

VIAC

REPUTÁCIE REGULÁCIE

MENEJ



OBSAH

EXECUTIVE SUMMARY	2
1 Úvod	3
2 Tri nedostatky verejných regulácií	4
Problém štruktúry podnetov verejných regulácií	4
Vedomostný problém pri definovaní verejných regulácií	5
Vysoké transakčné náklady verejných regulácií	6
3 Zdieľaná ekonomika a súkromná regulácia	7
Zdieľaná ekonomika v skratke	7
Zladené podnety súkromnej regulácie	8
Konkurencia súkromných regulácií generujúca vedomosti	8
Radikálne zníženie transakčných nákladov súkromnej regulácie	11
Zdieľaná ekonomika ako lakmusový papierik	13
4 Zhrnutie teórie	15
5 Regulácie prepravy a ubytovania v Slovenskej republike	16
Súčasný stav regulácie taxikárov	16
Príchod Uberu do Slovenskej republiky	17
Návrh zmien regulácií umožňujúci využiť potenciál zdieľanej ekonomiky v preprave	17
Problematika zdanenia taxikárov	18
Súčasný stav regulácie v ubytovaní	19
Príchod Airbnb do Slovenskej republiky	20
Návrh zmien regulácií umožňujúci využiť potenciál zdieľanej ekonomiky v ubytovaní	20
Odvody a dane poskytovateľov služieb cez zdieľanú ekonomiku	21
6 Zhrnutie návrhov v bodoch	22
7 Literatúra	23

EXECUTIVE SUMMARY

Príchod zdieľanej ekonomiky otriasol viacerými existujúcimi odvetviami a ich regulačnými rámcami. Najväčšie otrasy zažívajú momentálne odvetvia osobnej prepravy a ubytovania. Práve tu dokázala zdieľaná ekonomika využitím existujúcich kapacít, ktoré dovtedy boli nevyužívané, konkurovať tradičným poskytovateľom služieb. Zároveň v týchto odvetviach zdieľaná ekonomika ukázala, že existujúce verejné regulácie nie sú jedinými alternatívami riešenia ochrany spotrebiteľa, ale že existuje aj možnosť súkromnej regulácie. A to práve v réžii platformou zdieľanej ekonomiky.

V štúdiu poukazujeme na skutočnosť, že tvorcovia súkromných regulácií, pri ich snahe dosahovať zisk, majú motiváciu vytvárať regulácie v prospech spotrebiteľa. Na rozdiel od tvorcov verejných regulácií, ktorí pri sledovaní svojho záujmu často podliehajú tlakom záujmových skupín a vytvárajú tak regulácie, ktoré znižujú všeobecný blahobyt.

Súkromné regulácie profitujú z možnosti spätnej väzby a konkurencia medzi nimi generuje potrebné vedomosti pre tvorbu kvalitných trhových pravidiel. Naopak, verejné regulácie s monopolným právom vytvárajú plošné regulácie pre celé odvetvia, nemajú potrebné samo-sa-napravujúce mechanizmy.

Vynucovanie verejných regulácií je často nákladné (transakčné náklady), čo často vedie k ich nedodržaniu. Aj v tejto oblasti prišli tvorcovia súkromných regulácií s inovatívnymi riešeniami (online reputačné mechanizmy, big-data analýzy) a dokázali tak znížiť transakčné náklady viac ako verejné regulácie.

Ak zoberieme do úvahy všetky vyššie popísané faktory, navrhujeme tieto zmeny regulačného rámca v SR:

Preprava

- Zjednodušiť získavanie taxikárskych licencií na ohlásenie pri žiadosti o živnostenské oprávnenie
- Zrušiť skúšku odbornej spôsobilosti a preukaz vodiča taxislužby
- Zrovnoprávniť povinnosť vykonávať STK a EK kontroly s ostatnými vodičmi
- Umožniť vodičom využívať mobilné aplikácie a GPS vykonávať prepravu bez taxametra
- Zrušiť povinnosť preukazovať finančnú spoľahlivosť a zabezpečené stanovisko taxikára
- Navrhujeme prehodnotiť dvojité platenie odvodov zamestnancov so živnosťou a zvýšiť výšku prahu príjmov, pri ktorých začína živnosťník platiť povinné sociálne odvody

Ubytovanie

- Zrušiť potrebu nového kolaudačného konania v prípade priestorov, ktoré majú byť využívané na ubytovanie v súkromí
- Zrušiť ex ante obhliadky úradmi a nahradiť ich ex post kontrolou dodržiavania vyhlášky
- Prehodnotiť detailnosť regulačných požiadaviek na ubytovanie v súkromí
- Obmedziť reguláciu ubytovania a zvýšiť zodpovednosť hostiteľa za zdravie a majetok zákazníkov
- Zrušiť nutnosť mať živnostenské oprávnenie (a platiť odvody) pri ubytovaní v súkromí

1 ÚVOD

Diskusie týkajúce sa regulácie podnikateľského prostredia štátom sú dnes pomerne horúcou témou. Podľa novej štúdie autorov Coffey, McLaughlin a Peretto (2016) by bolo HDP USA o 25% vyššie, keby sa od 80. rokov nezvyšovala úroveň federálnych regulácií. Ak sa chceme zapojiť do tejto diskusie, potrebujeme najskôr pochopiť oficiálne zdôvodnenie existencie štátnych regulácií podnikateľského prostredia. Teda prečo vôbec potrebujeme regulovať dobrovoľný kontrakt medzi dvoma plnoprávnymi subjektmi? Ak obe strany dobrovoľne súhlasili s kontraktom – z definície obe strany ex ante získavajú. Inak by sa takýto kontrakt neuskutočnil.

Obhajcovia štátnych regulácií sa v tomto momente najčastejšie odvolávajú na ekonomický koncept zvaný informačná asymetria. Ide o situáciu, keď má jedna strana kontraktu informačnú prevahu nad tou druhou (Akerlof, 1970). Pričom spravidla je tou informovanejšou stranou poskytovateľ tovaru alebo služby, ktorý vie o predmete predaja viac ako kupujúci. Následne sa ako riešenie tohto „trhového zlyhania“ začali odporúčať práve regulácie verejnými autoritami, ktoré majú zabezpečiť vybalansovanie vzťahu medzi poskytovateľom a kupujúcim. S obhajobou regulácií sa tak spojilo heslo „ochrany spotrebiteľov“. Tento prístup k reguláciám budeme ďalej nazývať „verejné regulácie“.

Príklady takejto informačnej asymetrie existujú aj v nami študovaných oblastiach osobnej prepravy a ubytovania. Napríklad časť taxikárov v San Franciscu na konci 19. storočia bola prezývaná „nighthawks“, pretože svojich zákazníkov namiesto dohodnutého miesta zvykli dopraviť na odľahlé a opustené miesto, kde požadovali dodatočné peniaze za to, že ich tam nenechajú. Títo taxikári využili svoju informačnú prevahu a zneužili ju voči zákazníkovi. Verejné inštitúcie vtedy zareagovali promptne a vydali všeobecne platnú verejnú reguláciu, ktorá zakazovala vykonávať taxikársku službu bez špeciálnej licencie. Jej získanie bolo podmienené tým, že potenciálny taxikár musel úradom dokázať, že je "zákon rešpektujúci občan s dobrým charakterom" (a law-abiding citizen of good moral character) (Anderson, 2013).

Takýto prístup k reguláciám – monopolná autorita vytvorí všeobecne platné pravidlá pre celý sektor – bol v minulom storočí často jediným riešením. Ak niekde existoval potenciálny priestor pre oportunistické konanie poskytovateľov služby, verejné autority spravidla reagovali vytvorením obmedzenia vstupu do tohto odvetvia pomocou licenčných požiadaviek, zdefinovaním štandardov a pravidiel, ktoré boli následne vynucované a kontrolované rôznymi inšpekciami. Tento prístup k reguláciám – „verejné regulácie“ – však priniesol aj svoje náklady a nedostatky. Analyticky ich môžeme rozdeliť do troch oblastí: zlé nastavenie podnetov, vedomostný problém a vysoké transakčné náklady. V časti 2 sa na ne pozrieme bližšie. V časti 3 sa pozrieme na tieto isté problémy vo vzťahu k súkromnej regulácii. V časti 4 sú zhrnuté poznatky z predchádzajúcich teoretických častí. V 5. časti je detailne analyzovaná regulačná situácia v odvetviach ubytovania a prepravy v SR a navrhnuté jej zmeny, aby lepšie odpovedala na prítomnosť zdieľanej ekonomiky. 6. časť predstavuje zhrnutie našich návrhov v bodoch.

2 TRI NEDOSTATKY VEREJNÝCH REGULÁCIÍ

Ekonomovia v druhej polovici 20. storočia začali upozorňovať na to, že ak aj trh neprináša optimálne výsledky, neznamená to automaticky, že intervencia monopolnej (štátnej) authority vyrieši problém lepšie. Začali poukazovať na tzv. omyl nirvány (porovnávanie dokonalého stavu s nedokonalým fungovaním reálneho trhu) a namiesto jednoduchého odporúčenia intervencie presmerovali výskum smerom k porovnávaniu fungovania rôznych inštitucionálnych usporiadaní (Demsetz, 1972). Na základe tohto prístupu odhalili v monopolnom prístupe k verejným reguláciám niekoľko nedostatkov:

PROBLÉM ŠTRUKTÚRY PODNETOV VEREJNÝCH REGULÁCIÍ

Prvým problémom, ktorému čelí verejná regulácia, je nastavenie štruktúry podnetov a motivácií jej tvorcov. Ak chceme lepšie pochopiť vznik verejných regulácií, musíme v prvom rade opustiť predpoklad benevolentného tvorcu pravidiel a regulácií vo verejnej správe. Na tvorcov politik tak musia byť aplikované rovnaké (realistické) predpoklady ako platia u ostatných aktérov ekonomiky – predovšetkým sledovanie vlastného záujmu. Inými slovami, je naivné vychádzať z predpokladu, že verejná autorita automaticky vytvára regulácie, ktoré sú v prospech spoločnosti ako celku namiesto regulácií, ktoré sú v prospech úzkeho záujmu určitých skupín (Buchanan, 1999).

Ekonomovia prišli s niekoľkými vysvetleniami, ako môže dôjsť k tomu, že regulácie nepomáhajú „ochraňovať spotrebiteľov“, ale prinášali skôr politickú rentu pre vybrané firmy. Teda ako dochádza k „uneseniu regulátora“, ktorý je unášaný práve firmami, ktoré mal pôvodne regulovať (Stigler, 1971).

Hlavným problémom je, že právo regulovať celé odvetvie je v rukách dočasných správcov (s monopolom na vytváranie regulácií), ktorí môžu náklady svojich rozhodnutí externalizovať na široké masy (napr. spotrebiteľov) a naopak výnosy vo forme renty internalizovať do rúk úzkych záujmových skupín (napr. etablovaní poskytovatelia služieb). Očakávať od tvorcov verejných regulácií opak znamená očakávať, že budú prispievať (svojou prácou, časom, kariérou) na verejný statok tvorby verejno-prospešných zákonov. Z ekonómie však vieme, že verejný statok má tendenciu byť pod-produkovaný (Samuelson, 1954). Rovnako tak bude existovať tendencia na „pod-produkciu“ verejne prospešných regulácií.

Ďalej Mancur Olson (1984) ukázal, že to budú pravé menšie organizované skupiny poskytovateľov služieb, ktorí budú schopní ľahšie sa skoordinať a lobiť u tvorcu verejnej regulácie, ako veľké, rozptýlene skupiny spotrebiteľov. Navyše etablovaní poskytovatelia služieb majú často informačnú prevahu nie len nad zákazníkmi, ale aj nad regulátormi (napr. poznajú lepšie ich skutočné náklady). Môžu tak ovplyvňovať rozhodnutia regulátorov a tým si zabezpečiť priaznivejšiu reguláciu. Častý je aj fenomén v podobe tzv. „revolving door“, kedy rovnakí ľudia sa striedavo zamestnávajú raz u regulátora a raz u regulovanej firmy a týmto spôsobom pomáhajú v spomínanom únose regulátora.

Už v prvom príklade z úvodu, kedy verejná regulácia mala vzniknúť ako nástroj proti „nighthawks“, je možné nájsť prvky „unesenia regulátora“. Verejná regulácia v San Franciscu totižto prikazovala, že na jednom registrovanom vozidle mohol jazdiť len jeden taxikár s licenciou. To účinne bránilo vstupu nových konkurentov z ostatných štátov, ktorí boli efektívnejší v poskytovaní

prepravy (účtovali si nižšie ceny). Dôvodom ich efektívnosti bol predovšetkým fakt, že využívali jedno vozidlo viacerými vodičmi počas dňa a noci. To sa nepáčilo nezávislým vodičom v San Franciscu, ktorí jazdili každý v jednom automobile a ktorých reprezentoval Ochranný zväz vodičov (Carriage Drivers' Protective Union). Ten aktívne podporoval spomínanú verejnú reguláciu zakazujúcu využívať jedno auto viacerými taxikármi.

Pri verejných reguláciách tak vždy bude existovať systematická tendencia na tvorbu regulácií, ktoré skôr ako ochranu spotrebiteľa sledujú ochranu monopolného postavenia pre niekoľko vybraných poskytovateľov. Výsledkom je niekoľko druhov neefektív, ktoré popísali ekonómovia: strata mŕtvej váhy (uskutoční sa menej obchodov a poskytne sa menej služieb ako by sa uskutočnilo bez existencie regulácie), rent-seeking (podnikatelia využívajú zdroje na získavanie politických výhod a nie na uspokojovanie potrieb zákazníkov) a X-neeefektivita (neexistuje konkurenčný tlak na efektívne manažovanie a riadenie firiem a vznik nových inovácií). V rozsiahlej štúdii Matthew Mitchell (2012) spísal desiatky príkladov z reálneho sveta, kedy bol regulátor uneseným firmami, ktoré mali byť regulované a viedlo to k práve týmto neefektívnostiam.

VEDOMOSTNÝ PROBLÉM PRI DEFINOVANÍ VEREJNÝCH REGULÁCIÍ

Ak by sme aj predpokladali, že má regulátor tie najlepšie úmysly (teda si odmyslíme problém zlej štruktúry podnetov), ostáva problém s identifikovaním a vytvorením tej správnej regulácie. Teda ide o tzv. vedomostný problém.

Regulácie vytvárajú rôzne náklady a výnosy pre jednotlivé strany kontraktu. Dokonca jedna a tá istá regulácia môže pre jednu stranu prinášať viac nákladov ako výnosov a pre druhú viac výnosov ako nákladov. Ako sa má verejný regulátor rozhodnúť, či takúto reguláciu prijať? Ak regulátor prijme prísne podmienky pre získanie licencie pre vstup do odvetvia (napr. každá hotelová izba musí mať klimatizáciu), vytvára vysoké náklady pre poskytovateľov. Zároveň však poskytuje výnosy pre spotrebiteľov, ktorí sa dostanú ku kvalitnejšej službe (host' si môže byť istý, že mu nikdy nebude na izbe teplo). Verejná autorita tak čelí vedomostnému problému: kedy sú náklady prísnej regulácie pre poskytovateľov opodstatnené, lebo sú viac ako kompenzované výnosmi, ktoré prinášajú spotrebiteľom? A kedy je zasa opak pravdou?

Principiálnou výzvou centrálnej autority tvoriacej verejnú reguláciu je vytvoriť také prísne alebo voľné pravidlá a regulácie, ktoré budú prinášať celkovo viac výnosov ako nákladov pre všetkých aktérov spolu. Inými slovami, prinesú maximálny celkový čistý úžitok.

Regulátor pri vytváraní verejných regulácií však spravidla nedisponuje potrebnými vedomosťami konkrétneho miesta a času, ktoré by potreboval na to, aby dokázal správne vyhodnotiť jednotlivé náklady a výnosy pre rôzne strany kontraktu. Verejná autorita s monopolom na plošné regulácie, platné pre celú ekonomiku, navyše nedisponuje ani žiadnou spätnou väzbou, ktorá by jej pomohla ex post zistiť, či priniesla dodatočná regulácia čistý úžitok alebo stratu. Rovnako neexistuje žiadny konkurenčný tlak, ktorý by pomohol odhaliť tie nesprávne regulácie.¹

Podmienky na trhu sa taktiež neustále a rýchlo menia, čo mení relatívne náklady a výnosy regulácií, a navyše prináša množstvo nových spôsobov ako riešiť problém asymetrických informácií a oportunistického chovania. Verejná autorita však má problém dostatočne flexibilne reagovať

¹Inými slovami tvorba verejnej regulácie trpí rovnakými problémami ako trpel centrálny plánovač pri riadení ekonomiky v socializme, bez prístupu k cenám a možnosti kalkulovať zisky a straty. Pozri Mises (1920) a Hayek (1935).

na tieto zmeny, keďže nedokáže vyhodnotiť ich relatívnu výhodnosť a zároveň nemá k dispozícii spätnú väzbu.

Napríklad v oblasti taxislužieb je v Slovenskej republike zakázané prihlásiť automobil starší ako osem rokov do prevádzky. Táto regulácia očividne prináša náklady na strane poskytovateľov služieb, ktorí sú nútení kupovať novšie autá, než aké by používali bez existencie tejto regulácie. Na druhej strane prináša určité výnosy zákazníkom, ktorí sa vďaka nej vozia na novších automobiloch. Otázka však znie, či táto regulácia v skutočnosti prináša čisté výnosy. Zákazníci by totiž možno boli ochotnejší jazdiť v starších autách a pritom platiť nižšie ceny. Verejný regulátor však nemá šancu zistiť, či je jeho arbitrárne rozhodnutie správne a nemá ani k dispozícii žiadnu spätnú väzbu, ktorá by mu pomohla prekonať tento vedomostný problém. Jeho verejná regulácia totižto platí plošne na celé územie a neexistuje na ňu žiadny konkurenčný tlak.

VYSOKÉ TRANSAKČNÉ NÁKLADY VEREJNÝCH REGULÁCIÍ

Ak by sme aj predpokladali, že verejná regulácia bola vytvorená aktérmi sledujúcimi blahobyť celej spoločnosti, a že nejakým spôsobom dokázali odhaliť tie správne regulácie, ani to nezaručuje optimálne fungovanie verejnej regulácie. Dôvodom sú vysoké transakčné náklady, ktoré spôsobujú, že regulácie aj napriek ich správne nastaveniu nefungujú tak, ako by mali. Regulácie totiž zďaleka nie sú samo-sa-vynucovacie a vyžadujú aktívny prístup, či už zo strany kontrolórov, samotných regulovaných subjektov alebo ich zákazníkov.

Príkladom môže byť nami skúmané poskytovanie taxi služby. Verejný regulátor v Slovenskej republike zadefinoval pravidlá správneho poskytovania taxi služby a zákazníci sa môžu v prípade ich porušenia obrátiť na inšpekciu. Tá následne udelí taxikárovi pokutu alebo dokonca odobrenie licenciu. Podľa zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, je vodič taxíka povinný umožniť cestujúcemu pohľad na displej taxametra počas jazdy od nastúpenia až po vystúpenie a uskutočniť prepravu po najkratšej trase, ktorú umožňuje dopravná situácia, resp. inú trasu prepravy môže použiť len so súhlasom cestujúceho alebo na jeho návrh.

Ak aj predpokladáme, že sú tieto regulácie optimálne nastavené, problémom ostáva, že z pohľadu zákazníka je často ťažké odhaliť ich porušovanie, a ak to aj dokáže, sú s ich nahlasovaním spojené pomerne vysoké náklady. Výsledkom je regulácia, ktorá nefunguje optimálne. To je aj dôvod, prečo je povesť taxikárov v rôznych mestách tak často pochybná, aj napriek prítomnosti regulácií. Taxikári totižto vedia, že existujúce verejné regulácie sú často nevynucované a môžu zneužiť svoje postavenie voči spotrebiteľovi, bez reálnych dopadov na ich blahobyť.

Rovnako môže centrálna autorita vydať tie správne štandardy kvality a pravidlá poskytovania služieb, ale keď nemá dostatočné kontrolné a vynucovacie prostriedky, ostáva táto regulácia bez reálneho vplyvu. Napr. Dopravný správny orgán SR má právo uložiť pokutu od 100 eur do 15 000 eur taxikárom, ktorí prevádzkujú taxislužbu za ceny, ktoré nie sú v súlade s ich tarifou. Aj napriek existencii tejto verejnej regulácie sú pomerne časté príklady oklamaných turistov, ktorí museli platiť ceny vysoko nad oficiálnou tarifou taxikárov.²

Výsledkom tak môže byť situácia, že aj napriek de jure existencii tých správnych verejných regulácií, bude vzťah medzi poskytovateľom služby a spotrebiteľom de facto neregulovaný. A tým pádom bude aj naďalej existovať možnosť oportunistického správania.

² Problémom sú rovnako aj pomalé a nákladné súdne riešenia sporov, ktoré môžu v konečnom dôsledku taktiež zabrániť funkčnosti regulácie.

3 ZDIEĽANÁ EKONOMIKA A SÚKROMNÁ REGULÁCIA

Verejná regulácia však nie je jediná alternatíva. Nečelíme nutnosti voľby medzi verejnou reguláciou a žiadnou reguláciou. Existuje aj tretia alternatíva a tou je súkromná regulácia, ktorú spopularizovala v poslednej dobe predovšetkým zdieľaná ekonomika. V nasledujúcich častiach sa pozrieme na to, čo je to zdieľaná ekonomika a ako pomohla zmierniť tri vyššie popísané problémy verejnej regulácie.

ZDIEĽANÁ EKONOMIKA V SKRATKE

Alternatívu k vyššie popísanému centralistickému prístupu k reguláciám priniesla revolúcia v podobe internetových technológií. Na prelome milénia bol internet spravidla využívaný ako „elektronické noviny“. Teda bežný používateľ väčšinou len pasívne prijímal informácie z internetových stránok. S príchodom Web 2.0 aplikácií sa však umožnilo používateľom jednoducho a aktívne sa zapájať do tvorby obsahu a koordinovať veľké množstvo ľudí s nízkymi nákladmi. Začali tak vznikať prvé platformy umožňujúce komunikáciu a on-line spoluprácu, prvé sociálne siete s virtuálnymi komunitami a mobilné aplikácie, umožňujúce interakciu prakticky z akéhokoľvek miesta na svete. Okrem revolúcie v blogovaní, sociálnych sieťach, crowdfundingu, vznikla aj revolúcia v oblasti zdieľania. Tá so sebou priniesla (okrem množstva iného) aj zaujímavé riešenia vyššie popísaných problémov informačnej asymetrie. A to konkrétne prostredníctvom konkurencie decentralizovaných platforiem zdieľanej ekonomiky v oblasti súkromnej regulácie.

Pred príchodom platforiem zdieľanej ekonomiky existovalo množstvo potenciálne výhodných výmen, ktoré sa však neuskutočnili z dôvodu vysokých transakčných nákladov. Jednoducho sa mohlo stať, že niekto mal doma dlhodobo nevyužívanú vrtačku a zároveň ju niekto iný z vedľajšej ulice práve potreboval. To, čo bránilo, aby sa vrtačka dostala z rúk prvého človeka do rúk druhého, bolo, že o sebe jednoducho nevedeli; a keby aj vedeli, ťažko by sa dohodli na cene; a keby sa aj dohodli, museli by uzatvoriť zmluvu; a keby ju aj uzatvorili, stále by existoval problém s jej vynútením a kontrolou. Inými slovami, to čo bránilo výhodnej výmene, boli spomínané vysoké transakčné náklady. A práve na ich znižovanie sa platformy zdieľanej ekonomiky naučili zarábať - dosahovať zisk (Munger, 2015).

Predovšetkým posledná časť transakčných nákladov na „vynútenie a kontrolu“ je vysoko relevantná pre túto štúdiu. Toto je totiž práve bod, kde platformy dokázali nahradiť a ešte prekonať existujúcu verejnú reguláciu. Inými slovami, zdieľaná ekonomika prišla v mnohých tradičných odvetviach s alternatívou voči verejnej regulácii. S alternatívou vo forme decentralizovaného prístupu k tvorbe súkromnej regulácie. Následne pomocou rôznych mechanizmov a systémov dokázala vytvoriť dôveru medzi dvoma stranami kontraktu a zmierniť tak problém asymetrických informácií, a zároveň všetky tri vyššie popísané problémy verejnej regulácie.

Zdieľaná ekonomika tak okrem intenzívnejšieho využívania zdrojov (zdieľaním, prenajímaním a sprostredkovaním služieb) umožnila aj upozorniť na existujúce neefektívne regulácie a následne ich nahradiť kvalitnejšími reguláciami. Ako sa jej to podarilo je predmetom nasledujúcich častí.

ZLADENÉ PODNETY SÚKROMNEJ REGULÁCIE

Tvorcovia súkromných regulácií sú vlastníkami platforiem. Na rozdiel od politikov - dočasných správcov, ktorí sú zodpovední za tvorbu verejnej regulácie, sú tvorcovia súkromných regulácií vlastníkami kapitálovej hodnoty platformy. Teda majú podnety prijímať pravidlá a regulácie, ktoré budú dlhodobo maximalizovať hodnotu ich platformy.

Vlastníci platformy tak pri sledovaní svojho vlastného záujmu musia brať do úvahy záujem všetkých účastníkov platformy, t.j. poskytovateľov služieb a aj zákazníkov. Jediný spôsob, ako môžu vlastníci platformy dosahovať zisk, je vytvoriť také prostredie (pravidlá a regulácie), ktoré zabezpečí maximálny počet obchodov. Teda je v osobnom záujme súkromných regulátorov uistiť sa, že platforma bude bezpečná a jednotliví aktéri budú ochotní v čo najväčšej miere obchodovať, zdieľať, prenajímať a poskytovať služby.

Vlastníci platforiem totiž vedia, že ak sa jednotliví aktéri cítia bezpečne, tak sú ochotní platiť za služby kumulatívne viac a uzatvoriť väčšie množstvo kontraktov. A práve z toho majú platformy príjem. To je dôvod, prečo platforma zdieľanej ekonomiky nemôže byť unesená – ako je to v prípade verejnej regulácie.

Príjem a bohatstvo vlastníka platformy sú tak priamo závislé od toho, ako dobre dokáže nastaviť regulácie. Jeho podnety sú tak zladené so záujmami jeho zákazníkov, úplne rovnako ako je to napríklad pri známom pekárovi Adama Smitha:

„Za večeru nevďačíme dobrej vôli mäsiara, pivovarníka alebo pekára, ale tomu, že dbajú na svoje vlastné záujmy. Nežiadame preto od nich ľudskosť, ale sebeckosť a nikdy im nehovoríme o svojich potrebách, ale o ich výhodách.“

Od tvorcov súkromnej regulácie tak nemusíme očakávať nič iné, len že budú sledovať svoj vlastný záujem. V prípade verejnej regulácie je to presne naopak a prijatie regulácie zvyšujúcej blahobyt spoločnosti by vyžadovalo dobré úmysly na strane politikov a regulátorov.

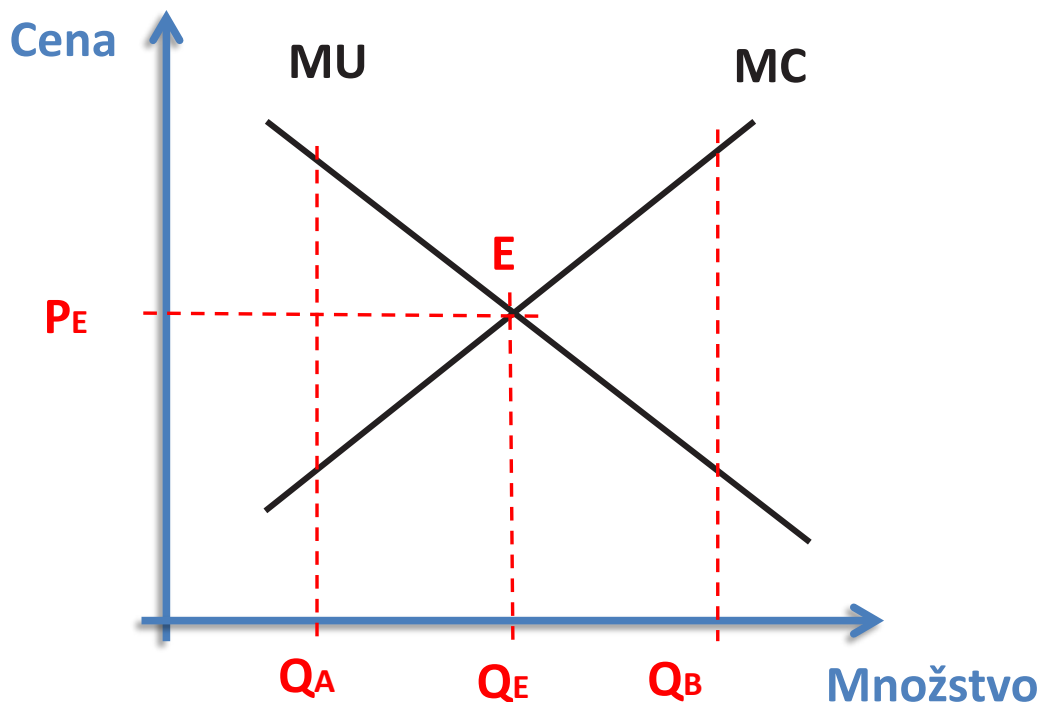
KONKURENCIA SÚKROMNÝCH REGULACÍ GENERUJÚCA VEDOMOSTI

Vlastník platformy tvoriaci súkromnú reguláciu nemá možnosť uvaliť jeho predstavy o správnom nastavení regulácií (napr. v oblasti transportu osôb), na všetkých účastníkov v ekonomike – na rozdiel od tvorca verejnej regulácie. Vlastník platformy však disponuje možnosťou obmedzenia vstupu na jeho vlastnú platformu – pre tých, ktorí nesplnia ním vyžadované pravidlá a regulácie. Vlastník teda môže regulovať podmienky na svojej vlastnej platforme. Vzniká tak priestor pre konkurenciu decentralizovaných platforiem v oblasti tvorby súkromnej regulácie.

Táto konkurencia pomáha riešiť v predchádzajúcej časti načrtnutý vedomostný problém pri tvorbe verejných regulácií. Správna regulácia musí totiž spĺňať niekoľko atribútov súčasne. Jedná a tá istá regulácia môže prinášať úžitok zákazníkovi, ale neopodstatnene vysoké náklady pre poskytovateľov. V procese konkurencie budú podnikatelia objavovať takú mieru regulácie, ktorej hraničné náklady sa budú rovnať hraničným výnosom (Obr. 1, bod E). Teda regulácie, ktoré maximalizujú čistý úžitok plynúci z regulácie. Ak by totiž prijali povedzme príliš voľné regulácie (ľavá strana Grafu 1, t.j. bod QA až QE), bude existovať zisková príležitosť vo forme sprísnenia regulácie bezpečnosti na platforme, keďže zákazníci budú ochotní platiť viac za zvýšenie bezpečnosti, než budú náklady spojené s touto reguláciou – ekonomickým žargónom $MU > MC$

(hraničný úžitok je vyšší ako hraničné náklady). V opačnom prípade (pravá strana Grafu 1, bod QE až QB), by zasa existovala zisková príležitosť v zrušení príliš prísnych regulácií (to je dôvod, prečo súkromný sektor má tendenciu vyhýbať sa prílišnej a zbytočnej byrokracii, na rozdiel od verejnej správy). Optimálna miera regulácie sa nachádza v bode, kde sa rovnajú hraničné náklady a hraničné výnosy dodatočnej prísnosti regulácie.

Obr. 1 Hraničný úžitok a hraničné náklady regulácie



V zásade však súkromný tvorca regulácie sám o sebe nemá lepší prístup k vedomostiam (potrebných pre tvorbu správnej regulácie) ako verejný regulátor. Má však prístup k spätnej väzbe a zároveň je súčasťou procesu trhovej konkurencie, ktorá pomocou pokusu a omylu umožňuje generovať potrebné vedomosti dôležité pre vyhýbanie sa zlým postupom a imitovanie a rozvíjanie tých úspešných.

Túto vlastnosť trhovej konkurencie najlepšie opísal ekonóm Friedrich August von Hayek (1968), ktorý rozšíril statické chápanie konkurencie o jej dynamický prvok v podobe podnikateľského objavovania. Neskôr aplikoval tento prístup okrem vzťahov v rámci trhu aj do tvorby a vzniku práva (law), ako alternatívy k legislatíve (legislation) (Hayek, 1973) a ešte neskôr poukázal, ako môže tento istý proces dynamického objavovania fungovať aj v monetárnej oblasti, kde podľa neho má konkurencia mien pomôcť objavovať tú správnu formu peňazí (Hayek, 1976).

Dnes môžeme tento proces dynamického objavovania pozorovať vďaka zdieľanej ekonomike a jej platformám aj v oblasti regulácie jednotlivých odvetví.³ Súkromné regulácie totiž umožňujú paralelné fungovanie viacerých regulačných rámcov, medzi ktorými existuje konkurencia. Navyše majú tvorcovia súkromnej regulácie k dispozícii spätnú väzbu v podobe zisku a straty, resp. prílevu a odchodu zákazníkov a poskytovateľov služieb. Tento proces pomáha selektovať tie správne spôsoby regulácie – prinášajúce čistý úžitok a odbúravať tie nesprávne.

Napríklad Uber prišiel s množstvom podmienok, ktoré musia spĺňať záujemcovia o poskytovanie služieb na jeho platforme – pričom tieto požiadavky sú v niektorých oblastiach voľnejšie ako požiadavky verejnej regulácie (frekvencia kontroly STK a EK, psychotesty, odborné testy), v iných sú zasa prísnejšie (napr. screening vodičov a miera poistenia) (Feeney, 2015). Uber . napríklad

vyžaduje, aby auto vodiča nebolo staršie ako 10 rokov, vodič nemôže mať zápis v registri trestov (výnimkou je však neplatenie alimentov) a musí mať minimálne 3 roky skúsenosti s riadením vozidla. Rovnako Uber stanovil medzi nutné podmienky vstupu na platformu zadanie platobnej karty do systému a úplne zakázal hotovosť (čím značne zvýšil bezpečnosť vodičov aj zákazníkov). Uber taktiež reguluje ceny, za ktoré jazdia vodiči a upravuje párovací mechanizmus – zákazník si nemôže sám vyberať vodiča, môže však odmietnuť prideleného, na druhej strane vodič vidí dopyt po jeho službách, nevidí však cieľ jazdy. Navyše poskytuje informačné spravodajstvo o tom, ako sa vyvíja alebo bude vyvíjať dopyt po transporte. Okrem toho Uber poisťuje svojho vodiča a tretie strany voči možným rizikám až do výšky jedného milióna eur.⁴

Všetky tieto pravidlá sú v zásade len pokusmi v rámci procesu objavovania a iné platformy môžu prísť s inými riešeniami. Napr. konkurenčná platforma Lyft umožňuje nechávať sprejité – čo Uber zakazuje, používa iný algoritmus na párovanie a tvorbu ceny, taktiež ešte viac do hĺbky preskúmava svojich vodičov pri pohovoroch, prikazuje označiť svoje auta „umelými ružovými fúzami“, ponúka osobnejší prístup s väčším zastúpením žien a má nonstop fungujúce centrum tiesňových volaní.

Obdobný proces objavovania tých správnych regulácií existuje aj na platformách ubytovania. Napr. Airbnb dlho pracoval na dizajne parametrov v kontaktnej schéme (disclosure system). Jeho dizajn prvého kontaktu medzi hosťom a zákazníkom je navrhnutý tak, aby zákazník o sebe prezradil tie najdôležitejšie veci (s kým cestuje, prečo cestuje a prečo si vybral práve toto ubytovanie) v primeranom rozsahu. Toto sa ukázalo ako kľúčové pri vytváraní dôvery. Airbnb experimentoval s rôznymi nastaveniami prvého kontaktu. Ak však zákazník prezradil o sebe príliš málo, alebo naopak prezradil až veľké množstvo detailov zo svojho života, tak to hosťov často odradilo. Priestor na odpoveď je tak na Airbnb presne stanovený tak, aby odpovede neboli príliš stručné, ale ani príliš rozsiahle. Výsledkom je vyššia dôvera medzi jednotlivcami na platforme.

K zvýšeniu dôvery prispieva taktiež odstránenie anonymity. Na platforme Airbnb má každý používateľ profil s menom, povinnou fotkou a s jeho krátkym opisom. Platforma taktiež ponúka možnosť dať „verifikovať“ svoj profil (používateľ poskytne Airbnb údaje zo svojho občianskeho alebo vodičského preukazu), a zvýšiť tak svoju dôveryhodnosť v očiach ostatných. Rovnako spôsob platby je usporiadaný tak, aby zabráňoval vzniku problémov. Platforma čaká 24 hodín, kým prepošle peniaze od zákazníka k hosťovi pre prípad, že by vznikol nejaký problém. Z rovnakého dôvodu zriadili aj zákaznícku linku, ktorá funguje 24 hodín denne, 7 dní v týždni. Airbnb tiež poisťuje majetok hosťov až do výšky 1 milióna dolárov. To pravdepodobne nerobí žiadny verejný regulátor.

³ Obdobný typ konkurencie v oblasti tvorby pravidiel, regulácií a bezpečnosti existuje napríklad medzi proprietárnymi komunitami, kondominiami, hotelmi, nákupnými centrami, zábavnými parkami, atď. (Beito, Gordon, Tabarok, 2009). Obdobným spôsobom dokonca vznikli prvé pravidlá a súkromné regulácie akciových búrz najskôr v 17. storočí v Holandsku a neskôr v Anglicku (Stringham, 2002 a 2003).

⁴ Poistenie však platí len v momente, keď je zapnutá aplikácia Uber a v automobile sedí zákazník. V momente, keď je aplikácia vypnutá, je automobil pod klasickým povinným poistením. Problematickou bola situácia, keď bola zapnutá aplikácia, ale zákazník nebol v automobile. V tomto prípade poskytoval Uber len podporné poistenie „contingent liability coverage“. Časom však vznikol na poistnom trhu v USA produkt pokrývajúci presne takúto situáciu. Tento poistný produkt nie je taký lacný ako klasická nekomerčná poisťka, ale ani taký drahý ako komerčná poisťka pre taxikárov.

RADIKÁLNE ZNÍŽENIE TRANSAKČNÝCH NÁKLADOV SÚKROMNEJ REGULÁCIE

V predchádzajúcej časti sme ukázali, ako môžu byť aj tie správne verejné regulácie prijaté benevolentnými regulátormi nefunkčné, ak je ich vynucovanie spojené s vysokými transakčnými nákladmi. Teda takéto verejné regulácie platia len de jure a nie de facto. Toto si však súkromní regulátori ako vlastníci platforiem nemôžu dovoliť. V rámci podnikateľského objavovania tak prišli s rôznymi mechanizmami, ktoré umožňujú radikálne zníženie transakčných nákladov vynucovania súkromných regulácií. Patria sem predovšetkým reputačné systémy a big data analýzy.

Reputačné systémy umožňujú vzájomné online hodnotenie jednotlivých strán kontraktu. Zákazníci hodnotia ako boli spokojní so službou a poskytovatelia hodnotia ako boli spokojní so zákazníkom. Takéto reputačné systémy vytvárajú hneď dvojaký tlak na správne správanie sa a zdržanie sa zneužitia informačnej prevahy. 1) Ex ante sú strany kontraktu motivované vyhľadávať a vstupovať do kontraktu len so stranou, ktorá má dobré hodnotenie a teda v minulosti sa správala podľa očakávaní. 2) Následne sú strany počas kontraktu motivované dodržiavať pravidla platformy a vyhýbať sa oportunistickému správaniu, keďže nechcú dostať ex post zlé hodnotenie.

Reputačné systémy tak zlepšujú kooperáciu, fungujú ako vynucovacie mechanizmy, pomáhajú signalizovať dôveryhodnosť a kvalitu, znižujú riziko, motivujú k dobrému správaniu a trestajú naopak to zlé a tak pomáhajú riešiť problém informačnej asymetrie.

Ak sa napríklad na platforme Lyft dostane hodnotenie vodiča pod 4,6 hviezdičky z 5, bude jeho účet deaktivovaný. Alebo ak zákazník ohodnotí vodiča pod 3 hviezdičky, už nikdy nebude s týmto vodičom spárovaný na ďalšiu jazdu. Rovnako efektívne využíva tieto mechanizmy aj platforma Feastly, ktorá spája domácich kuchárov ochotných pripraviť večeru u seba doma a potenciálnych zákazníkov, ktorí sú ochotní sa u niekoho doma najesť a zaplatiť za to. Reputačné systémy tak pomáhajú riešiť situáciu aj tam, kde existuje naozaj vysoká miera informačnej asymetrie.

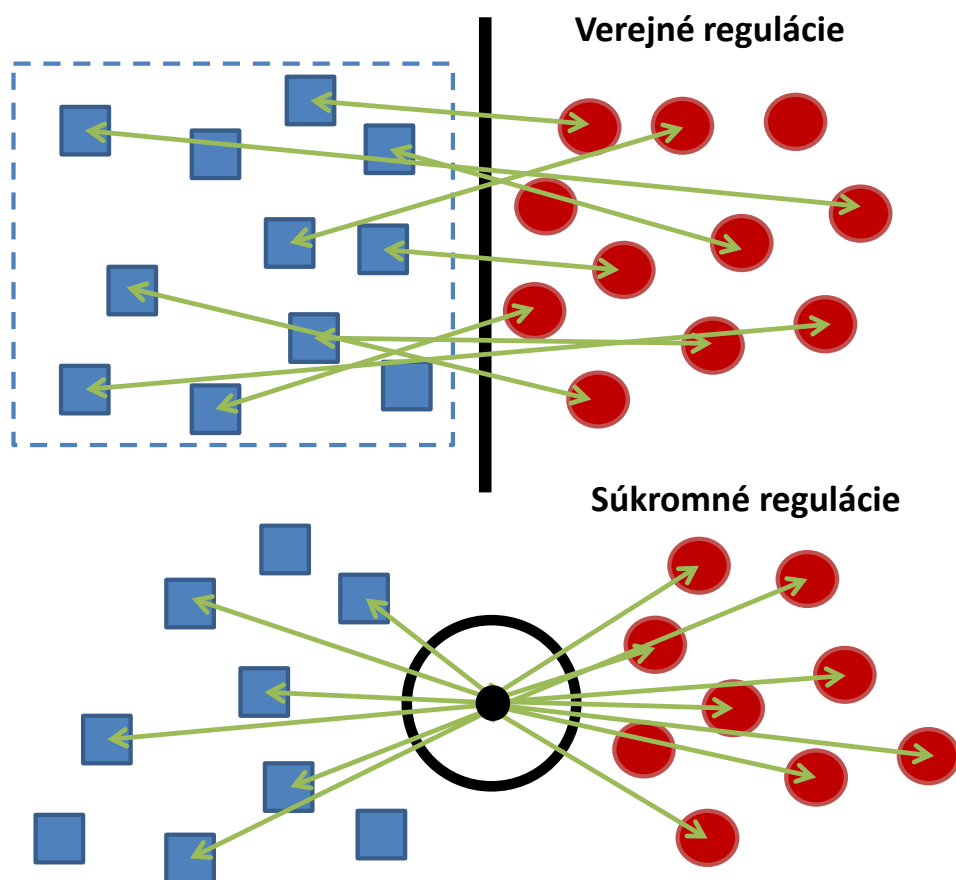
Tieto systémy anonymnej interakcie s náhodnými aktérmi nahrádzajú interakciami, ktoré všetky prechádzajú centrom (platformou). Tá zaznamenáva ich históriu a pomáha tak odstraňovať anonymitu a naopak, pomáha vytvárať dôveru (obrázok 1). Na ľavej strane sú štvorčekmi naznačení vodiči a napravo krúžkami zákazníci. V prípade klasickej verejnej regulácie je snaha nadefinovať správne poskytovanie služby a následne ho vynucovať (naznačené čiarkovaným ohraňovaním). Takýto spôsob vynucovania regulácií je však vysoko nákladný a často nespoľahlivý.⁵

Vznik kontraktu medzi poskytovateľom a zákazníkom pri verejnej regulácii je však formovaný na náhodnej báze a ostáva do veľkej miery anonymný. Zákazník tak nepozná históriu taxikára a jeho prípadne oportunistické správanie nijakým spôsobom neovplyvní jeho budúcu reputáciu. Taxikár má tak motiváciu externalizovať náklady svojho zlého správania sa na všetkých ostatných taxikároch a zhoršovať tak reputáciu všetkých taxikárov.

Presný opak sa deje na spodnej časti obrázku, kde je naznačená schéma fungovania prepravy osôb cez platformu. Tu zákazník pozná históriu vodiča a ten nemôže svojím zlým chovaním externalizovať náklady na ostatných vodičov, ale tie ostávajú internalizované na jeho osobe. Čo samozrejme vytvára tlak na dobré správanie sa.

⁵ Napr. v Las Vegas majú regulátori dlhoročné problémy s taxikármi, ktorí klamú turistov a z letiska ich vozia zbytočne dlhými trasami, aby tak na nich zarobili. Miestny regulátor skúsil všetko: od klasických nariadení, ako by sa taxikári mali správať, policajtov kontrolujúcich cestu taxikára, po veľké informačné tabule upozorňujúce na správnu cestu, alebo vytvorenie systému, kde môžu cestujúci podávať sťažnosti, či dokonca plán vyžadovať inštaláciu nového sledovacieho zariadenia, ktoré by kontrolovalo, či taxikári nepodvádzajú svojich zákazníkov. Všetko bolo neúčinné (Ross, 2014). Tento problém v Las Vegas nakoniec vyriešil až Uber s jeho súkromnou reguláciou a reputačnými mechanizmami. A to až do momentu, kým nebol zakázaný (následne po roku znova povolený).

Obr. 2 Odvetvie prepravy osôb verejnou a súkromnou reguláciou



Reputačný systém s možnosťou zhodnotiť kvalitu služieb a zanechať písomne spätnú väzbu má aj Airbnb (spätnú väzbu zanecháva v priemere až 75 % používateľov). Ten obdobne prináša tlak na dobré správanie sa na oboch stranách kontraktu. Navyše hostiteľ s aspoň jedným kladným hodnotením má 4krát väčšiu pravdepodobnosť, že si ho zákazník vyberie ako hostiteľ bez hodnotenia. Plus aby bola zaručená objektivita hodnotenia z oboch strán, sú hodnotenia zverejnené súčasne a to až po 2 týždňoch od ukončenia ubytovania.

Ďalším spôsobom ako vlastníci platforiem znižujú informačnú asymetriu sú „big data“ analýzy. Tieto analýzy využívajú počítačové algoritmy na monitorovanie miliónov transakcií a na základe určitých kľúčov blokujú alebo označujú tie podozrivé, ktoré sú následne preposlané tímu vyšetrovateľov na hlbšiu analýzu.

Súkromná regulácia zdieľanej ekonomiky tak vo všetkých troch problematických oblastiach (podnety, vedomosti, transakčné náklady) prináša teoretickú tendenciu a aj empirickú skúsenosť prekonávať verejnú reguláciu verejných autorít. Ak zoberieme tieto tendencie a skúsenosti vážne, zdieľaná ekonomika môže predstavovať nielen nástroj na uskutočňovanie vzájomne výhodných výmen, ktoré by sa inak neuskutočnili,⁶ ale navyše môže predstavovať aj nástroj na identifikáciu a prekonanie zastaraných, nefunkčných a neefektívnych verejných regulácií.

⁶ Nová štúdia Kruegera a Cramera (2016) upozorňuje na to, že vodiči Uberu dokážu oveľa efektívnejšie využívať čas, keď jazdia. Najazdia 30% až 50% menej času a kilometrov prázdni ako vodiči taxíkov. Uber tak nie len prekonáva zastarané regulácie, ale navyše umožňuje efektívnejšie využívanie času a priestoru.

ZDIEĽANÁ EKONOMIKA AKO LAKMUSOVÝ PAPIERIK

Ako sme ukázali v prvej časti, samotná existencia verejnej regulácie v legislatíve ešte automaticky neznamená jej ekonomickú alebo spoločenskú opodstatnenosť, či dokonca prospešnosť. Opak je v niektorých prípadoch pravdou.

Aj napriek tomu, že sa verejné regulácie podnikateľského prostredia spravidla ospravedľujú ako pomoc spotrebiteľom, množstvo verejných regulácií je skôr výsledkom tlaku záujmových skupín, alebo prehnane aktívnych a naivných politikov (regulátorov). V takom prípade môže byť zo spotrebiteľského pohľadu výhodnejšie, ak je daná regulácia zrušená alebo sa formálne nevynucuje. V praxi však nie je jednoduché rozoznať, kedy sú náklady verejnej regulácie vyššie ako úžitok z nej plynúci a kedy prospieva skôr koncentrovaným záujmom, ako rozptýleným spotrebiteľom.

Pri riešení tohto problému sa na jednej strane môžeme skúsiť spoľahnúť na politické procesy a demokratické mechanizmy. To však môže trvať dlho a v niektorých prípadoch sa ani nemusíme takejto zmeny dočkať. Problémom je informačná asymetria medzi voličmi a politikmi na jednej strane a medzi spotrebiteľmi a záujmovými združeniami na strane druhej. Voliči jednoducho nemajú motiváciu sa denne informovať a kontrolovať politikov, či prijímajú len regulácie zvyšujúce blahobyt. Politici tak majú široký manévrovací priestor pri ich legislatívno-regulačnej činnosti. Rovnako je pre ľudí z pohľadu spotrebiteľov ťažké vyhodnotiť, či by zregulované odvetvie fungovalo lepšie alebo horšie, bez verejnej regulácie. Spotrebiteľ by sa musel púšťať do zložitých myšlienkových cvičení, ako by asi vyzeral svet bez tej, či onej verejnej regulácie.

Dostávame sa tak do paradoxnej situácie. Ako sme ukázali v úvode, informačná asymetria je označovaná za jeden z hlavných argumentov zavádzania regulácií (producent alebo poskytovateľ služby vie viac ako zákazník) a zároveň jeden z hlavných dôvodov nefunkčnosti týchto regulácií (volič a spotrebiteľ nedokážu kontrolovať politikov a identifikovať neefektívne regulácie).

Práve tu však môže zdieľaná ekonomika s jej súkromnými reguláciami pomôcť prelomiť hrubé politické ľady. Zdieľaná ekonomika totiž nabúrara zastarané verejné regulácie. A to tak, že testuje čistý úžitok z nich plynúci a zároveň mobilizuje ľudí do politickej akcie. Čím rieši dva vyššie opísané problémy.

1) V rámci zdieľanej ekonomiky spotrebiteľia svojim správaním porovnávajú klasické služby pod verejnou reguláciou, so službami založenými na nových technológiách a súkromnej regulácii. Tým pádom testujú relatívnu efektivitu existujúcich verejných regulácií a nových súkromných regulácií zdieľanej ekonomiky. Zdieľaná ekonomika tak dáva pocítiť zákazníkovi, ako vyzerá verejnými reguláciami neregulovaná služba, ktorá rieši problém informačnej asymetrie cez súkromné pravidlá platforiem. Ak je verejná regulácia naozaj opodstatnená, tak by sa mala súkromná alternatíva zrútiť do špirály nefunkčnosti a zaniknúť z dôvodu nespokojnosti zákazníkov, plynúcej z informačnej asymetrie (tak ako to predikuje teória užitočnosti vládnych regulácií).

2) Zdieľaná ekonomika taktiež umožňuje mobilizovať ľudí a vytvoriť tlak na politikov, ktorým znižuje ich manévrovací priestor a tak ich vo väčšej miere podriaďuje svojej vôli. Ide preto o vysoko demokratický spôsob zmeny regulácie. Nedávny príklad takejto súhry udalostí nastal v New York City, kde sa miestny starosta Bill de Blasio pokúsil limitovať počet povolených vodičov Uberu. Proti tomuto návrhu sa zdvihla veľká vlna odporu zo strany obyčajných obyvateľov a Blasio, ktorý oficiálne dostal od taxikárskej loby príspevok na politickú kampaň vo výške 500 000 dolárov, musel stiahnuť tento návrh. Popularita Uberu a tlak verejnosti tak zabezpečili, že v New York City je o jednu zlú reguláciu menej (aj keď stará ostáva v platnosti). Starosta Blasio sa musel podriaďiť voličom: vytiahnuť bielu zástavu a nainštalovať si Uber aplikáciu.

Ešte čerstvejší a o to zaujímavejší príklad je z mesta Sarasota na Floride, kde mali miestni komisári hlasovať o návrhu regulácie Uberu. Návrh bol taký, že na Uber sa mali začať vzťahovať všetky existujúce regulácie klasických taxikárov. Na čo Uber reagoval zámerom odísť z mes-

ta. To znova pohoršilo verejnosť, ktorá si na Uber zvykla a považovala ho za prínos. Nakoniec to dopadlo tak, že na návrh mestskej komisárky Susan Chapman sa nielenže Uber nereguloval, ale navyše bola jednohlasne zrušená existujúca regulácia klasických taxikárov.

4 ZHRNUTIE TEÓRIE

V prvom rade je potrebné si uvedomiť, že pri porovnávaní musíme porovnávať reálne alternatívy. Teda v realite fungujúce verejné regulácie s reálne fungujúcimi súkromnými reguláciami. Ani jedna z týchto alternatív nefunguje perfektne. Avšak, ako bolo ukázané vyššie, je vo vlastnom záujme tvorcov súkromných regulácií vytvoriť tak efektívne regulácie ako je to len možné. Pričom toto neplatí pre tvorcov verejných regulácií.

Taktiež je potrebné zdôrazniť, že aj napriek tomu, že rôzne platformy zdieľanej ekonomiky konkurujú spoločnostiam z tradičného sektora, neznamená to, že by mali podliehať existujúcim verejným reguláciám. Skôr ako snažiť sa napasovať nové technológie a riešenia na staré, existujúce regulácie, mali by sa radšej tieto regulácie prispôbiť meniacim sa podmienkam vo svete.

Najhorší možný prístup je však prístup: „najskôr strieľaj, potom sa pýtaj“, ktorý aplikovali mnohé (lokálne) vlády. Zákaz fungovania zdieľanej ekonomiky nielenže odrezáva od benefitov súčasných zákazníkov a poskytovateľov služieb, ale navyše brzdí inovačný proces do budúcnosti. Nikto nemôže vedieť, s akými riešeniami a inováciami prídu v budúcnosti podnikatelia zdieľanej ekonomiky.

Týchto šesť princípov by mala dodržiavať každá vláda, ktorá chce využiť potenciál zdieľanej ekonomiky naplno:

- Akékoľvek verejné regulácie by nemali obmedzovať voľby spotrebiteľov a poskytovateľov služieb v rámci zdieľanej ekonomiky
- Akékoľvek nové regulácie by mali brať do úvahy silné stránky zdieľanej ekonomiky a stavať na nich: flexibilita zamestnania, znižovanie transakčných nákladov, zamestnávanie vylúčených skupín obyvateľstva a schopnosť identifikovať neefektívne a zastarané verejné regulácie
- Vyrovnávanie pravidiel medzi tradičným sektorom a modernými platformami by sa malo uberať smerom k liberalizácii a odstraňovaniu zbytočných bariér vstupu do odvetvia
- Verejný regulátor by mal stanoviť jasné a jednoduché pravidlá zodpovednosti za bezpečnosť a aplikovať ich rovnako na všetky platformy a tradičných poskytovateľov. To znamená, že podnikatelia by mali byť zodpovední za škody utrpené spotrebiteľmi, ale regulátori by sa nemali snažiť presne stanoviť riešenia bezpečnosti. To by malo byť ponechané na podnikateľov s ich inovačnými riešeniami
- EÚ by mala predovšetkým vynuocovať základné pravidlá fungovania spoločného trhu ako: otvorená konkurencia, slobodný pohyb tovaru, služieb, ľudí a kapitálu
- Taktiež by mala byť zvážená možnosť kompenzácií tradičného sektora, ktorého účastníci boli prinútení niesť vysoké náklady verejnej regulácie

Zdieľaná ekonomika je príležitosť pre všetkých. To však neznamená, že jej postupným rozširovaním sa neobjavia jednotlivci alebo skupiny, ktoré budú strácať. Ako každá inovácia, aj zdieľaná ekonomika ohrozuje tradičný spôsob robenia vecí. Ako si tak môžeme byť istí, že bude viac víťazov ako porazených? Hlavným dôvodom je, že táto zmena sa uskutočňuje prostredníctvom série dobrovoľných a vzájomne výhodných výmen. Práve dobrovoľnosť je ultimátny test čistého prínosu pre spoločnosť.

5 REGULÁCIE PREPRAVY A UBYTOVANIA V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

SÚČASNÝ STAV REGULÁCIE TAXIKÁROV

Na vykonávanie taxislužby je potrebná koncesia a súčasne musí byť vodič aj držiteľom preukazu vodiča taxislužby. Pred tým však potenciálny taxikár musí absolvovať sériu testov a vyšetrení, ktoré dokážu jeho odbornú, zdravotnú a psychologickú pripravenosť viesť taxík. Pre získanie odbornej spôsobilosti musí taxikár absolvovať špeciálnu skúšku (písomná, ústna a prípadová štúdia), po ktorej úspešnom absolvovaní získa preukaz vodiča taxislužby. Okrem toho je nutnou podmienkou získania preukazu vek 21 rokov, byť 3 roky držiteľom vodičského preukazu a byť bezúhonný.

Prihláška na vykonanie skúšky stojí 50 eur. Hlavným problémom však je, že táto skúška sa odohráva iba raz za 3 mesiace pre 50 účastníkov (Bratislava). Navyše ju stačí zaplatiť na mieste, takže sa na skúšku často prihlásia aj ľudia, ktorí tam neskôr neprídu. Reálne tak získa možnosť vykonať skúšku ešte menej ľudí.

Aby bol potenciálny taxikár schopný zložiť túto skúšku, odporúča sa absolvovať špecializovaný seminár. Na ňom sa adept oboznámi s témami, ktoré je potrebné zvládnuť na úspešne absolvovanie skúšky. Cena seminára sa pohybuje okolo 65 eur. Po jeho absolvovaní a absolvovaní odbornej skúšky, môže potenciálny taxikár podať žiadosť o vystavenie preukazu vodiča taxikára, ktorý je potrebný pre získanie koncesie.

Následne musí potenciálny taxikár absolvovať psychologické testy. Po ich úspešnom absolvovaní mu bude vystavený doklad o psychickej spôsobilosti vodiča, ktorý je povinný mať každý vodič taxíku. Jeho cena je 60-80 eur. Následne musí potenciálny taxikár prejsť aj preskúmaním jeho zdravotnej spôsobilosti. A musí preukázať finančnú spoľahlivosť (1000 eur) cez overený súpis majetku a záväzkov živnostníka a svoju bezúhonnosť prostredníctvom výpisu z registra trestov.

Ak má potenciálny taxikár splnené všetky osobné požiadavky, tak ostávajú podmienky týkajúce sa jeho výbavy. Vozidlo, na ktorom chce vodič vykonávať taxislužbu, nesmie mať viac ako 8 rokov odo dňa uvedenia do prevádzky a taxikár musí preukázať jeho vlastníctvo. Pre taxikárov platia každoročné kontroly STK a EK (50 eur). Vozidlo musí byť označené obchodným menom dopravcu a nápisom TAXI (na streche transparent) a na obidvoch predných dverách aj s telefónnym číslom objednávkovej služby (70 eur). V taxíku sa musí nachádzať prepravný poriadok a taxameter na viditeľnom mieste (400 eur). Taxík musí byť poistený pre prípad zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel osobnej taxislužby a činnosťou osádok vozidiel voči cestujúcim, prepravovaným veciam a tretím osobám (120 eur ročne). Taktiež je potrebné mať stanovište pre vozidlo a miesto na garážovanie alebo odstavenie vozidla mimo času poskytovania prepravných služieb. To sa písomne dokladuje k žiadosti o koncesiu.

Po splnení všetkých týchto podmienok, regulácií, a požiadaviek vydá okresný úrad koncesnú listinu na výkon taxislužby (30 eur). Celkové počiatkové náklady sa okrem množstva dní (ak sa nedostanete na odborné skúšky, tak až mesiacov) strávených vybavovaním vyšplhali do výšky niekoľko stoviek eur.

PRÍCHOD UBERU DO SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Uber prišiel na Slovensko (do Bratislavy) pomerne neskoro – v polovici roku 2015. Úplne na začiatku začal poskytovať svoje služby zdieľanej prepravy osôb s využitím jeho súkromných regulácií (pravidlá vstupu na platformu a reputačné mechanizmy) a bez splnenia väčšiny vyššie popísaných verejných regulácií. Po pár mesiacoch jeho pôsobenia sa ozvali konkurenti z tradičného sektora, ktorí usporiadali hromadný protest proti Uberu. Hlavným výsledkom bola intenzívnejšia komunikácia medzi Uberom a verejnými inštitúciami. Následne sa Uber zaviazal, že začne plniť potrebné regulácie.

Od začiatku roka 2016 vyžaduje Uber od svojich vodičov, aby mali živnostenské oprávnenie (resp. inú formu podnikania, ako napr. s.r.o.). Rovnako sa Uber zaviazal, že nechá svojich vodičov prejsť testom odbornej spôsobilosti. Ako sme však písali vyššie, tieto testy sú dostupné len 4krát do roka a pre obmedzený počet uchádzačov. V realite tak táto verejná regulácia ostáva pre Uber nesplniteľná. Momentálne je situácia vo fáze čakania a Uber ďalej poskytuje svoje služby aj napriek tomu, že neplní časť požiadaviek oficiálnej verejnej regulácie.

Toto všetko sú pravdepodobne niektoré z faktorov, prečo Uber ostáva len pomerne malým fenoménom v rámci poskytovania prepravy v Bratislave. V Bratislave totiž jazdí približne 3500 taxikárov, pričom vodičov Uber bude pravdepodobne len asi jedna desatina.

NÁVRH ZMIEN REGULÁCIÍ UMOŽŇUJÚCI VYUŽIŤ POTENCIÁL ZDIEĽANEJ EKONOMIKY V PREPRAVE

Z opisu regulačného stavu vyššie by malo byť zrejmé, že súčasné nastavenie legislatívy vytvára zbytočné prekážky vstupu nových poskytovateľov prepravy do odvetvia a to bez toho, aby prinášalo hmatateľnú pridanú hodnotu pre zákazníkov. Navrhujeme preto zjednodušiť získavanie licencií na jednoduché ohlásenie pri nadobúdaní živnostenského oprávnenia. Potenciálny vodič/taxikár musí dosiahnuť vek 21 rokov, 3 roky držby vodičského preukazu - bez vlastného zavinenia nehody a bezúhonnosť, čo sú náležitosti, ktoré overí úrad bez nutnosti osobitného dokladovania.

Úplne tým zanikne povinnosť získať odbornú spôsobilosť a vykonať skúšky. Tieto pozostávajú len z formálneho memorovania zbytočných vedomostí typu: „schopnosť správať sa tak, aby vodič posilnil imidž dopravného podniku“ či vedomosti o tom „kto nakladá a vykladá alebo pripevňuje batožinu“. Rovnako navrhujeme zrušiť psychologické testy, ktoré sú len administratívnou formalitou. Kvality šoféra sú už dnes dostatočne testované v rámci procesu získavania vodičského preukazu. Zrušený by tak mal byť aj preukaz vodiča taxislužby.

Toto opatrenie ušetrí potenciálnym taxikárom a vodičom zdieľanej ekonomiky stovky eur. Rovnako navrhujeme zrovnoprávniť pravidlá o povinnosti vykonávať kontroly STK a EK s ostatnými vodičmi. Teda 4 roky po prihlásení a potom každé 2 roky. To rovnako ušetrí vodičom asi 50 eur ročne.

Taktiež navrhujeme, aby sa povinnosti ohľadom povinného označenia automobilu stali len odporúčaniami. Označenie a reklama taxislužby na automobile by mala byť na rozhodnutí každého vodiča, resp. vlastníka taxislužby. Ide čisto o podnikateľské rozhodnutie a motiváciu firmy označovať svoje vozidlá tak, aby za prvé, nebolo spochybňované ich parkovanie na vyhradených miestach a za druhé, predstavovalo reklamu ponúkanej služby.

Taxameter by mal byť povinný len pre taxikárov, ktorých tržby a ceny nie sú evidované pomocou mobilných aplikácií. Už dnes takýto taxikár nemusí mať registračnú pokladňu, ak využíva virtuálnu

registračnú pokladňu. Vytlačený bloček v tomto prípade nahradilo jednoduché zaevidovanie prijatej platby cez mobil alebo tablet, ktorý je napojený na daňový úrad. V prípade zdieľanej ekonomiky, ktorá funguje cez internetové platformy, taxameter stráca význam. Ten by tak mal ostať povinnosťou len pre taxikárov, ktorí nevyužívajú vysoko transparentné metódy mobilných aplikácií na výpočet ceny a trasy jazdy.

Rovnako odporúčame zrušiť potrebu preukazovať dokladmi zabezpečené stanovište taxikára. Nie každý biznis plán vodičov spočíva v čakaní na zákazníka. Riešenie problému státi v meste je otázkou parkovacej politiky mesta a nie otázkou živnostenskej politiky. Taktiež odporúčame zrušiť povinnosť preukazovať finančnú spoľahlivosť peňažnou sumou vo výške najmenej 1 000 €. Ide znova o byrokratické nariadenie s nulovým reálnym prínosom z pohľadu zákazníka.

PROBLEMATIKA ZDANENIA TAXIKÁROV

Ak chce taxikár pracovať ako nezávislý poskytovateľ služby, musí získať živnostenské oprávnenie. S tým je spojených niekoľko úkonov a nákladov. Samotné vybavenie živnosti je pomerne jednoduché - trvá jeden až tri dni a stojí približne 10 eur. Náklady živnosti však rastú v podobe platenia povinných odvodov a daní. Prvý rok platí živnostník iba zdravotné poistenie a sociálne začne platiť až druhý rok a to v prípade, ak v predchádzajúcom roku prekročil jeho ročný hrubý príjem 5 148 eur (2016). Tento rok (2016) sú minimálne sociálne odvody vo výške 142,20 eur a zdravotné 60,06 eur mesačne (pričom za posledné 4 roky narástli o 30%).

Z ekonomického pohľadu vytvára takýto spôsob zdaňovania taxikárov (predovšetkým ak ide o nepravidelných vodičov platforiem zdieľanej ekonomiky), priestor pre neefektivitu. Ekonomickým žargónom - stratu mŕtvej váhy. Takéto nastavenie odvodov totižto silno motivuje vodičov, aby okamžite prestali jazdiť a zarábať v momente, keď ich mesačné hrubé príjmy prekročia 429 eur. Ak by zarábali viac, začali by v nasledujúcom roku platiť minimálne sociálne odvody, ktoré by skokovo zvýšili ich odvodovú povinnosť o spomínaných 142,20 eur mesačne.

Navyše sa toto týka rovnako aj zamestnancov, ktorí by si radi privyrobili popri práci. Oni musia následne platiť odvody dokonca dvakrát. Raz ako zamestnanci a raz ako živnostníci. Takýto systém zdaňovania tak znova pôsobí vysoko demotivačne.

Súčasnú nastavenie systému je priateľské len k už existujúcim živnostníkom, ktorí by platili povinné minimálne odvody bez ohľadu na to, či sa prihlásia k Uberu alebo nie. To dokazuje aj pomerne vysoké zastúpenie živnostníkov medzi vodičmi Uber - až 39%. Pričom nezamestnaných je len 9% a zamestnaných na dohodu, alebo študentov je len 5,5% (zamestnaných na plný úväzok je 39%). Ak to porovnáme napr. s USA, tam je 39% vodičov, ktorí sú bez práce, 30% má okrem Uberu iné zamestnanie na skrátenej úväzok a len 31% má zamestnanie na plný úväzok.

Navrhujeme preto v prvom rade prehodnotiť dvojité platenie odvodov zamestnancov so živnosťou. Zamestnanci, ktorí majú živnosť, by mali platiť sociálne a zdravotné odvody len raz. Rovnako by bolo vhodné prehodnotiť výšku prahu pri sociálnych odvodoch. Navrhujeme nastaviť jeho výšku nákladov práce pri minimálnej mzde, t.j. 514,55 eur mesačne, čo je 6174,6 eur ročne.

SÚČASNÝ STAV REGULÁCIE V UBYTOVANÍ

V prípade, že chce niekto pravidelne prenajímať nehnuteľnosti s tým, že bude poskytovať okrem základných služieb (zásobovanie vodou, plynom, elektrinou atď.) aj iné dodatkové služby, ako

napr. výmena bielizne, raňajky, upratovanie atď., tak je potrebné oficiálne prihlásiť nehnuteľnosť na jej využívanie, ako tzv. ubytovanie v súkromí.

Ak chce hosťiteľ prenajímať stavbu, ktorá bola skolaudovaná len na súkromné využívanie (prípád platformy Airbnb), musí požiadať stavebný úrad o zmenu v užívaní stavby. K žiadosti na príslušný stavebný úrad (30 eur) musí priložiť príslušné dokumenty (kolaudačné rozhodnutie, nákras stavby, list vlastníctva a kópia z katastrálnej mapy). Následne bude potrebná osobná kontrola hasiacich prístrojov a dodržania hygienických noriem úradom verejného zdravotníctva (50 eur). Ak sú všetky dokumenty v poriadku, pristúpi sa k rekolaudácii sporejnej s osobnou kontrolou príslušného stavebného úradu. Celé to môže trvať až 60 dní.

Hosťiteľ sa musí taktiež podrobne zoznámiť s vyhláškou Ministerstva hospodárstva, ktorou sa upravuje kategorizácia ubytovacích zariadení a klasifikačné znaky na ich zaraďovanie do tried. Hosťiteľ je totižto zodpovedný za túto kategorizáciu a zaraďenie do triedy jeho ubytovacieho zariadenia.

Po tom, ako zabezpečí všetky hygienické požiadavky na vnútorné prostredie, priestorové usporiadanie a funkčné členenie, vybavenie a prevádzku ubytovacích zariadení (počet vešiakov v skrini, pohár na stole v každej miestnosti, zavesenie oznamovacej tabule na nehnuteľnosti so všetkými podrobnosťami atď.), musí vypracovať prevádzkový poriadok a predložiť ho príslušnému orgánu (Regionálny úrad verejného zdravotníctva) na schválenie (50 eur). Zástupca úradu verejného zdravotníctva tak druhýkrát navštíví objekt a ak je všetko v súlade s predpismi, schváli prevádzkový poriadok.

Keďže z dôvodu zabezpečenia hygienických požiadaviek je niekedy nutné pristúpiť k stavebným úpravám, ktoré si vyžadujú investíciu, odporúča sa konzultovať s príslušným hygienikom chod celého zariadenia ešte pred prestavbou. Bez schválenia prevádzkového poriadku, ktorému predchádza osobná návšteva príslušného hygienika a fyzické preverenie skutočností, nie je možné zahájiť prevádzku. Tento proces môže taktiež trvať až 60 dní.

Celý proces plnenia regulácií a schvaľovania tak môže trvať viac ako 4 mesiace a stáť stovky eur. Povinnosti hosťiteľa tým však nekončia. Pri každom ubytovaní cudzinca je potrebné overiť jeho totožnosť a nahlásiť ho cudzineckej polícii. A, samozrejme, do knihy ubytovaných uviesť aj ich štátnu príslušnosť, vrátane dátumu narodenia, čísla cestovného dokladu, adresy trvalého pobytu a doby ubytovania.

Na záver, je hosťiteľ povinný nahlásiť svoju činnosť správcovi dane za ubytovanie, ktorým je obec alebo mesto, v ktorom sú služby poskytované. Urobí tak vyplnením formulára: Ohlásenie vzniku a zániku činnosti ubytovacieho zariadenia. Daň za ubytovanie sa platí za každú noc, ktorú fyzická osoba prenovala v zariadení. V priemere čosi medzi 0,50-1,5 eura. Zúčtovanie sa uskutočňuje raz za mesiac, prostredníctvom formulára: Mesačné vyúčtovanie dane za ubytovanie.

Navyše rovnako ako v prípade prepravy aj pri prenajímaní je potrebné mať živnostenské oprávnenie. To so sebou prináša všetky negatíva, ktoré boli opísané vyššie. Nebudeme ich preto na tomto mieste znova rozpisovať.

PRÍCHOD AIRBNB DO SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Airbnb nemá na Slovensku oficiálne zastúpenie (existuje pobočka v ČR). To však nebráni poskytovať slovenským hosťiteľom služby cez túto platformu. Momentálne je v SR približne 1 400 hosťiteľov, poskytujúcich ubytovanie cez platformu Airbnb. Pre porovnanie, približne 800 ľudí poskytuje oficiálne služby cez kategóriu „ubytovania v súkromí“. Môžeme tak predpokladať,

že značná časť Airbnb hostiteľov nespĺňa všetky vyššie opísané verejné regulácie. Naopak, Airbnb sa spolieha predovšetkým na reputačné mechanizmy svojej platformy (viď. 3. časť).

Verejné inštitúcie na Slovensku zatiaľ ešte žiadnym spôsobom oficiálne nereagovali na prítomnosť Airbnb. To bude dané pravdepodobne faktom, že Airbnb ešte nehrá výrazne dôležitú rolu v odvetví ubytovania v rámci Slovenskej republiky. V zásade tak môžeme len konštatovať, že Airbnb prináša značne odbremenenie poskytovateľov „ubytovania v súkromí“ od nákladnej regulácie.

NÁVRH ZMIEN REGULÁCIÍ UMOŽŇUJÚCI VYUŽIŤ POTENCIÁL ZDIEĽANEJ EKONOMIKY V UBYTOVANÍ

Z opisu regulačnej záťaže ubytovania v súkromí a z relatívne nízkych čísel oficiálne zaregistrovaných hostiteľov, v porovnaní s hostiteľmi Airbnb, je zrejme akútna potreba zmien týchto verejných regulácií.

Ubytovanie v súkromí je určené pre neprofesionálnych poskytovateľov ubytovania. Neexistuje tak dôvod vyžadovať od nich zmenu v užívaní stavby, návštevu stavebného úradu a nové kolaudačné konanie. Priestory ubytovania totižto stále ostávajú potenciálne využiteľné aj na súkromné bývanie.

Taktiež ak regulátor bude trvať na zabezpečení všetkých hygienických požiadaviek na vnútorné prostredie a vybavenie ubytovacieho zariadenia, nemal by vyžadovať ex ante obhliadku a schválenie Regionálnym úradom verejného zdravotníctva. Mal by postačovať už existujúci inštitút ex post kontrol Slovenskou obchodnou inšpekciou. Tá by riešila, či hostiteľ dodržal všetky náležitosti a povinnosti ubytovania v súkromí. Takýto postup by umožnil znížiť neproduktívne verejné výdavky.

Navrhujeme však zamyslieť sa aj nad detailnosťou a pridanou hodnotou jednotlivých požiadaviek nárokových v rámci vyhlášky Ministerstva hospodárstva. Vyžadovať a následne pokutovať nespĺnenie predpisov ako počet vešiakov v skrini, či pohárov na stole, je skôr zasahovanie do podnikateľského plánu hostiteľov, ako ochrana života a zdravia zákazníkov. Regulácia by sa mala zamerať na plnenie základných bezpečnostných opatrení a mala by zdôrazniť priamu zodpovednosť hostiteľov za prípadné zdravotné problémy, či majetkové škody zákazníkov.

Takéto zjednodušenie by nielen ušetrilo stovky eur za kolky a poplatky, zrýchlilo proces splnenia regulácií o celé mesiace a ušetrilo zdroje na nutné stavebné úpravy, navyše by takáto úprava viac motivovala dnes neoficiálnych hostiteľov, aby zoficiálnili svoju činnosť a začali tak platiť miestne dane z ubytovania.

ODVODY A DANE POSKYTOVATEĽOV SLUŽIEB CEZ ZDIEĽANÚ EKONOMIKU

Súčasná legislatíva vyžaduje od prenajímateľov vlastnej nehnuteľnosti na krátkodobé využitie živnostenské oprávnenie. Živnosť je však zaťažovaná vysokým odvodovým zaťažením, ktoré neúmerne zasahuje ľudí zamestnaných na plný alebo polovičný úväzok, či nezamestnaných. Navrhujeme tak aplikovať na ubytovanie v súkromí rovnaké požiadavky, ktoré sú vyžadované od dlhodobých prenajímateľov.

Prenajímateľ svojej nehnuteľnosti cez internetovú platformu zdieľanej ekonomiky by tak s každým zákazníkom uzavrel cez aplikáciu krátkodobú nájomnú zmluvu a výnos z nej by priznal pri svojom každoročnom daňovom priznaní.

6 ZHRNUTIE NÁVRHOV V BODOCH

Preprava

- Zjednodušiť získavanie taxikárskych licencií na jednoduché ohlásenie pri žiadosti o živnostenské oprávnenie
- Zrušiť skúšku odbornej spôsobilosti, ktorá je dnes potrebná na získanie preukazu vodiča v taxislužbe
- Zrušiť preukaz vodiča taxislužby
- Zrovnoprávniť povinnosť vykonávať STK a EK kontroly s ostatnými vodičmi
- Zdobrovoľniť povinnosť označovať automobil názvom taxislužby, telefónnym číslom a pod.
- Umožniť vodičom využívajúcim mobilné aplikácie a GPS vykonávať prepravu bez taxametra
- Zrušiť potrebu preukazovať dokladmi zabezpečené stanovište taxikára
- Zrušiť povinnosť preukazovať finančnú spoľahlivosť
- Navrhujeme prehodnotiť dvojité platenie odvodov zamestnancov so živnosťou. A navrhujeme zvýšiť výšku prahu príjmov, pri ktorých začína živnostník platiť povinne sociálne odvody.

Ubytovanie

- Zrušiť potrebu nového kolaudačného konania v prípade priestorov, ktoré majú byť využívané na ubytovanie v súkromí
- Zrušiť ex ante obhliadky a potvrdenia úradmi a nahradiť ich ex post kontrolou dodržiavania náležitostí vo vyhláske
- Prehodnotiť detailnosť regulačných požiadaviek na ubytovanie v súkromí, ktoré sú vyžadované vyhláškou Ministerstva hospodárstva
- Presunúť váhu regulácie z detailných požiadaviek na ubytovanie, do oblasti zodpovednosti hostiteľa za zdravie a majetok zákazníkov
- Zrušiť nutnosť získať živnostenské oprávnenie (a platiť odvody) pri ubytovaní v súkromí

7 LITERATÚRA

- Judd Cramer, Alan B. Krueger, 2016. Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber, NBER Working Paper No. 22083
- George Stigler, 1971. The Theory of Economic Regulation, *Bell Journal of Economics and Management Science* 2, (1971): 3–21
- Donald Anderson, 2013. The Short, Contentious History of the Gurney Cab Company in San Francisco, available online at: http://foundsf.org/index.php?title=The_Short,_Contentious_History_of_the_Gurney_Cab_Company_in_San_Francisco
- Bentley Coffey, Patrick McLaughlin, Pietro Peretto, 2016, The Cumulative Cost of Regulations, The Mercatus Center at George Mason University, available online at: <http://mercatus.org/publication/cumulative-cost-regulations>
- Matthew Mitchell , 2012. Beyond Bailouts: What Is Cronyism?, The Mercatus Center at George Mason University, available online at: <http://mercatus.org/publication/beyond-bailouts-what-cronyism>
- Blake Ross, 2014. Uber.gov It's Time to Let the Government Drive, available online at: <https://medium.com/@blakeross/uber-gov-29db5fdff372>
- Edward Stringham, 2002. The emergence of the London Stock Exchange as a self-policing club. *Journal of Private Enterprise*
- Edward Stringham, 2003. The extralegal development of securities trading in seventeenth-century Amsterdam. *Quarterly Review of Economics and Finance*,
- David T. Beito, Peter Gordon, Alexander Tabarrok, 2009. The Voluntary City: Choice, Community, and Civil Society, Independent Institute (October 1, 2009)
- George A. Akerlof, 1970. The Market for "Lemons": Quality Uncertainty and the Market Mechanism *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 84, No. 3 (Aug., 1970), pp. 488-500
- James Buchanan, 1999. Politics without Romance: A Sketch of Positive Public Choice Theory and Its Normative Implications, *Collected Works of James M. Buchanan*: Indianapolis: Liberty Fund, 1999, 45–59
- Harold Demsetz, 1972. Information and Efficiency: Another Viewpoint, *Journal of Law and Economics*. 1972.
- Mancul Olson, 1984. *The Rise and Decline of Nations: Economic Growth, Stagflation and Social Rigidities*, Yale University Press; New edition edition (1 July 1984)
- Ludwig von Mises, 1920. *Economic Calculation in the Socialist Commonwealth*. Auburn, Alabama: Ludwig von Mises Institute. ISBN 978-1-61016-550-1.
- Friedrich von Hayek, 1935. *Collectivist Economic Planning*, Augustus M Kelley Pubs; New issue of 1935 ed edition
- Michael C. Munger, 2015. *The Third Entrepreneurial Revolution: A Middleman Economy*, Duke University Department of Political Science.
- Friedrich von Hayek, 1968. "Competition as a Discovery Procedure," *Quarterly Journal of Austrian Economics*, 5 (2002), 9-23.
- Friedrich von Hayek, 1973. *Law, Legislation and Liberty* By F. A. Hayek London: Routledge and Kegan Paul, 1973.
- Friedrich von Hayek, 1976. *Denationalisation of Money: The Argument Refined*. Coronet Books Inc; 3rd edition (June 1990)
- Feeney, M. (2015) Is Ridesharing Safe? The Cato Institute. January 27, 2015 | Number 767

Róbert Chovanculiak

INESS

INESS Policy Note 2/2016

Menej regulácie, viac reputácie!

Cover design: Alexandra Ďurníková

Layout: Michal Staňo

Tlač: fork, s.r.o.

ISBN 978-80-89820-02-3