

Několik tezí k tématu: Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?

prof. JUDr. Jan Pichrt, Ph.D.¹

1 Teze první

O (zne)užití jazyka, oslabování pracovněprávních jistot a pilíře solidarity sociálního zabezpečení

V roce 2006 přednášel generální zpravodaj prof. Lance Compa na XVIII. světovém kongresu pracovního práva a práva sociálního zabezpečení v Paříži svoji zprávu na téma Liberalizace obchodu a pracovní právo, ve které reagoval na některé výzvy, které s sebou přinášela v té době výrazně postupující globalizace a spolu s ní přicházející tlak na větší flexibilitu pracovního práva. K problematice tzv. *flexibilizace* pracovního práva mj. uvedl, že (dle jednotlivých 23 národních zpráv zpracovaných k tomuto tématu): „*Národní zpravodajové potvrzují, že žádná ze zemí není ochráněna před tlakem na změnu svého pracovního práva a práva sociálního zabezpečení. Pracovníci a jejich odborové svazy jsou pod značným tlakem sil globalizace.*“ Na jiném místě zprávy pak uváděl: „*Mezinárodní investoři trvají na tom, že flexibilizace pracovního práva je potřebná pro přátelské podnikové klima. Manažeři mezinárodních společností trvají na tom, že pro ně je flexibilizace pracovního práva nutná, aby byli globálně konkurenceschopní.*”²

To, co prof. Compa uvedl v roce 2006 na téma flexibilizace pracovního práva, lze i po letech do značné míry vztáhnout k tlaku, kterému je právní regulace, resp. vláda práva – a to nejen v oblasti pracovněprávních vztahů – vystavena v souvislosti s fenoménem tzv. sdílené ekonomiky, resp. některých jejích projevů. V oblasti velkých a globálně působících hráčů jednotlivý segmentů sdílené ekonomiky je

¹ Autor je vedoucím Katedry pracovního práva a práva sociálního zabezpečení Právnické fakulty Univerzity Karlovy v Praze, předsedou České společnosti pro pracovní právo a právo sociálního zabezpečení, členem Komise pro pracovní právo a sociální věci Legislativní rady vlády ČR, advokátem a rozhodcem zapsaným na listině rozhodců Rozhodčího soudu při HK ČR a AK ČR.

Tento příspěvek vznikl v rámci výzkumného projektu „Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?, id. č. SVV 260 364/2017 a zohledňuje právní stav ke dni 15. června 2017.

² Compa, L. *Trade Liberalization and Labour Law. General Reports.* The XVIII. World Congress of Labour Law & Social Security Law, Paris, 2006.

dobře patrný vliv mezinárodních investorů i manažerů mezinárodních společností na „flexibilizaci“, či rovnou vyřazení, všech druhů regulací. Pokud jde o pracovní právo, pak to je přímému tlaku ze strany „beneficientů“ sdílené ekonomiky do jisté míry „ušetřeno“, protože je rovnou – obdobně jako celá řada jiných regulací – zcela obcházeno či ignorováno.

L. Compa k tzv. flexibilizační ofenzivě v roce 2006 dále uvedl: „... *flexibilizace je technokratickým výrazem pro expandující sílu managementu a zmenšující se sílu zaměstnanců. ... Neoliberální ideologové nekonečně odsuzují „rigidní“ pracovní zákony (zadejte v angličtině v Google heslo „rigidní pracovní zákony“ a uvidíte tisíce výsledků). Všimněte si používání jazyka k podpoře politických cílů. „Rigidní“ vzbuzuje negativní konotace, zatímco „flexibilní“ je mnohem lákavější – chtěl by někdo být spíše znám jako rigidní osobnost nebo flexibilní osobnost? Pro zaměstnance jsou však tyto takzvané rigidní zákony sociální ochranou, které dosáhli po desetiletích bojů a obětí. To, co neoliberální reformátoři nazývají „rigidním“ pracovním právem, lze z pohledu zaměstnanců a odborů považovat za „solidní“ pracovní právo, chránící těžce získané výdobytky. Mezi ně patří stabilita zaměstnání, odměňování, důchody, zdravotní péče, předpisy chránící zdraví a bezpečnost, náhrada škody za pracovní úraz a nemoci, dovolená, práva na odborovou organizovanost a kolektivní vyjednávání a další.*”³

Vrátíme-li se z roku 2006 do dnešních dnů, je zřejmé, že sdílená ekonomika přináší obdobné výzvy; i ono (zne)užití jazyka k dosažení určitých cílů můžeme sledovat. Evropské i národní politické elity, šokované výsledkem rozhodnutí vedoucím k „brexitu“, které částečně připsaly na vrub odporu (nejen britského) voliče k všeobjímající a bující právní regulaci, začaly vzápětí vysílat nejasné „kouřové signály“ mající naznačit připravenost k budoucí umírněnosti na poli bezbřehé právní reglementace téměř všech stránek života obyvatel Unie. Snaze o ukázání této nové „lidské tváře“ vládních byrokratických struktur, která má imponovat zejména mladším voličům, pak osobně přisuzují rychle se objevivší zálibu politiků (i některých médií) v širokém užívání – nijak přesně vymezeného či jednotně chápaného – termínu „sdílená ekonomika“. S určitým zjednodušením lze konstatovat, že ti, kteří nedávno se vši vážností řešili (po předchozích studiích a analýzách) otázky typu regulace maximálního příkonu vysavačů, nyní smířlivě (tentokrát naopak bez jakýchkoliv analýz, ke kterým ostatně ani nejsou schopni získat potřebná „tvrdá“ data) „vypráví“ do médií na téma, že „trochu toho přivýdělků (z pronájmu bytů či taxikafení na černo) není třeba zdaňovat ani jinak regulovat a bránit tak pokroku“. Jak se asi takové „politicky vstřícné“ mediální hlášky o „nezdaněných přivýdělcích“, které dle dostupných sdělení aktivních aktérů „sdílené ekonomiky“ dosahují např. v Praze měsíčně až několik desítek tisíc korun, poslouchají např. prodavačkám v supermarketech či jiným zaměstnancům

³ Tamtéž.

v České republice, kteří za svůj plný úvazek obdrží mzdu blízkou mzdě minimální (o jejímž zvyšování do nijak zásadních výšek se vedou tvrdá jednání sociálních partnerů), která však odvodů na zdravotní a sociální pojištění prosta není?

Pokud by pak navíc oněch přívůdků, ve výši přesahující měsíčně často násobek minimální mzdy, měli v budoucnu dosahovat ve větší míře ti naši spoluobčané, kteří se v oblasti „sdílené ekonomiky“ často rekrutují ze skupin tzv. státních pojištěnců (např. studenti či nezaměstnaní v evidenci úřadu práce, ti mnohdy dokonce ještě čerpající podporu v nezaměstnanosti), je finanční neudržitelnost podobného přístupu, který torpéduje princip solidarity v napjatém systému financování sociálního zabezpečení, ještě zřejmější.

Je stěžejší pochopitelné, že v zemi, kde poslanci neváhali svého času přitvrdit postup proti tzv. švarcsystému, zejména s odůvodněním jeho:

- a) škodlivých dopadů do oblasti státního fisku (snižující „příjmovou stranu veřejných rozpočtů“),
- b) důsledků spočívajících v oslabení práv („současných“) zaměstnanců „převlečených“ za živnostníky a snížení jejich „budoucích“ standardů důchodových, navýšením minimální sankce až do nesmyslné výše, která byla posléze shledána protiústavní (250 000 Kč)⁴, je současně nalézáno tolik pochopení pro „zapojení“ ve sdílené ekonomice, které je z pohledu dopadu do obou shora sledovaných kritérií – s ohledem na způsob, kterým je v ČR nyní převážně realizováno – ještě mnohem tristnější.

2 Teze druhá

O férové soutěži

Sdílená ekonomika se dostává do shora naznačené kolize nejen s právem pracovním, a finančním, ale může se dostat i do kolize s právem správním a potažmo i s principy rovné soutěže podnikatelů.

Je to vcelku nedávno (léto roku 2015), co se pražský magistrát rozhodl, slovy novinových titulků „zkrotit pražské taxikáře“ a šel na to tak, že navrhl novelizovat zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Ponechám nyní stranou diskusi, která se k této iniciativě MHMP následně rozproudila v médiích, u dotčených subjektů⁵ i v odborných kruzích, a to i poté, co byla tato iniciativa „přesunuta“ magistrátem na Ministerstvo dopravy; podstatou těchto snah, které jsou nyní v pokročilé fázi

⁴ Pichrt, J., Morávek, J. O lidové tvořivosti a sankcích za výkon nelegální práce. *Právní rozhledy*. 2013, č. 3.

⁵ Srov. např. <https://www.aaataxi.cz/legislativa-a-korespondence/legislativa/>.

legislativního procesu, je další zpřísnění podmínek taxislužby obecně (v zákoně č. 111/1994 Sb.) a současně další rozšíření zákonného zmocnění pro jednotlivé obce k vydání předpisů, kterými by mohly „prosít“ řady taxikářů a „ztřížít“ novým taxikářům vstup na trh. Ponechám stranou chybnost samé vstupní ideje, spočívající na základu, že (těch) zákony porušujících taxikářů se zbavíte, pokud budou mít všichni taxikáři náročnější jazykové testy a testy z místopisu obce (k čemuž směřovaly původní magistrátní návrhy) – inteligence není výsadou poctivých, resp. chytrost a úcta k právu či morálka nejsou ve vztahu vzájemné podmíněnosti.

Proč to uvádím v souvislosti se sdílenou ekonomikou – s ohledem na paradoxní situaci; pražský magistrát a posléze MD se snaží „přítvrdit“ podmínky vůči „licencovaným“ řidičům taxi, jejichž trh se ztenčuje díky „nelicencované“ konkurenci, která nejenže tvrdí, že nemusí dodržovat ani stávající předpisy, protože není taxislužbou, ale technologickou platformou, ale jejíž řidiči začasté ani své příjmy nedaní a v oblasti sociálního zabezpečení jsou „černými pasažéry“; přeneseně a vlastně i doslovně je takový řidič „free-rider“ v systému sociálního zabezpečení.

Pro kritické zhodnocení právního postavení i ekonomických dopadů těchto služeb, které jsou vlastně nesprávně označovány za sdílenou ekonomiku (často při nich prvek skutečného sdílení schází a občas se vyskytující pojem „ekonomika platform“ se zda být jako odkaz na jednotlicí prvek tohoto fenoménu přesnější), si dovoluji odkázat na dílo, které bylo publikováno v roce 2016 pod názvem Kalifornská výzva⁶.

Nadužívání slovní vazby „sdílená ekonomika“ ve „veřejném prostoru“, vede mnohé politiky k přesvědčení, že pokud se k tomuto fenoménu nějakým způsobem „přihlásí“ (nejlépe frázemi typu „nelze bránit pokroku“) a pozitivně jej přijmou, budou vnímáni – zejména mladší generací – jako „moderní“ a pokrokoví.

Nepřípadnost termínu „sdílení“ je však občas zcela zřejmá; podívejme se na příklad většiny „městských spolujízd“⁷ u „taxislužeb“ typu *Uber*; je zřejmé, že se o žádné „spolujízdy“ ve skutečnosti nejedná – není to řidič, kdo by předem určoval trasu či cíl⁸. Je to naopak zákazník, kdo si objedná odvoz přes centrálu, která se odosobněně nazývá „technologickou platformou“ [což je mimo jiné „mazané“ nejen z pohledu snahy odůvodnit si „vynětí se“ z regulací veřejnoprávních,

⁶ Hill, S. *Kalifornská výzva. Jak (ne)regulovat disruptivní modely podnikání*. 1. vyd. Praha: Friedrich-Ebert-Stiftung e.V., zastoupení v České republice, 2016. ISBN 978-80-87748-29-9 (online), dostupné na http://www.fesprag.cz/fileadmin/public/pdf-publikace/Kalifornska_vyzva.pdf.

⁷ Odlišně od případů většiny „mezistátních spolujízd“, kde si skutečný cestovatel /řidič/ hledá spolucestující, kteří mu pomohou ekonomizovat náklady na jízdu, kterou uskutečňuje (by uskutečnil i) sám, ve svém zájmu dopravovat se po dobu studijní stáže např. pravidelně v pátek a v neděli z Berlína do Prahy a zpět.

⁸ Protože tam, kam chce pasažér, stejně jede a jenom „svezl někoho, kdo si k němu na kousek cesty přisedl a uhradil část nákladů na cestu“.

platných pro klasickou taxislužbu, ale i ve snaze vyhnout se („odradit“) co nejvíce odpovědnosti soukromoprávní: chtějete náhradu škody za chybnou přepravu po „technologické platformě“, tím spíše je-li zahraniční] a vyšle k „dispečinku“ (platformě) požadavek, kam se pojedete. Proto nezbylo různým magistrátům (nejen tomu pražskému), po době dlouhého tápaní, než konstatovat, že „to co jezdí na stejném principu jako taxi, je třeba regulovat jako taxi“ a dávat těmto „zakázkovým řidičům“ příslušné pokuty za nedodržení zákona (v ČR zákona o dopravě) a municipálních předpisů vydaných na jeho základě k provozování taxislužby. A tím se dostáváme k tezi třetí ...

3 Teze třetí

O dvou soudních přístupech

Většina z Vás asi četla v denním tisku na jaře roku 2017, že v Brně soud vyhověl návrhu na předběžné opatření na „zákaz Uber“, zatímco v Praze nikoliv, protože „v Praze byl návrh podán pozdě“. Ponechám stranou jednotlivé novinářské výklady významu a dosahu podobných rozhodnutí, v jejichž světle poněkud zapadlo jiné (mnohem dřívější) rozhodnutí, a to rozhodnutí Městského soudu v Praze, z října 2016, kterým tento soud zrušil rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, kterým bylo potvrzeno rozhodnutí o uložení pokuty 15 000 Kč a zákazu činnosti 12 měsíců řidiči, který realizoval přepravu osob smlouvenou přes aplikaci Uber a vykonával tak činnost spadající pod pojem taxislužba, aniž by řidič byl oprávněn taxislužbu vykonávat⁹.

Městský soud v Praze sice konstatoval, že povaha aplikace Uber a možnost její regulace jsou předmětem (více) žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce u SDEU, ale aniž by MS Praha vyčkal, až jak na předběžnou otázku Soudní dvůr EU odpoví (jak to učinily soudy z jiných států, které předběžnou otázku k SD Evropské unie položily), rozhodl tak, že zaujal názor, že: „*Ve správním řízení bylo prokázáno a žalobce ostatně ani nenamítá opak, že dne 24. 1. 2015 poskytl přepravu objednanou přes mobilní aplikaci Uber cestujícím. Využívání této mobilní aplikace bylo v rozhodné době dovoleno, žalobce nemohl předem rozpoznat, že jeho jednání by mohlo být považováno za nezákonné, neboť využívání mobilní aplikace Uber nebylo zapovězeno žádným právním předpisem.*“¹⁰

Dosaďme si nyní do schématu načrtnutého shora uvedeným rozsudkem MS v Praze jakoukoliv – dosud státem regulovanou činnost – a ... náhle je po regulaci!

⁹ Rozsudek MS v Praze č.j. 1 A 96/2015–3 z 26. října 2016.

¹⁰ Tamtéž.

Stačí, že poskytnutí takové činnosti nebude sjednáno „klasicky“, ale bude zprostředkováno přes technologickou platformu.

Je pravdou, že zákonná úprava v České republice výslovně neupravuje (a tedy ani výslovně nezakazuje) provozování aplikace *Uber* či jiných obdobných aplikací a že ani nestanoví, jak by měla probíhat tzv. sdílená přeprava. Shodně se závěry S. Hilla je třeba zdůraznit, že užívání označení předmětné přepravy za „sdílenou přepravu“ (či dokonce „spolujízdu“) je v takových případech zavádějící – jedná se o nekritické přejímání terminologie obhájců a provozovatelů činnosti, která ve skutečnosti (fakticky a dle všeho i právně) znaky činnosti taxislužby naplňuje¹¹.

V přímém protikladu k myšlenkovému konceptu, na kterém spočívá shora citovaný rozsudek MS Praha, se zdá být stanovisko generálního advokáta Macieje Szpunara přednesené dne 11. května 2017 ve věci C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain, S. L.*, který uvádí:

„41. *Co je to Uber? Je to přepravní společnost, lépe řečeno taxislužba? Nebo je pouze elektronickou platformou umožňující nalézt, rezervovat si a zaplatit přepravní službu poskytovanou třetí osobou?*

42. *Obecně je Uber zařazována jako podnik (nebo platforma) tzv. sdílené ekonomiky. Nejeví se mi zde užitečné diskutovat o přesném významu tohoto pojmu. Relevantní ohledně společnosti Uber je, že zcela jistě nemůže být považována za platformu spolujízdy. Řidiči totiž v rámci této platformy nabízejí cestujícím přepravu do jimi zvoleného cíle, a tudíž jsou odměňováni částkami vysoce převyšujícími pouhou náhradu vynaložených nákladů. Jedná se tedy o klasickou přepravní službu. To, zda patří do „sdílené ekonomiky“, nemá žádný dopad na její kvalifikaci z pohledu platného práva.*

43. *Ve svém písemném vyjádření Uber tvrdí, že se omezuje pouze na propojení nabídky (přepravy po městě) s poptávkou. Domnívám se však, že jde o omezený pohled na roli této společnosti. Uber totiž dělá mnohem více než jen propojování nabídky s poptávkou: sama tuto poptávku vytváří. Upravuje rovněž její základní vlastnosti a organizuje její fungování.“¹²*

I k oné „dovolenosti“ se – opět zcela odlišně od shora citovaného rozsudku MS v Praze – generální advokát vyjádřil:

„66. *Taková situace, v níž není fungování platformy formálně zakázáno, ale z důvodu samotné podstaty služby UberPop, založené na neprofesionálních*

¹¹ Srov. Hill, S. *Kalifornská výzva. Jak (ne)regulovat disruptivní modely podnikání*. 1. vyd. Praha: Friedrich-Ebert-Stiftung e.V., zastoupení v České republice, 2016. ISBN 978-80-87748-29-9 (online), dostupné na http://www.fesprag.cz/fileadmin/public/pdf-publikace/Kalifornska_vyzva.pdf.

¹² Citováno (s vypuštěním „odkazů pod čarou“) z stanoviska generálního advokáta Macieje Szpunara C-434/15 *Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain, S.L.*, dostupné na www.curia.europa.eu (ECLI:EU:C:2017:364).

řidičích, by nemohla být zákonně vykonávána přepravní činnost, vyvolává jiný nežádoucí účinek. Je totiž prokázáno, že Uber využívá různé prostředky, o nichž referoval i tisk, například dočasné odpojení aplikace v některých oblastech, k tomu, aby zabránila kontrolám svých řidičů ze strany orgánů. Poskytuje rovněž právní a finanční pomoc řidičům potrestaným za to, že poskytovali přepravní služby bez požadovaného povolení. Sami řidiči využívají různých prostředků k tomu, aby se vyhnuli kontrolám. Tato neúplná, či dokonce pouze zdánlivá liberalizace, v níž je liberalizován pouze jeden prvek komplexní činnosti, zatímco jiný je i nadále regulován, vytváří právní nejistotu, která dává vzniknout šedé zóně a svádí k porušování zákona.“¹³

4 Teze čtvrtá

O postavení „zaměstnanců“ v ekonomice platformem ... a rozsudku z Londýna

V říjnu roku 2016 četné novinové titulky zejména ve Velké Británii uváděly „Uber ztratil právo považovat své řidiče ve Velké Británii za osoby samostatně výdělečně činné“ (The Guardian). Zprávy tak reagovaly na rozhodnutí¹⁴ londýnského pracovního tribunálu z 28. října 2016 ve věci *Aslam, Farrar and Others v. Uber*¹⁵. Podstatou rozsudku, který však dosud nemá charakter konečného rozhodnutí (jedná se o „Reserved Judgement“, proti kterému se Uber odvolal a odvolací soud stanovil začátek projednání odvolání na 27. září 2017), je mimo jiné konstatování povinnosti, aby tito řidiči (James Farrar a Yaseen Aslam podali žalobu též jménem dalších 19 řidičů), kteří tvrdili, že byli více zaměstnanci, než aby pracovali „pro sebe“ jako OSVČ, ale kteří dosud neměli právo na účast v penzijním systému zaměstnanců a ostatní práva, byli nadále považováni za zaměstnance, kteří budou mj. podléhat národní úpravě minimální mzdy a budou mít právo na nemocenské.

Dle údajů z tisku je ve Velké Británii 40 000 řidičů Uber (v Londýně 30 000) a celkem je ve Velké Británii 460 000 osob, které jsou označovány jako osoby samostatně výdělečně činné (*self-employed*). Vývoj ukáže, zda toto rozhodnutí obstojí; ostatně pro „pilotní“ rozhodnutí zde asi nebyl „vybrán“ nejšťastnější vzorek, vezmeme-li v úvahu, že i většina licencovaných taxikářů v Evropě má status OSVČ. Jejich postavení je však přeci jen v mnohém odlišné - např. v tom, že si

¹³ Tamtéž (citováno s vypuštěním „odkazů pod čarou“).

¹⁴ Reserved Judgement of the Employment Tribunal.

¹⁵ *Aslam, Farrar and Others v. Uber* 2202551/2015, dostupné na <https://www.judiciary.gov.uk/judgments/mr-y-aslam-mr-j-farrar-and-others-v-uber/>.

(na rozdíl od řidičů Uber) shání zákazníky i jinak (za pomoci nejrůznějších zprostředkovatelů /dispečinky, hotely, letiště apod./, ale zejména pak sami – nejtradičtější taxikářkou metodou, tedy naložením zákazníků „z ulice“), to že jsou taxikáři „samostatně výdělečně činní“ je pak podtrženo i tím, že (opět na rozdíl od Uber) platí jimi převáženi klienti přímo jim - rozdílů je však mnohem více. Vrátil-li se k citovanému rozsudku soudu nižšího stupně, pak tem mj. označil představu, že *Uber* v Londýně je mozaikou 30 000 malých podniků propojených společnou platformou, za „lehce úsměvnou“, a zdůraznil, že „řidiči nemají a nemohou vyjednávat se zákazníky.... nabízejí a přijímají jízdy striktně podle podmínek *Uber*“.

Ve vztahu k současné české praxi je však zřejmé, že shora zmiňovaná paralela – styčné plochy mezi švarcsystémem a „ekonomikou platform“ – může být v budoucnu vnímána mnohem intenzivněji; také odbory (zejména v západní Evropě) se intenzivně zapojují do boje za zachování standardů ochranného zákonodárství ve vztahu k těm, kteří v rámci „ekonomiky sdílení“ pracují jako podobní „kontraktoři“.

5 Závěr

Závislá práce bude procházet v blízké době četnými proměnami, mj. i v důsledku stále se rozšiřujících možností informačních technologií. Na to musí právní řád pružně reagovat, vždy však bude reagovat s určitým přirozeným zpožděním; tento prostý fakt, je nyní zneužíván velkými hráči na trhu „ekonomiky platform“, kteří – co by zaklínadlo, jehož vyřčením se snaží odůvodnit postupy, při kterých se snaží vyhnout pokud možno jakékoliv právní regulaci, kontrole a fiskálním povinnostem – tvrdí, že „předběhli dobu“ a z tohoto důvodu na ně není možné stávající regulace uplatnit – přijetí nových regulací však svými postoji rozhodně vstříc nejdou, spíše je brzdí.

Je zřejmé, že stávající stav a jeho co nejdelší zachování investorům do tohoto segmentu ekonomiky vlastně vyhovuje, když (jak ukazuje i shora citovaný příklad jednoho českého rozsudku) úspěšně vzbudili i v části justice dojem, že – v úplném rozporu s citovaným stanoviskem generálního advokáta¹⁶ – fakt, že patří do „sdílené ekonomiky“, má naopak zásadní dopad na jejich kvalifikaci (resp. regulaci) z pohledu platného práva.

Je zřejmé, že tomu tak není, důsledné dbání na dodržování stávajících předpisů by bylo v mnohých případech zcela dostačující regulací ve snaze zabránit některým shora naznačeným negativním důsledkům.

V pouze omezené rozsahu by bylo vhodné na některé (skutečně nové) jevy reagovat v legislativě (např. řešit některé aspekty opakovaného, resp. trvalého

¹⁵ Srov. jeho citaci pod bodem 42. in fine shora.

krátkodobého „pronajímání domovů“ s negativním vlivem na celé lokality, ostatní – trvale v lokalitě bydlící rezidenty apod.). Politické i konceptuální váhání legislativy na úrovni států začínají v negativních dopadech natolik silně pociťovat některé „magistráty“ v Evropě i USA, že přistupují k vlastním regulatorním pokusům. Ukazuje se však, že jejich „protisměrné“ snahy nejsou často ani prozíravé ani účinné, zejména pokud se omezují na prosté bránění rozvoji těchto forem podnikání.

Ekonomika platforem se bude samozřejmě rozvíjet dál v bohaté, předem těžko odhadnutelné, škále barev, je však třeba oprostít ji od odstínů nežádoucích, ba temných (od černých pasažérů systému sociálního zabezpečení počínaje, po bujení šedé ekonomiky konče), tak aby skýtala pestrou a zářnou budoucnost i jejím řadovým aktérům a celé společnosti, nejen svým investorům.