



UBER ČI AIRBNB? ZREGULOVAT!

Steven Hill, publicista, autor Kalifornské výzvy.

 Text: Jan Klesla

SDÍLENÁ ekonomika je skvělá věc, když se ale nedají firmám s multimiliardovým kapitálem v zádech pravidla, nadělají víc škody, než užítku. Publicista Steven Hill před tím varuje ve své Kalifornské výzvě.

Vyzýváte k tvrdší regulaci internetových korporací, nezmiňujete ale jeden zásadní aspekt: inovace. Nemohou přísnější pravidla podkopat nové nápady a firmy? Překážet jim ve vstupu na trh?

Naopak, volám po větší konkurenci a tím i po rozšíření prostoru pro inovace. Velké společnosti se dnes stávají monopoly neférovým způsobem. Uber například dotuje každou jízdu, zaplatíte zhruba jen polovinu nákladů, zbytek dotují peníze od fondů rizikového kapitálu, bohatí lidé ze Silicon Valley. Může tak snižovat cenu a vytlačovat tím z trhu konkurenci, taxikáře i jiné společnosti. Regulací se tak naopak zachovává konkurence, umožňuje se.

Airbnb nebo Amazon se také stávají monopoly, ničí hotely nebo knihkupectví. Musíte být samozřejmě opatrní, ale pokud to uděláte správně, regulací naopak inovacím pomůžete. Podívejte se třeba na telefonní společnosti, v jednu chvíli je byla potřeba rozdělit, není to takový rozdíl.

Ale v online prostředí je prý konkurence „vzdálená jen jedno kliknutí“, můžete vybudovat nový Google z pověstné garáže.

Ve skutečnosti nemůžete, potřebujete pro to spoustu kapitálu. Uber třeba loni prodělal tři miliardy dolarů, a to si opravdu nemůže dovolit každý. A přitom má prý hodnotu 68 miliard. A to jen proto, že za ním stojí spousta fondů rizikového kapitálu. V Silicon Valley je to obvyklé – to, co udělal Mark Zuckerberg s Facebookem, je vlastně dost neobvyklé. Spousta začínajících firem je napojená na fondy, které jim umožní vyrůst a zabrat trh, než se objeví konkurence.

Ekonomický koncept „soutěže o monopol“ ale říká, že spotřebitelé mají ze zápolení o dominantní pozici užitek. Například z nižších cen. Problém je v tom, aby se v ní pak vítěz nedržel nelegálními prostředky.

Nevidím žádnou možnost, jak může být monopol prospěšný. Soutěž je samozřejmě dobrá věc, například taxislužba v USA opravdu nestála za moc. Žiju v San Francisku a čekávali jsme na taxi klidně i 30 minut, protože byl regulovaný jejich počet. Nová společnost – Uber – přišla na trh s tím, že jsou jen technologická firma, i když fakticky jsou taxislužba, ale opravdu přinesla něco nového.

Nicméně teď jsme se dostali do situace, kdy je ve městě 1800 taxiků, ale 44 tisíc řidičů služeb Uber a konkurenčního Lyftu. Ulice jsou plné těchto aut, vytvářejí obrovský problém s dopravními zácpami. Takže sice fuknete do aplikace a máte auto za deset minut, ale dalších dvacet navíc sedíte v koloně. Tohle je skutečná výzva, kterou mají města před sebou: příliš mnoho dobrého škodí. Je to jako s čokoládovým dortem: jeden kousek vám zlepší den, z deseti vám asi bude špatně, a ještě přiberete.

Pokud začínám budovat firmu, jako třeba Mark Zuckerberg Facebook, nechci to přece dělat s vidinou, že když se mi to podaří, přijde stát a zreguluje mě...

Jistě, nikdo nechce stát a pravidla, nikdo nechce ani platit daně, ale přesto je platit musíme. Tyto firmy nechtějí ani platit daně. Třeba Uber v New Yorku nechce platit poplatky městu, které odvádí každé taxi a které přispívají na hromadnou dopravu. Airbnb nechce platit hotelové poplatky, protože prý jsou jen „technologická společnost“, a když po nich chce vláda seznam těch hostitelů, které prý jen „propojují“ s hosty, nechtějí ho dát, protože údajně chrání jejich soukromí. Když si proměníte svůj domov na

Steven Hill (58)

Americký novinář, spisovatel a akademik, který se zabývá politickými systémy, financováním politických kampaní a novými technologiemi. Je autorem šesti knih, publikuje v řadě akademických časopisů a v prestižních novinách. Je rovněž autorem eseje Kalifornská výzva, v níž poukazuje na rizika současné podoby ekonomiky sdílení. Do Prahy přijel na pozvání nadace Friedrich-Ebert-Stiftung.



podnikatelskou provozovnu, musíte přece počítat s tím, že budete dodržovat určitá pravidla. Když budete chtít začít běžný „bed and breakfast“, musíte si minimálně dojíít na radnici a oznámit to, to je přece normální zdravý rozum. Musíte dodržovat požární předpisy, ale to Airbnb nedělá, odkazuje na ty, kdo samotné byty pronajímají, sami jsou prý jen prostředníkem.

Na těchto službách je nepochybně řada dobrých věcí, ale musejí být také bezpečné, brát ohledy na sousedy, kteří bydlí hned vedle, další řidiče na silnici. Je zde hodně věcí, které je potřeba vyřešit ve spolupráci s nimi. Když začínali, byli velmi přátelští, ale jak rostou, odmítají spolupracovat.

■ A jak mají ta pravidla, regulace, tedy vypadat?

Podívejte se například na Airbnb. Začínalo s myšlenkou,

že v době, kdy byla ekonomická krize, umožňovalo lidem pronajmout pokoj a přivydělat si. Pak se toho ale chytil velký realitní byznys a začal pronajímat celé byty ve velkém. Jsou tady dobré důvody, proč mají některá města třeba omezený počet nocí, po které můžete pronajímat svůj byt. A musíte v něm také bydlet. Jinak vás čeká třeba realitní bublina, růst cen, spekulace, přelidňování center měst turisty a vyhánění místních lidí. Jenže ta pravidla nemůžete vymáhat bez dat od samotného Airbnb, a to je nechce zpřístupnit. Ani nevíte, kdo je hostitelem, pokud si nezačnou stěžovat třeba sousedé na hluk. Nevíte, kolik vydělávají a jestli platí daně.

■ Uber třeba spolupracuje s estonskou vládou na odvádění daní, proč to takto nemůže fungovat všude?

■
Ve své eseji Kalifornská výzva popisuje Steven Hill společnosti, jako je Uber nebo Airbnb, jakožto firmy zneužívající principy sdílení.

Uber a podobné firmy mají obrovskou výhodu v tom, že na rozdíl od vlád mají informace, data. Dostáváme se do bodu, kde musíme takové společnosti říct, že by měla dospět – jsou 68miliardovou korporací, tak snad musejí platit daně a spolupracovat s úřady podle pravidel jako každý jiný. Tak, aby to začalo fungovat pro lidi. Třeba sdílení aut je tady a jen tak nezmizí, s Uberem, nebo bez něj.

■ Opravdu je třeba Uber skutečné sdílení? V Praze jsou popsány případy celých „mafii“ provozujících flotily vozů a najímajících řidiče za minimální mzdu. Co sdílí řidič, který si pronajímá auto a odvádí za to většinu příjmů?

V USA zase řidičům říkají, aby přijeli třeba do San Franciska z okolí a pak třeba s pronajatým autem jezdili tři, čtyři dny v kuse. Nejen, že to porušuje jakákoliv pravidla zaměstnání, ale je to ještě mimořádně nebezpečné pro okolí. Přitom můžeme naopak využít i technologii Uberu pro sledování všech jejich aut v reálném čase třeba pro zlepšení dopravy. Nepostavíte více cest v centrech měst, musíme se o ně všichni podělit. Nemůže si jen jedna firma říci, že obsadí naše ulice, aby si dobyla monopol.

Pak tohle není skutečná sdílená ekonomika...

Ne, to opravdu není žádné sdílení.

Bavíme se tedy vůbec o regulaci sdílené ekonomiky, nebo jen o nějaké evoluci taxislužby?

Říkám Uberu „taxislužba digitálního věku“. Nejsou žádná technologická společnost jen proto, že přišli s no-

vou technologií. Když taxiky zavedly v sedmdesátých letech elektronické taxametry, také se najednou nestaly technologickými podnikateli. Máme tady dobrý Uber a špatný Uber a potřebujeme podpořit ten první a potlačit ten druhý.

Potřebujete například zajistit, aby všichni měli řádné pojištění. V USA vám neplatí, pokud auto využíváte ke komerčním účelům. Jakmile si sednete za volant a spustíte Uber nebo Lyft, tak vás nepokrývá. Takže potřebujeme pravidla, která zajistí bezpečnost a jistotu pro celou společnost. Vždyť i běžný doručovatel pizzy, jakmile si sedne do auta, má pojištění – proč ne řidič Uberu?

V San Francisku před několika lety řidič Uberu při nehodě zabil šestiletou holčičku jménem Sophie Lou, vážně zranil jejího osmiletého bratra i matku. Firma řekla, že je to strašná tragédie, ale ten řidič byl nezávislým smluvním partnerem. Něco jako generální ředitel své vlastní společnosti. Takže s tím prý nemohli nic dělat.

■ Řidiči Uberu ale často říkají, my nechceme být taxikáři, jen si jednou za čas třeba trochu přivydělát. Jak to tedy pro ně zařídit?

Mnozí z nich jsou jistě slušní lidé, ale jiní ne. Musíte si říct, pro koho ta pravidla píšete, jestli pro řidiče, nebo ostatní lidi. Je mi sympatické, když si někdo chce jen tak přivydělát, ale pokud si bude chtít otevřít stánek s obcerstvením, musí dodržovat nějaká pravidla.

■ Měli by být řidiči vůči Uberu v pozici zaměstnanců?

Navrhují, aby vzniklo něco jako sdílené sociální zabezpečení pracovníka mezi

více zaměstnavateli, jakási přenosná záchranná síť pro všechny případy. Dřív bylo běžné, že jste pracoval od rána do večera pro jednu firmu a ta za vás platila pojištění. Pokud ale jezdíte pro Uber nebo Lyft, jste v tom jen sám za sebe. Takže pokud máte víc zaměstnavatelů, platili by za vás jen dva nebo tři dolary nad plat navíc na osobní účet, stejně jako sám zaměstnanec. Podle počtu odpracovaných hodin týdně. Stále mohou pracovat na smlouvu, ale budou mít nějaké zajištění. Musíme najít cestu, jak budou fungovat zkrácené úvazky stejně dobře jako standardní full time, a zároveň budou stejně přitažlivé pro zaměstnavatele. Ale ne proto, že jsou levnější.

■ Měli bychom mít pravidla pro skutečné sdílení? Když se třeba čtyři lidé dají dohromady cestou do práce a podělí o náklady, namísto aby jeli čtyřmi auty?

Ano, něco jako služba Blablacar, kde však nejde o profit, ale o vrácení nákladů. Jistě tam musejí být nějaká pravidla bezpečnosti, ale samozřejmě jich nemusí být tolik, jde o úplně jiný model fungování.

■ Nezasáhne ale regulace nadnárodních obrů i lokální konkurenty? Třeba regulace Googlu by v Česku mohla postihnout i Seznam.

Některé země prosazují koncept takzvaných národních šampionů, kterým dávají přednost před mezinárodními korporacemi. Někdy je v tom jistá logika, osobně toho ale nejsem velkým zastáncem, myslím, že volný obchod je v podstatě dobrá věc. Neříkal bych ale nikdy, zvláště když jste malá země, která má třeba



■ Americká nadnárodní dopravní a mobilní společnost Uber umožňuje objednání přepravy osobním automobilem. Podle Hilla ale dotuje každou jízdu, snižuje tak cenu a vytlačuje z trhu konkurenci.

menší HDP, než je obrat celé korporace jako Google.

■ Neobáváte se tedy, že by jakákoliv přísná pravidla krotící nadnárodní firmy nezasáhla třeba domácí malé a střední podniky?

Určitě můžete mít regulace příliš. Je potřeba najít správnou rovnováhu mezi tím, kde je pravidel moc a kde se jich naopak nedostává. Každé odvětví také potřebuje trošku jiný přístup, zvláště pokud jde o malé a střední podniky, které jsou mimořádně důležité. Třeba v Německu poskytují většinu pracovních míst a je otázka, jestli jsou schopny dostatečně rychle se přizpůsobit digitální transformaci.

■ Myslíte si, že velké korporace mohou poškodit celý systém kapitalismu?

Kapitalismus je jedním z největších motorů bohatství společnosti v dějinách. Když se podíváte na růst od 17. či 18. století, byl větší než v předchozích deseti tisících letech. Otázka ale je, komu jdou zisky do kapes. Kapitalismus je dnes hnán především výdaji spotřebitelů, a pokud nebudou mít dost peněz, nebudou si mít za co nakupovat. Je to tedy o rovnováze mezi regulací, podnikatelskou svobodou, prací a mzdami tak, aby firmy měly zákazníky. Co jsme viděli v ekonomice v době po druhé světové válce, je skoro zázračné a lidé to berou jako samozřejmost. Musíme si dát s regulací a pravidly pozor, abychom jich neměli ani málo, ani moc, jinak o to přijdeme.

■ Kdo vyhraje, vlády, nebo korporace?

Obě strany můžou. Jde o to najít právě to win-win řešení. A myslím, že je to možné. ■