

Postavení řidičů tradičních taxislužeb a alternativních taxislužeb z hlediska pracovního práva

Abstrakt

Cílem této diplomové práce je aplikovat definiční znaky závislé práce na činnost vykonávanou řidiči v tuzemské taxislužbě a na základě této analýzy rozhodnout, zdali povaha této práce skutečně odpovídá deklarovanému postavení řidičů jakožto nezávislých poskytovatelů přepravní služby zprostředkované třetím subjektem, nebo zdali vzhledem k případnému naplnění znaků závislé práce jde o misklasifikované zaměstnance, kterým přísluší veškeré pracovněprávní benefity s takovým postavením spojené.

Předmětem zájmu přitom není pouze činnost „tradičních,“ nýbrž i „alternativních“ řidičů působících v taxislužbě. Práce se proto nejprve v první kapitole zabývá fenoménem sdílené ekonomiky, který údajně ospravedlňuje výše zmíněnou dichotomii a v očích některých autorů je důvodem pro zvláštní právní zacházení s některými aktéry působícími na trhu. Skrz analýzu teorie sdílené ekonomiky s důrazem na sektor přepravy, historický exkurz do sdílení přepravní kapacity a komparaci fungování služeb BlaBlaCar a Uber je dovozeno, že subjekty, jimiž se práce zabývá, nelze subsumovat pod pojem sdílené ekonomiky. Dále je rozebrána judikatura SDEU, na jejímž základě je Uber kvalifikován jakožto služba v oblasti dopravy a je možné na ni aplikovat národní předpis, v tuzemském případě zákon o silniční dopravě.

Práce se proto dále zabývá aplikací tohoto právního předpisu na Uber a podobné služby, přičemž je shledáno, že je taxislužbou. Na základě rozboru jednotlivých ustanovení vztahujících se k taxislužbě je dovozeno, že dělení aktérů na „tradiční“ a „alternativní“ nemá v zákoně oporu. Práce se dále zabývá definicemi taxislužby a dopravce, přičemž si s ohledem na výše zmíněné rozhodnutí SDEU klade otázku, zdali jsou tyto definice aktuální. S ohledem na znění zákona je Uber označen za dopravce, z čehož plyne povinnost existence pracovněprávního vztahu mezi ním a řidiči. Validita takového závěru je potom reflektována s dosavadní tuzemskou judikaturou, která zatím neposkytuje definitivní odpověď, ale lze v ní vysledovat jistý trend.

Třetí kapitola se soustředí na pojem definičních znaků závislé práce a jejich aplikaci na činnost nejvýznamnějších aktérů v tuzemské taxislužbě. Závěry jsou potom konfrontovány s dosavadní zahraniční zkušeností, kde je řešená otázka předmětem aktivního zájmu zákonodárců i soudů, přičemž ve vícero státech je zřetelná tendence nepřiznat řidičům status

nezávislých poskytovatelů, potažmo klasifikovat je jako zaměstnance. Zároveň se často objevují názory, že povaha této činnosti se nachází někde na pomezí, a jsou hledány cesty, jak řidičům poskytnout alespoň některé benefity plynoucí z pracovního práva za současného ponechání flexibility, se kterou práci vykonávají.

Závěrečná část práce je proto věnována rozboru nejčastějších návrhů řešení, která často spočívají v určitých legislativních zásadách: ať už jde o rozšiřování definice, kdo je zaměstnancem, nebo zavádění nové kategorie pracovníků, která by pružněji reagovala na moderní trendy ve výkonu pracovní činnosti. Navzdory atraktivitě takových řešení je v práci navrhován střízlivější přístup, který reflektuje skutečnou povahu práce řidičů v taxislužbě, odehrávající se v silné přítomnosti prvku kontroly ze strany nadřízeného subjektu, a spíše než v legislativním zásahu vidí cestu v rozvolněném výkladu platného znění zákona za současné zvýšené aktivity v jeho vymáhání.