou ke vzniku překážek vstupu na trh – postup licencování považují za příliš nákladný a zdlouhavý. Vzhledem k tomu, že mnoho společností, které začínají podnikat v oblasti sdílení jsou start-upy a jejich finance jsou omezené, je povinné licencování dalším finančním břemenem. V mnoha případech dochází k vytlačení alternativních modelů podnikání, jelikož jsou pro dané společnosti licence příliš nákladné. Jako alternativu k licencování autoři doporučují certifikaci, která představuje pouze konkurenční výhodu, a nikoliv bariéru vstupu na trh. V rámci certifikačního systému mohou společnosti či jedinci získat certifikaci, kterou mohou využít k tomu, aby se odlišili od konkurence. Záleží pak na účastnících trhu, zda preferují přijímat služby od certifikovaných poskytovatelů za zpravidla vyšší ceny či naopak.

- **Snížení množství regulačních opatření, která brzdí rozvoj podnikání:**

Firmy v ekonomice sdílení mohou těžit z regulačních redukcí, které jim umožní rozvoj jejich podnikání. Vysoká regulační zátěž ovlivňuje finanční možnosti daných společností, což se ve výsledku odráží například ve výši platu jejich zaměstnanců a snížení konkurenceschopnosti na trhu práce, kde naopak zavedené firmy jsou schopné nabízet stabilní pracovní pozice a vyšší ohodnocení. Aby docházelo k maximálnímu využití potenciálu sdílené ekonomiky, musí být zajištěno, aby docházelo ke spravedlivé a adekvátní regulaci, jejíž smluvně právní předpisy jsou flexibilní a přizpůsobivé a poskytují tak podnikatelům možnost rozvíjet nové služby (Allen a Berg, 2014).

Shrnutí doporučení a názorů týkajících se regulačních opatření

Ačkoliv existuje široká škála rozličných názorů na téma regulace ekonomiky sdílení, většina odborníků se shoduje na nutnosti zavedení určitých opatření. Dle provedené rešerše většina autorů souhlasí, že je v současnosti nutné vytvořit kompletně nový legislativní rámec pokrývající výhradně ekonomiku sdílení a není vhodné na tento sektor aplikovat legislativu vztahující se na tradiční podnikatelská odvětví. Zároveň je třeba se vyhnout zavádění přílišné regulační zátěže.

Myšlenky mnoha autorů do své publikace promítla Ranchordás (2015), která popisuje skutečnost, že mnoho měst či států se snažilo uplatnit stávající regulaci tradičních odvětví na sektor sdílení, což ve výsledku vedlo k selhání. Uplatňování již existující legislativy zároveň do značné míry omezuje inovační potenciál platforem sdílení, které fungují na odlišném principu. S tímto názorem souhlasí i Miller (2016), který uvádí, že řada platforem sdílení vyžaduje odlišné regulační zázemí než tradiční ekonomika a zároveň poukazuje na nutnost diferencované regulace jednotlivých odvětví ve sdílené ekonomice. Jako nevhodné řešení se jeví i neustálé změny právních předpisů, které pouze vytváří v podnikatelském sektoru chaos a negativně ovlivňují mnoho odvětví z důvodu časté aktualizace regulačních opatření související se vznikem dalších typů nových platforem.

Podobný názor má i Koopman a kol. (2015). Uvádí, že dalším řešením, kromě samostatného regulačního rámce pouze pro sektor sdílení, je všeobecné uvolnění regulace na celém trhu. Zmírnění regulační zátěže i pro stávající tradiční odvětví by tak vedlo ke shodným

podmínkám v podnikatelském prostředí. S oběma druhy řešení souhlasí Katz (2015), která tvrdí, že regulační orgány by se měly rozhodnout, zda vytvoří komplexní a transparentní legislativu pro odvětví sdílení či zda uvolní regulační zátěž i pro tradiční poskytovatele služeb. Všichni autoři se shodují, že aplikování existujících regulačních opatření na ekonomiku sdílení není efektivní, jelikož vede pouze ke zhoršování ekonomické aktivity v daném odvětví a potenciálnímu zániku inovačních činností.

Závěrem, jak uvádí Evropská komise (2016), je důležité rozvoji sdílené ekonomiky nebránit. Cílem by mělo být vytvoření takového regulačního rámce, který bude podporovat rozvoj inovací, konkurenceschopnost a růst podnikatelských aktivit. Zároveň bude docházet k zajištění kvalitních a rovných pracovních podmínek a bude zajištěna ochrana spotřebitele. Tvorba regulativních opatření má existovat jako prevence vzniku negativních externalit a nerovných podnikatelských podmínek, nikoliv jako bariéra omezující vznik nových typů platforem.

5. Aplikační část: rešerše oblasti sdílení v metropoli Praha a vybrané evropské metropoli s důrazem na regulaci

Aplikační část práce je založena na rešerši informací a dat souvisejících s ekonomikou sdílení ve vybraných metropolích. Následující podkapitoly udávají informace, které se vztahují k dílčím cílům 4 a 5. Zároveň jsou podkapitoly pojednávající o situacích ve vybraných evropských metropolích podkladem pro vytvoření komparativní analýzy a následného doporučení.

5.1 Metodologie

Náplní aplikační části je analýza segmentů sdílené ekonomiky a zhodnocení současné regulace odvětví sdílení v metropoli Praha a identifikace případných nedostatků.

Práce je založena na třech výzkumných předpokladech, které jsou ověřovány v aplikační části:

- **VP 1:** Sdílená ekonomika se v posledních letech značně podílí na podnikatelském prostředí v metropoli Praha;
- **VP 2:** V metropoli Praha se vyskytují nedostatky v oblasti regulace odvětví sdíleného ubytování provozovaného společností Airbnb;
- **VP 3:** V metropoli Praha se vyskytují nedostatky v oblasti regulace odvětví sdílené dopravy provozovaného společnosti Uber.

Během zpracování práce byly použity následující metody: deskriptivní, srovnávací a deduktivní.

V rámci rešerše a komparace dochází k využití především sekundárních dat. Praktická část je zaměřena na analýzu odborných dokumentů a studií, které jsou k danému tématu relevantní a slouží jako základ pro následnou komparaci a identifikaci problematiky regulace a sdílené ekonomiky v metropoli Praha. Nashromážděných dat je následně využito ke zpracování komparativní analýzy dvou případových studií, které představují fungování

sdílené ekonomiky v metropoli Praha a metropoli Amsterdam pro dva segmenty sdílené ekonomiky.

Struktura aplikační části

První část je věnována datům, která sumarizují připravenost metropole Praha na fungování sdílené ekonomiky. Jedná se především o pokrytí internetovou sítí a využití internetu jedinci. Další část je již přímo vztažena na rešerši sektoru sdílení v Praze a jeho podílu na celkovém trhu. Předmětem analýzy jsou segmenty sdíleného ubytování a sdílené dopravy. V této části byla využita především data z vládních studií založená na průzkumu trhu a odborných odhadech. Samotné společnosti podnikající v daných segmentech dostačující data o své činnosti neposkytují. Na tuto část přímo navazují podkapitoly věnující se existující regulaci těchto sektorů. Důraz je kladen na identifikaci nedostatků v regulačních opatřeních. Pro komparaci je uveden příklad z dobré praxe popisující stav sdílené ekonomiky a její regulaci ve vybrané evropské metropoli, kterou je Amsterdam.

Uvedená data jsou následně použita pro vyhotovení doporučení pro efektivní regulaci, které zohledňuje nedostatky v regulaci, se kterými se v současnosti město potýká.

5.2 Sdílená ekonomika v České republice – metropole Praha

Následující podkapitola se věnuje popisu vývoje sdílené ekonomiky v České republice se zaměřením na metropoli Praha. Text pojednává především o platformách, které na daném území v současnosti působí. V analytické části jsou uvedena data vztahující se k jednotlivým odvětvím sdílení v dané metropoli. Závěrem jsou uvedena současná regulační opatření vztahující se na daný sektor.

Sdílená ekonomika je trendem, který se začíná rozmáhat v mnoha českých městech. Pro účely této diplomové práce byla vybrána Praha, především z důvodu nejvyšší koncentrace nabízených služeb a platforem, které na jejím území působí. Mezi další města, kde sektor sdílení funguje patří například Brno, Plzeň či Liberec.

Ekonomika sdílení nemá v jednotlivých městech České republiky dlouhou historii. Přestože koncept sdílení existuje již stovky let, samotný sektor sdílení, který je v současnosti součástí

podnikatelského prostředí se začal rozvíjet až začátkem 21. století, a to především v Praze (Marek a kol., 2017). Marek a kol. (2017) uvádí, že k rozmachu přispěla recese v letech 2008 a 2009, která způsobila pokles ekonomické aktivity a růst nezaměstnanosti, což vedlo k rozmachu trendu krátkodobého pronájmu z důvodu snížení dostupnosti zboží dlouhodobé spotřeby. Zároveň v tomto období docházelo k rozvoji čtvrté průmyslové revoluce. Ačkoliv s nástupem konjunktury opět docházelo k růstu blahobytu a nedostatek zboží dlouhodobé spotřeby již nebyl relevantní, trend sdílené ekonomiky z daného období přetrval. Rozvoj byl dále podnícen růstem vlastnictví chytrých telefonů a širším pokrytím internetem.

Připojení k internetu a využití mobilních telefonů v Praze

Existence širokého pokrytí internetovým připojením je pro sdílenou ekonomiku klíčové. Vývoj dostupnosti internetového připojení pro domácnosti v Praze popisuje tabulka č. 4, z jejíchž údajů je zřejmé, že pokrytí internetem neustále roste. Například mezi lety 2010 a 2011 došlo k meziročnímu přírůstku o necelá 4 %. Mezi lety 2012 a 2013 došlo téměř až k 5% přírůstku. Dá se však očekávat, že meziroční přírůstky v následujících letech nebudou nabývat vysokých hodnot a růst bude pomalejší.

Tabulka 4: Domácnosti s připojením k internetu v Hl. m. Praha

Procentuální počet domácností s připojením k internetu v Hlavním městě Praha v letech 2011 - 2016						
2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**
62,2	66,0	69,3	74,2	76,7	79,8	80,8

Zdroj: zpracováno podle ČSÚ – Statistická ročenka Hl. m. Prahy (2017)

Dle posledních údajů ze Statistické ročenky Hl. m. Prahy všeobecně využívalo v roce 2016 internet celkem 82,8 % obyvatel (jsou započítány i osoby, které internet doma nevlastní a využívají např. veřejného připojení). Z tohoto počtu celkem 54,6 % jednotlivců využívalo internet na mobilním telefonu. Z údajů dále vyplývá, že lidé nejčastěji vyhledávají informace o zboží a službách, cestování a ubytování a zdraví. Údaje jsou pro přehlednost shrnuty v tabulce č. 5.

Tabulka 5: Využití internetu a využití internetu na mobilním telefonu v Hl. m. Praha

Rok	2014	2015	2016
Jednotlivci používající internet v %	80,8	82,5	82,8
Jednotlivci používající internet na mobilním telefonu v %	42,1	49,8	54,6

Zdroj: zpracováno podle ČSÚ – Statistická ročenka Hl. m. Prahy (2017)

5.3 Analýza sektoru sdílení v Praze

Aby bylo možné popsat současný regulatorní rámec sdílení a jeho případné nedostatky, je nejprve nutné definovat velikost daných sektorů a určit, jak jejich existence ovlivňuje sektory tradiční. Cílem následujících podkapitol je charakterizovat jednotlivá odvětví, jejich ekonomická zázemí a kapacity a jejich celkový podíl na podnikatelském prostředí. Uvedená data jsou využita k ověření VP 1. Jednotlivé podkapitoly slouží pro představení daných sektorů. Na uvedené údaje dále navazuje část věnovaná regulaci. Zdrojem dat je analytická studie, kterou k vypracování zadal Úřad vlády České republiky Vysoké škole podnikání a práva v rámci programu BETA TAČR. Tato analýza byla publikována v roce 2017. Úřad vlády (2017) jakožto zadavatel uvádí, že zpracovaná data jsou přejata pouze od nejvýznamnějších hráčů v sektoru (společnost Airbnb a Uber), čímž dochází k určitému zjednodušení. K tomuto kroku bylo však přistoupeno z důvodu nedostatku veřejných dat dalších společností. Zadavatel však předpokládá, že dané instituce, které mají na trhu největší podíl, představují modelové příklady a jejich analýza blíže představí fungování sektoru sdílení.

5.3.1 Analýza ubytování

Následující podkapitola charakterizuje jak sektor tradičního ubytování, tak i sektor sdíleného ubytování. Úvodem jsou uvedeny obecné charakteristiky jednotlivých typů ubytování, které následně slouží pro porovnání tradičního a sdíleného sektoru.

Tradiční ubytování v Praze

Praha je významným centrem turismu v České republice a Evropě. V současnosti, jak uvádí Úřad vlády (2017), se prosazuje dlouhodobý trend růstu počtu návštěvníků. Tato skutečnost

má vliv i na počet osob, které volí přenocování v Praze. Mezi hlavní ubytovací zařízení relevantní k dané analýze patří především: hotely různých kategorií, motely, penziony, botely a lázeňské hotely. Typy ubytování jako chaty či ubytovny nejsou ve srovnání zahrnuty (ačkoliv jsou započítány do celkového počtu ubytovacích kapacit), jelikož služba Airbnb tyto ubytovací zařízení v Praze nenabízí (Úřad vlády, 2017).

Vývoj počtu tradičních ubytovacích zařízení a lůžek popisují následující tabulky č. 6 a 7, jejíž data jsou převzata z databáze ČSÚ.

Tabulka 6: Vývoj počtu ubytovacích zařízení v letech 2012 – 2016 v Praze

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet ubytovacích zařízení	**845**	**856**	**757**	**797**	**795**	**787**

Zdroj: zpracováno podle ČSÚ

Tabulka 7: Vývoj počtu lůžek v letech 2012 – 2016 v Praze

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet lůžek	**92 246**	**92 052**	**87 961**	**91 059**	**91 887**	**90 891**

Zdroj: zpracováno podle ČSÚ

Dle výše uvedených údajů, v roce 2017 existovalo celkem 787 hromadných ubytovacích zařízení s kapacitou 90 891 lůžek. Z dat dále vyplývá, že v posledních letech dochází k poklesu počtu tradičních ubytovacích zařízení. Je možné spekulovat, že pokles počtu hromadných ubytovacích zařízení byl důsledkem popularizace platformy Airbnb, která nabízí v mnoha případech levnější alternativu bydlení. Tuto skutečnost podněcuje i fakt, že došlo k mírnému poklesu délky přenocování. V roce 2013 byl průměrný počet přenocování 2,5 noci a v roce 2017 již 2,4. Na tento fakt se v analytické studii zaměřil i Veber a kol. (2016), který dle údajů z ČSÚ usuzuje, že návštěvníci při dlouhodobém pobytu preferují právě sdílené bydlení.

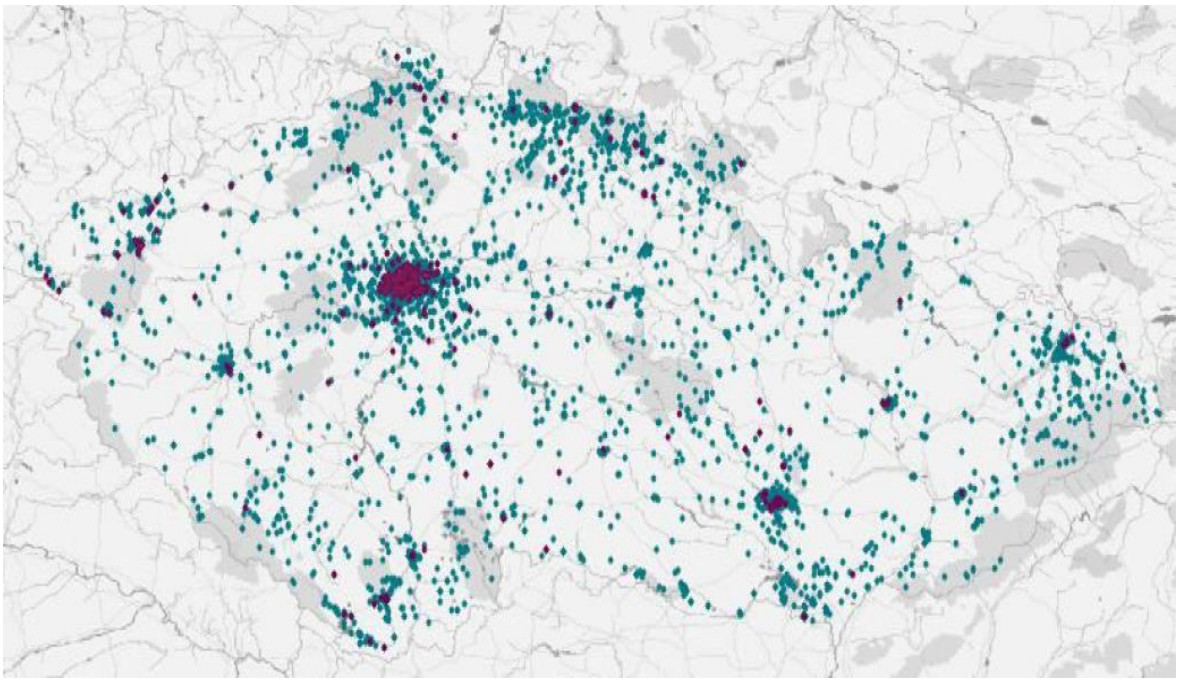
Sdílené ubytování

Sdílenému ubytování v Praze dominuje platforma Airbnb. Mezi další společnosti podnikající v tomto sektoru patří například společnosti HomeAway či VRBO, které se, jak uvádí Kruliš a Rezková (2016), zatím na českém trhu významně marketingově neprofilují.

Společnost Airbnb v Praze

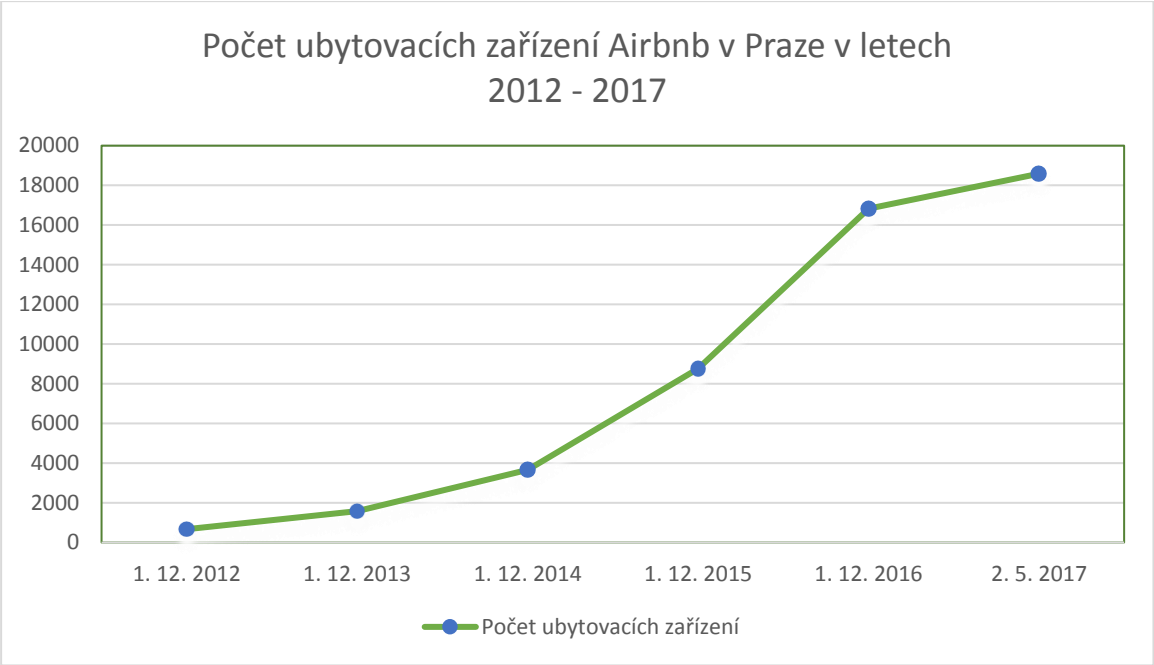
Největší koncentrace ubytovacích kapacit platformy Airbnb se v České republice nachází v Praze. Jak uvádí Černý (2016) v rozhovoru s manažerem českého zastoupení Airbnb Václavem Gráfem, v roce 2016 byla Praha čtvrtou nejvyhledávanější metropolí ve střední a východní Evropě a počet ubytovacích kapacit neustále roste. Pichrt a kol. (2017) uvádí, že v roce 2016 bylo prostřednictvím Airbnb nabízeno v Praze 2,3krát více ubytování než ve Vídni.

V České republice je Praha stále hlavní cílovou destinací většiny osob využívající služeb Airbnb, ačkoliv v posledních letech se platforma začala rozvíjet i v dalších městech. Tuto situaci zobrazuje následující obrázek. Tmavě fialová barva představuje nabízené služby v letech 2012 až 2013 a je zřejmé, že téměř veškeré nabídky byly právě v Praze. Naopak světle tyrkysová barva zobrazuje nabízené ubytování v letech 2016 až 2017, kdy se platforma rozšířila i do dalších částí země.



Obrázek 3: Počet navštívených ubytovacích zařízení Airbnb v České republice
Zdroj: The Airbnb Community in the Czech Republic (2018)

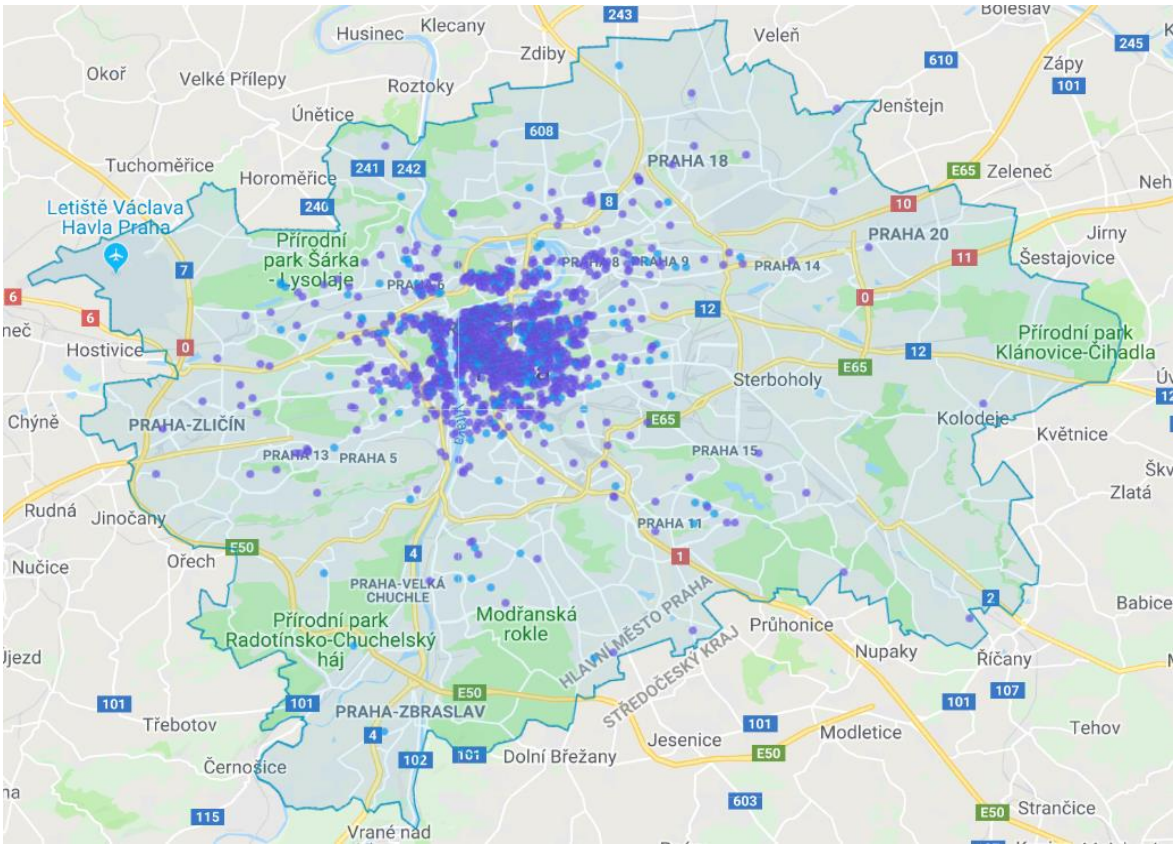
Podle provedené analýzy Úřad vlády (2017) uvádí, že je možné sledovat trend růstu počtu ubytovacích zařízení v rámci Airbnb. K roku 2012 se na území Prahy nacházelo 670 ubytovacích zařízení tohoto typu, kdežto v květnu roku 2017 bylo evidováno již 18 586 ubytovacích zařízení s kapacitou přibližně 71 600 lůžek. Jak Úřad vlády (2017) dále zmiňuje, každoročně dochází přibližně ke dvojnásobnému nárůstu ubytovacích kapacit v Praze. Situaci ilustruje následující graf.



Obrázek 4: Počet ubytovacích zařízení Airbnb v Praze v letech 2012 – 2017
Zdroj: zpracováno podle Úřadu vlády (2017); data zpracoval Veber a kol. (2017)

Z grafu výše je možné vidět trend exponenciálního růstu ubytovacích kapacit typu Airbnb v Praze a jeho vývoj v posledních letech. V budoucnu se očekává další růst, avšak přírůstky se budou spíše snižovat z důvodu nasycení trhu.

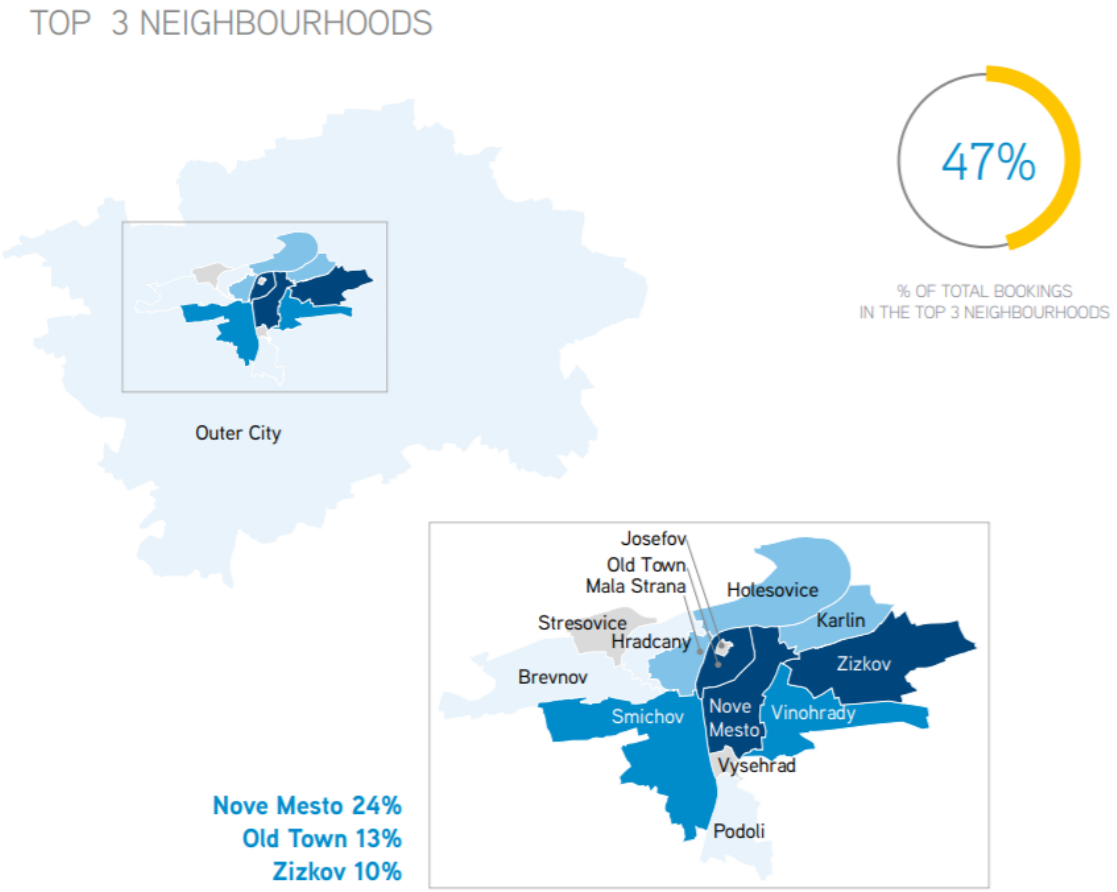
Pokrytí trhu ubytovacími zařízeními k pronájmu zobrazuje následující obrázek, jehož data vycházejí z aplikace AirDNA (2018), která mapuje trh s ubytováním Airbnb. V současnosti dle poskytnutých dat na trhu existuje 12 727 (k 16. 9. 2018) aktivních nabídek. Na mapě fialová barva značí celé domy či byty k pronájmu (80 %) a modrá barva naopak značí pokoje vlastní či sdílené (20 %).



Obrázek 5: Počet nabízených ubytovacích zařízení Airbnb v Praze k 16. 9. 2018
Zdroj: AirDNA (2018)

Jak je zároveň možné vidět, většina ubytovacích zařízení se nachází zejména v centru města (Praha 1 a Praha 2), kde je největší koncentrace turistů a poptávka po alternativním typu bydlení oproti dražším hotelům je zde také vyšší. Intenzita počtu nabízených kapacit se se zvyšováním vzdálenosti od centra města snižuje a v okrajových částech města nabídky zpravidla nejsou.

Mezi oblasti, které vykazují nejvyšší koncentraci ubytovacích kapacit typu Airbnb patří dle průzkumu Colliers International (2017) Nové město, Staré město a Žižkov. Tuto situaci vyobrazuje ilustrace níže.



Obrázek 6: Koncentrace ubytovacích kapacit typu Airbnb v částích Prahy k roku 2017
Zdroj: Colliers International (2017)

Je důležité zmínit skutečnost, že současný počet nabízených kapacit není shodný s celkovým počtem existujících zařízení z důvodu projevující se sezónnosti. Jednotlivý počet nabízených kapacit se tak liší v závislosti na ročním období apod. Z dat AirDNA vyplývá, že nejvytíženější jsou kapacity především v letních měsících či v období svátků. V červenci dosahuje vytíženost až 85 %, kdežto naopak v lednu pouhých 43 %. Průměrný příjem z nabídek subjektů, které pronajímají ubytování je v letních měsících kolem 35 000 Kč, a naopak například v lednu se jedná přibližně o 15 000 Kč. Úřad vlády (2017) ve své analýze uvádí, že poskytovatelé ubytování v Praze přes platformu Airbnb ročně generují výnosy přesahující 2 miliardy korun.

Porovnání sdíleného a tradičního ubytování

Z předchozích dat je zřejmé, že oblast sdíleného bydlení neustále roste, a to výrazným tempem. U tradičního bydlení se tento trend nevyskytuje a spíše dochází ke stagnaci či mírnému poklesu počtu tradičních typů ubytovacích zařízení.

V tradičním odvětví dochází k úbytku penzionů a hotelů nižší kategorie, kterým nabídka Airbnb přímo konkuruje. Na druhou stranu dochází k růstu luxusních ubytovacích zařízení (Úřad vlády, 2017).

Dle výpočtů, které v analytické studii provedl Veber a kol. (2016), vyplývá, že k roku 2015 se nabídka platformy Airbnb podílela na celkové kapacitě počtu lůžek 51 %. V současnosti však nelze plně monitorovat kolik osob dá přednost ubytování Airbnb před klasickým hotelem, jelikož jak uvádí Úřad vlády (2017), společnosti typu Airbnb nejsou povinny poskytovat statistiky o počtu ubytovaných osob oproti tradičním ubytovacím zařízením. Přesto existují expertní odhady, které se snaží určit počet osob, které Airbnb využívají. Pichrt a kol. (2017) zmiňuje, že dle statistik ČSÚ se v roce 2016 v hotelech v Praze ubytovalo 3,13 milionu turistů a odborníci odhadují, že dalších zhruba 1,68 milionu turistů využilo ubytování přes platformu Airbnb.

Často je zmiňováno, že příchod sdíleného bydlení má negativní vliv na příjmy tradičního sektoru ubytování, jelikož představuje levnější alternativu. Úřad vlády (2017) zmiňuje, že tato skutečnost byla prokázána například v americkém Texasu, kde navýšení kapacit Airbnb vedlo k poklesu příjmů hoteliérů a provozovatelů tradičních typů ubytování. Zároveň je odborníky zmiňována hrozba růstu cen nemovitostí. Jak uvádí Úřad vlády (2017), majitelé nemovitostí často nabízejí sekundární prostory spíše ke krátkodobému pronájmu, který je výdělečnější, což může v budoucnu vést k růstu cen dlouhodobých pronájmů. Podobný jev se vyskytl s nástupem sdílené ekonomiky například v Berlíně. Aby město Praha zamezilo vzniku tohoto jevu, je nutné nastavit podmínky regulující fungování krátkodobého pronájmu. V současnosti však nelze dosud z poskytnutých dat prokázat, zda nástup sdíleného bydlení skutečně zásadně ovlivňuje příjmy tradičního sektoru ubytování či má přímý vliv na ceny nemovitostí v Praze. Úřad vlády (2017) dále uvádí, že hoteliérům více než růst konkurence vadí neplnění fiskálních povinností ze strany subjektů na platformě

Airbnb a neexistence regulatorních opatření. Regulaci odvětví sdílení a jeho nedostatkům je věnována samostatná podkapitola v aplikační části.

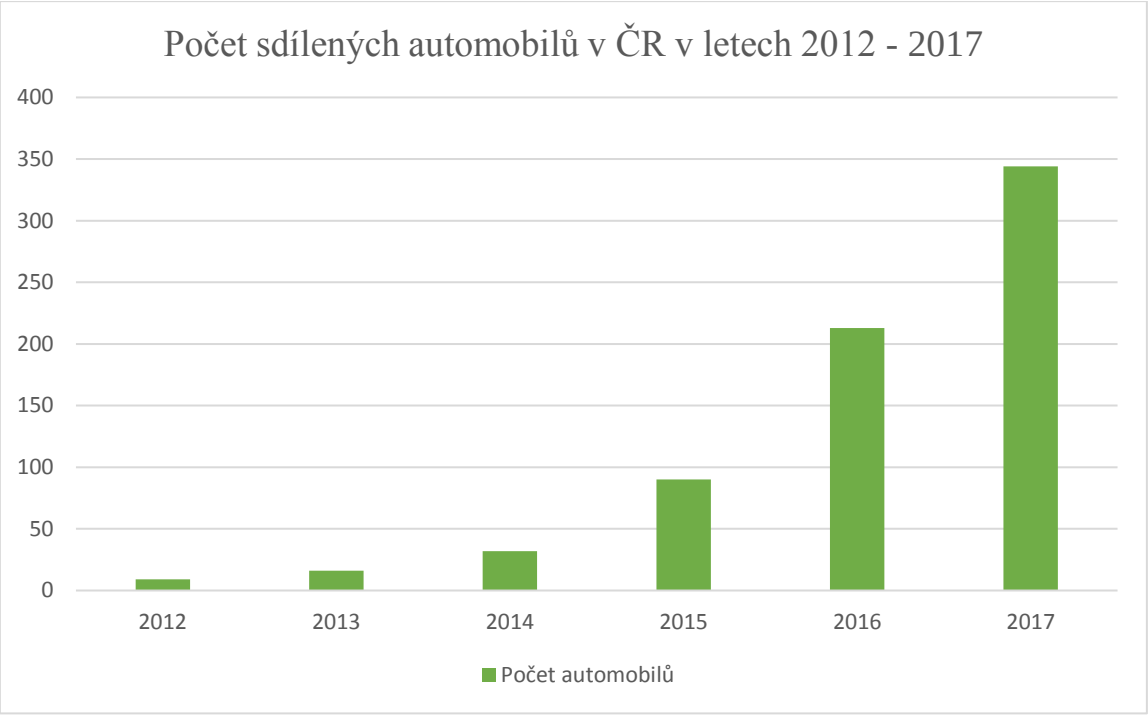
5.3.2 Analýza dopravy

Doprava je pravděpodobně nejrozšířenějším typem služby v ekonomice sdílení. V posledních letech se objevuje řada názorů, které sektor sdílené dopravy buď odsuzují či naopak v něm vidí podnikatelskou příležitost. Pravděpodobně největší problém provozovatelé taxi služeb, kteří jsou přímými konkurenty sektoru sdílené dopravy, spatřují v neexistenci regulace daného odvětví (Úřad vlády, 2017). Samotné regulaci a jejím nedostatkům v oblasti dopravy se zabývá samostatná podkapitola. Následující část stručně popisuje fungování sdílené dopravy a její působení v Praze.

Sdílená doprava

V současnosti existuje mnoho alternativ sdílení v oblasti dopravy a společností, které v tomto odvětví podnikají. V analytické části bude pozornost věnována pouze společnosti Uber, která je největším hráčem na trhu. V oblasti sdílené dopravy působí v České republice řada dalších platforem a mezi nejvýznamnější patří kromě Uberu například Liftago, Taxify či Hopin Taxi (Kruliš, Rezková, 2016).

Na popularitu sdílené dopravy poukazuje i skutečnost, že dochází k neustálému růstu vozidel v provozu. Tento růst je zobrazen na následujícím grafu.



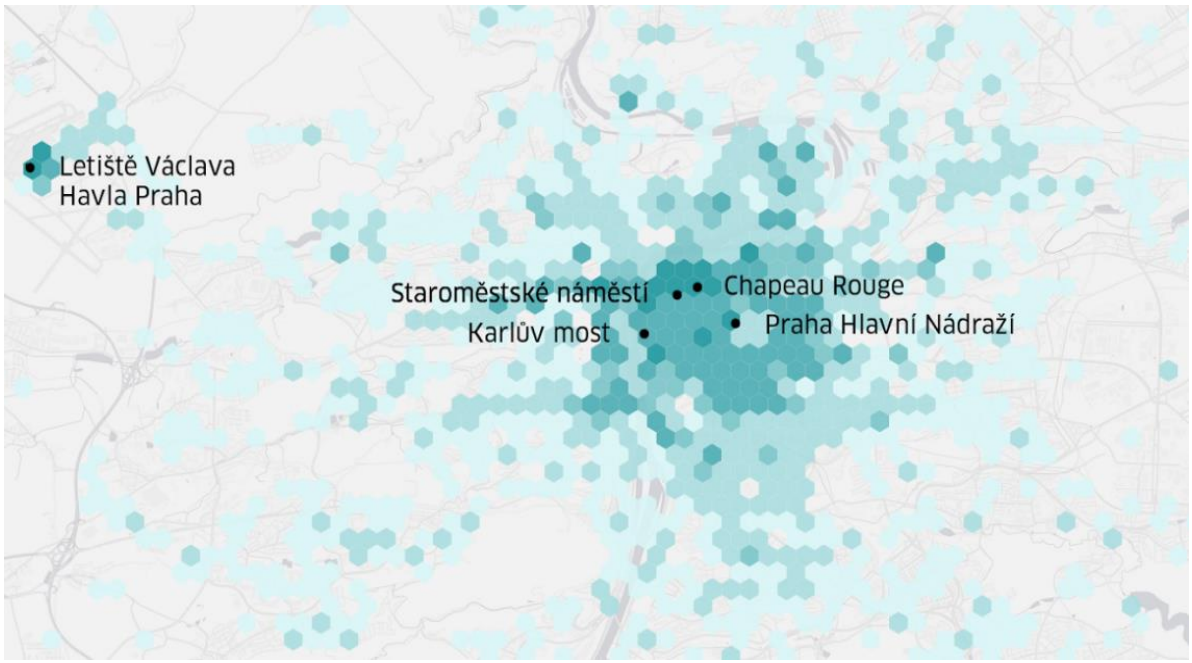
Obrázek 7: Počet sdílených automobilů v ČR v letech 2012 – 2017
Zdroj: zpracováno podle Asociace českého carsharingu (2017)

Marek a kol. (2017) uvádí, že k prvnímu kvartálu roku 2017 bylo v České republice k dispozici celkem 344 sdílených vozidel od čtyř poskytovatelů. V porovnání s rokem 2014, kdy bylo pro sdílení využíváno pouze 32 vozidel se jedná o nárůst o 312 vozů. Tyto informace uveřejnila Asociace českého carsharingu (2017).

Společnost Uber v Praze

Uber je v současnosti jednou z mála společností v oblasti sdílení, která dosáhla globálního povědomí a bývá často označována jako nejúspěšnější start-up (Kruliš, Rezková, 2016). Jak uvádí Úřad vlády (2017), Uber je společnost se značným tržním podílem působící v segmentu osobní dopravy typu taxi. Tato společnost má v současnosti nejvyšší zastoupení vozů právě v Praze, kde svou činnost zahájila v roce 2014 (Krajčík a kol., 2017).

Působení a výši zastoupení vozů ilustruje následující obrázek, na kterém tmavá barva symbolizuje vysokou hustotu pokrytí vozy, a naopak světlá barva hustotu nižší.



Obrázek 8: Pokrytí Uberem v Praze
Zdroj: Úřad vlády (2017); vypracovala společnost Roklen, Průcha (2016)

Kruliš a Rezková (2016) uvádí, že mezi poskytované služby nabízené společností Uber v Praze patří především UberPOP a UberBlack. Rozdíl je především v cenové kategorii a požadavcích na vůz a řidiče. Nejvíce osob využívá služeb UberPOP, jelikož je levnější. Autoři dále uvádějí, že značnou část klientely v Praze tvoří zahraniční turisté, kteří znají Uber již ze svojí země. Toto potvrzuje i Průcha (2016), který tvrdí, že podle statistik firmy Uber tvoří zahraniční turisté 20 až 40 % všech uživatelů v Praze.

Z poskytnutých dat vyplývá, že přepravní služby využívá (dle údajů ze studie z roku 2017) 400 tisíc uživatelů a platforma disponuje dvěma tisíci řidiči. Společnost Uber dále uvedla, že přes 90 % řidičů využívá poskytování služeb v rámci platformy nad rámec svého zaměstnání pro dodatečný příjem (Krajčík a kol. 2017). Úřad vlády (2017) doplňuje, že Uber patří mezi nejsilnější hráče na trhu s poskytováním dopravních služeb s tržním podílem ve výši 12 až 20 %.

Jak zmiňuje Krajčík a kol. (2017), získání dat o fungování společnosti Uber je složité, jelikož společnost za dobu své činnosti neuvedla žádné statistiky a zveřejňuje pouze část informací. Je tedy obtížné získat jakákoliv „tvrdá“ data o fungování dané společnosti za poslední roky. Na tuto skutečnost poukázal ve své studii i Úřad vlády (2017), který uvádí, že by jedním z prvních kroků regulace mělo být právě zajištění povinnosti poskytování dat o své činnosti

(prvním z kroků směrem k transparentnosti je daňové memorandum popsané níže). Jako příklad uvádí USA, kde platforma Uber zveřejnila zprávu o transparentnosti a poskytla úřadům požadovaná data.

5.4 Analýza regulace jednotlivých sektorů sdílení v Praze

V současné době probíhá regulace jednotlivých sektorů sdílení jak na municipální, tak na národní úrovni. Tato podkapitola má za cíl identifikovat současnou regulaci vybraných odvětví sdílení a poukázat na její případné nedostatky. Na základě uvedených informací budou ověřovány VP 2 a 3. Jednotlivé oblasti, u kterých byla regulace hodnocena, se vztahují k rešerši aspektů vyžadujících regulaci v předchozí kapitole, které byly k situaci jednotlivých sektorů relevantní.

5.4.1 Regulace sdíleného ubytování v Praze

Cílem této podkapitoly je definovat současnou regulaci platformy Airbnb podnikající v Praze. Sdílené ubytování je v Praze odvětvím, které se neustále rozvíjí a v současné době není přímo regulované. Tuto situaci adresovala i Petra Kolínská (2017), náměstkyně primátorky, která uvedla že regulace tohoto odvětví je v současnosti v rámci projednávání. Město Praha si uvědomuje skutečnost, že sdílené ubytování v čele se společností Airbnb zásadně ovlivňuje řadu trhů. Mezi aktuální kroky města patří: informace o povinnostech provozovatelů na webových stránkách, příprava dvoustranné dohody se společností Airbnb, jednání o úpravě celostátní legislativy.

Požadavky na provoz ubytovacích zařízení

Jedním z hlavních problémů, se kterými se sdílené ubytování potýká je existence regulační asymetrie mezi tradičním a sdíleným odvětvím. Jak uvádí Úřad vlády (2017), častou stížností provozovatelů tradičních typů ubytování je nedostatečná regulace sdíleného odvětví, která nepodněcuje povinné plnění fiskálních povinností a regulativních opatření. Oblast krátkodobého ubytování se v současnosti nachází v jakémsi legislativním vakuu, kdy není vždy snadné určit, které požadavky ze zákona platí i pro sdílené bydlení, jelikož dosud daná legislativa nebyla aktualizována a nezahrnuje pojmy využívané v ekonomice sdílení.

Úřad vlády (2017) dále dodává, že v současnosti není možné vymáhat stávající legislativu u tohoto typu ubytování. Sdílené bydlení se v tomto případě nachází v konkurenční výhodě. Dle existující legislativy se na sektor nevztahuje řada stavebně-provozních a hygienicko-bezpečnostních požadavků. Tato skutečnost vyvolává na straně poskytovatelů tradičního ubytování pocit diskriminace. Skutečnost, že poskytování krátkodobého sdíleného ubytování v současnosti není ukotveno v platném právním řádu zároveň vzbuzuje nejistotu i na straně poskytovatelů. Je nasnadě vytvořit regulatorní opatření, které zajistí srovnatelné podmínky pro všechny účastníky na trhu. Zároveň musí být brána v potaz existence současných podmínek, které platí pro poskytovatele tradičního ubytování a fakt, že existuje řada právních nejistot na straně sdíleného bydlení (Úřad vlády, 2017).

Je důležité zmínit, že regulační asymetrie vzniká především v nastavení provozních podmínek a požadavcích pro zahájení činnosti (Pichrt a kol. 2017).

Daňová regulace a místní poplatky

K daňové povinnosti vydalo Generální finanční ředitelství (dále GFŘ) dokument pod názvem „Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů ubytovacích služeb (Airbnb a další)“, jejímž cílem bylo seznámení subjektů s daňovými povinnostmi. Jak GFŘ (2017a) uvádí, služby digitálních platforem lze považovat dle daných charakteristik za ubytovací služby, a nikoliv za nájem. Dle náplně činnosti poskytovatelů krátkodobého ubytování lze tyto subjekty považovat za podnikatele, jelikož nabídkou daného ubytování vykonávají soustavnou ekonomickou činnost za účelem získání příjmů a jsou tak osobami povinnými k dani. Pokud osoba svou činností přesáhne obrat ve výši 1 milion korun v období za 12 bezprostředně po sobě jdoucích kalendářních měsíců, vztahuje se na ni povinnost registrace k dani z přidané hodnoty (dále DPH). Vzhledem k tomu, že Airbnb není českou firmou, má poskytovatel povinnost přiznat daň z přidané služby i v případě, že není plátcem DPH. Pokud subjekt není plátcem DPH, stává se identifikovanou osobou a této osobě rovněž vzniká povinnost přiznat daň z přijaté služby.

GFŘ (2017a) dále uvádí, že pokud činnost poskytovatele naplňuje činnost podnikatele dle Občanského zákoníku, příjmy z dané činnosti podléhají dani z příjmu fyzických osob (dále DPFO). Výše zdanění závisí na skutečnosti, zda subjekt vlastní či nevlastní živnostenské oprávnění. Důležité je však zmínit, jak uvádí Pichrt a kol. (2017) a GFŘ (2017a), subjekty

provozující podnikatelskou činnost mají zákonnou povinnost živnostenské oprávnění vlastnit. Pokud je podnikatelem právnická osoba, její příjmy se vztahují k dani z příjmů právnických osob (dále DPPO). Subjekt podnikající v krátkodobém ubytování má dle platné legislativy také evidenční, oznamovací a informační povinnost. Daňová regulace je v daném odvětví tak řádně ošetřena platnými právními předpisy.

Jak je možné z výčtu povinností vidět, subjekty podnikající v oblasti krátkodobého podnikání mají daňovou povinnost. Problémem však zůstává skutečnost, že značná část příjmů stále není přiznána. Dle odhadů stát ročně přichází o 460 milionů na daních a magistrát města Prahy přibližně o 50 milionů na poplatcích (Úšela a Elčić, 2018).

Dalším aspektem, na který je nutné se z hlediska regulace zaměřit, jsou místní poplatky. Žurovec (2018a) uvádí, že ministerstvo financí předložilo novelu zákona o místních poplatcích reagující na trend rozvíjejícího se sektoru sdílení a nastavuje tak pravidla, která mají zajistit rovné podmínky na trhu. Provozovatelé ubytování přes platformu Airbnb dosud neměli povinnost do ceny pobytu zahrnovat místní poplatky za ubytování. Tato nerovnost na trhu s příchodem dané novely zaniká a poplatku podléhá jakýkoli krátkodobý pobyt. Dochází tak k rozšíření okruhu zařízení, kterým povinnost tento poplatek hradit vznikla. Touto novelou zároveň dochází ke sloučení poplatku z ubytovací kapacity a za lázeňský či rekreační pobyt v jeden, což umožňuje jeho platnost v jakékoliv obci (ne pouze lázeňská města apod.). Sloučením by tak mělo dojít k růstu příjmů do rozpočtů jednotlivých měst. V neposlední řadě je nutné zmínit, že společnost Airbnb nezodpovídá za placení daní z poskytování ubytovacích služeb a tato povinnost je přenesena přímo na poskytovatele.

Ostatní identifikované regulační problémy

Situaci regulace sdíleného bydlení komentovala i konfederace HOTREC (2016), která uvedla řadu výzev pro tvorbu regulativních opatření. Jako hlavní problémy současné regulace identifikuje:

- neregulované pronájmy ohrožující bezpečnost návštěvníků a obyvatel,
- pronájmy ubytovacích jednotek vlastněných jedním majitelem v praxi fungují jako nelegální hotely,
- nedostatečná kontrola odvádění povinných daní a poplatků.

HOTREC (2016) dále zmiňuje, že neregulování množství sdílených ubytovacích kapacit, které jsou v mnoha případech skupovány společnostmi a provozovány jako nelegální hotely, může potenciálně vést na realitním trhu k růstu cen nemovitostí. Skutečnost, že většinu ubytovacích zařízení provozují subjekty, které vlastní desítky ubytovacích kapacit, potvrdila i mluvčí Prahy 1 Veronika Blažková (EURO, 2018). Již z dat AirDNA, která zpracoval Úřad vlády (2017) vyplývá, že 15,43 % poskytovatelů ubytování skrze platformu Airbnb disponuje 52,5% podílem na trhu se sdíleným ubytováním v Praze. Je tedy zřejmé, že existence tzv. nelegálních hotelů je realitou. Poskytováním služeb ubytování přes platformu Airbnb subjekty obcházejí nutnost dodržování nákladných provozních podmínek, které platí pro tradiční hotely. V tomto případě tak dochází ke zneužívání sdíleného bydlení pro účely podnikání a je zřejmé, že o „sdílení" nemůže být diskutováno. Jak uvádí Jan Wolf, zastupitel a radní hlavního města Prahy, cílem je v současnosti prosadit regulační opatření, která by určila maximální počet dní, kdy může být dané zařízení nabídnuto k pronájmu. Tato skutečnost by měla vést ke snížení spekulací s nemovitostmi a alespoň částečné eliminací nelegálních hotelů (Kabátová, 2018).

Nedostatečná regulace sdíleného ubytování může mít za následek i nástup tzv. gentrifikace. Dochází k vylidňování a vytlačování rezidentů především z center měst kvůli rostoucím cenám bytů či nadměrné existenci bytů pouze k pronájmu přes Airbnb, a nikoliv ke standardnímu pronájmu (Úřad vlády, 2017).

Dalším zmiňovaným problémem je i skutečnost, že hostitelé nedodržují legislativní podmínky na kontrolu identity návštěvníků a povinnost ohlášení pobytu cizinců, ačkoliv tuto povinnost mají stanovenou zákonem (Hotrec, 2016). V této oblasti je tak regulace dostatečná, avšak chybí provádění kontrol. Nedostatečné kontroly se vztahují i na odvádění daní a poplatků. Usnadnění kontrol by napomohlo zavedení povinnosti sdílení dat o ubytovatelích ze strany platformy Airbnb směrem k orgánům veřejné správy.

Shrnutí nedostatků

Jak z výše uvedených informací vyplývá, v sektoru sdíleného bydlení existují regulační nedostatky. Mezi hlavní patří především regulační asymetrie vztahující se k nerovným podmínkám na vstup na trh a provoz daných činností. Řada provozovatelů využívá mezery v legislativě a díky vlastnictví řady ubytovacích jednotek provozuje podnikatelskou činnost

v oblasti ubytování přes platformu Airbnb, kde nemá povinnost dodržovat pravidla pro provoz ubytovacích zařízení jako například hotely. Dalším problémem je i skutečnost, že neregulace daného odvětví může mít i negativní vliv na trh s nemovitostmi či na prosperitu tradičního odvětví ubytování.

5.4.2 Regulace sdílené dopravy v Praze

Následující podkapitola se zabývá rozborem existující legislativy vztahující se na provoz sdílené dopravy se zaměřením na současná opatření vytvořená pro provozovatele služby Uber. Práce se zabývá monitoringem činnosti na území města Prahy, kde v současnosti firma podniká.

V první řadě je nutné zmínit, že společnost Uber není sdílná v poskytování jakýchkoliv statistik a informací o provozování své činnosti. Tato skutečnost, jak poukazují ve svých studiích např. Krajčík a kol. (2017) či Úřad vlády (2017), vede ke znesnadnění tvorby adekvátních regulatorních opatření. Pokud by společnost měla povinnost zveřejňovat informace, exekutivní orgány by je mohly využít k posílení regulace v daném odvětví. Prvním krokem k poskytování transparentních dat je podepsání daňového memoranda z července roku 2018, kdy se společnost Uber zavázala poskytovat Finanční správě data ke správě daní. Jak však doplňuje Krajčík a kol. (2017), firma se v současnosti pohybuje na hranici zákona, jelikož využívá skutečnosti, že online platformy dosud nejsou plně legislativně ošetřeny.

Pro upřesnění výchozí situace je třeba identifikovat, v jakém postavení se firma nachází. Společnost Uber se nechala slyšet, že není tradičním poskytovatelem taxi služeb a nemusí se proto řídit platnou legislativou vztahující se na tento sektor. Firma není vlastníkem vozů a poskytovateli služeb jsou řidiči, kteří nabízejí své služby přes danou platformu. Uber tvrdí, že je pouze zprostředkovatelem, nikoliv poskytovatelem (Úřad vlády, 2017).

Dle vyjádření soudního dvora EU, společnost Uber není pouze zprostředkovatelem kvůli charakteru svých služeb, jelikož kontroluje ceny, bezpečnostní požadavky na řidiče a vozidla apod. a hlavním komponentem jsou tak dopravní služby, nikoliv pouze zprostředkování (Hendrych, 2018).

Jak uvádí Hendrych (2018): „*Pro Uber a podobné platformy to znamená, že se nemohou odkazováním na unijní právo dovolávat neaplikování vnitrostátních pravidel.*“ Činnost společnosti může být regulována a míra regulace závisí již na jednotlivých státech či municipalitách.

Požadavky na provoz a vstup na trh

Přes skutečnost, že činnost společnosti v sektoru sdílené dopravy dosud není dostatečně legislativně opatřena, Uber v současnosti volně v Praze podniká. V posledních letech se však stále více ozývají názory, které apelují na nutnost regulace tohoto sektoru. Pravděpodobně nejhlasitější skupinou proti činnosti Uberu jsou pražští taxikáři, kteří tvrdí, že činnost společnosti Uber nenaplňuje podstatu sdílení a jedná se o provoz dopravních služeb (Krajčík a kol., 2017).

Vyostřená situace panující mezi těmito stranami vyústila až v soudní řízení. V červenci roku 2016 bylo vydáno usnesení Městského soudu v Praze zabývající se činností společnosti Uber. V rámci soudního řízení byl podán návrh na nařízení předběžného opatření, které by zamezovalo provoz zajišťování taxi služby osobami, které nejsou držiteli platného oprávnění a nedisponují správným označením na vozidle, které identifikuje vůz jako provozovatele taxi služby. Dále byl požadován zákaz provozu taxi služby na území hlavního města Prahy ve vozidle, které není zapsáno v evidenci vozidel taxi služby. Osoby provozující činnost řidiče dle žalobce nesplňují požadavky na řidiče taxi služby mezi které patří: znalost místopisu, znalost právních předpisů taxi služby, znalost obsluhy taxametru a další činnosti ve vztahu k vyhlášce č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy, o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy. Žalovaný, společnost Uber, dle žalobce prostřednictvím své činnosti narušuje hospodářskou soutěž a dopouští se nekalé soutěže. Žalobce uvádí, že společnost Uber svou činností naplňuje pojem dopravce a má tedy povinnost dodržovat ustanovení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Podaný návrh byl však soudem zamítnut. Výrok Městského soudu v Praze (2016, s. 3) byl následující: „*Účelem předběžného opatření je řešit jednání či situaci nastalou „krátce“ před podáním návrhu na nařízení předběžného opatření, nikoli jednání či situaci trvající měsíce, ba dokonce léta. Soud je toho názoru, že v dané věci nebyla splněna druhá podmínka pro nařízení předběžného opatření, tj. osvědčení naléhavosti zatímní úpravy vztahů žalobce a žalovaného.*“ Soud dále uvedl, že posouzení, zda žalovaný porušuje

zákon o silniční dopravě přesahuje rámec předběžného opatření a právní názor může být utvořen až po řádném dokazování (Městský soud v Praze, 2016).

Ze záznamu soudního řízení se zdálo, že nebylo zřejmé, jak tento případ uchopit, jelikož neexistuje žádná platná legislativa vymezující činnost Uberu a exekutivní orgány nedisponují právními předpisy, o které by se mohli v daném řízení opřít. Neexistence regulace platforem typu Uber tak může komplikovat soudní řízení, jelikož neexistuje přesná terminologie definující požadavky na toto odvětví a často tak dochází k nejednotnosti řešených případů, jelikož existuje přílišná interpretační volnost.

Jak uvádí Morávek (2017), obdobným soudním řízením prošla i společnost Taxify, fungující na stejné bázi jako společnost Uber. Oproti Uberu byl však dle usnesení Městského soudu v Praze návrh na předběžné opatření přijat a fungování společnosti Taxify bylo v Praze zakázáno. Po odvolání a přezkoumání bylo následně toto předběžné opatření Vrchním soudem v Praze zrušeno a činnost společnosti opět povolena.

Ze sporů mezi společností Uber a provozovateli taxi služeb je zřejmé, že problémem je nerovná regulace, přesněji neexistující regulační opatření na straně sdílené dopravy a stanovená regulace na straně tradiční taxi služby. Ačkoliv řidiči taxi služby musí splňovat přísné zákonné podmínky (např. znalost místopisu, právních předpisů apod.) dle vyhlášky č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy, řidiči společnosti Uber, dle Krajčíka a kol. (2017), musí splňovat pouze základní požadavky.

Krajčík a kol. (2017) uvádí, že řidičem Uberu se může stát osoba, jejíž věk přesáhl 21 let a poskytne společnosti následující doklady:

- občanský průkaz či cestovní pas,
- řidičský průkaz,
- výpis z rejstříku trestů,
- doklad o povinném ručení,
- technický průkaz,
- výpis z živnostenského nebo obchodního rejstříku – silniční motorová doprava do 9 osob.

Dále se na řidiče vztahují pravidla na typ a kvalitu vozidla (např. rok výroby, počet pásů apod.). Řidiči se také musí řídit bezpečnostními pravidly stanovenými společností.

Rozdílem však neustále zůstává, že provozovatel taxi služby má ze zákona povinnost získat osvědčení o odborné způsobilosti k provozu dané činnosti, které je nutné k následnému obdržení koncesní listiny. Dále musí poskytnout transparentní data o vozech a řidičích příslušnému úřadu. Řidiči taxi služby jsou následně podrobeni zkouškám (BusinessInfo, 2014). Výše uvedené podmínky, jak provozovatel platformy Uber, tak jednotliví řidiči, plnit nemusí.

V oblasti dopravy v Praze tak dochází k tzv. regulační asymetrii, kdy jedna strana podléhá přísné regulaci a druhá nikoliv, ačkoliv ve své podstatě provozuje stejnou činnost. Tato skutečnost poukazuje na značný nedostatek regulačních opatření ukotvených v legislativě.

Daňová regulace a poplatky

Kromě rozdílných regulačních opatření stanovených pro vstup na trh a provoz služby, existuje i značný problém v oblasti zdanění příjmů. Jeden z aspektů vyžadující regulaci zmíněných v teoretické části poukazoval na nutnost stanovení přesné definice daňových poplatníků, kteří podnikají ve sféře sdílení. Jak uvádí Veber a kol. (2016), není nutné vytvářet či upravovat současné daňové a účetní nástroje, jelikož jsou pro sdílenou ekonomiku dostačující. Veber a kol. (2016) apeluje na nutnost stanovení pravidel na národní úrovni, které přesně rozlišují, zda se jedná o příležitostné či profesionální sdílení, na což následně navazuje určení hranice pro přiznání příjmů a jejich zdanění. Problémem se v současnosti jeví spíše ochota příjmy přiznat. Veber a kol. (2016) uvádí, že z důvodu mezer v regulaci je pro subjekt lákavé své příjmy spíše nepřiznat či pouze částečně a tím neplnit daňovou povinnost. Řidiči Uberu v řadě případů tvrdí, že nevěděli, že musí samostatně své příjmy ke zdanění přiznávat. Řešením této situace by měla být edukace řidičů ze strany společnosti. Problémem nepřiznávání zdanitelných příjmů trpí nejen příjmy státního rozpočtu, ale i celý trh. Úřad vlády (2017) zmiňuje, že pokud subjekty nijak nedaní své příjmy, jsou ochotny a schopny na trhu poskytovat své služby za nižší cenu a tím získávají na trhu konkurenční výhodu. Nedohledatelná transparentní data o příjmech řidičů by od podzimu roku 2018 již měla být minulostí díky podpisu daňového memoranda zmíněného níže. Společnost Uber zároveň v daném dokumentu přislíbila edukaci řidičů o důležitosti odvodu daní.

Odpověď na otázky ohledně nejasností zdanění přineslo i GFŘ, které v roce 2017 vydalo dokument s názvem Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (Uber). Jak GFŘ (2017b) uvádí, tento dokument slouží k seznámí s daňovými povinnostmi subjektů, které poskytují službu přepravy osob v rámci společnosti Uber. GFŘ (2017b) cituje zákon o dani z přidané hodnoty a uvádí, že povinnost platby DPH je ukládána právnické či fyzické osobě, která samostatně a soustavně provádí ekonomickou činnost za účelem dosažení zisku. GFŘ (2017b) dle znění zákona uvádí, že osoba poskytující službu přepravy osob v rámci Uberu je subjektem vykonávajícím samostatnou ekonomickou ziskovou činnost a stává se tak osobou povinnou k dani. Pokud subjekt dosud není plátcem DPH, stane se jím v případě, že jeho obrat za 12 bezprostředně předcházejících po sobě jdoucích kalendářních měsíců přesáhne 1 milion Kč. Po daném přesažení je osoba povinna registrovat se jako plátce DPH. GFŘ (2017b) dále zmiňuje, že každý řidič je povinen platit daň, která se váže k poplatku za poskytnutí služby, samostatně i v případě, že není povinen platit DPH. V daném případě se subjekt musí registrovat jako tzv. identifikovaná osoba, jelikož přijímá službu od zahraniční společnosti (případ Uberu) a uhradit tzv. daň z přijaté služby. Veber a kol. (2017) poukazuje na skutečnost, že není možné zjistit, jak dosud řidiči Uberu danou daň platili, jelikož GFŘ nemůže jmenovat jednotlivé firmy. Dále však dodává, že GFŘ registruje identifikovanou osobu i zpětně, avšak součástí je již pokuta za opožděné přiznání daně.

Co se týče daně z příjmů, GFŘ (2017b) nepovažuje příjmy řidičů společnosti Uber jako nahodilé, nýbrž jako příjmy vyplývající ze soustavné činnosti a subjekty jsou tak podnikatelé a jsou povinni hradit daň z příjmů – pokud je poskytovatelem služby fyzická osoba vymezená v § 2 zákona o daních z příjmů, její příjmy podléhají DPFO. Na tuto skutečnost reagoval ve sborníku Pichrta a kol. (2017) Hrdlička, který uvádí, že považování každého řidiče Uberu za podnikatele ze strany GFŘ je pochopitelná, jelikož by nebylo snadné identifikovat motivy a časovou investici jednotlivých řidičů. avšak nejedná se o nejlepší řešení. Autor spatřuje lepší regulační východisko ve stanovení maximální hranice příjmů, po jejímž překročení nastává daňová povinnost. S touto myšlenkou se ve své studii ztotožňuje i Veber a kol. (2016).

Další daňovou položkou, které jsou dle GFŘ (2017b) provozovatelé služby Uber povinni platit je silniční daň, kde předmětem daně jsou registrovaná a používaná vozidla na území České republiky. Úřad vlády (2017) zmiňuje skutečnost, že ačkoliv Uber využívá veřejnou

infrastrukturu, v mnoha případech ze strany řidičů k platbě silniční daně nedochází, jelikož si neuvědomují existenci daňové povinnosti i v tomto ohledu.

V červenci roku 2018 k situaci zdanění promluvil i generální manažer společnosti Uber pro střední a východní Evropu. Jak uvádí Žurovec (2018b) pro Ministerstvo financí ČR, došlo ke schválení daňového memoranda, kterým se společnost Uber zavazuje:

- poskytovat Finanční správě (dále FS) data nezbytná ke správě daní, čímž FS získá informace o příjmech řidičů, díky čemuž bude zajištěna kontrola DPFO;
- spustit od října 2018 provoz elektronické evidence tržeb;
- informovat řidiče o povinnostech, které souvisejí s povinností k DPH a zajistit, že řidiči odevzdají platné daňové doklady, což poslouží k zajištění řádné správy DPH.

Ačkoliv v současnosti existuje iniciativa identifikace řidičů Uberu jako podnikatelů, kteří mají povinnost přiznat své příjmy a odvést adekvátní daně, toto odvětví stále spadá do oblasti tzv. šedé ekonomiky, kde značná část řidičů dosud ignoruje platnou legislativu a své příjmy nevykazuje. Jelikož neexistují data zobrazující jednotlivé příjmy řidičů společnosti Uber v Praze k poslednímu zdanitelnému období a podíl těch, které byly zdaněny, není možné určit ztrátu na příjmech do státního rozpočtu. Podepsání daňového memoranda je však krok správným směrem, jelikož se Uber zavazuje, že jakákoliv transakce provedená prostřednictvím aplikace je transparentní a kdykoliv dohledatelná (Žurovec, 2018b).

Právní rovina a regulace pracovněprávních vztahů

Dalším problémem je neexistence přesné definice jednotlivých termínů vztahujících se k pracovním poměrům. Společnosti se často distancují od skutečnosti, že jsou provozovateli a vystupují pouze jako zprostředkovatelé a řidiči tak nejsou se společností v základním pracovně-právním vztahu. Jak uvádí Pichrt a kol. (2017), společnost Uber podnikající v Praze se definuje jako technologická společnost, která poskytuje osobám platformu, na které mohou nabízet své služby přepravy osob. Řidiči společnosti Uber tak nespadají pod tradiční pojem zaměstnanec. Autoři ve sborníku Pichrta a kol. (2017) se však domnívají, že spíše dochází ke snaze vytvořit iluzi neexistujícího zaměstnaneckého vztahu a že činnost řidičů je činností osob samostatně výdělečně činných, z čehož společnost těží v úspoře na

daních. Na základě úvah autorů lze konstatovat, že danou situaci je možné připodobnit k tzv. švarcsystému.

Na tuto skutečnost reagoval Tkadlec ve sborníku Pichrta a kol. (2017), který uvádí, že je nasnadě vytvoření nového speciálního druhu zaměstnanců, jejichž činnost by byla regulována speciálním zákonem vztahujícím se na sdílenou ekonomiku. Vydání speciálního zákona by jim umožnilo vykonávat činnost bez absence ochrany pracovního práva. Daná absence může v současnosti způsobovat řidičům existenční potíže, jelikož se na ně dané právo nevztahuje – nemají nárok na minimální mzdu, nejsou chráněni při skončení pracovního poměru apod.

Bezpečnost a ochrana spotřebitele

Pichrt a kol. (2017) dále konstatuje, že je nasnadě zhodnotit i bezpečnost poskytovaných služeb. Co se týče Uberu, společnost pouze uvádí požadavky na vozidlo a nutnost vlastnit řidičský průkaz a další dokumenty. Nikde však není stanoveno, jak dlouho musí být osoba vlastníkem daného průkazu. Řidičem se tak může stát i osoba, která řidičský průkaz čerstvě získala. Navíc, jak již bylo zmíněno, osoba nemusí disponovat znalostí místopisu a provozu na rozdíl od řidičů taxi služby, kteří vykonávají profesionální zkoušky. Nabízí se tak otázka ohledně bezpečnosti osob využívajících služeb Uberu s ohledem na profesní způsobilost řidičů. Požadavky na řidiče ve sdílené dopravě nejsou ze strany veřejné správy nijak specifikovány a společnost tuto skutečnost také nezohledňuje. Jediným monitoringem ze strany společnosti je kontrola hodnocení, které uživatelé zanechají. S ohledem na všeobecnou bezpečnost a ochranu spotřebitele, Uber (2018) uvádí, že aplikace předem ověřuje informace jak o pasažérech, tak o řidičích. Uživatel má tedy vždy k dispozici informace o řidiči a jeho vozu (např. registrační značka).

Ochrana osobních údajů

Situaci ochrany osobních údajů a jejím nakládáním ze strany společnosti Uber v Praze prověřil Úřad pro ochranu osobních údajů (2018). Úřad uvedl, že kontrolovaná osoba, společnost Uber, splňuje veškeré požadavky na ochranu osobních údajů dle § 6 zákona č. 101/2000 Sb. Regulace v podobě tohoto zákona, který se vztahuje i na digitální platformy, je v tomto případě dostačující.

Shrnutí nedostatků

Z výše uvedených šetření vyplývá, že v současnosti chybí adekvátní legislativní rámec vztahující se na sektor sdílené dopravy, podle kterého by exekutivní orgány mohly přesně postupovat. Značné ztížení představuje i skutečnost, že platforma Uber až do července 2018 neměla povinnost poskytovat dostatečné množství transparentních dat, kterých by regulátoři mohli využít při tvorbě opatření v rámci evaluace sektoru a jeho dopadů na tradiční podnikatelské činnosti. Největším problémem v rámci regulace sdílené dopravy je v současnosti existující regulační asymetrie, kdy dochází k rozdílným podmínkám pro vstup a podnikání na trhu. Toto je aspekt, který by měl být pro legislativní orgány prioritou. Otázkou nadále zůstává, jak se město Praha k regulaci společností tohoto typu postaví a zda skutečně potvrdí nedodržování podstaty sdílení ze strany Uberu a uplatní na její provoz stejná regulační opatření, která platí pro tradiční sektor či nikoliv.

5.5 Analýza fungování a regulace sdílené ekonomiky v Amsterdamu

Pro uvedení příkladu z dobré praxe k přístupu k ekonomice sdílení a její regulaci byla vybrána další evropská metropole. V tomto případě se jedná o Amsterdam, který je významnou evropskou metropolí a jedním z center ekonomiky sdílení. Iniciativa začala vznikat od roku 2015, kdy byl Amsterdam jmenován prvním evropským sdíleným městem. Tlak na rozvoj platforem sdílení byl od této doby prioritou zastoupení města. Na rozvoji tohoto sektoru se podílela především vláda a společnost ShareNL, která radí začínajícím podnikům, jak spolupracovat s veřejným sektorem a ostatními firmami.

5.5.1 Akční plán pro sdílenou ekonomiku 2016

Město si plně uvědomuje, že trend sdílení je budoucností, a proto se rozhodlo tuto iniciativu podpořit. Začátkem roku 2016 město vydalo **Akční plán pro sdílenou ekonomiku**, ve kterém uvádí, že k tomu, aby sdílená ekonomiky byla přínosem, je třeba, aby se na jejím rozvoji podílelo i samotné město (Akční plán, 2016).

Akční plán (2016) popisuje pět činností, které město podniká ve spolupráci se sdílenou ekonomikou:

- Stimulace sdílené ekonomiky – podpora pilotních projektů sdílení, které pozitivně působí na infrastrukturu a zlepšení životní úrovně ve městě;
- Vedení příkladem – město samo zavádí projekty sdílení pro občany a umožňuje jim přístup k aktivům jím vlastněným – např. kancelářské prostory, vozidla apod.;
- Zpřístupnění sdílené ekonomiky všem – spolupráce s platformami sdílení na projektech, které zpřístupní ekonomiku sdílení i ekonomicky slabším obyvatelům;
- Pravidla a regulace – regulace trhu s ubytovacími a dopravními službami, zabránění vzniku monopolů a kartelových dohod, spolupráce s vnitrostátními a evropskými vládami;
- Umístění Amsterdamu na mapu jako **Amsterdam – město sdílení** – spolupráce s platformami sdílení a dalšími městy po celém světě na podpoře rozvoje tohoto trendu.

V dokumentu je dále adresována skutečnost, že je kontraproduktivní tyto alternativní služby jakkoli zakazovat, nýbrž je třeba formovat tzv. public-private partnerships (dále PPP), tedy navazovat spolupráci mezi veřejným a soukromým sektorem. V akčním plánu je dále uvedeno, že ačkoliv město vítá rozvoj sdílené ekonomiky, uvědomuje si i její možné negativní dopady na existující trh, a proto sestavila regulační plán, ve kterém popisuje oblasti vyžadující speciální regulační opatření, na které navazuje i aktivní monitoring (Akční plán, 2016).

Město také klade důraz na skutečnost, že ne všechny platformy sdílení jsou stejné, a proto neexistuje jednotný návod na to, jak má veřejná správa na rozvoj sdílení reagovat. Jako reakce na tento fakt bylo vytvořeno schéma a seznam otázek, které umožňují získat informace o dané iniciativě a zároveň determinují dopad, který by daná nová platforma mohla mít na podnikatelské prostředí Amsterdamu. Město má za cíl důkladně monitorovat vývoj těchto platforem prostřednictvím průzkumů na trhu (Akční plán, 2016).

Akční plán (2016) dále jmenuje i výhody, které sdílená ekonomika pro město přináší a jak je může využit. Prostřednictvím sdílené ekonomiky totiž může město dosáhnout i několika vlastních cílů v rámci společných projektů.

Mezi dané projekty Akčního plánu (2016) patří:

- Projekt na snížení znečištění ovzduší – platformy zaměřující se na sdílenou dopravu v současnosti spolupracují na projektu, který podporuje ambici města redukovat excesivní dopravu v centru vedoucí ke zlepšení kvality ovzduší;
- Studie zaměřující se na to, jak může sdílená doprava naplnit cíle města ohledně zlepšení dostupného parkování a udržitelnosti. Výsledná analýza bude následně sloužit jako podklad pro tvorbu dopravních opatření.

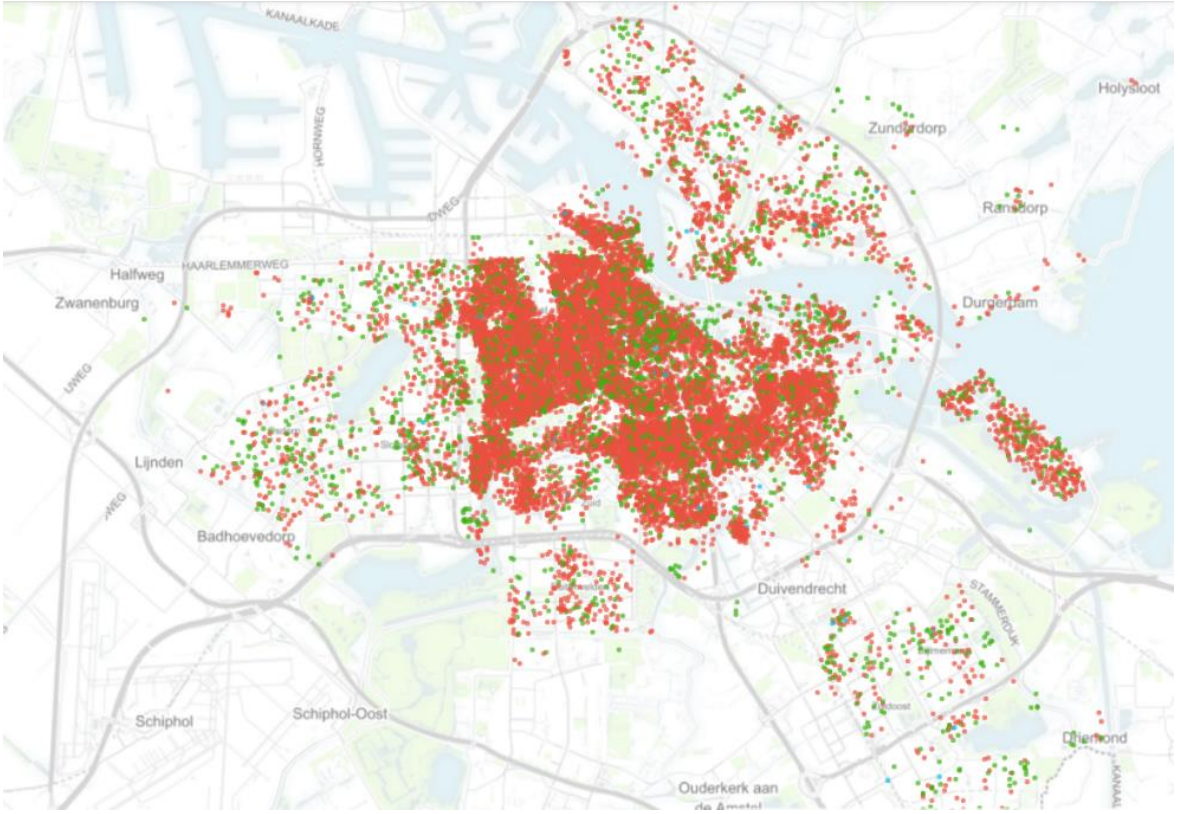
Město dále podpořilo iniciativu představení sektoru sdílení skupinám s nižšími příjmy a důchodcům, jelikož je v jeho zájmu, aby sdílená ekonomika byla přístupná všem. Jako návrh byl podán projekt Stadspas, který již v Amsterdamu existuje a jedná se o průkaz umožňující navštěvovat a využívat služeb různých kulturních zařízení apod. zdarma či za sníženou cenu. Tento projekt je v současnosti aplikován i na některé platformy sdílení (Akční plán, 2016).

Akční plán sdílené ekonomiky – pravidla a regulace

Město Amsterdam v akčním plánu (2016) uvádí, že na prvním místě je vždy veřejný zájem. Pokud jde o sdílenou ekonomiku, město na jedné straně zkoumá pozitivní účinky této iniciativy, avšak je si vědomo i potenciálních hrozeb. Je zájmem města, aby se odvětví sdílení rozvíjelo, a proto není cílem sektor striktně regulovat, jelikož přílišná regulace by mohla mít za následek spíše úpadek. Město však aktivně monitoruje trh a vliv ekonomiky sdílení na něj a případné problémy či hrozby okamžitě identifikuje a zasáhne. Mezi odvětví, na které se město zaměřilo patřilo například krátkodobé soukromé ubytování a sdílená doprava. V zájmu města je zachování spravedlivých podmínek na trhu statků a služeb a trhu práce.

5.5.2 Sdílené ubytování Airbnb v Amsterdamu

Amsterdam je metropolí s vysokou koncentrací nabídky krátkodobého ubytování přes platformu Airbnb, jak je možné vidět i na obrázku níže. K září 2018 bylo na internetové platformě uveřejněno přes 20 000 nabídek ubytování. Celkem 80 % nabídky tvořil pronájem celých bytů či domů, zbylých 20 % tvořily soukromé a sdílené pokoje (Inside Airbnb, 2018).



Obrázek 9: Airbnb v Amsterdamu
Zdroj: Inside Airbnb (2018)

Regulace sdíleného ubytování

Město Amsterdam bylo jedno z prvních měst na světě, které zavedlo progresivní pravidla pro sdílené ubytování a první město v Evropě, které začalo spolupracovat s Airbnb na prosazování daných pravidel (Airbnb Citizen, 2016). Město zavedlo řadu regulačních opatření, které ovlivnilo dosavadní průběh sdíleného ubytování.

Jedním z hlavních problémů, které město spatřovalo v pronájmu přes Airbnb byla skutečnost, že dosavadní provoz platformy nenabýval podstaty sdílení, avšak se jednalo o klasický pronájem bytu či domu, který byl již předen určen pouze k nabízení na portálu. Dosavadní provoz fungoval v mnoha případech jako nelegální hotely, které tímto prostřednictvím obcházely nutnost dodržovat pravidla pro klasické hotely. Jako řešení uzavřelo město Amsterdam a Airbnb v roce 2016 dohodu na podporu odpovědného a udržitelného sdílení ubytování, která měla sloužit jako boj proti výše zmíněným nelegálním hotelům. Cílem bylo zachovat skutečnou podstatu sdílení. Podle nových pravidel mohou od ledna 2017 občané Amsterdamu sdílet domov ve kterém žijí po dobu 60 dní v roce (pouze

celé domy a byty, na pokoje se tento limit nevztahuje). Pokud subjekty chtějí poskytovat ubytování na déle než 60 dní, musejí si opatřit příslušnou licenci. Toto opatření město zavedlo, aby ochránilo současný trh s nemovitostmi a existující trh s tradičním ubytováním, který podléhá přísnějším regulacím. Zároveň město doufá, že stanovení limitu na pronájem levného krátkodobého ubytování sníží počet turistů v centru města, s jehož vysokou koncentrací se se zavedením služeb Airbnb potýká (Město Amsterdam, 2016).

V rámci těchto pravidel město stanovilo čtyři priority týkající se sdíleného ubytování:

- Tvorba automatizovaných nástrojů pro řešení nelegálních hotelů;
- Tvorba nových nástrojů na podporu odpovědného sdílení domů;
- Sdílení transparentních dat společností Airbnb městu Amsterdam, které využije k analýzám a případným nutným regulačním zásahům;
- Sjednání dohod o spolupráci i s ostatními platformami poskytujícími sdílené ubytování v Amsterdamu (Město Amsterdam, 2016).

Výše zmíněné opatření má platnost do 31. prosince 2018 (Město Amsterdam, 2016). Ve druhé polovině roku 2018 byl podán návrh na změnu tohoto regulačního opatření. Dle návrhu by od 1. ledna 2019 byl limit snížen až na hranici 30 dní (Město Amsterdam, 2018a).

Sdílení transparentních informací je jedním z klíčových aspektů celé dohody, na kterém město trvalo. Společnost Airbnb se zavázala poskytovat městu Amsterdam agregovaná data pro účely monitoringu vývoje sektoru sdílení. Dle dohody Airbnb každých šest měsíců poskytne městu údaje o celkovém počtu hostů, počtu aktivních nabídek ubytování a jeho typu (byty, domy, pokoje) apod. Tyto údaje město využije k dalším analýzám a každých dvanáct měsíců město nasdílí s Airbnb počet zásahů proti nelegálním pronájmům, počet udělených pokut za nedodržování pravidel a počet obdržených stížností apod. Při poskytování těchto dat bude zachována pravidla ochrany osobních údajů (Město Amsterdam, 2016).

Město Amsterdam se v rámci zavádění regulačních opatření zaměřilo i na daně a poplatky. Provozovatelé ubytování přes Airbnb mají ze zákona povinnost odvádět DPH (21 %) a daň z příjmů. Ubytovatelé jsou zároveň sami zodpovědní za včasné podání daňového přiznání, platforma Airbnb v tomto ohledu působí pouze jako poradce. Co se týče poplatků,

provozovatelé ubytování mají povinnost odvádět turistický poplatek, neboli daň z obsazenosti, který je od roku 2018 v Amsterdamu 6 % z celkové ceny ubytování. Ubytovatel je před zahájením činnosti povinen se registrovat u příslušného úřadu a každoročně deklarovat částku, kterou prostřednictvím tohoto poplatku nabyl. Za provozovatele tento poplatek vybírá přímo společnost Airbnb, která tento podíl přímo započítává do ceny ubytování. Deklarace příjmů z tohoto poplatku je však stále povinností provozovatele (Město Amsterdam, 2018b).

5.5.3 Sdílená doprava Uber v Amsterdamu

Tradiční sektor dopravy je v současnosti v Amsterdamu přísně regulován legislativními pravidly a s nástupem sdílené dopravy vyvstala potřeba regulovat i toto odvětví. Samotný nizozemský trh taxislužby má dlouhou historii regulace a deregulace. Před rokem 2000 byla taxislužba regulována standardními fixními sazbami a pevným počtem vydaných licencí. Nicméně aby vláda zlepšila kvalitu trhu a poskytovaných služeb, změnila způsob regulace tohoto sektoru. Po roce 2000 se trh stal méně regulovaným a došlo tak ke zrušení fixních tarifů a počtu maximálních licencí. Od roku 2004 byla zavedena povinná zkouška pro řidiče, která ověřovala jejich odborné znalosti. Požadavky na provoz taxi služeb lze připodobnit těm, které platí na území České republiky. Taxislužby mohou volně nabízet své služby kdekoliv, kromě oblastí, které spadají pod speciální dohody, kde k provozu je třeba vlastnit oprávnění – například letiště Schiphol (Frazzani a kol., 2016).

Kromě tradičních taxislužeb ve městě Amsterdam podniká i společnost Uber, která se stejně jako v Praze potýkala s nepřízní ze strany provozovatelů taxislužeb kvůli nerovným podmínkám provozu a vstupu na trh. Na trhu působí dále i nizozemské obdoby Uberu – společnosti Abel a Tinker, tyto společnosti však nejsou součástí rešerše (Frazzani a kol., 2016).

Navzdory skutečnosti, že ne celá škála služeb společnosti Uber je v Amsterdamu povolena, se i přesto Uber těší v Amsterdamu značné popularitě, především díky skutečnosti, že ceny klasické taxi služby (uvedená cena je stanovena na základě průměrných cen v odvětví) jsou ve městě poměrně vysoké, jak naznačuje tabulka č. 8.

Tabulka 8: Ceny tradiční taxi služby a Uberu v Amsterdamu k roku 2016

Typ služby/cena v EUR	Tradiční taxi služba	Uber X	UberBlack	UberVan
Nástupní poplatek	2,95	1,00	3,00	6,00
Cena za minutu	0,36	0,25	0,35	0,40
Cena za kilometr	2,17	1,10	1,90	2,70

Zdroj: zpracováno podle Frazzani a kol. (2016)

Regulace sdílené dopravy Uber

Služby společnosti Uber jsou v současnosti poskytovány v Amsterdamu za specifických podmínek. Podstata poskytování zůstala stejná, avšak pouze část služeb je městem povolena. Dle města Amsterdam je společnost Uber poskytovatelem tradičních taxislužeb, a proto při tvorbě regulačních opatření na tuto společnost uplatnila stejné podmínky. Provoz má ve městě povolen UberBlack, UberX a UberVan. UberPOP, který začal podnikat v Amsterdamu v roce 2013, byl na území města zakázán, jelikož nesplňuje požadavky na taxislužbu. Důvodem je, že řidiči UberPOP nejsou vlastníky povinné licence (Frazzani a kol., 2016).

5.6 Zhodnocení a návrh doporučení pro efektivní regulaci

V předchozí části byly potvrzeny výzkumné předpoklady, které si kladly za cíl určit, zda existují regulační nedostatky v oblasti sdílení. Mezi oblasti vykazující regulační nedostatky a vyžadující pozornost patří:

- Regulační asymetrie mezi vstupními a provozními podmínkami na trhu – platí pro sdílené ubytování a dopravu;
- Nedostatečné právní vymezení terminologie vztahující se k sektoru sdílení;
- Chybějící povinnost podávat transparentní data úřadům v určitých sektorech a s tím spojené nedostatečné kontroly činností těchto platforem.

Tato podkapitola má za cíl na základě identifikovaných nedostatků vytvořit doporučení, které by zajistilo efektivní regulaci sdíleného odvětví v metropoli Praha.

5.6.1 Stručná komparace metropolí

V předchozích podkapitolách byla rozebrána regulace jednotlivých sektorů sdílení, a to v metropoli Praha a v Amsterdamu. Přístup ke sdílené ekonomice a její regulace v Amsterdamu byl uveden jako příklad z dobré praxe. Důvodem výběru druhé metropole byla snaha poukázat na skutečnost, že lze sektor sdílení efektivně regulovat a zároveň jeho rozvoj podpořit. Postupy zvolené v Amsterdamu jsou dle autorky adekvátní k vývoji daných sektorů a řadu těchto opatření by bylo vhodné zavést i do fungování města Praha. Pro přehlednost přístupů jednotlivých metropolí byla vytvořena následující tabulka č. 9.

Tabulka 9: Porovnání přístupů ke sdílené ekonomice mezi Amsterdamem a Prahou

Amsterdam	Praha
Postoj města k ekonomice sdílení: • proaktivní, aktivně spolupracuje se společnostmi v oblasti sdílení, • zpracovalo samostatný Akční plán zaměřující se na ekonomiku sdílení, • pracuje na formování PPP projektů, • ve vizi města reflektuje nutnost podpory sektoru sdílení.	**Postoj města k ekonomice sdílení:** • ve strategickém plánu města a prohlášeních adresuje pouze nutnost spolupráce se sektorem sdílení a nedostatky, které v současnosti v regulačních opatřeních existují, • neuvádí konkrétní plán a kroky, které podnikne k této spolupráci či řešení těchto nedostatků.
Přístup k regulaci sdíleného ubytování: • aktivně spolupracuje se společností Airbnb, která je hlavním poskytovatelem služeb sdíleného ubytování, • stanovila limit počtu dní, během kterých mohou poskytovatelé nabízet své domovy k pronájmu – cílem byla iniciativa zachování podstaty sdílení a zabránění	**Přístup k regulaci sdíleného ubytování:** • nedostatečná regulace sektoru sdíleného ubytování – neadresuje skutečnost, že mnoho provozovatelů využívá platformu sdílení k provozu celoročních „nelegálních hotelů“ a obchází tím regulaci, která zastřešuje sektor tradičního ubytování, ačkoliv rozměr, ve kterém tyto subjekty

provozu celoročních „nelegálních hotelů“ přes platformu, • disponuje transparentními daty, které společnost Airbnb pravidelně městu poskytuje k analýzám sloužícím k tvorbě případných opatření, • daná regulační opatření poukazují na skutečnost, že město si uvědomuje potenciální negativní dopad, které neregulované odvětví sdílení mohlo mít na tradiční sektor ubytování, • existuje platná legislativa ohledně zdanění a vybírání turistických poplatků.	podnikají nenaplňuje definici sdílení, • neexistuje maximální limit dní k pronájmu ubytovací kapacity – v současnosti se pouze vyskytují návrhy na regulaci, které jsou součástí programů politických stran, • společnost Airbnb dosud nemá dohodu s úřady o poskytování transparentních dat, která by sloužila k analýze sektoru a tvorbě případných regulačních opatření, • došlo ke sjednocení turistických poplatků, které nyní zahrnují i pobyt v ubytovacích zařízeních Airbnb, • daňová regulace existuje, avšak je třeba zavést povinné kontroly tohoto sektoru.
Přístup k regulaci sdílené dopravy: • odvětví dopravy je přísně regulováno a společnost Uber podléhá licencování stejně jako tradiční taxi služby a z tohoto důvodu nabízí pouze část služeb ze svého portfolia, • Služba UberPOP je v Amsterdamu zakázána, jelikož její řidiči nedisponují platnou licencí.	**Přístup k regulaci sdílené dopravy:** • chybějící regulace sdílené dopravy, kterou nabízí společnost Uber, která svou podstatou nenaplňuje podstatu sdílení a jejíž charakter lze připodobnit klasické taxi službě – na trhu existuje regulační asymetrie, • nebylo navrženo řešení či opatření, které by regulační asymetrii vyřešilo, • daňová regulace existuje.

Zdroj: zpracování vlastní

Již první nedostatek na straně Prahy je skutečnost, že město dosud neadresovalo, jak se k regulaci, či samotné ekonomice sdílení, postaví. Ve Strategickém plánu hlavního města Praha (2016) pouze okrajově zmiňuje důležitost spolupráce a rozvoje sektoru sdílení v rámci projektu Smart Cities, avšak nejsou zde uvedeny konkrétní plány či kroky, které město hodlá ve spolupráci s tímto sektorem podniknout. Jak z uvedených dat v práci vyplývá, ekonomika sdílení působí na území města již několik let a dosud nebyl stanoven žádný akční plán, jako například v Amsterdamu. Z údajů jasně vyplývá, že sdílená ekonomika se významně podílí na podnikatelském prostředí města Prahy a je tedy nasnadě stanovit postoj, který Praha vůči tomuto sektoru přijme. V současnosti lze přístup města Praha vůči sdílené ekonomice hodnotit jako nedostatečný.

Dobrým příkladem z praxe je naopak město Amsterdam, které si již od nástupu sdíleného sektoru uvědomuje důležitost tohoto odvětví. Akční plán města Amsterdam přehledně uvádí postoj města k tomuto sektoru. Objektivně hodnotí přínosy a nedostatky, které příchod tohoto odvětví přináší. Zároveň identifikuje skutečnost, že je nutné se sektorem sdílení na municipální úrovni spolupracovat a ihned v tomto ohledu jedná podepsáním dohody o spolupráci se společností Airbnb působící v odvětví sdíleného ubytování. Na základě získaných dat ze spolupráce město bylo schopné tento sektor analyzovat a reagovat na případné regulační nedostatky.

Co se v tomto ohledu týče Prahy, jako krok směrem kupředu lze hodnotit navázání spolupráce mezi společnosti Uber podnikající v Praze a správcem daně (Finanční správou), kdy se firma zavázala poskytovat transparentní data ohledně příjmů řidičů apod., což má vést k řádnému výběru a kontrole daní. K dohodě přistoupila společnost v druhé polovině roku 2018.

5.6.2 Návrh doporučení regulace sektoru sdílení

Tato podkapitola má za cíl na základě předchozí rešerše a analýzy sektorů sdílení sestavit doporučení, jak by se Praha měla k trendu sdílení postavit a jakým způsobem lze dané oblasti regulovat ať už na národní či lokální úrovni. Návrh zahrnuje především doporučení na regulaci oblastí, které v současnosti vykazují regulační nedostatky. Uvedené metody, dle

kterých lze postupovat, vychází ze studie Úřadu vlády (2017) a samotná doporučení jsou názory autorky založené na rešerši tohoto odvětví v průběhu celé práce.

Možnosti přístupu ke sdílené ekonomice a k její regulaci

Regulace sektoru sdílení ze značné části vyžaduje legislativní změny na národní úrovni, jelikož se jedná o zásahy do již existující celostátně platné legislativy. Jak uvádí Úřad vlády (2017), existují dva přístupy, které je možné z hlediska regulace na území ČR zaujmout k trendu sdílení. Jedná se o:

- nulovou variantu,
- redefinici současného podnikání a zavedení nových opatření.

Nulová varianta představuje skutečnost, kdy dochází k zachování současného stavu bez jakýchkoliv zásahů do existující legislativy. Některé služby sdílení doposud v určitých oblastech působí právě v tzv. šedé zóně, což jim umožňuje stávající legislativa nezohledňující jejich činnost. Tyto platformy by tak v případě nulové varianty využívaly existující podmínky, které se týkají přístupu na trh, daňových povinností apod., které platí i pro tradiční sektor podnikání, což v mnoha případech není vhodné. Jak zmiňuje Úřad vlády (2017), posouzení, zda se jedná o podnikatelskou činnost a zda je prováděna legálně, by bylo ponecháno na ad hoc posouzení příslušnými orgány. Vzhledem k postupu a neflexibilní legislativní úpravě, které současné úřady uplatňují, je však pravděpodobné, že by došlo k naplnění znaků neoprávněného podnikání. Platformy by však stále mohly na trh vstupovat bez jakýchkoliv bariér, ale musely by čekat na ad hoc posouzení, které by určovalo, zda se jedná či nejedná o podnikání. Asymetrické podmínky na trhu by tak stále přetrvávaly. Tento přístup lze považovat za jednodušší, jelikož je uvažován pouze jeden model poskytování služeb a většina subjektů je považována za podnikatele (Úřad vlády, 2017).

Tato varianta může být považována za tu, která je v současnosti v České republice do značné míry využívána, jelikož dochází k uplatňování již existující legislativy na sektor sdílení (např. oblast daní) či ke specifické regulaci nedochází. To, že se platformy sdílení musejí řídit existujícími striktními pravidly, může v určitých případech vést potlačení potenciálu rozvoje.

Redefinice současného podnikání a zavedení nových opatření je druhou možností, kterou lze aplikovat. V tomto případě dochází k zásahu do právního rámce, např. do živnostenského zákona či občanského zákoníku, nebo k tvorbě lokálních regulačních opatření (Úřad vlády, 2017).

S ohledem na redefinici současného podnikání a zavedení nových opatření existují dle Úřadu vlády (2017) dva přístupy:

- obecný přístup,
- specializovaný přístup.

Obecný přístup spočívá v přijetí nového zákona, který by komplexně upravoval činnosti v rámci ekonomiky sdílení a definoval přesnou terminologii, která se k tomuto odvětví pojí. Bylo by jasně stanoveno, kdo je a není podnikatelem a jaké podmínky se na tento subjekt vztahují. Ačkoliv tato varianta přináší řadu pozitiv jako vyčlenění, jaká aktivita spadá do sektoru sdílení a kde je hranice, kdy se stává klasickým podnikáním apod., existuje i řada negativ jako např. značný zásah do současné legislativy (redefinice konceptu podnikání) či časová náročnost (Úřad vlády, 2017).

Specializovaný přístup znamená tvorbu řady sektorových zákonů specifických pro dané odvětví. Tento postup umožňuje adresovat legislativní nedostatky, aniž by došlo k nutné redefinici podnikání. Jedná se však o méně univerzální nástroj, který by bylo obtížné aplikovat na nově vznikající platformy. Nové platformy by až do vydání konkrétního zákona opět spadaly do tzv. šedé zóny. Tento proces je opět jako předchozí varianta časově náročný (Úřad vlády, 2017).

Autorka se ztotožňuje s návrhem Úřadu vlády (2017), kdy se jako nejlepší řešení jeví kombinace obou přístupů, avšak v odlišném časovém horizontu. V tomto případě by nejprve bylo vhodné provést obecný přístup a následně navázat stanovením případných specifických zákonů, pokud tato varianta bude nutná pro efektivnější regulaci.

Sektor sdílení bez větší regulace působí již řadu let, a proto je nutné proces regulace dále neodkládat. Redefinice podnikání se jeví jako dobré řešení, nevýhodou však je, že nereflektuje nutnost zavedení regulatorních opatření co nejdříve z důvodu zdlouhavých zásahů do již existující legislativy. Tato možnost by byla vhodná k projednání do budoucna

s rozvojem sektoru sdílení. Specializovaný přístup představuje vhodné řešení vzhledem k diferencovaným typům podnikání v oblasti sdílení, avšak náročnost vydání daných zákonů opět nezohledňuje urgenci, kterou neregulace sektoru sdílení představuje. Tyto varianty jsou tak adekvátním řešením do budoucna, které se jeví jako vhodné k diskuzi a potenciálnímu uplatnění ze strany vlády ČR.

Na základě provedené literární rešerše, nastudování odborných studií a názorů expertů z praxe zmiňovaných v předchozích podkapitolách, byl sestaven seznam opatření, které by vláda v budoucnu mohla přijmout v rámci zájmu regulace tohoto odvětví. Efektivní regulace sdílené ekonomiky na **národní úrovni** by se měla prioritně zaměřit na následující oblasti:

- **Upravení definice podnikání a s tím spojené terminologie** – redefinice pojmu podnikání a podnikatel, odstranění nejasností v pracovně-právních vztazích mezi subjekty v sektoru sdílení;
- **Stanovení definice, která určuje, zda se jedná o příležitostné či profesionální sdílení**, které by již spadalo do tradičního podnikání a vyžadovalo platný živnostenský list – jak již uvedl Veber a kol. (2016), v současnosti existuje nejistota v interpretaci ze strany subjektů a bez jednotného ukotvení dochází ze strany exekutivních orgánů k nejednotnému jednání;
- Pro rozlišení příležitostné a podnikatelské činnosti by bylo vhodné **stanovit hranici příjmů** – tato metoda, kterou navrhoval ve své studii Veber a kol. (2016), se jeví jako univerzální, jelikož nevyžaduje opakované zásahy do legislativního rámce při vzniku nových platforem, jednoznačně odlišuje hranici, kdy se příležitostná činnost stává činností profesionální a zároveň jasně určuje, od jakého momentu je subjekt povinen platit příslušné daně, což by eliminovalo současnou nejistotu v daňových povinnostech ze strany zúčastněných subjektů;
- **Stanovení rovných podmínek pro služby poskytující podobnou činnost** – např. doprava a ubytování (lze také řešit na úrovni municipalit) – buď snížením již existující regulační zátěže na tradiční odvětví či stanovením adekvátních podmínek i pro sektor sdílení (kde v řadě případů subjekty provozují v rámci platforem běžnou podnikatelskou činnost a nenaplňují tak podstatu sdílení), což by vedlo k **odstranění existující regulační asymetrie**;

- **Povinná registrace platforem u příslušných finančních orgánů (správců daně)** – tak jak již provedl např. Uber – což by vedlo k efektivnímu **monitoringu příjmů** v těchto sektorech, kdy by finanční úřady disponovaly informacemi o příjmech jednotlivých subjektů a mohly tak celý sektor řádně kontrolovat a provádět případné zásahy;
- **Spolupráce s platformami sdílení** – dohoda o poskytování transparentních dat na jejichž základě mohou být vypracovány analýzy monitorující vývoj tohoto sektoru podnikání, které následně slouží jako podklad pro tvorbu případných regulačních opatření (vhodné i na úrovni municipalit).

Zavedení výše uvedených opatření zajišťuje vymahatelnost práv a zvyšuje důvěryhodnost sektoru sdílení.

Návrh doporučení pro postoj k ekonomice sdílení a její regulaci pro město Praha

Kromě tvorby národních regulačních opatření příslušnými orgány, by však zároveň v rámci regulace mělo docházet i k uplatnění tzv. principu subsidiarity. V praxi tento princip znamená, že rozhodování o zavedení příslušných regulačních opatření na dané segmenty sektoru sdílení by mělo probíhat i na úrovni nejnižší – **municipální**.

Město Praha, jak již bylo zmíněno výše, je centrem ekonomiky sdílení v České republice. Doposud tento trend však do značné části opomíjelo. Existuje pouze řada vyjádření autorit, které okrajově ekonomiku sdílení zmiňují. Je zřejmé, že město si existenci sdíleného sektoru uvědomuje, ale nijak specificky na tento trend nereaguje.

Nejprve je nutné zmínit, že je třeba, aby město projevilo k trendu proaktivní postoj a mělo zájem se tímto sektorem zabývat. Prioritou města by mělo být navázání spolupráce s platformami sdílení, které na jejím území podnikají. Podobně jako v Amsterdamu, by bylo vhodné, aby město s platformami uzavřelo dohodu o vzájemné spolupráci a poskytování dat. Uzavření této dohody by městu umožnilo získat informace o provozu a činnosti těchto platforem, které by mohlo využít k tvorbě analýz daného sektoru a následnému monitoringu vývoje. Provedení komplexních sektorových analýz a znalost odvětví sdílení je klíčové pro stanovení efektivních a adekvátních regulačních pravidel.

Prvním doporučením pro město Praha je návrh na vytvoření obdobného plánu, který vytvořil Amsterdam. Praha ve Strategickém plánu pro rok 2016 pouze okrajově zmiňovala důležitost sektoru sdílení a primárním zaměřením byl projekt Smart City. Je nasnadě, aby Praha v plánu vyjádřila postoj, který ke sdílené ekonomice zaujme a identifikovala oblasti, na které se zaměří.

V daném plánu by měla zohlednit:

- výhody existence sdílené ekonomiky na území Prahy,
- výzvy spojené s existencí sdílené ekonomiky na území Prahy,
- případná negativa a dopady na současné podnikatelské prostředí města.

Na základě těchto informací vyplývajících z provedených analýz město může následně určit oblasti, které jsou pro něj prioritní a určit, zda je nutné dané odvětví regulovat a jakým způsobem.

Pokud je v zájmu města propagovat sdílenou ekonomiku, je třeba, aby byl sestaven informační dokument, který seznámí veřejnost s tímto sektorem a představí fungování jednotlivých platforem působících v rámci města. Vytvoření daného dokumentu přispěje k rozšíření povědomí o platformách sdílené ekonomiky což potenciálně může vést k rozvoji daného odvětví na území Prahy.

Návrh regulace sdíleného ubytování – Airbnb

Před samotnou tvorbou regulačního opatření by město Praha mělo provést řadu analýz. Nelze uplatňovat striktně totožná pravidla, která fungují v jiných městech, jelikož každé město má jinou strukturu a potřeby, a proto je třeba jednotlivé trhy nejprve komplexně analyzovat. Sdílené ubytování proto vyžaduje specifickou regulaci závisející na situaci dané metropole. Existuje však řada nástrojů, které lze v praxi uplatnit.

Ve většině měst je hlavní regulací sdíleného ubytování stanovení maximálního denního limitu na pronájem ubytovací kapacity. Pokud se Praha rozhodne tento sektor regulovat, tento nástroj se jeví jako nejlepší řešení. Toto opatření bývá zavedeno z důvodu, že stanovením limitu dochází k zajištění podstaty sdílení. Pokud pronajímatel bude moci pronajímat své prostory v rámci Airbnb např. pouze 90 dní ročně (počet dní, který by byl

adekvátní pro město Praha by musel vyplynout z hlubších analýz sektoru ubytování a turistické vytíženosti jednotlivých oblastí), lze předpokládat, že není výhodné pro něj investovat do nemovitosti, která by sloužila pouze k inzerci na dané platformě. Stanovení limitu tak zajišťuje, že dojde k naplnění podstaty sdílení a subjekt skutečně pronajímá nemovitost, kterou v jiném případě obývá.

Tato regulace zároveň zabraňuje vzniku nelegálních hotelů, které se s rozmachem platforem sdílení začaly vyskytovat. Tento problém byl identifikován i v Praze, kde bylo prokázáno, že řada subjektů nabízející ubytování na Airbnb disponuje řadou ubytovacích kapacit a je zřejmé, že tato zařízení slouží čistě ke komerčním účelům a jedná se tak o podnikatelskou činnost, která obchází pravidla spadající na tradiční sektor ubytování.

Město by mohlo po subjektech zároveň požadovat registraci k provozu krátkodobého ubytování typu Airbnb a zavést obligatorní licencování, jako například ve výše zmíněném Amsterdamu. Registrací do speciálního systému město obdrží přehled o podnikajících subjektech, což značně usnadňuje proces monitoringu a kontrol. Tato metoda je však velmi administrativně a časově náročná, jelikož by vyžadovala tvorbu nového registračního systému apod.

V neposlední řadě je však nutné zmínit, že řada regulačních opatření by měla vzniknout v rámci spolupráce Airbnb a města Prahy. Pokud město zároveň spolupracuje přímo s platformou, existuje možnost dohody mezi těmito subjekty na dalších podmínkách. Město může například požadovat po platformě zpřísnění podmínek, které musí jednotlivé subjekty dodržovat, čímž může ovlivnit fungování tohoto odvětví. Je v zájmu platformy Airbnb, aby spolupracovala a vyjednávala s městem na stanovení adekvátních regulačních opatření, pokud chce na trhu s ubytováním v Praze působit a dále se rozvíjet. Obcházení legislativy, nedodržování stávajících pravidel či nespolupráce by v budoucnu mohlo znamenat zákaz činnosti obdobných platforem.

Návrh regulace sdílené dopravy – Uber

Situace společnosti Uber a pražské taxi služby je poměrně složitá. Je zřejmé, že na trhu existuje silná asymetrie mezi tím, jak mohou tyto subjekty své služby provozovat. Z výše zmíněných studií vyplývá, že řada odborníků vnímá řidiče Uberu jako klasické podnikatele.

Zde se však vyskytuje problém nerozlišení příležitostného a profesionálního sdílení. Jak vyplynulo z průzkumu Krajčíka a kol. (2017), většina řidičů služby Uber nabízí nad rámec svého zaměstnání jako přivýdělek a stanovení povinného licencování se v mnoha případech jeví jako nepřiměřené, avšak z hlediska případných komplikací často nevyhnutelné.

Město má v současnosti následující možnosti:

- zavedení systému speciálních licencí poskytovatelům sdílené dopravy, obdobným způsobem jako u taxi služeb, a stanovení jejich maximálního počtu, čímž může město limitovat počet poskytovatelů služby Uber,
- zavedení povinných zkoušek a licencování stejně jako u řidičů taxislužby – uvažování o společnosti jako o provozovateli taxi služeb, čímž se na ni a její řidiče vztahuje stejná legislativní úprava jako na klasické taxi služby.

Ačkoliv licencování osob, které provádějí danou činnost se nejeví jako nejlepší řešení, v současnosti neexistuje lepší východisko. Pokud by byla k vlastnění licence nucena pouze osoba provádějící činnost na plný úvazek a osoba poskytující služby sdílené dopravy pouze např. 10 hodin týdně nikoliv, vznikaly by další komplikace. V aplikaci by bylo nutné rozlišit, které osoby disponují licencí a prošly veškerými zkouškami a naopak, z důvodu transparentnosti vůči zákazníkovi. Není možné inzerovat stejnou službu za stejnou cenu, pokud danou službu poskytují osoby s odlišnou kvalifikací. Řešením je tedy pouze zavedení plošné regulace na celé odvětví s čímž souvisí splňování podmínek jako klasické taxi služby.

Vhodným řešením je i spolupráce města Praha a společností Uber na nastavení podmínek, které podpoří sektor sdílení a zároveň adresují skutečnost, že společnost v současnosti skutečně podniká v rámci šedé ekonomiky, jelikož v mnoha případech nedochází k naplnění podstaty sdílení a svou činností obchází pravidla vztahující se na sektor vykonávající identickou podnikatelskou aktivitu. Ignorování existujících legálních problémů ze strany společnosti Uber by mohlo v budoucnu vyústit až v zákaz provozu, obdobně jako v dalších metropolích. S rostoucím počtem protestů, které se v roce 2018 vyskytly by zároveň bylo vhodné, aby se město aktivně zabývalo tvorbou případných opatření.

Závěr

Diplomová práce se zabývala rychle se rozvíjejícím odvětvím sdílené ekonomiky, jakožto vysoce aktuálním a diskutovaným tématem, které významně ovlivňuje podnikatelské prostředí v metropolitních oblastech. Text diplomové práce je členěn do pěti kapitol. Hlavním cílem bylo komplexně zmapovat sektor sdílení na území metropole Praha, zhodnotit míru regulace, vytipovat případné nedostatky a navrhnout opatření pro jejich eliminaci. V jednotlivých kapitolách jsou řešeny dílčí cíle práce, v aplikační části autorka poté ověřuje výzkumné předpoklady související s řešením hlavního cíle diplomové práce a jsou jimi:

Výzkumný předpoklad 1: Sdílená ekonomika se v posledních letech značně podílí na podnikatelském prostředí v metropoli Praha.

Výzkumný předpoklad 2: V metropoli Praha se vyskytují nedostatky v oblasti regulace odvětví sdíleného ubytování provozovaného společností Airbnb.

Výzkumný předpoklad 3: V metropoli Praha se vyskytují nedostatky v oblasti regulace odvětví sdílené dopravy provozovaného společností Uber.

Předkládaná diplomová práce hledala odpověď na výzkumnou otázku „Jak může metropole Praha zlepšit regulaci sektoru sdílení ve vazbě na současnou legislativu a její nedostatky?“

V teoretické části byla provedena podrobná rešerše relevantní literatury, která se sdílenou ekonomikou zabývá. Na základě dané rešerše byla vymezena terminologie, která s problematikou souvisí. V podkapitolách zabývajících se teoretickou rovinnou jsou popsány především alternativní modely sdílené ekonomiky vyskytující se v praxi, aktéři sdílení či vybrané segmenty, které jsou následně analyzovány v aplikační části. Významnou částí je i kapitola pojednávající o vztahu mezi regionem a sektorem sdílení. V rámci rešerše došlo ke zjištění, že sdílená ekonomika má značný vliv na regionální prostředí a ovlivňuje tak řadu aspektů. Na základě uvedených poznatků byla sestavena tabulka hodnotící intenzitu dopadů zavedení sdílené ekonomiky na dané oblasti v regionu. Dle názorů odborníků sdílená ekonomika má spíše pozitivní vliv na regionální prostředí např. v oblasti životního prostředí

či růstu množství podnikatelských příležitostí. Jako negativum byl identifikován potenciální vliv na již existující tradiční sektory a jejich prosperitu.

Stěžejní v teoretické části je kapitola pojednávající o regulaci odvětví sdílení a daných možnostech. Tato kapitola pojednává o skutečnosti, že regulace sdílené ekonomiky by s rozvojem tohoto odvětví měla být pro mnoho států či jednotlivých měst prioritou a apeluje tak na její důležitost. V rámci průzkumu bylo zjištěno, že řada států se dosud potýká s problémy, které souvisí s nedostatečnou regulací tohoto odvětví a dosud nenašla vhodné řešení, jak se k tomuto trendu postavit. V této části bylo snahou provést rešerši relevantních zdrojů a určit aspekty, na které by se jednotlivé subjekty měly zaměřit, pokud je v jejich zájmu toto odvětví efektivně regulovat. Mezi hlavní identifikované aspekty, které vyžadují regulaci patří: vstup na trh a provozní podmínky, zdanění, ochrana spotřebitele, bezpečnost a další. Z rešerše dále vyplynulo, že není cílem odvětví sdílení striktně regulovat a zamezit tak jeho růstu, avšak je snahou nalézt optimální míru regulace, která zajistí ochranu již stávajícího sektoru, aniž by došlo k potlačení inovačního potenciálu ekonomiky sdílení. Problém je v současnosti dále spatřován ve skutečnosti, že řada měst či států na sektor sdílení aplikuje již existující legislativu, která v mnoha případech má pouze negativní vliv na rozvoj tohoto odvětví, jelikož stávající terminologie v dané legislativní úpravě nezohledňuje odlišnost sdílených služeb.

Aplikační část práce se nejprve zaměřuje na průzkum sektorů sdíleného ubytování a dopravy a jejich fungování na území města Prahy. Data dostupná k vypracování jednotlivých částí byla velmi limitovaná, jelikož společnosti Uber a Airbnb nejsou příliš sdílné a nezveřejňují značné množství informací. Na základě disponibilních dat, která byla zpracována v rámci studie pro Úřad vlády ČR bylo prokázáno, že sektor sdílení se během posledních let v Praze značně rozvíjel a lze očekávat neustálý růst i v dalších letech. Tímto **byl ověřen a potvrzen první výzkumný předpoklad (VP 1)**.

Dále se autorka podrobněji věnovala problematice regulace sdílené ekonomiky. Nejprve byla analyzována míra regulace sdíleného ubytování. Na základě dostupných dat bylo zjištěno, že sektor sdílení není ze strany města Praha nijak specificky regulován. V daňové oblasti bylo ujištěno GFŘ, že činnost provozovatelů krátkodobých pronájmů ve své podobě podléhá zdanění a v tomto ohledu dochází k řádné regulaci. Dobrým příkladem je i zavedení jednotného poplatku, který nyní musí platit i subjekty v sektoru sdílení, což přispívá do

rozpočtů měst. Chybí však regulace vstupu do odvětví a stanovení podmínek provozu. Největším problémem je v současnosti asymetrie na trhu, kdy provozovatelé tradičního ubytování podléhají přísným legislativním podmínkám a provozovatelé sdíleného ubytování nikoliv, ačkoliv ve své podstatě se jedná o totožnou činnost. Dle analýz bylo totiž dokázáno, že řada ubytovacích kapacit byla nakoupena pouze ke komercializaci a nedochází tak k naplnění podstaty sdílení. Tato činnost může být klasifikována jako nelegální hotely. Dle uvedených informací lze stanovit, že **byl ověřen a potvrzen druhý výzkumný předpoklad (VP 2)** – v metropoli Praha se vyskytují nedostatky v oblasti regulace odvětví sdíleného ubytování provozovaného společností Airbnb.

Podobná situace existuje i v sektoru sdílené dopravy. Stejně jako v předchozím případě, i zde panuje na trhu regulační asymetrie, kdy taxi služby jsou přísně regulovány a řidiči služby Uber nikoliv. Zároveň existují i limity a nepřesné vymezení pracovně-právních vztahů mezi společností a jejími řidiči, kdy společnost Uber tvrdí, že řidiči nejsou zaměstnanci a na druhou stranu odborníci spatřují v daném vztahu prvky klasického zaměstnaneckého poměru. Značné nedostatky lze shledat i v rámci bezpečnosti. Konkrétně se jedná o způsobilost řidičů k výkonu činnosti. Kladně lze hodnotit přístup Uberu k poskytování transparentních dat o své činnosti podepsáním dohody s Finanční správou v druhé polovině 2018. Poskytnutá data umožní monitorovat činnost této společnosti a na jejich základě podniknout případné zásahy. Dle výše uvedených skutečností lze říci, že **byl ověřen a potvrzen i třetí výzkumný předpoklad (VP 3) –** v metropoli Praha se vyskytují nedostatky v oblasti regulace odvětví sdílené dopravy provozovaného společností Uber. Zároveň je však nutné podotknout, že se skutečně jedná pouze o nedostatky a odvětví není zcela neregulováno.

S ohledem na regulační snahy však existuje řada mezer v platné legislativě a současná regulační opatření na činnost digitálních platforem jsou v mnoha případech nedostačující, a proto je nasnadě, aby byla stanovena specifická regulační opatření zaměřená na činnost platforem sdílení. Jako příklad z dobré praxe byla uvedena metropole Amsterdam, která má proaktivní postoj k tomuto sektoru a s platformami sdílení, které na území působí, i úzce spolupracuje. Z provedené komparace metropolí Praha a Amsterdam vyplynulo, že Amsterdam se lépe postavil k výzvě, kterou ekonomika sdílení představuje. Na základě uvedených dat byla vytvořena doporučení s návrhy, jak efektivně sektory sdílení regulovat s přihlédnutím na fungování tohoto odvětví i v jiné metropoli.

Cílem další části bylo nalézt odpověď na výzkumnou otázku – jak může metropole Praha zlepšit regulaci sektoru sdílení ve vazbě na současnou legislativu a její nedostatky. Dle provedených rešerší a analýz došla autorka k závěru, že ačkoliv Praha má možnost sektor sdílení regulovat, bylo by vhodné regulovat ekonomiku sdílení i na národní úrovni. Aby sdílená ekonomika fungovala správně a byla legislativně ukotvena, bylo by vhodné, aby v následujících letech došlo k definici sdílené ekonomiky a pojmy s tím spojenými v platné národní právní úpravě – redefinice pojmu podnikatel, odlišení soustavné a příležitostné činnosti v rámci sdílení s ohledem na stanovení hranice příjmů pro zdanění, vymezení pracovně-právních vztahů a určení, zda se jedná o činnost osoby samostatně výdělečně činné či klasický pracovní poměr. Co se týče regulace ze strany města Praha, existuje řada možností v obou sektorech. Nejlepší variantou řešení regulace sektoru sdíleného ubytování je v současnosti zavedení limitu dní k pronájmu, který eliminuje existenci nelegálních hotelů, zachovává podstatu sdílení, reaguje na existující asymetrii na trhu a umožňuje městu mít nad tímto sektorem dohled. Pro sektor sdílené dopravy se jako nejschůdnější varianta nabízí plošná regulace odvětví zavedením povinného licencování, jelikož tato varianta je nejméně komplikovaná.

Závěrem lze konstatovat, že existují snahy o regulaci odvětví sdílení, avšak nachází se pouze v počátcích. Diplomová práce může sloužit jako přehled současné situace sdílené ekonomiky na území města Prahy a zároveň jako podklad, který může být využit při řešení otázky regulace. Je zřejmé, že tempem, kterým se tento sektor vyvíjí, není možné tuto oblast ignorovat a regulace tohoto odvětví by se měla pro město stát jednou priorit, kterou by měla zahrnout do své plánovací činnosti.

Seznam použité literatury

ABELE, Marco, Oliver ADLER, Patricia FEUBLI, et al. 2015. *The sharing economy: New opportunities, new questions* [online]. In: Zurich: Investment Strategy&Research, s. 60 [cit. 2017-10-08]. Dostupné z: http://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/GI_215_e_GesamtPDF_01_high.pdf

AIRBNB. 2014. New Study Reveals A Greener Way to Travel: Airbnb Community Shows Environmental Benefits of Home Sharing. In: *Airbnb* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://www.airbnb.cz/press/news/new-study-reveals-a-greener-way-to-travel-airbnb-community-shows-environmental-benefits-of-home-sharing

AIRBNB. 2018. *Airbnb* [online]. [cit. 2018-11-21]. Dostupné z: https://cs.airbnb.com/s/plus_homes?refinement_paths%5B%5D=%2Fselect_homes&allow_override%5B%5D=&s_tag=WkJJ2mLz

AIRDNA. 2018. Market Overwiev - Prague. *AirDNA* [online]. [cit. 2018-11-25]. Dostupné z: https://www.airdna.co/market-data/app/cz/default/prague/overview

AIRBNB CITIZEN. 2016. Airbnb and Amsterdam, In: *Airbnb Citizen* [online]. [cit. 2018-11-27]. Dostupné z: https://www.airbnbcitizen.com/airbnb-and-amsterdam/

Akční plán pro sdílenou ekonomiku. 2016. In: *ShareNL* [online]. Amsterdam [cit. 2018-11-27]. Dostupné z: https://www.sharenl.nl/nieuws/2016/03/09/actionplan-sharing-economy

ALLEN, Darcy a Chris BERG. 2014. The sharing economy: How over-regulation could destroy an economic revolution. In: *Collaborative economy* [online]. Institute of Public Affairs [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: https://collaborativeeconomy.com/wp/wp-content/uploads/2015/04/Allen-D.-and-Berg-C.2014.The-Sharing-Economy.-Institute-of-Public-Affairs.-.pdf

ASOCIACE ČESKÉHO CARSHARINGU. 2017. Carsharing v ČR v roce 2017. In: *Asociace českého carsharingu* [online]. [cit. 2018-11-25]. Dostupné z: http://ceskycarsharing.cz/carsharing-v-cr-2017/

BARDHI, Fleura a Giana M. ECKHARDT. 2012. Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing. *Journal of Consumer Research* [online]. **39**(4), 18 [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://academic.oup.com/jcr/article/39/4/881/1798309

BARDHI, Fleura a Giana M. ECKHARDT. 2015. The Sharing Economy Isn't About Sharing at All. In: *Harvard Business Review* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all

BAUWENS, Michel a Vasilis KOSTAKIS. 2017. What is Peer-to-Peer, and How Can it Lead to a New Economic System? In: *Resilience* [online]. [cit. 2018-08-08]. Dostupné z: http://www.resilience.org/stories/2017-02-27/peer-peer-can-lead-new-economic-system/

BLYSTONE, Dan. 2018. The Story of Uber. In: *Investopedia* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/111015/story-uber.asp

BOTSMAN, Rachel a Roo ROGERS. 2010. *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: HarperBusiness. ISBN 978-006-2014-054.

BOTSMAN, Rachel. 2013. The Sharing Economy Lacks A Shared Definition. In: *Fast Company* [online]. [cit. 2018-08-08]. Dostupné z: https://www.fastcompany.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition

BUSINESSINFO. 2014. Činnost taxislužby – postup k zahájení krok za krokem, In: *BusinessInfo* [online]. Praha [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/cinnost-taxisluzby-1526.html

BUSINESS MODEL TOOLBOX. 2018. Sharing Economy. In: *Business Model Toolbox* [online]. Berlín [cit. 2018-12-04]. Dostupné z: https://bmtoolbox.net/patterns/sharing-economy/

COBBAUT, Nathalie, Barbara GONZALES a Julien WINKEL. 2016. Sharing economy, an opportunity for the poorest ?: An exploratory study. In: *King Baudoin Foundation* [online]. Brusel [cit. 2018-12-06]. Dostupné z: https://www.kbs-frb.be/~/media/Files/Bib/Publications/PUB_3451_EconomieCollaborative_EN.pdf

COLLIERS INTERNATIONAL. 2017. Airbnb in Europe - Prague: Figures of 2017. In: *Colliers International* [online]. [cit. 2018-11-25]. Dostupné z: http://www.colliers.com/-/media/files/emea/emea/research/hotels/airbnb_prague_2018_final.pdf?la=en-gb

ČERNÝ, Aleš. 2016. Manažer AirBnB: Praha je u nás čtvrtým nejžádanějším městem v Evropě. In: *IDNES.cz* [online]. [cit. 2018-11-24]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/rozhovor-s-andrew-verbitsky-z-airbnb-dsy-/ekonomika.aspx?c=A160318_154653_ekonomika_rny

ČSÚ. 2018. Cestovní ruch - Praha. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha [cit. 2018-11-24]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xa/cestovni_ruch-xa

DANCO, Alex. 2015. The rise of the access economy. In: *Thoughts from Alex Danco* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://alexdanco.com/2015/02/02/the-rise-of-the-access-economy/

DE GROEN, Willem Pieter a Ilaria MASELLI. 2016. *The Impact of the Collaborative Economy on the Labour Market*. Brusel: Evropská komise. ISBN 978-94-6138-524-6. Dostupné také z: https://www.ceps.eu/system/files/SR138CollaborativeEconomy_0.pdf

DEMARY, Vera. 2015. Competition in the Sharing Economy. In: *ResearchGate* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/290096428_Competition_in_the_Sharing_Economy#pf4

DOGTIEV, Artyom. 2018. Uber Revenue and Usage Statistics. In: *Business of Apps* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: http://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/

EURO. 2018. Stížností na Airbnb v Praze přibývá, regulace stále neexistuje. In: *EURO* [online]. Praha [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.euro.cz/praha/stiznosti-na-airbnb-v-praze-pribyva-regulace-stale-neexistuje-1416752

EVROPSKÁ KOMISE. 2016. Evropský program pro ekonomiku sdílení. In: *EUR-Lex* [online]. Brusel [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52016DC0356

FALKVINGE. Rick, 2011. Should pirate parties include the swarm economy. In: *Falkvinge* [online]. [cit. 2018-08-08]. Dostupné z: https://falkvinge.net/2011/03/18/should-pirate-parties-include-the-swarm-economy/

FELSON, Marcus a Joe L. SPAETH. 1978. Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach [online]. In: *American Behavioral Scientist*, s. 12 [cit. 2018-08-08]. Dostupné z: http://abs.sagepub.com/content/21/4/614

FRAZZANI, Simona, Gabriele GREA, Alessandro ZAMBONI, et al. 2016. Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU: ANNEX IV – Case Studies Report. In: *Evropská komise* [online]. Brusel: Evropská komise [cit. 2018-11-27]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-case-studies.pdf

GALLAGHER, Leigh. 2017. *The Airbnb story: how three ordinary guys disrupted an industry, made billions... and created plenty of controversy*. Boston: Houghton Mifflin Harcourt. ISBN 978-054-4953-871.

GANSKY, Lisa. 2010. *The mesh: why the future of business is sharing*. New York: Portfolio Penguin. ISBN 978-110-1464-618.

GFŘ [Generální finanční ředitelství]. 2017a. Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů ubytovacích služeb (Airbnb a další). In: *Finanční správa* [online]. Praha: Generální finanční ředitelství [cit. 2018-11-25]. Dostupné z: https://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-placeni-dani/2017-10-11_Info_k_danovemu_posouzeni_povinnosti_poskytovatelu_ubytovacich_sluzeb.pdf

GFŘ [Generální finanční ředitelství]. 2017b. Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER). In: *Finanční správa* [online]. Praha: Generální finanční ředitelství [cit. 2018-11-25]. Dostupné z: https://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-seznam-dani/2017_DPH_Info-k-danovemu-posouzeni-povinnosti-poskytovatelu-prepravnich-sluzeb-UBER.pdf

GOUDIN, Pierre. 2016. The Cost of NonEurope in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities. In: *European Parliament Think Tank* [online]. Brusel: European Parliamentary Research Service [cit. 2018-11-22]. Dostupné z: http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/558777/EPRS_STU(2016)558777_EN.pdf

GROSSE-OPHOFF, Anne, Saskia HAUSLER, Kersten HEINEKE a Timo MÖLLER. 2017. How shared mobility will change the automotive industry. In: *McKinsey&Company* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/how-shared-mobility-will-change-the-automotive-industry

GUARDA, Dinis. 2016. Circular Economy and Blockchain-Driven Sharing Economy?. In: *IntellingentHQ* [online]. [cit. 2018-08-08]. Dostupné z: https://www.intelligenthq.com/social-business-2/the-access-economy-or-the-sharing-economy/

GUTTENTAG, Daniel. 2015. Airbnb: disruptive innovation and the rise of an informal tourism accommodation sector. *Current Issues in Tourism* [online]. **18**(12), 1192-1217 [cit. 2018-08-13]. ISSN 1368-3500. Dostupné z: http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13683500.2013.827159

HARTMANS, Avery a Nathan MCALONE. 2016. The story of how Travis Kalanick built Uber into the most feared and valuable startup in the world. In: *Business Insider* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://www.businessinsider.com/ubers-history?IR=T

HENDRYCH, Lukáš. 2018. Martin Smolek: Uber už se nevyhne státní regulaci, právo EU mu nepomůže. In: *EurActiv* [online]. Praha [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://euractiv.cz/section/all/interview/martin-smolek-uber-uz-se-nevyhne-statni-regulaci-pravo-eu-mu-nepomuze/

HLAVENKA, Jiří. 2015. Ekonomika hejna much: Jak internet mění byznys. In: *Živě* [online]. [cit. 2018-08-08]. Dostupné z: https://www.zive.cz/clanky/ekonomika-hejna-much-jak-internet-meni-byznys/sc-3-a-177076/default.aspx

HOTREC. 2016. Dokument ke sdílené ekonomice. In: *Asociace hotelů a restaurací České republiky* [online]. Praha: Asociace hotelů a restaurací České republiky [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.ahrcr.cz/novinky/ahr-cr-dokument-ke-sdilene-ekonomice/

HRDLIČKA, Lukáš. 2017. Právní úprava zdanění příjmů fyzických osob ze sdílení volného času a vozidla s využitím digitálních platforem. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK (eds.). *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer, 163 - 172. ISBN 978-80-7552-874-2.

INSIDE AIRBNB. 2018. *Inside Airbnb* [online]. [cit. 2018-11-27]. Dostupné z: http://insideairbnb.com/amsterdam/

JEFFERSON-JONES, Jamila. 2015. Airbnb and the Housing Segment of the Modern 'Sharing Economy': Are Short-Term Rental Restrictions an Unconstitutional Taking? Hastings Constitutional Law Quarterly [online]. **42**(3) [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://static1.squarespace.com/static/591ccf16db29d6afe8606726/t/5962dc8c4f14bcdf13223550/1499651212593/Jefferson+Jones_FINAL+Website.pdf

JEŽEK, Jiří, Jaroslav DOKOUPIL, Lukáš KAŇKA, Alena MATUŠKOVÁ a Marta ŠLEHOFEROVÁ. 2014. *Regionální rozvoj*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni. ISBN 978-80-261-0462-9.

KABÁTOVÁ, Šárka. 2018. Praha chce regulovat Airbnb. Ubytování jen tři až čtyři měsíce v roce či vymáhání poplatků. In: *Lidovky* [online]. Praha: Lidovky [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/magistratem-vysnena-regulace-airbnb-tri-az-ctyri-mesice-v-roce-a-vymahani-poplatku.A180307_104525_ln_domov_sk

KATZ, Vanessa. 2015. Regulating the Sharing Economy. *Berkeley Technology Law Journal* [online]. **30**(4), 61 [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: https://scholarship.law.berkeley.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.es/&httpsredir=1&article=2083&context=btlj

KLOBUČAR, Slaven, Nils BRUNELET, Erich DALLHAMMER a Bernd SCHUH. 2016. *The Sharing Economy: Urban Impact Assessment* [online]. In: Brusel: European Committee of the Regions secretariat, s. 15 [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://cor.europa.eu/en/our-work/Documents/Territorial-impact-assessment/sharing-economy.pdf

KIRK, Lisbeth. 2017. Uber: Goodbye Denmark, but not farewell. In: *EUobserver* [online]. [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: https://euobserver.com/nordic/137410

KITONYI, Nicholas. 2017. How the 'Sharing Economy' Is Affecting Real Estate. In: *Gurufocus* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://www.gurufocus.com/news/597046/how-the-sharing-economy-is-affecting-real-estate

KOLÍNSKÁ, Petra. 2017. Dostupnost bydlení v Praze. In: *Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2018-11-25]. Dostupné z: http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/prezentace_petra_kolinska.pdf

KOOPMAN, Christopher, Matthew D. MITCHELL a Adam D. THIERER. 2015. The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation: The Case for Policy Change. *The Journal of Business, Entrepreneurship & the Law* [online]. **8**(2), 18 [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2535345

KRAJČÍK, Vladimír, Jaromír VEBER a Aleksander KLJUČNIKOV a kol. 2017. *Vypracování metody analýzy nákladů a výnosů u dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí (tj. v rámci tzv. sdílené a platformové ekonomiky) skrze vytvoření datové základny a její pilotní ověření* [online]. In: Praha: VŠPP, s. 82 [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/dulezite-dokumenty/Sdilena-ekonomika.pdf

KRULIŠ, Kryštof a Alice REZKOVÁ. 2016. Analýza vybraných sektorů sdílené ekonomiky v České republice. *Asociace pro mezinárodní otázky* [online]. Praha [cit. 2017-10-08]. Dostupné z https://www.amo.cz/wp-content/uploads/2016/05/amocz_RP_2_2016_web.pdf

LIGHT, Sarah E. 2018. The Role of the Federal Government in Regulating the Sharing Economy. In: DAVIDSON, Nestor, Michèle FINCK a John INFRANCA. *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*. Cambridge University Press. ISBN 9781108255882. Dostupné také z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3047322

MAREK, David, Václav FRANČE, Petr NĚMEC, Edita BOLKOVÁ, Kateřina NOVOTNÁ a Kateřina KRCHNIVÁ. 2017. Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví. In: *Deloitte* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://edu.deloitte.cz/m/Content/DownloadPublication/sdilena-ekonomika-2017

MATZLER, Kurt, Viktoria VEIDER a Wolfgang KATHAN. Adapting to the Sharing Economy. *MIT Sloan Management Review* [online]. 2015, vol. 56, iss. 2, s. 71-77. ISSN 15329194.

MCCAULEY, Kelsey. 2016. Sustainability in the Sharing Economy. In: *Medium* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://medium.com/@14ideas/is-the-sharing-economy-environmentally-sustainable-c3fef196d36d

MĚSTO AMSTERDAM. 2016. Amsterdam and Airbnb announce new unique agreement, In: *Nieuwsarchief Gemeente Amsterdam* [online]. Amsterdam [cit. 2018-11-27]. Dostupné z: https://www.amsterdam.nl/nieuwsarchief/persberichten/2016/persberichten-1/amsterdam-and-airbnb/

MĚSTO AMSTERDAM. 2018a. Amsterdam verkort termijn vakantieverhuur naar 30 dagen, In: *Gemeente Amsterdam* [online]. Amsterdam [cit. 2018-11-27]. Dostupné z: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/college/wethouder/laurens-ivens/persberichten/amsterdam-verkort/

MĚSTO AMSTERDAM. 2018b. Tourist tax, In: *City of Amsterdam* [online]. Amsterdam [cit. 2018-11-27]. Dostupné z: https://www.amsterdam.nl/en/taxes/tourist-tax/

MĚSTSKÝ SOUD V PRAZE. 2016. *Usnesení Městského soudu v Praze ze dne 21. července 2016 ve věci taxislužby a společnosti Uber*. Praha: Městský soud v Praze. Dostupné také z: https://is.muni.cz/www/433533/Uber_-predbezne_opatreni_Praha.pdf

MILLARD-BALL, Adam, Gail MURRAY, Jessica Ter SCHURE a Christine FOX. 2005. *Car-Sharing: Where and How It Succeeds* [online]. In: Washington, D. C.: Transportation Research Board, s. 265 [cit. 2018-08-13]. ISBN 0-309-08838-0. ISSN 1073-4872. Dostupné z: http://www.ccdcboise.com/wp-content/uploads/2016/02/Document-D1-TCRP-Car-sharing-Where-and-How-It-Succeeds.pdf

MILLER, Stephen R. 2016. First Principles for Regulating the Sharing Economy. In: *SSRN* [online]. Harvard Journal on Legislation [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2568016

MORÁVEK, Daniel. 2017. Vrchní soud zrušil předběžné opatření, které mělo omezovat aplikaci Taxify. In: *Podnikatel.cz* [online]. Praha [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.podnikatel.cz/clanky/vrchni-soud-zrusil-predbezne-opatreni-ktere-melo-omezovat-aplikaci-taxify/

NÁRODNÍ VZDĚLÁVACÍ FOND. 2017. *Impact of shared economy on a position of employees and proposed changes in legislation* [online]. In: Národní vzdělávací fond, s. 111 [cit. 2018-11-22]. Dostupné z: https://ipodpora.odbory.info/soubory/dms/wysiwyg_uploads/bba5a5c7366cdaf3/uploads/2_IMPACT_SHARED_ECONOMY_2017_EN.pdf

PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, eds. 2017. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7552-874-2.

PRŮCHA, Jaroslav. 2016. Uber v Praze turisty táhne, dominují Američané. In: *Roklen24* [online]. [cit. 2018-11-25]. Dostupné z: https://roklen24.cz/a/iYmCa/uber-vpraze-turisty-tahne-dominuji-americane

RANCHORDÁS, Sofia. 2015. Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy. In: *SSRN* [online]. Minnesota Journal of Law, Science & Technology [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2492798##

RICK, Torben. 2013. The drivers behind the rise of the collaborative economy. In: *Torben Rick* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://www.torbenrick.eu/blog/strategy/the-drivers-behind-the-rise-of-the-collaborative-economy/

RODERO, Pablo. 2018. Spain taxi drivers end Uber strike after license limits agreed. In: *Reuters* [online]. [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: https://www.reuters.com/article/us-uber-spain-strike/spain-taxi-drivers-end-uber-strike-after-license-limits-agreed-idUSKBN1KN0JH

SHAHEEN, Susan, Daniel SPERLING a Conrad WAGNER. 1999. A Short History of Carsharing in the 90's. *The Journal of World Transport Policy & Practice* [online]. **5**(3), 23 [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2015/03/A-Short-History-of-Carsharing-in-the-90s.pdf

SHELAT, Urvesh a Judith WALLENSTEIN. 2017. What's next for the sharing economy? In: *BCG* [online]. The Boston Consulting Group [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://www.bcg.com/publications/2017/strategy-technology-digital-whats-next-for-sharing-economy.aspx

SKJELVIK, John Magne, Anne Maren ERLANDSEN a Oscar HAAVARDSHOLM. 2017. *Environmental impacts and potential of the sharing economy* [online]. In: Nordic Council of Ministers, s. 81 [cit. 2018-08-13]. ISBN 978-92-893-5157-7. Dostupné z: https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1145502/FULLTEXT01.pdf

STATISTA. 2017. Company value and equity funding of Airbnb from 2014 to 2017. In: *Statista* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://www.statista.com/statistics/339845/company-value-and-equity-funding-of-airbnb/

Statistická ročenka Hl. m. Prahy 2017 [online]. Praha: Český statistický úřad, 2017-12-28 [cit. 2018-11-24]. ISBN 978-80-250-2788-2. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-hl-m-prahy-2017

Strategický plán hlavního města Prahy 2016 [online]. Praha: IPR Praha, 2016 [cit. 2018-11-28]. Dostupné z: http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf

SUNDARARAJAN, Arun. 2016. *The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press. ISBN 978-026-2034-579.

SUNDARARAJAN, Arun. 2018. How the Sharing Economy Could Transform the US Housing Market. In: *Borrower of the Future*[online]. [cit. 2018-11-20]. Dostupné z: https://www.borrowersofthefuture.com/insights/articles/how-sharing-economy-could-transform-us-housing-market

ŠPALEK, Jiří. 2011. *Veřejné statky: teorie a experiment*. Praha: C.H. Beck. Beckova edice ekonomie. ISBN 80-740-0353-1.

TKADLEC, Matěj. 2017. Sdílená ekonomika: Výzva pro právní úpravu závislé práce?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK (eds.). *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer, 63 - 77. ISBN 978-80-7552-874-2.

UBER. 2018. Je Uber bezpečný? In: *Uber Nápověda* [online]. [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://help.uber.com/cs-CZ/partners/article/je-uber-bezpe%C4%8Dn%C3%BD?nodeId=b30b3f2c-126b-433c-9e3f-9277474c5c41

ÚŘAD PRO OCHRANU OSOBNÍCH ÚDAJŮ. 2018. Uber Czech Republic Technology s.r.o. - zpracování osobních údajů v souvislosti s provozováním tzv. alternativní taxislužby - archiv dokumentů, In: *Úřad pro ochranu osobních údajů* [online]. Praha: Úřad pro ochranu osobních údajů [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.uoou.cz/uber-czech-republic-technology-s-r-o-zpracovani-osobnich-udaju-v-souvislosti-s-provozovanim-tzv-alternativni-taxisluzby/ds-5233/archiv=2&p1=1513

ÚŘAD VLÁDY. 2017. *Analýza sdílené ekonomiky a digitální platforem* [online]. In: Praha, s. 86 [cit. 2018-08-08]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

ÚŠELA, Jan a Sandro ELČIĆ. 2018. Začal velký zátah proti sdílené ekonomice, finanční správa půjde po daních z pronájmů bytů přes Airbnb. In: *Hospodářské noviny* [online]. Hospodářské noviny [cit. 2018-11-25]. Dostupné z: https://archiv.ihned.cz/c1-66205190-zacal-velky-zatah-proti-sdilene-ekonomice

VEBER, Jaromír, Vladimír KRAJČÍK, Lubor HRUŠKA, Petr MAKOVSKÝ a kol. 2016. Sdílená ekonomika: *Vymezení metodologických postupů pro zajištění datové základny a ekonomických východisek pro regulatorní ošetření tzv. sdílené ekonomiky* [online]. In: Praha: VŠPP, s. 52 [cit. 2018-08-08]. Dostupné z: https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf

WOOD, Hannah. 2017. Co-living 2030: Are you ready for the sharing economy? In: *Archinect* [online]. [cit. 2018-08-13]. Dostupné z: https://archinect.com/features/article/150042590/co-living-2030-are-you-ready-for-the-sharing-economy

Zákon č. 17/1992 Sb. o životním prostředí. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 4. Dostupné také z: https://www.mzp.cz/www/platnalegislativa.nsf/%24%24OpenDominoDocument.xsp?documentId=5B17DD457274213EC12572F3002827DE&action=openDocument

ZULUAGA, Diego. 2016. Regulatory approaches to the sharing economy. In: *Institute of Economic Affairs* [online]. [cit. 2018-11-23]. Dostupné z: https://iea.org.uk/publications/research/regulatory-approaches-to-the-sharing-economy-a-briefing

ŽUROVEC, Michal. 2018a. MF posílá do připomínkového řízení novelu narovnávající trh s krátkodobým ubytováním MF posílá do připomínkového řízení novelu narovnávající trh s krátkodobým ubytováním. In: *Ministerstvo financí České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo financí ČR [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2018/novela-zakona-o-mistnich-poplatcich-31497

ŽUROVEC, Michal. 2018b. Ministerstvo financí uzavřelo se společností UBER daňové memorandum. In: *Ministerstvo financí České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo financí ČR [cit. 2018-11-26]. Dostupné z: https://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2018/mf-a-uber-uzavrely-danove-memorandum-32403