

Memoranda, ubytovací poplatky ... a co dál?

prof. JUDr. Jan Pichrt, Ph.D.¹

1. Úvod

Druhý ročník konference z oblasti styčných ploch práva a „sdílené ekonomiky“, který konáme v červnu 2018, vybízí k určitému ohlédnutí, dílčímu bilancování a reflexím některých zjištění, ke kterým jsme od prvního ročníku konference v červnu roku 2017, napříč právními obory, dospěli. Na úvod mého příspěvku si dovoluji učinit jednu úvahu na pomezí práva, ekonomie a sémantiky.

2. Sdílení, sdílení, jak je to krásná věc ...

S jistým zjednodušením lze konstatovat, že historie lidstva je spojena již od dob kmenových společenství s různými podobami předobrazů kooperací založených na sdílení nástrojů, postupů apod. Podíváme-li se pak do relativně nedávné minulosti, najdeme tam např. družstevnictví, které bylo také do značné míry založeno na principech sdílení, resp. na prvcích, ve kterých bychom dnes rozeznali část znaků kolaborativní ekonomiky a sdílení – nejen nástrojů a zdrojů, ale do značné míry i sdílení výsledků této činnosti – zisku, ztrát a rizik.²

Z tohoto pohledu tedy nejsou prvky ekonomiky sdílení ve své podstatě „ničím novým“; co je novým prvkem, není skryto v podstatě skutečného sdílení, ale v novodobém „mezičlánku – nosiči“ sdílení, kterým se staly v poslední době, v podstatě kdekoliv dostupné, webové aplikace – platformy.³

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 a zohledňuje právní stav k 7. červnu 2018.

² Pichrt, J., *Problematika sdílené ekonomiky a ochrana výkonu závislé práce*; konferenční příspěvek přednesený dne 25.04.2018 na osmém ročníku kongresu Právní prostor v Seči, dostupný na <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/problematika-sdilene-ekonomiky-a-ochrana-vykonu-zavisle-prace>

³ Tamtéž.

Zatímco různé dobové podoby „sdílení“ (strojů, zvířat apod.) byly na straně jeho kooperujících aktérů převážně vyvolány potřebou „zezdola“, resp. „vynuceny“ tím, že jednotlivci na vlastnictví sdílených strojů prostě sami „nedosáhli“ (vůbec či jen za cenu neúměrného hospodářského rizika), pak pro dnešní podoby sdílené ekonomiky je příznačné, že hybateli „ekonomiky sdílení“ nejsou „malí a drobní“, kteří se „sdužují“, ať již s úmyslem realizovat své „volné, přebývací kapacity“ a ekonomizovat svoji činnost, či dokonce s cílem „bránit se gigantům“; naopak – hybatelé ekonomiky sdílení jsou dnes sami často globálními giganty.⁴

Velmi často (resp. stále více) již nedochází k faktickému sdílení ničeho (věci, nástrojů ani dopravního prostředku), co by bylo ve vlastnictví nabízejícího či poptávajícího. Za poněkud matoucí považuji v tomto ohledu i převažující (již vžitý) český překlad anglického termínu Sharing Economy – „sdílená ekonomika“; osobně považuji spíše pojem „ekonomika sdílení“ za významově vhodnější z pohledu českého jazyka, byť s vymizením skutečného sdílení se mi zdá být mnohem přílehavější stále více používaný pojem „ekonomika platform“.⁵

Je však zřejmé, že slovo „sdílení“ v této souvislosti asi nebude pro svůj „marketingový potenciál“ hned tak opuštěno; „ekonomika sdílení“ (např. Vašeho bytu přes prázdniny) vzbuzuje ve veřejnosti pozitivnější konotace než odosobněná „ekonomika platform“ (těch velkých nadnárodních gigantů) a pomáhá k „přehlédnutí“ některých průvodních negativních jevů a důsledků či k zakrývání skutečné podstaty věci. Jak jsem uvedl nedávno v jednom rozhovoru, je zřejmé, že od dob „ikonických“ (a z reklamních i morálních důvodů stále ještě vyzdvihovaných) začátků, kdy bylo (zpravidla za nevelké úhrady) opravdu „cosi sdíleno“ (ať již místo spolujezdce v autě – studentem, řidičem, snažícím se skutečnou spolujízdu ekonomizovat vlastní náklady na cestu do prázdninové destinace či pražský byt – důchodci, kteří jsou přes léto na venkově) se prvek sdílení oslabil (ne-li vytratil) a mnohé platformy se staly základnou pro „čistý byznys“ nadnárodních firem s obrovskou tržní kapitalizací.⁶

Pražské důchodce s letním bytem za Prahou již dávno „převálcovali“ podnikatelé s desítkami nájemních bytů, které si již pořizují za účelem krátkodobého ubytování přes platformy a na ně se již dále nabalují další firmy nabízející úklid a správu tohoto pseudohotelového portfolia a další služby. Zde je však „v základu“ stále alespoň určitý hmotný statek (byt či byty), který je přes platformy za úplaty opakovaně krátkodobě pronajímán.

⁴ Tamtéž.

⁵ Rozhovor: prof. Jan Pichrt – *Nedodržování pravidel generuje na straně aktérů sdílené ekonomiky neoprávněné výhody*; 13. 4. 2018, <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/rozhovor-prof-jan-pichrt-pravni-prostor-2018>

⁶ Tamtéž.

Zcela odlišná je však situace v případech, kdy je platformou často pouze spárována nabídka výkonu (de facto závislé) práce s poptávkou po pracovní síle (např. řidiče či uklízečky); některé platformy se tak stávají často jen více či méně zakrytými (a tedy národní regulace pracovních agentur zpravidla nerespektujícími) zprostředkovateli práce.

Z pohledu veřejnosti v ČR jsou dnes „platformy“ velmi viditelné jako zprostředkovatelny dočasné námezdné práce pro stovky, zpravidla zahraničních, řidičů tzv. alternativní taxislužby. Zde na první pohled ohrožení trhu práce i ochrany zaměstnanců nehrozí – ani legální taxikáři nejsou totiž v drtivé většině zaměstnanci ve smyslu zákoníku práce. A to, co se děje v „taxikářském mikrosvětě“, ponechává veřejnost poměrně chladnou; část veřejnosti dokonce legálním taxikářům nelegální konkurenci v podstatě poněkud škodolibě přeje pod heslem „patří Vám to – každého z nás jednou nějaký taxikář ošidil“. Tento přístup však zakrývá podstatu problému, kterou je skutečnost, že v budoucnu mohou pod libivým závojem nadužívaného slova sdílení „mizet pracovní místa“ díky ekonomice platform i ve zcela jiných oblastech, kde je nyní naopak běžné uzavírat pracovněprávní vztahy⁷.

A kde je to nebezpečí pro trh práce? Na straně jedné řeší vláda kolik (jednotek) tisíc zaměstnanců může přijmout náš, zcela vyprahlý, trh práce z Ukrajiny, na straně druhé po zadání různých variant hesel „práce v Praze“ (nejlépe v ruštině) na internetu zjistíme, že existuje několik „náborářských firem“, které mají např. pro mladé muže ze zemí bývalého Sovětského svazu, chtivé práce v oblasti „spolujízdy“, v zásadě podobný vzkaz: „... přijďte do Prahy na turistické vízum; stačí, pokud máte řidičák a chytrý telefon, není třeba mít auto – to Vám zajistíme a budete jezdit ...“. Na platformy, které profitují na zprostředkování „spolujízdy“ (přesněji na nelegálním taxikaření), se tak „nabalují“ další subjekty, které se snaží získat levné zahraniční řidiče pro svoje flotily ojetých připravených „alternativních taxiků“, na kterých se denně ve směnách střídají zahraniční řidiči pobývající v ČR na turistické vízum a nepokrytě se tak podílejí nejen na porušování předpisů

⁷ Příkladem dalšího nadužívaného slova, které bylo fíkovým listem, je výraz „spolujízda“ v případě „alternativních“ taxislužeb; tak dlouho byla veřejností (ale překvapivě i některými orgány moci výkonné i soudní) s relativně vážnou tváří poslouchána pohádka o „spolujíždě“ náhodného řidiče s náhodným spolujezdcem z bodu A do B až „spolujízdu odpískaly“ samy platformy v okamžiku, kdy se staly v zájmu maximalizace zisků a efektivního využívání flotil „svých“ (či spíše pro ně jezdicích) vozů též zjevným dopravcem pokrmů (další dopravované věci a komodity budou jistě následovat) – „spolujízda s pizzou“ zní přeci jen již nestravitelně divně. Nevadí – spolujízda již své pozitivní dílo pro platformy vykonala, pomohla všem „spolujezdcům“ a jejich organizátorům vážně narušit trh taxislužby a získat na tomto trhu neoprávněnou konkurenční výhodu.

v oblasti taxislužby, ale přímo organizují porušování předpisů v oblasti zaměstnanosti (cizinců), v oblasti vízové apod.⁸

V některých ohledech přehnaná míra právní ochrany zaměstnanců, vysoká cena práce s ohledem na „odvodové povinnosti“ v případě legálního zaměstnávání, tlak na zvyšování minimální mzdy, která hrozí ztrátou vazby na produktivitu práce, při současné malé ochotě otevřít trh práce cizincům z neunijních zemí, to vše může vést zaměstnavatele v ČR, v oborech kde to povaha požadované práce dovolí, k intenzivnímu hledání postranních cest a vztahů nahrazujících vztahy pracovněprávní; nejrůznější platformy hrozí být tou inovativní „skulinou“, která svojí novostí a technickým řešením dá možná zapomenout na (ve srovnání) primitivní zakrývání pracovněprávních vztahů vztahy „obchopněprávními“ v období vrcholícího švarcsystému.

Negativní dopady příznačně popisuje na jednom z příkladů z praxe prof. Hill: „*Prototypem tohoto nového druhu digitální společnosti je Upwork, který má sídlo v San Francisku. Upwork je něco jako eBay pro pracovní zakázky, přičemž ale přímo zaměstnává pouhých 250 stálých zaměstnanců, kteří jsou s pomocí technologie schopni dohlížet na 10 milionů kontraktorů a lidí na volné noze rozestých po celém světě.*“⁹ a dodává, že dvě stě padesát zaměstnanců v USA používá technologii k dohledu nad deseti miliony pracovníků po celém světě (velmi rozrůzněným co do výše lokálních životních nákladů i ceny práce), kteří „soutěží o práci na internetových aukcích“, čímž se rozpoutává globální „závod ke dnu“ ve snižování mezd v rozvinutém světě.¹⁰

3. Promarněný rok? Stručná retrospektiva (červen 2017) a srovnání se současným stavem (červen 2018)

Vracíme se po roce k tématu ekonomiky sdílení a některých jejích projevů v různých právních odvětvích a je tedy na místě provést určité zjednodušené srovnání „meziročního“ vývoje ve dvou u veřejnosti nejčastěji sledovaných oblastí

⁸ Pichrt, J., *Problematika sdílené ekonomiky a ochrana výkonu závislé práce*; konferenční příspěvek přednesený dne 25. 4. 2018 na osmém ročníku kongresu Právní prostor v Seči, dostupný na <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/problematika-sdilene-ekonomiky-a-ochrana-vykonu-zavisle-prace>

⁹ 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), str. 4, dostupné na http://www.fesprag.cz/fileadmin/public/pdf-publikace/Kalifornska_vyzva.pdf

¹⁰ Tamtéž.

ekonomiky sdílení – osobní přepravy typu taxislužby a krátkodobého ubytování – obojí realizovaného užitím platformem.

3.1 Srovnání VI/2017 – VI/2018 v oblasti nelegálně provozované taxislužby – přes platformy

Konferenci, kterou jsme uspořádali na PF UK před rokem, tedy v červnu roku 2017, pod názvem „Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?“ jsme organizovali v době, kdy v otázce

a) předběžných opatření

- **do června 2017** – nejen odbornou, ale zejména laickou veřejnost zaujalo, že to „co je po právu v Brně – není možné v Praze“. Zprávy v denním tisku přinášely více či méně „přesné“ popisy situace, kterou lze ve zkratce shrnout takto: na jaře roku 2017 v Brně soud vyhověl návrhu na předběžné opatření na „zákaz Uberu“, zatímco v Praze nikoliv, protože „v Praze byl návrh podán pozdě“.

- **k červnu 2018 došlo k tomu, že:**

- **v České republice**

* pokud se jedná o brněnské předběžné opatření „proti Uberu“, pak pro určitou literární zkratku si vypůjčím stručné vylíčení jeho osudu z nepravního internetového zdroje, cit. : „... *jej vzápětí zrušil Vrchní soud v Olomouci, soudci na kraji ale doplnili potřebné náležitosti a v létě (2017) vydali předběžný zákaz znovu. Soudní ping-pong pokračoval a vrchní soud v říjnu předběžné opatření definitivně zrušil.*“¹¹

- **na Slovensku**

* je situace zcela odlišná, neboť 16. února 2018 Okresní soud Bratislava I usnesením ve věci žalobce – Občianske združenie koncesovaných taxikárov, proti žalovanému – Uber B.V., v řízení o návrhu na nařízení předběžného opatření (nariadenie neodkladného opatrenia) rozhodl mj. takto (částečná citace výroku):

„Žalovaný je povinný zdržat' sa prevádzkovaním taxislužby na území Slovenskej republiky pomocou osôb, ktoré nespĺňajú požiadavky kladené na vodiča taxislužby podľa zákona o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Žalovaný je povinný zdržat' sa sprostredkovaním taxislužby na území Slovenskej republiky osobám, ktoré nespĺňajú požiadavky kladené na vodiča

¹¹ Cit. z <https://www.novinky.cz/ekonomika/463143-do-brna-se-uber-zatim-nevratil-po-zruse-ni-predbezneho-opatreni-zvazuje-moznosti.html>

taxislužby podľa zákona o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Žalovaný je povinný zdržať sa prevádzkovania taxislužby na území Slovenskej republiky pomocou vozidiel, ktoré nespĺňajú požiadavky kladené na vozidlo taxislužby podľa zákona o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Žalovaný je povinný zdržať sa sprostredkovania taxislužby na území Slovenskej republiky pomocou vozidiel, ktoré nespĺňajú požiadavky kladené na vozidlo taxislužby podľa zákona o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Žalovaný je povinný zdržať sa prevádzkovania taxislužby na území Slovenskej republiky spôsobom, ktorý nespĺňa požiadavky na prevádzkovanie taxislužby stanovené zákonom o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Žalovaný je povinný zdržať sa sprostredkovania taxislužby na území Slovenskej republiky osobám, ktoré nespĺňajú požiadavky na prevádzkovanie taxislužby podľa zákona o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Žalovaný je povinný zdržať sa uzavierania zmlúv o preprave osôb prostredníctvom osôb, ktoré nespĺňajú požiadavky kladené na vodiča taxislužby podľa zákona o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. v znení neskorších predpisov.

*Žalovaný je povinný zdržať sa úkonov, ktorými sprostredkúva možnosť uzavrieť zmluvu o preprave osôb osobám, ktoré nespĺňajú požiadavky kladené na vodiča taxislužby podľa zákona o cestnej doprave č. 56/2012 Z. z. v znení neskorších predpisov.*¹²

b) v otázke pokut ukládaných „řidičům platformem“

- **červen 2017** – nebylo dosud rozhodnuto o kasační stížnosti proti rozhodnutí Městského soudu v Praze, z 26. října 2016, kterým tento soud zrušil rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, kterým bylo potvrzeno rozhodnutí o uložení pokuty 15000 Kč a zákazu činnost 12 měsíců řidiči, který realizoval přepravu osob smluvenou přes aplikaci Uber a vykonával tak činnost spadající pod pojem taxislužba, aniž by řidič byl oprávněn taxislužbu vykonávat. V napadeném rozsudku 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, rozhodl tak, že zaujal jen stěží akceptovatelný názor, že: „Ve správním řízení bylo

¹² Plné znění usnesení dostupné např. na <https://www.aaataxi.cz/novinky/usneseni-okresniho-soudu-v-bratislave-a11420899>

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.“¹³.

- **k červnu 2018** – Nejvyšší správní soud ČR rozhodl dne 31. října 2017 o kasační stížnosti žalovaného proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 26. 10. 2016, č. j. 1 A 96/2015-38, tak, že rozsudek Městského soudu v Praze zrušil a věc mu vrátil k dalšímu rozhodnutí. V odůvodnění mimo jiné uvedl: „... [20] *K závěru, že žalobce skutkovou podstatu tohoto přestupku nenaplnil, však městský soud vedly nesprávné úvahy. Přeprava osob uskutecněná řidiči, kteří používají aplikaci UberPOP, se neodehrává v právním vakuu. Jakkoliv využívají moderní technologická řešení a alternativní ekonomické formy, neznamená to automaticky, že jejich činnost nepodléhá žádným pravidlům. Při aplikaci práva je třeba vycházet z aktuálního právního rámce a konkrétní situaci hodnotit jeho optikou, nikoli naopak.*“
- c) v řízení o předběžné otázce před ESD
 - **červen 2017** – znali jsme již (od shora citovaného odůvodnění rozsudku MS v Praze hloubkou argumentace i celkovým vyzněním diametrálně odlišný) hlavní myšlenkový koncept, na kterém spočívalo 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 mj. uváděl:

42. 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.“¹⁴

¹³ Viz rozsudek MS v Praze č.j. 1 A 96/2015 – 3 z 26. října 2016.

¹⁴ Citováno (s vypuštěním „odkazů pod čarou“) z obsáhlého stanoviska generálního advokáta Macieje Szpunara C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain, S.L., dostupného na www.curia.europa.eu (ECLI:EU:C:2017:364), ve kterém je dále uvedeno: „66. *Taková situace, v níž není fungování platformy formálně zakázáno, ale z důvodu samotné podstaty služby UberPop, založené na neprofesionálních 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*

- **k červnu 2018** – známe již rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. prosince 2017 (známe již i další rozsudek ESD s obdobným závěrem¹⁵), který byl ve shora uvedené otázce očekávatelně souladný se stanoviskem generálního advokát, a ze kterého lze pro příklad ocitovat např.:
„38. V takové situaci, jako je situace popisovaná předkládacím soudem, v níž je přeprava cestujících zajišťována neprofesionálními řidiči používajícími vlastní vozidla, totiž poskytovatel této zprostředkovatelské služby vytváří současně nabídku služeb městské dopravy, kterou zpřístupňuje zejména prostřednictvím nástrojů výpočetních technologií, například aplikace dotčené ve věci v původním řízení, jejichž obecné fungování ve prospěch osob, které chtějí využít tuto nabídku za účelem přepravy po městě, sám organizuje.
39. V tomto ohledu z informací, které má Soudní dvůr k dispozici, vyplývá, že zprostředkovatelská služba společnosti Uber spočívá na výběru neprofesionálních řidičů využívajících vlastní vozidla, jimž tato společnost poskytuje aplikaci, bez níž by tito řidiči neposkytovali přepravní služby, a osoby, které se potřebují přemístit po území města, by nevyužily služeb uvedených řidičů. Společnost Uber má navíc rozhodující vliv na podmínky služeb poskytovaných takovými řidiči. Pokud jde o posledně uvedený aspekt, zdá se zejména, že Uber prostřednictvím stejnojmenné aplikace stanovuje přinejmenším maximální cenu přepravy, že tuto cenu od zákazníků inkasuje, aby z ní následně část vyplatila neprofesionálnímu řidiči vozidla, a že vykonává určitou kontrolu kvality vozidel a jejich řidičů, jakož i chování posledně uvedených, která může případně vést k jejich vyloučení.
40. Tato zprostředkovatelská služba tedy musí být považována za nedílnou součást komplexní služby, jejíž hlavní složkou je přepravní služba, a tudíž odpovídá nikoliv kvalifikaci „služba informační společnosti“ ve smyslu čl. 1 bodu 2 směrnice 98/34, na který odkazuje čl. 2 písm. a) směrnice 2000/31, nýbrž kvalifikaci „služba v oblasti dopravy“ ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123.“¹⁶

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.“

¹⁵ C-320/16 – Uber France, Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 10. dubna 2018. Trestní řízení proti Nabil Bensalem. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Tribunal de grande instance de Lille. Dostupný na: <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=cs&num=C-320/16&td=ALL>

¹⁶ Plně, relativně stručné, znění rozsudku je dostupné na www.curia.europa.eu (ECLI:EU:C:2017:981) <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc-30dd13de638fbd7c4f379474ebf0bf1ac014.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyNchb0?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=cs&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=192996>

d) v otázce právního statusu „řidiče platform“

červen 2017 – Velká Británie – znali jsme již rozhodnutí¹⁷ londýnského pracovního tribunálu z 28. října 2016 ve věci *Aslam, Farrar and Others v. UBER*¹⁸. Podstatou rozsudku, bylo konstatování, že tito řidiči Uberu (James Farrar a Yaseen Aslam podali žalobu též jménem dalších 19 řidičů), kteří dosud neměli právo na účast v penzijním systému zaměstnanců a ostatní „zaměstnanecká“ práva, jsou (byli) spíše zaměstnanci (resp. cit. z rozsudku ‚employed‘ as ‚workers‘), než aby pracovali „pro sebe“ jako OSVČ (‚independent self-employed contractor‘), s tím, že nadále budou považováni za zaměstnance, podléhající mj. národní úpravě minimální mzdy a budou mít právo na nemocenské dávky. I na britské poměry obsáhlý rozsudek stojí za hlubší prostudování, které by rozsahem přesahovalo zamýšlený formát této úvodní kapitoly; jak si všimli specializovaní komentátoři po celém světě, byl rozsudek soudcem Snelsonem zřejmě psán s vědomím, že je odbornou veřejností dychtivě očekáván a s vědomím, že bude často čten, citován a sdílen. Odůvodnění rozhodnutí občas podrobuje některá tvrzení, uvedená stranou žalovanou na obranu jejich zájmů, poměrně „tvrdému“ (občas i lehce sarkastickému) hodnocení, a to i za pomoci citátů z klasických děl. K představě předestřené žalovanou stranou, že Uber v Londýně je mozaikou 30 000 malých podniků propojených společnou platformou, uvedl soud, že je pro soud „lehce směšná“ i s ohledem na fakt, že řidiči nemají a nemohou vyjednávat s cestujícími – nabízejí a přijmou jízdy striktně podle podmínek Uberu. Soud si mj. všiml skutečnosti, že žalovaná strana věnuje pozoruhodně rozsáhlé pasáže dokumentů (podmínek smluv) popisu právních vztahů vznikajících mezi jednotlivými aktéry při realizaci přepravy pomocí aplikace Uber, avšak uchyluje se přitom k fikcím, jazykově překroucenému významu i dokonce zavádění zcela nové terminologie (‚fictions, twisted language and even brand new terminology‘). V hodnocení výpovědi, kterou před soudem pronesla (za společnost skupiny Uber) paní Joanna Bertram, regionální manažerka Uberu pro Velkou Británii, Irsko a severské země, soud uvedl, že paní Bertram podala svojí výpovědi před soudem důkaz věrně loajality (‚the grimly loyal evidence‘) společnosti Uber a způsob jakým popírala některá zjištění soud komentoval: „ ... *nemůžeme jinak, než vzpomenout neslavnější výrok královny Gertrudy: Ta paní protestuje až příliš, myslím.*”¹⁹ Na jiném místě soud, při popisu systému Uber, který pro svoje fungování vyžaduje mít kdykoliv k dispozici potřebný počet řidičů, kteří upokojí

¹⁷ Reserved Judgement of the Employment Tribunal

¹⁸ *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/>

¹⁹ “The lady doth protest too much, methinks.” WILLIAM SHAKESPEARE, *Hamlet*, Act III, sc 2.

nároky cestujících, tedy řidičů, kteří jen “čekají na příležitost a jsou k dispozici”, aby mohli přepravu uskutečnit, označuje tuto část jako esenciální součást této služby a s odkazem na báseň Johna Milтона uvádí: “*Pokud bychom si měli vypůjčit další dobře známou literární pasáž: Také ti slouží, kdo pouze stojí a čekají.*”²⁰

k červnu 2018

- ve Velké Británii

Uber (resp. společně žalovaní na straně Uberu) podali proti shora uvedenému rozsudku odvolání. Po jednáních ve dnech 27. až 28. září 2017 bylo odvolání společnosti Uber odvolacím pracovním soudem (Employment Appeal Tribunal) odmítnuto rozsudkem vydaným dne 10. listopadu 2017²¹.

- v USA

se však nedlouho potom opět projevilo, že definice „závislé práce“ (řečeno „po česku“), resp. definice „zaměstnanec“, „nezávislého kontraktora“ či „osoby samostatně výdělečně činné“ se různí nejen v rámci Evropské Unie, ale tím spíše ve srovnání trans-atlantickém. Ve sporu ALI RAZAK, KENAN SABANI, and KHALDOUN CHERDOUD v. UBER TECHNOLOGIES, INC., and GEGAN, LLC²²

projednávaném před

THE UNITED STATES DISTRICT COURT FOR THE EASTERN DISTRICT OF PENNSYLVANIA, CIVIL ACTION NO. 16-573

odpověděl soud dne 11. dubna 2018 na otázku, zda řidiči společnosti UberBLACK jsou zaměstnanci nebo nezávislí dodavatelé ve smyslu zákona o standardech práce ve smyslu Fair Labor Standards Act – („FLSA“) a podobných zákonů státu Pennsylvania (the Pennsylvania Minimum Wage Act – “PMWA”, and the Pennsylvania Wage Payment and Collection Law – “WPCL”).

Navrhovatelé žalovali „Uber“ za porušení minimálních mzdových standardů podle zákona FLSA a nároků spojených s výkonem přesčasové práce podle zákonů státu Pensylvánie („PMWA“). Soud uvedl, že obecně platí, že v rámci FLSA zaměstnavatelé musí platit zaměstnancům příslušnou minimální mzdu za každou odpracovanou hodinu, a pokud zaměstnanec pracuje více než čtyřicet hodin v daném týdnu, musí zaměstnavatel zaplatit jeden a půl (1 ½) násobek obvyklé sazby za každou hodinu práce přesčas, avšak navrhovatelé dle soudu neunesli ve sporu důkazní břemeno stran

²⁰ “They also serve who only stand and wait.” JOHN MILTON, *On his blindness*.

²¹ Rozhodnutí dostupné na: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a046b06e5274a0ee5a1f171/Uber_B.V._and_Others_v_Mr_Y_Aslam_and_Others_UKEAT_0056_17_DA.pdf

²² Dostupné z <https://www.isdc.ch/media/1591/14-razak-v-uber.pdf>

tvrzení, že jsou zaměstnanci (neuvledli dostatečný důkaz, aby ujistili soud, že jsou zaměstnanci) a Uber jejich zaměstnavatel.

Je však třeba zdůraznit, že rozsudek pensylvánský od londýnského rozsudku odlišuje mj. skutečnost, že v americkém sporu se jednalo o řidiče služby UberBlack (tedy doprava limuzínami řízenými „řidiči v oblecích“, řidiči „profesionály“, resp. se zkušenostmi obdobnými profesionálním taxikářům).

Za pozornost stojí též fakt, že žalobci před tím vyvinuli úsilí, aby dostali projednávání své sporné věci před daný soud, resp. aby obhájili, že řádně a včas uplatnili právo opt-out z arbitrážní doložky obsažené ve mluvních podmínkách žalované společnosti Uber²³. Zajímavostí je, že i američtí soudci cítili potřebu citovat v tomto rozhodnutí z Hamleta, když popisovali taktiku sporných stran²⁴.

3.2 Srovnání VI/2017 – VI/2018 v oblasti krátkodobého ubytování – přes platformy

- v červnu 2017
 - stálí obyvatelé domů v centru Prahy stále senzitivněji vnímali, jaké je to bydlet v domě, který se z roku na rok stal „černým hotelem“;
 - magistráty turisticky atraktivních měst, resp. jejich center, začaly více skloňovat pojmy jako „předražené nájmy“; „(ne)dostupné bydlení“, „vyliďňování center“ a zajímat se o hrubý nepoměr mezi nabídkou bytů ke krátkodobému pronájmu v jejich regionu a odvedenými místními poplatky z ubytování.
- k červnu 2018
 - v ČR
 - faktická situace zůstává nezměněna, resp. počty ubytování přes platformy vykazují nárůst.
 - na Slovensku
 - s datem 5. ledna 2018 (tedy ještě před předběžným opatřením bratislavského soudu zakazujícím činnosti Uberu – viz výše) se na portálu „Verejná správa SR“ objevil článek s nadpisem „**Digitálne platformy budú na**

²³ Dostupné na [https://us-arbitration.shearman.com/siteFiles/13373/2016.07.21%20Razak%20v.%20Uber%20Techs.,%20Inc.,%20No.%202.16-CV-00573-MMB%20\(E.D.%20Pa.%20J...pdf](https://us-arbitration.shearman.com/siteFiles/13373/2016.07.21%20Razak%20v.%20Uber%20Techs.,%20Inc.,%20No.%202.16-CV-00573-MMB%20(E.D.%20Pa.%20J...pdf)

²⁴ “The motions pending in this case bring to mind the dictate, given in *Hamlet* by Polonius to his servant Reynaldo, to , [b]y indirections find directions out.,” WILLIAM SHAKESPEARE, *HAMLET* act 2, sc. 1.

Slovensku musieť platiť dane“ a s podtitulem „Od začiatku januára čakajú spoločnosti ako sú UBER, Air B&B, booking.com nové povinnosti pri poskytovaní ich služieb na Slovensku. Po novom budú musieť všetky príjmy plynúce z poskytovania služieb na území našej krajiny zdaňovať na Slovensku.“²⁵ Dle všeho se slovenská vláda nezalekla velkých zahraničních firem ani nepodlehla jejich lobbistům a stará se jak o plnění státní pokladny, tak o částečné vyrovnání soutěžních podmínek a tím i určitou (byť nepřímou) minimální regulaci v této dosud šedé zóně ekonomiky.

4. Výhled do budoucnosti aneb existující legislativní návrhy

4.1 V oblasti krátkodobého ubytování

Určitého pokroku na cestě k regulaci bylo dosaženo již v říjnu 2017, kdy Generální finanční ředitelství vydalo zprávu, podle které považuje krátkodobé ubytování zprostředkované přes platformy za ubytovací služby, nikoliv pronájem²⁶. Dle tohoto výkladu zákona by ubytovatel, který nabízí přes platformu byt pravidelně, měl mít živnostenský list na poskytování ubytovacích služeb, příjmy danit jako příjmy z živnostenského podnikání a platit z příjmů sociální a zdravotní pojištění²⁷.

V zásadě jediným „hmatatelným“ pokrokem na poli legislativním je k červnu 2018 návrh zákona, který předložilo v dubnu 2018 Ministerstvo financí ČR do připomínkového řízení. Jedná se o návrh zákona, kterým má být změněn zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Ocitujeme-li z důvodové zprávy k návrhu, pak:

„Hlavním cílem novely je zavedení poplatku z pobytu namísto stávajících místních poplatků za lázeňský nebo rekreační pobyt a z ubytovací kapacity. Předmětem poplatku z pobytu bude úplatné poskytnutí krátkodobého pobytu bez ohledu na jeho účel. Poplatek bude moci nově zavést jakákoliv obec a bude se vztahovat na úplatné poskytnutí pobytu na libovolném místě v obci bez ohledu na to, zda je k tomuto účelu kolaudováno, nebo ne. Zavedení tohoto poplatku reaguje mj. na problematiku tzv. „sdílené ekonomiky“, zejména pokud jde o zprostředkování ubytovacích služeb prostřednictvím platformy Airbnb, kterou by nový

²⁵ Plné znění zprávy dostupné <http://www.vssr.sk/clanok-z-titulky/digitalne-platformy-buduna-slovensku-musiet-platit-dane-spravodajstvo-1-2018.htm>

²⁶ Srov. Vejvodová, A. *Rána pro Airbnb: Finanční správa vyrukovala s novým výkladem zákona*, Ekonom, č. 47/2017, *Economia*, str. 52 a násl.

²⁷ Tamtéž.

poplatek z pobytu měl také plně pokrýt. ... Maximální sazba nového poplatku z pobytu se v první fázi navrhuje ve výši 21 Kč za den, což odpovídá součtu maximálních sazeb stávajících poplatků. Ve druhé fázi, od 1. ledna 2021, se navrhuje maximální sazbu poplatku zvýšit na částku 50 Kč za den. Toto zvýšení napravuje disproporci vzniklou v důsledku toho, že maximální výše stávajících poplatků nenásledovala růst cenové hladiny, ke které došlo ve všech odvětvích.“

Slabinou návrhu v prvotní podobě se zdá být absence povinnosti platorem sdílet potřebná data s orgány státní správy a samosprávy pro efektivní kontrolu a vymáhání plnění této povinnosti. K tomu, že alfou a omegou tohoto „daňového souboje“, ve kterém dosud daňové správy většiny zemí „tahají za kratší provaz“, i obecně naplnění regulatorní úlohy státu, je „mít přístup k datům platform“, resp. vynutit si přístup k nim, výstižně ukazuje již analýza S. Hilla.²⁸

Je zjevné, že samotný nový poplatek nebude mít v turisticky exponovaných místech žádný výrazný dopad do množství takto krátkodobě pronajímaných bytů, databáze poplatníků tohoto poplatku však bude současně databází (potenciálních) poplatníků daně z příjmu nemluvě o tom, že by mohla sloužit k práci inspekčních orgánů v oblasti požární ochrany, hygieny či též bezpečnosti práce (zejména tam, kde se nejedná o jednotlivé byty, ale celé komplexy bytů pseudohotelového charakteru s navázaným „obslužným personálem“).

4.2 V oblasti taxislužby

Protesty taxikářů, které všem obyvatelům Prahy (tedy pražským voličům, kteří na podzim v Praze budou opět „rozdávat karty“ do zastupitelstev) znepříjemnily život, přinesly určité plody; těmi byly zejména proměnná a velmi nekonsistentní stanoviska členů vlády i magistrátu, ventilovaná postupně v médiích. Názory ve veřejném prostoru oscilovaly na křivce od „Platformy musí zcela respektovat zákony regulující taxislužbu“ až po staré známé „Moderní služby potřebují moderní zákony – dokud je stát nepřipraví, mohou si platformy dělat, co chtějí“.

Magistrát hlavního města posléze oprávil myšlenku, že nejlépe ukáže vrchnost svoji autoritu a aktivitu, když je na prostý lid přísná, a to tím spíše, pokud je to lid taxikářský. Ještě neoschl inkoust na poslední novele zákona o dopravě, iniciované právě magistrátem, která (jsem přesvědčen, že ústavně nekonformně) zavedla pro taxikáře zásadu „jednou a dost“, když každé jedno provinění stojí licencovaného taxikáře zastavení živnosti na tři roky (zatímco chudí „turisté

²⁸ 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), s. 4, dostupné na http://www.fesprag.cz/fileadmin/public/pdf-publikace/Kalifornska_vyzva.pdf

z východu“ tu jezdí jako řidiči černých taxi pro nadnárodní platformy v ojetých vozech bohatších podnikatelů z východu) a magistrát vymýšlí jak dále zpřísnit zkoušky taxikářů „pro Prahu“. Navrhovaná novela obecně závazné vyhlášky č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy, o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy, má mj. za cíl zrušit používání jednotného, příslušným odborem magistrátu ověřeného, knižního plánu hlavního města Prahy řidiči taxislužby během zkoušky z místopisu. Pokud návrh projde tak k příštím zkouškám půjdou pražští taxikáři bez mapy (kterou dosud používat mohli) i bez navigace, pouze s „čistou hlavou“, resp. s hlavou, která by si měla pamatovat nejen názvy cca 7500 pražských ulic, ale též údaje o jejich směrnosti, návaznosti a křížení a údaje o několika stovkách význačných adres (institucí, památek, sportovišť, škol, muzeí atd.). Ze zkoušky, která má dle Čl. 5 písm. a) citované vyhlášky prokázat znalosti „místopisu území hlavního města Prahy“ se stane „souboj s pamětí“ resp. „zpamětí“. Co bude následovat v příští legislativní iniciativě magistrátu? Zkušební jízda po utajené části Prahy se zakrytými názvy ulic? Cui bono? Řekl bych, že ty, co jezdí „bez licence“, podobné otázky (zatím) vůbec „nevzrušují“.

Vláda – po relativně „silných“, ve světle respektu k vládě práva sympatických, prohlášeních ministra dopravy²⁹, které se objevily jako bezprostřední reakce na rozhodnutí ve věci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain, S.L., se však nic významného nedělo.... Orgány moci výkonné dále nekonaly a taxikáři začali stávkovat. Ministr dopravy poněkud pozměnil své původní stanovisko (viz předcházející poznámka pod čarou níže) a připravil změnu zákona o dopravě, která „na paltformy reagovala“. Netřeba se věnovat blíže jejímu obsahu, neboť tato legislativní iniciativa se již ve svém počátku setkala s odporem poslanců PS PČR³⁰. Změnu právní úpravy (která ve své podstatě není potřebná, neboť je zřejmé, že platformy i jejich řidiči by mohly provozovat taxislužbu i danit výdělký z nich i při plném respektování stávajících předpisů – jen by musely chtít) poslanci ještě pozdrželi s argumentací, že: „*Poslanci ale chtějí, aby zákon vyřešil i danění alternativních taxislužeb, jejichž řidiči své příjmy většinou nedaní.*“³¹ Shrnutí – na místo vymáhání práva a sankcí (které by dolehly přísně na nás „ostatní“, pokud bychom podnikali neoprávněně a neodváděli odvody a daně) zvolilo ministerstvo dopravy cestu nadbytečné změnové úpravy, kterou poslanci pozdrželi

²⁹ „Pro nás to znamená, že kvůli Uberu nebudeme měnit zákony, ale Uber se bude muset přizpůsobit. A to by měl udělat okamžitě.“ Dan Ťok, ministr dopravy, pro Hospodářské noviny, čtvrtek 23. prosince 2017, 1. strana.

³⁰ Úšela, J. Ťok s rychlou změnou zákona neuspěl. Řidiči Uberu zatím nebudou muset mít licence jako ostatní taxikáři, změna se čeká za rok. 20. února 2018, dostupné z <https://domaci.ihned.cz/c1-66055240-tok-s-rychlou-zmenou-zakona-neuspel-ridici-uberu-zatim-nebudou-muset-mit-licence-ani-danit-prijmy-jako-ostatni-taxikari-zmena-se-ceka-za-rok>

³¹ Tamtéž.

požadavkem na doplnění o další nadbytečnou změnu zákona – platformy a jejich podporovatelé jsou jistě vděční za další poskytnutý čas a „klid na práci“.

V polovině dubna t.r. jsem poskytl Právnímu prostoru rozhovor, ze kterého si dovolím obsáhleji citovat, neboť s odstupem pouhých dvou měsíců až nepřijemně mrazí při pomýšlení, jak se nejhorsí možné varianty, kterých jsem se obával, naplnily:

„Osobně bych preferoval jen cestu minimálních změn a pouze u těch segmentů ekonomiky platformem, kde bude zjevné, že se jedná o tak nový obchodní model, že stávající právní rámec na něj skutečně nelze aplikovat... Druhým možným přístupem (navzájem se oba nevylučují) je pak zamyslet se nad možností omezit v nějakém oboru podnikání (často se v této souvislosti ve veřejném prostoru mluví právě o taxislužbě) obecně celkovou míru regulace – pak ale vždy pro všechny stejně, nikoliv pouze pro ekonomiku platformem působící v rámci daného oboru.

Do té doby je třeba důrazně vyžadovat a případně i sankcemi vymáhat, aby všichni hráči na trhu hráli podle stejných pravidel a jejich dodržování vymáhat všemi dostupnými prostředky; jinak nám samozřejmě hrozí, že větší část těch, co právo plně respektují, bude mít časem nutkání přejít k „druhé straně“. Výsledkem snah vedoucích k nápravě však podle mého přesvědčení nesmí být nikdy „memorandum“, ve kterém by si jakákoliv firma (ať zahraniční či domácí) mohla s ohledem na svoji silnou pozici vybírat, co bude a co nikoliv z našeho právního řádu dodržovat, výsledkem však nemůže být ani na míru nějaké firmy připravený LEX XYZ – nejsme přeci „banánová republika“.³²

Ponechám stranou další, ministerstvem dopravy již připravovaný, návrh novelizace zákona o dopravě, který projde ještě dlouhým legislativním procesem... Již nyní však vzbuzuje určité pochyby, zda v něm navrhovaný proces specifické úpravy taxislužby provazované „přes platformy“, formou striktní úpravy regulující „objednání přepravy v mobilní aplikaci“ nebude ve svém důsledku omezovat též stávající taxikáře a taxislužby, které dávno před vstupem Uberu či Taxify na náš trh prováděly (při plném respektu ke znění zákona o dopravě) objednání přepravy ve vlastních mobilních aplikacích, aniž by jim někdo musel regulovat podmínky a parametry aplikací. Pokud by tomu tak bylo, pak by výsledná úprava činnost „nových platformem“ nejen výslovně „upravovala“, ale vlastně by je na trhu protežovala na úkor stávajících taxislužeb a jejich „starých“ aplikací.

Co však asi ponechalo jen málo právníků chladnými je fakt, že dle sdělení oficiální stránky vlády ČR „*Vláda uzavřela memorandum se společností Uber*“. Stručná tisková zpráva vlády k tomu uvádí, že 30. 4. 2018 „... se podařilo uzavřít dohodu mezi vládou České republiky, společností Uber a Hlavním městem

³² Rozhovor: prof. Jan Pichrt – *Nedodržování pravidel generuje na straně aktérů sdílené ekonomiky neoprávněné výhody*; 13.04.2018, <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/rozhovor-prof-jan-pichrt-pravni-prostor-2018>

Prahou. Dohoda upravuje konkrétní závazek společnosti sdílet s Ministerstvem financí data, takže vláda ČR bude mít větší přehled nad daněmi placenými v Česku. Všechny strany se rovněž dohodly na tom, že společnost zavede pro své služby elektronickou evidenci tržeb (EET). Zároveň mají všichni řidiči plnit podmínky podle zákona.

Všechny strany také budou průběžně sledovat, *zda podmínky, na kterých se dohodly, budou dodrženy.* „Aktivity spojené s prováděním tohoto Memoranda budou zahájeny od data jeho podpisu. Účastníci vyjádřili ochotu sejít se po době tří měsíců od podpisu tohoto Memoranda a předložit přepis tohoto zasedání za účelem přezkoumání spolupráce všech účastníků ve výše uvedených bodech,“ *uvádí se v memorandu.*³³

Jak moc „konkrétní závazky“ z pohledu práva samo o sobě nezávazné memorandum upravuje, lze nahlédnout v jeho textu dostupném na stránkách vlády³⁴.

Na jedné straně je podpis memoranda ze strany největší „platformy spolujízdy“ v ČR de facto přiznáním, že i dosud podnikala „v oboru“ v rozporu s předpisy, které se v memorandu zavázala „do budoucna“ (ne hned!) respektovat. Za pozornost též stojí, že vláda, resp. ministr dopravy a ministr průmyslu a obchodu, a dále též primátorka hl. m. Prahy, dosáhli tohoto výrazného pokroku na cestě k vládě práva uzavřením memoranda pouze s jednou platformou – naskýtá se otázka co s těmi dalšími ...

Na druhé straně dosáhla dotyčná platforma toho, že ji – s ohledem na text memoranda – uznala vláda výslovně za pouhého „zprostředkovatele přepravy“; to je jistě cenné uvážíme-li rozsudky z Londýna (viz výše) a možnost, že by snad chtěl někdo považovat takové platformy v Čechách za dopravce, resp. zaměstnavatele řidičů: „zkus teď přijít na kontrolu, Inspekce práce – my máme Memorandum!“ Videa umístěná na You Tube ukazují, že i řidiči platform (jak ukazují záběry z kontroly provedené Policí ČR) si Memorandum vykládají jako generální pardon pro své minulé i další působení.

Ponechám stranou i fakt, že z jednoho ze soutěžitelů a subjektu, který měsíce podnikal v rozporu s právním řádem (a který opakovaně nepopřel, že za „své“ potrestané řidiče má dokonce hradit pokuty) se stává na základě memoranda připomínkové místo pro novou právní úpravu. Jistě též zaujme, že memorandum se zmiňuje o řidičích a dopravcích, ale „mlčí“ o vozech (resp. flotilách vozů – viz výše), kterými je přeprava nyní konána, a které nesplňují (a nadále dle memoranda asi nebudou muset splňovat) požadavky na vozy taxi stanovené právními předpisy.

³³ Dostupné z <https://www.vlada.cz/cz/media-centrum/aktualne/vlada-uzavrela-memorandum-se-spolecnosti-uber-165182/>

³⁴ Dostupné z <https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Memorandum-o-porozeni-pri-zajistovani-prepravnich-sluzeb-na-uzemi.pdf>

Budeme jistě všichni dychtivě očekávat, co a jak se ve skutečnosti z memoranda naplní – vyhodnoceno má být jeho plnění již do 3 měsíců od podpisu

Jeden vzkaz je však z pohledu zahraničních investorů zřejmý: různé země lze dělit např. na ty, které Vás za porušování svého právního řádu postihují sankcemi, a na ty, které s Vámi za tytéž skutky – pokud jste ekonomický kolos – uzavřou memorandum o porozumění.