

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Jan Kotara

**Postavení řidičů tradičních taxislužeb a
alternativních taxislužeb z hlediska pracovního
práva**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Jakub Tomšej, Ph.D.

Katedra: Katedra pracovního práva a práva sociálního zabezpečení

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu): 30. 05. 2020

Prohlašuji, že jsem předkládanou diplomovou práci vypracoval/a samostatně, že všechny použité zdroje byly řádně uvedeny a že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 216 331 znaků včetně mezer.

Jan Kotara

diplomant

V Praze dne 30.05.2020

Rád bych tímto poděkoval vedoucímu této práce, JUDr. Jakobovi Tomšejovi, jak za prvotní inspiraci k napsání práce, tak její následné vedení, cenné rady a připomínky, stejně jako vstřícnost v průběhu při zpracování práce.

Obsah

Úvod.....	1
1 Sdílená ekonomika.....	3
1.1 Sdílení jako fenomén.....	4
1.2 Historie sdílení v přepravě.....	5
1.3 Definice sdílené ekonomiky.....	8
1.4 Charakteristika sdílené ekonomiky.....	8
1.5 Sdílená ekonomika v oblasti přepravy.....	12
1.5.1 BlaBlaCar.....	15
1.5.2 Uber.....	17
1.6 Přepravní sektor sdílené ekonomiky pohledem judikatury.....	20
2 Taxislužby pohledem zákona	28
2.1 Cesta ke klasifikaci řidičů taxi jako zaměstnanců na základě ZSD.....	37
2.2 Taxislužba v rozhodnutích soudních a správních.....	38
2.2.1 Správní rozhodnutí.....	38
2.2.2 Soudní rozhodnutí.....	39
2.3 Memorandum jako promyšlený krok.....	43
2.4 Novela ZSD a její dopad	45
2.5 Shrnutí kapitoly a jejího přínosu.....	46
3 Taxislužby pohledem pracovního práva.....	48
3.1 Definiční znaky závislé práce.....	48
3.1.1 Znaky závislé práce: Uber.....	53
3.1.2 Znaky závislé práce: Bolt.....	59
3.1.3 Znaky závislé práce: flotily.....	60
3.1.4 Znaky závislé práce: Liftago.....	62
3.1.5 Znaky závislé práce: dispečinky.....	63
3.1.6 Znaky závislé práce: souhrnně k zmíněným subjektům	66
3.2 Zahraniční soudní rozhodnutí v oblasti klasifikace řidičů.....	67
3.2.1 Velká Británie.....	67
3.2.2 Francie.....	69
3.2.3 Spojené státy americké.....	70
3.3 Zahraniční legislativní zásahy v oblasti klasifikace řidičů.....	74
3.3.1 Kalifornský zákon AB5.....	74
3.3.2 Federální úroveň	76
4 Návrh řešení	78
Závěr	84
Seznam použitých zkratk	88
Seznam použitých zdrojů.....	89

Abstrakt	99
Abstract	101

Úvod

Technologický pokrok konstantně mění svět a v závěsu – s více či méně adekvátním zpožděním – i svět právní. Změna se přitom nevyhýbá ani odvětví práva pracovního. Zde tento pokrok nemění pouze možnosti kontroly výkonu práce (např. v podobě monitorování hovorů, úhozů na klávesnici či odpracovaných hodin), ale i obsah práce samotné.

Zásadním činitelem v této oblasti je svět přepravy. Se zvyšující se dostupností chytrých telefonů a internetového připojení v nich se zvyšoval i potenciál inovací, které přinesly fenomén tzv. „sdílené ekonomiky,“ které ovšem sluší přiléhavější názvy jako „on-demand ekonomika,“ „ekonomika platform,“ nebo „gig ekonomika.“¹

Zejména se společností Uber se často skloňovala slova jako „revoluční“, samotné slovo Uber pak zejména v zámoří proniklo do běžného slovníku veřejnosti a stalo se tzv. eponymem, tedy generickým označením pro určitou sortu služeb, která nemusí nakonec být poskytována přímo společností Uber. S postupem času se však reputaci fenoménu „sdílené ekonomiky“ i samotné služby Uber začalo dostávat trhlín prostřednictvím otázek, zdali je její počínání skutečně pokrokové, nebo jde pouze obratnou komunikační strategií, která přináší jistým službám – Uberu nevyjímaje – konkurenční výhodu na trhu, které však bylo dosaženo kreativním ohýbáním, ne-li porušováním, právního řádu, neboť se nakonec od tradičních hráčů na trhu tolik neliší.

Zatímco v českém prostředí je zatím primárním předmětem zájmu povaha náplně činnosti samotné společnosti (zejména zdali jde pouze o společnost technologickou vyvíjející software, či jde o společnost přepravní), v zahraničí probíhá velmi horká debata o práci vykonávané jednotlivými řidiči a zejména pak přichází na přetřes otázka, pro koho pracují – přičemž odpovědi se začínají množit s rostoucím počtem soudních rozhodnutí i zásahů do legislativy.

Hlavním cílem práce je nahlédnout na povahu činnosti těchto řidičů optikou definičních znaků závislé práce a na základě takové analýzy rozhodnout, zdali ob stojí dosavadní praxe, v rámci které se vztahy mezi řidiči a zdroji poptávky po přepravě (v podobě radiodispečinků či aplikací)

¹ Gig označuje určitý úkon, na který je vyhrazený určitý čas, často velmi krátký

odehrávají v rovině obchodněprávní, či zdali by ve skutečnosti měli být tito pracovníci klasifikováni jakožto zaměstnanci těchto potenciálně nadřízených subjektů. Mým předmětem zájmu ovšem nejsou pouze řidiči užívající aplikaci Uber, neboť se komplexně zabývám celým tuzemským trhem taxislužby. Během rešerše jsem se mnohokrát setkal se situací, kdy autor příspěvku možná dochází k zajímavým právním úvahám o právní povaze řidičů, ovšem postavených na zavádějícím až nepravdivém skutkovém podkladu, a to zejména v úvahách okolo pojmu sdílená ekonomika či chápání fungování technologických služeb jako takových. Značnou část práce – která předchází pracovněprávní analýze – proto věnuji právě detailnímu vysvětlování jednotlivých jevů tak, aby samotná analýza měla skutečně smysl.

1 Sdílená ekonomika

Nástup nového tisíciletí a zejména postupující globalizace jen zesílily tlak na tehdejší podobu pracovního práva a dodnes ve světě převážně přeživší dichotomii rozlišování mezi zaměstnancem a osobou nezávislou, v našem řádu známou jako „osobu samostatně výdělečně činnou.“ Ze století stability jsme se přenesli do století flexibility.

Slova, která pronášel prof. Lance Compa v roce 2006 v Paříži v rámci světového kongresu pracovního práva a práva sociálního zabezpečení na adresu volání po větší flexibilitě pracovního práva, by pravděpodobně stejně dobře obstála letos:

„... flexibilizace je technokratickým výrazem pro expandující sílu managementu a zmenšující se sílu zaměstnanců. ... Neoliberální ideologové nekonečně odsuzují ‘rigidní’ pracovní zákony. ... Všimněte si používání jazyka k podpoře politických cílů. „Rigidní” vzbuzuje negativní konotace, zatímco „flexibilní” je mnohem lákavější – chtěl by někdo být znám spíše jako rigidní, nebo flexibilní osobnost?

Pro zaměstnance jsou všechny tyto takzvané rigidní zákony sociální ochranou, které dosáhli po desetiletích bojů a obětí. To, co neoliberální reformátoři nazývají “rigidním” pracovním právem, lze z pohledu zaměstnanců a odborů považovat za “solidní” pracovní právo, chránící těžce získané výdobytky. Mezi ně patří stabilita zaměstnání, odměňování, důchody, zdravotní péče, předpisy chránící zdraví a bezpečnost, náhrada škody za pracovní úraz a nemoci, dovolená, právo na odborovou organizovanost a kolektivní vyjednávání a další.“²

Jak k tomuto úryvku poukazuje profesor Pichrt, podobného (zne)užívání jazyka jsme svědky i dnes, a to zejména ve spojitosti s tzv. sdílenou ekonomikou – takového zneužívání se přitom dopouštějí zejména aktéři do sdílené ekonomiky zapojení a jejichž vymezení nabízím v následujících kapitolách.³ Toto zneužití jazyka pouze předchází závažnějšímu zneužití důvěry

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

³ PICHRT, J.: Několik tezí k tématu: Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? In: PICHRT, J., BOHÁČ, R., MORÁVEK, J, eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR. 2017; s. 14. ISBN 978-80-7552-874-2.

zákonodárce, který u nás i ve světě k fenoménu sdílené ekonomiky přistupuje zatím poměrně smířlivě, ačkoli toto sousloví často figuruje jako „magický závoj“ zahalující ekonomickou aktivitu, která ve své podstatě žádnou revoluci nepředstavuje.

Ani při rozebírání dopadů nových vlivů v taxislužbě u nás i ve světě se tak – paradoxně – nelze vyhnout tématu sdílené ekonomiky. Paradoxně proto, neboť ostatně jako celá řada dalších autorů i já v následujících odstavcích dospěji k názoru, že se v případě taxislužby v tuzemském prostředí o sdílenou ekonomiku nejedná, a tak by se na taxislužbu neměly vztahovat komfortní benefity se sdílenou ekonomikou spojené.

Potíž s fenoménem „sdílené ekonomiky“ spočívá mimo jiné v tom, že neexistuje jeho univerzálně přijímaná definice, stejně tak definici nenajdeme v českém právním řádu.⁴ O sdílené ekonomice je přitom často psáno jako o něčem novém, moderním, inovativním – a tedy jakékoli vymezení se vůči ní je vnímáno jako jakési zpátečnické bránění pokroku. Při diskuzích o sdílené ekonomice je tak velmi důležité sledovat jednak co je tvrzeno, ale stejně tak kdo danou věc tvrdí.

1.1 Sdílení jako fenomén

Píše se rok 2011 a Bryan Walsh si v rámci desetidílného časopisového seriálu „10 věcí, které změní svět“ proslulého Time Magazine klade otázku, zdali se někdy v 21. století ohlédneme zpět a položíme si udiveně otázku, proč jsme měli svého času takovou potřebu věci vlastnit. Za jednu z revolučních záležitostí totiž označil fenomén „sdílení.“ Narážel přitom na existenci služeb jako Netflix, díky které mohou miliony lidí jakoby „sdílet DVD,“ namísto toho, aby jich měly plné šuplíky.⁵

Netflix však označuje za pouhého nástupce videopůjčoven v době internetové. Za skutečně revoluční sdílení posléze označuje například službu Airbnb, skrz kterou mohou lidé nabízet své domovy ke krátkodobým pronájmům. O Uberu prozatím nepadá zmínka: začal operovat teprve před rokem⁶ a je zatím lokální záležitostí.

⁴ KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, s. 11. ISBN 978-807-5023-520.

⁵ WALSH, B. Today's Smart Choice: Don't Own. Share [online]. Time, 2011 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: http://content.time.com/time/specials/packages/article/0,28804,2059521_2059717,00.html

⁶ HORAN, H., 2019. Uber's path of destruction. American Affairs [online]. 3(2) [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <https://americanaffairsjournal.org/2019/05/ubers-path-of-destruction>

Dnes – takřka o 10 let později – je situace poměrně odlišná. AirBnb i Uber jsou platformy zprostředkovávající ubytování, resp. přepravu milionům zákazníků po celém světě. S popularitou a rostoucím počtem objednávek v rámci těchto a podobných služeb se postupně začíná větší a větší pozornost upírat k pojmu „sdílené ekonomiky.“ S uplynulou dekádou se však postupně proměňující konotace užití k popisu těchto služeb i sdílené ekonomiky samotné – prvotní nadšení postupně střídá zdrženlivost a skepse. Pozitivně laděné články hledící vstříc moderní budoucnosti – jako ten výše zmíněný – střídají řady střízlivějších odborných článků, diplomových prací, ale i soudních rozhodnutí.

Samotná myšlenka sdílení, tedy sdílení statků, pochopitelně nová není a ke sdílení pravděpodobně dochází od nepaměti – ani Walsh pak pravděpodobně nemluvil o sdílení samotném, jakožto spíše o objemu, v jakém se bude odehrávat. Otázkou – a předmětem odborných diskuzí, stejně tak této diplomové práce – však nadále zůstává, zdali je možné aktivity uskutečňované prostřednictvím platform jako Uber skutečně považovat za sdílení, potažmo součást sdílené ekonomiky, či zdali jde o známé společenské jevy, převlečené do moderního kabátu, a to za účelem vyhýbání se dopadu zákonných či jiných povinností.

1.2 Historie sdílení v přepravě

Sdílení v přepravě, tedy spolujízda (v anglických textech nejčastěji označováno za carpooling či ridesharing), rovněž není žádnou novinkou a zejména v Severní Americe se těší bohaté historii. Již v roce 1914 se napříč USA za recese šířila tzv. jitney craze,⁷ v rámci které ve snaze ušetřit náklady nabízelo volná sedadla ve svých vozech řada soukromých osob, které se tak dostávaly do sváru s komerčními řidiči.⁸

Za 2. světové války pak byla spolujízda v určitých situacích dokonce vyžadována – lidé se shromažďovali v tzv. „car clubs“⁹ přičemž na základě vládního nařízení na pracovištích, kde

⁷ Jitney craze se dá přeložit jako „jitney mánie.“ Slovo jitney označuje malý autobus a bylo převzato za slangového výrazu pro „niklák,“ neboť tolik stála každá jízda tímto dopravním prostředkem.

⁸ COZA, J. The History of Carpooling, from Jitneys to Ridesharing. In: Shareable [online]. 7.2.2012 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <https://www.shareable.net/the-history-of-carpooling-from-jitneys-to-ridesharing/>

⁹ CHAN, N.D. a SHAHEEN, S.A. 2011. Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. Transportation Reviews [online], Transportation Sustainability Research Center, University of California, Berkeley, Richmond, CA, USA, 32(1), 93-112 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2011.621557>

nebyla alternativní možnost přepravy, bylo třeba zřídit takové spolujízdní řešení, aby tuto potřebu pokrylo. Podobné přemýšlení bylo státem podporováno i v rámci sousedství či kostelů – ovšem namísto dnešních mobilních aplikací plnily formu „tržiště“ s volnými sedadly nástěnky. Motivací přitom mělo být šetření potřebných zdrojů pro armádu, zejména pak paliva a gumy.¹⁰

Další vlna „nucené popularity“ spolujízd přichází na konci 60. let a zejména pak později v letech 1973-1974 během ropné krize, v rámci které arabští vývozci ropy značně přiškrtli vývoz tohoto artiklu nejen do USA.¹¹ Zaměstnavatelé tak byli opět nuceni vytvářet dotovaná spolujízdní schémata, zároveň dochází ke zřízení dodnes existujících „HOV lanes“¹² či omezení maximální rychlosti na 55 mílí za hodinu.¹³

Popularita těchto schémat však u zaměstnavatelů přetrvávala i poté, co se krize a války přehnal: vedla je zejména motivace ke snížení vlastních nákladů spojených například s provozem parkovacích ploch pro zaměstnance a stejně tak časem, který zaměstnanci samotným parkováním stráví.¹⁴ K zřízení takových programů docházelo snadno: zaměstnavatelé prošli adresy svých zaměstnanců a následně párovali tyto zaměstnance do jejich aut. Motivací jim mělo být snížení vlastních nákladů i skutečnost, že zaměstnavatelé zřizovali přednostní parkování pro takové vozy na vyhrazených, nejlépe dostupných místech.¹⁵

Vedle organizovaných schémat narůstá i popularita tzv. „casual carpooling“¹⁶ který má souvislost se zřizováním výše zmíněných HOV lanes a stejně tak P+R parkovišť.¹⁷ Ty se často nacházejí jednak na předměstích v místech, kde lze snadnou přestoupit na městskou hromadnou dopravu, jednak v místech, kde lidé z předměstí sjíždí na frekventované silnice vyšší třídy. V

¹⁰ Tamtéž

¹¹ Tamtéž

¹² HOV lanes, neboli High-Occupancy Vehicle Lane, volně přeloženo jako „jízdní pruh s vysokým vytižením“ jsou jízdní pruhy vyhrazené pro jízdu vozů se stanoveným minimálním počtem pasažérů tak, aby zvýhodňovaly naplněnější vozidla.

¹³ CHAN, N.D. a SHAHEEN, S.A., 2011. Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. *Transportation Reviews* [online]. Transportation Sustainability Research Center, University of California, Berkeley, Richmond, CA, USA, 32(1), 93-112 [cit. 2020-05 24]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2011.621557>

¹⁴ Tamtéž

¹⁵ Tamtéž

¹⁶ Tamtéž

¹⁷ P+R neboli Park and Ride parkoviště je zpravidla velkokapacitní parkoviště postavené na kraji města či u dopravního uzlu, kde cestující zanechají vůz a dále se přepravují jiným prostředkem.

druhém případě v USA byl – a v některých místech dodnes je – rozšířený tzv. „slugging“^{18 19} kdy se cestující řadí na příhodném místě u P+R parkoviště s tím, že jsou postupně nabírání kolemjedoucími a společně mohou využít k přepravě zmíněný HOV lane tak, aby šetřili čas i peníze. K roku 2008 bylo jen v USA evidováno přes 2300 milí dlouhých HOV lanes.

Sdílení v přepravě během ropné krize se osvědčilo – na základě celostátního průzkumu, do kterého se zapojilo přes 197 000 zaměstnanců, bylo zjištěno, že se počet lidí zapojených do ridesharingových schémat zvýšil o takřka 30 000 a počet milí ujetých jednotlivými vozidly klesl o 23 %.²⁰ To přispělo k další motivaci státu investovat do podpory podobných schémat tak, aby se takové iniciativy realizovaly i v době po krizi.

Schémat skutečně přetrvávala, měnily se však motivace pasažérů pro vstup do podobných schémat. Velkou roli hrála snaha zamezit vzrůstajícím dopravním zácpám, patrný začíná být i důraz na vnímání klimatické změny. Podobu mění i platformy, skrz které probíhá komunikace mezi jednotlivými aktéry – nástěnky postupně vyměnily telefonní hovory, s nástupem internetu pak webové stránky, sociální sítě a chytré telefony.²¹

V bádání po kořenech sdílení v přepravě by se pravděpodobně dalo pokračovat, a to hluboko do historie. Středem mého zájmu bylo nahlédnout do prvopočátků institucionalizovaného sdílení volných míst v automobilech. Smyslem tohoto drobného exkurzu do historie sdílení v osobní automobilové dopravě bylo demonstrovat, že samotná myšlenka sdílení v této oblasti není nijak nová a spíše než obsah se díky moderním technologiím mění objem, ve kterém je takovéto sdílení možné. V diplomové práci se budu dále věnovat skutečné podstatě fungování služeb jako Uber, přičemž tento kontrast jen napomůže ilustrovat, že obsah činnosti tohoto

¹⁸ COZA, J. The History of Carpooling, from Jitneys to Ridesharing. In: Shareable [online]. 7.2.2012 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <https://www.shareable.net/the-history-of-carpooling-from-jitneys-to-ridesharing/>

¹⁹ Výraz „slugging“ vychází z pojmu „slug“ neboli slimák. Pojem obrazně odkazuje na podobu ad hoc front, které se na daných místech tvoří.

²⁰ CHAN, N.D. a SHAHEEN, S.A., 2011. Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. Transportation Reviews [online]. Transportation Sustainability Research Center, University of California, Berkeley, Richmond, CA, USA, 32(1), 93-112 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2011.621557>

²¹ COZA, Jeff. The History of Carpooling, from Jitneys to Ridesharing. In: Shareable [online]. 7.2.2012 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <https://www.shareable.net/the-history-of-carpooling-from-jitneys-to-ridesharing/>

technologického giganta nemá s podobným sdílením nic společného – a tedy že jde o „klasický taxislužbu,“ což s sebou potenciálně přináší důsledky v oblasti správní i pracovněprávní.

1.3 Definice sdílené ekonomiky

Potíž s fenoménem „sdílené ekonomiky“ spočívá mimo jiné v tom, že neexistuje jeho univerzálně přijímaná definice, stejně tak definici nenajdeme v českém právním řádu.²² O sdílené ekonomice je přitom často psáno jako o něčem novém, moderním, inovativním – a tedy jakékoli vymezení se vůči ní je vnímáno jako jakési „zpátečnické bránění pokroku.“ Při diskuzích o sdílené ekonomice je tak velmi důležité sledovat jednak co je tvrzeno, ale stejně tak kdo danou věc tvrdí.

Oxfordský slovník nicméně k výrazu „sdílená ekonomika“ uvádí, že jím rozumíme *„ekonomický systém, v němž jsou statky nebo služby sdíleny mezi soukromými osobami, a to jak bezúplatně, tak za úplatu, typicky pomocí internetu.“*²³

Z hlediska práva nejrelevantnější definici²⁴ pravděpodobně poskytuje Evropská komise, když ji označuje za *„obchodní modely, v nichž jsou činnosti usnadňovány platformami pro spolupráci, které vytvářejí otevřený trh pro dočasné využívání zboží nebo služeb často poskytovaných soukromými osobami.“*²⁵ V takovém modelu pak figurují 3 druhy aktérů: poskytovatelé, uživatelé a zprostředkovatelé.²⁶

1.4 Charakteristika sdílené ekonomiky

Poskytovatel tvoří stranu nabídky a nabízí ke sdílení – ať zdarma či za úplatu – přebytečný statek (aktiva, zdroje, čas a/nebo dovednosti), který má zájem ekonomicky zužitkovat. V případě přepravy takovým statkem budiž například volné sedadlo ve voze na trase Praha–Brno. Evropská komise přitom v rámci již zmíněného dokumentu rozlišuje mezi osobami, které

²² KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, s. 11. ISBN 978-807-5023-520.

²³ Oxford University Press. Definition of sharing economy in English. [online]. [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: https://en.oxforddictionaries.com/definition/sharing_economy.

²⁴ MATOCHA, J. a SVOBODA, J. Nevymezený pojem sdílené ekonomiky jako nástroj k obcházení regulace. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 217. ISBN 978-80-7552-874-2.

²⁵ Evroský program pro ekonomiku sdílení [online]. Evropská komise, 2016, s. 3 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

²⁶ Tamtéž

nabízejí podobnou službu příležitostně, a těmi, kteří tak činí v rámci výkonu svého povolání. Zde přitakávám názoru, že „zařazení profesionálního poskytovatele služeb do této kategorie matoucí, neboť to stírá rozdíl mezi tradiční a sdílenou ekonomikou,”²⁷ a tedy že v případě profesionála daný zprostředkovatel – například online platforma – neplní roli aktéra ve sdílené ekonomice, nýbrž jde o jeden z možných prodejních kanálů poskytovatele.²⁸

Na straně poptávky pak stojí uživatel, který má zájem takový statek využít.

Zbývajícím aktérem je tak zprostředkovatel, který pro poskytovatele a uživatele zprostředkovává jakési digitální tržní místo, na kterém se tito aktéři mohou setkat. Pro lepší představu uvádím, že takovým místem je zpravidla mobilní aplikace či webová stránka.²⁹ Zprostředkovatel tak zpravidla činí za úplatu, stejně tak zpravidla klade další podmínky využívání jeho služeb, které budou v případě zprostředkovatelů např. Uber a Bolt později blíže zkoumány, neb s sebou pravděpodobně nesou závažné pracovní právní následky.

S ohledem na postavení zprostředkovatele mě zaujala ještě jiná analýza zpracovaná pro Úřad vlády České republiky, vůči které bych se rád vymezil. Píše se v ní že, „zprostředkující subjekt by měl permanentně vyhledávat dostatečnou kapacitu předmětu sdílení a disponovat s ní; zabezpečit cestu k informování se potenciálních partnerů sdílení mezi sebou, a to výhradně až po uzavření kontraktu či jednoduše po přijetí nabídky poskytovatelem; vynutit a kontrolovat vzniknuvší kontrakt, zamezit nekalému jednání a zajistit splnění povinností obou stran daného kontraktu.“³⁰ Analýza tak nepřímo klade silný důraz na aspekt kontroly, kdy zprostředkovatel nevystupuje jako pouhý „propojovatel,“ nýbrž aktér, který v tomto vztahovém trojúhelníku drží nejsilnější karty – a který se tak v oblasti přepravy potenciálně může těšit výhodnějším

²⁷ MATOCHA, J. a SVOBODA, J. Nevymezený pojem sdílené ekonomiky jako nástroj k obcházení regulace. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 218. ISBN 978-80-7552-874-2.

²⁸ Vzhledem ke značné abstrakci upřesním praktickým příkladem: řemeslník, který si svou klientelu vytváří zejména skrz „šeptandu“ a pomocí vlastních webových stránek, se rozhodne přebytečnou kapacitu nabídnout skrz platformu, na které hledají uživatelé podobné služby. Jeho práce se tak vedle způsobu sjednání zakázky nikterak nemění – o sdílení pak nemůže být řeč a tak je otázkou, proč by podobná aktivita měla být subsumována pod pojem sdílené ekonomiky.

²⁹ Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platform. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR. Analytický materiál 06/2017. Úřad vlády České republiky [online]. Vláda ČR © 2009-2018, s. 14 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

³⁰ WEBER, J.; KRAJČÍK, V.; HRUŠKA, L. a kol. Sdílená ekonomika. Praha: VŠPP, 2016

postavení než tradiční zprostředkovatelé, kteří nenesou nálepku „sdílené ekonomiky.“ Nebo ještě jinak: analýza zachycuje realitu, která je však od myšlenky sdílené ekonomiky značně vzdálená.

Totožný dokument posléze odkazuje na jiný zdroj, který jakožto jedno z pěti klíčových kritérií majících zaručit seriózní fungování sdílené ekonomiky označuje skutečnost, že „podnikání by mělo být postaveno na distribuovaných tržištích nebo decentralizovaných sítích, které vytvářejí pocit sounáležitosti a vzájemného prospěchu.“³¹

Na tomto kontrastu, kdy jediný dokument – navíc analytický podklad pro úřad vlády – v jednom odstavci nastiňuje velmi aktivní, byznysovou roli zprostředkovatele, aby posléze odkázal na takové vnímání pojmu sdílené ekonomiky, ve které je sdílení chápáno v původním, skutečném významu, ilustrují jistou schizofrenii v přístupu k tomuto tématu, která prostupuje celosvětovou debatou. Bylo by přitom příhodné, aby došlo k eliminaci této nejistoty a jasnému uchopení sdílené ekonomiky tak, aby byla vytržena z aktuálního právního vakua, ve kterém se nachází, a tedy bylo možné rozlišit mezi pouhým zprostředkovatelem a subjektem, který se pohybuje v horizontu zcela jiné oblasti, než jakou je sdílená ekonomika ve svém ryzím pojetí.

Klíčovým faktorem k řešení této otázky – jak vypichuje v diplomové práci na podobné téma Tkadlec – může být intenzita kontroly zprostředkovatele nad poskytovatelem, kterou vnímá jakožto čtvrté kritérium k výše zmíněným třem.³² Pokud je příliš vysoká, lze jen těžko obhájit myšlenku sdílené ekonomiky s ohledem na opravdový význam pojmu sdílení. Právě tématem kontroly se přitom při řešení otázek sdílené ekonomiky zabývají i zahraniční soudy, jak posléze nastíním v pozdějších kapitolách. Téma kontroly je nakonec relevantní i při práci s pojmem závislé práce.

Téma kontroly je rovněž předmětem zájmu již zmiňovaného sdělení Evropské komise, kde je dovozeno, že aktivitám zprostředkovatele je třeba věnovat důslednou pozornost tak, aby tím jen nezastíral své skutečné postavení v roli poskytovatele:

³¹ BOTSMAN, R.: Defining The Sharing Economy: What Is Collaborative Consumption— And What Isn't? FastCompany, 2015, dostupné na: <https://www.fastcoexist.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>

³² TKADLEC, M. Sdílená ekonomika a digitalizace: Výzva pro komplexní úpravu pracovního práva? Praha, 2018. Právnická fakulta Univerzity Karlovy, Katedra pracovního práva a práva sociálního zabezpečení. Diplomová práce.

„Za určitých okolností může být platforma zejména rovněž poskytovatelem daných služeb (např. doprava nebo krátkodobý pronájem). V takovém případě se na platformu pro spolupráci může vztahovat regulace v konkrétním odvětví, včetně udělování oprávnění podnikům a požadavků na udělování licencí, které se obecně vztahují na poskytovatele služeb, za podmínek uvedených v předchozích oddílech.“³³

To, zda platforma pro spolupráci rovněž poskytuje základní službu, bude muset být za normálních okolností stanoveno případ od případu. Úlohu v tomto ohledu může hrát právní a skutkový stav. Obecně bude mít důležitý význam úroveň kontroly nebo vlivu, který platforma pro spolupráci uplatňuje nad poskytovatelem dané služby. Tuto úroveň lze stanovit zejména s ohledem na tato klíčová kritéria:

- **Cena:** stanoví platforma pro spolupráci konečnou cenu, kterou má uživatel jakožto příjemce dané služby zaplatit. Pokud platforma pro spolupráci cenu pouze doporučuje nebo pokud daný poskytovatel služeb jinak může cenu stanovenou platformou pro spolupráci upravovat, naznačuje to, že toto kritérium nemusí být splněno.
- **Další klíčové smluvní podmínky:** stanoví platforma pro spolupráci vedle ceny podmínky, které určují smluvní vztah mezi daným poskytovatelem služeb a uživatelem (jako například stanovení závazných pokynů týkajících se poskytování dané služby, včetně jakékoli povinnosti poskytovat danou službu).
- **Vlastnictví klíčových aktiv:** vlastní platforma pro spolupráci klíčová aktiva používaná k poskytování dané služby. Jsou-li všechna tato tři kritéria splněna, existují vážné náznaky, že platforma pro spolupráci nad poskytovatelem dané služby uplatňuje významný vliv nebo kontrolu, což může dále naznačovat, že by se mělo mít za to, že tato platforma (kromě služby informační společnosti) rovněž poskytuje danou službu.^{34 35}

³³ Evroský program pro ekonomiku sdílení [online]. Evropská komise, 2016, s. 6 [cit. 2020-05 24]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

³⁴ Evroský program pro ekonomiku sdílení [online]. Evropská komise, 2016, s. 6 [cit. 2020-05 24]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

³⁵ Citovanou pasáž záměrně kopíruji v plném znění s následující poznámkou, že mi připadá fascinující, nakolik jsou zmíněné faktory relevantní jednak z hlediska pozdější zkoumání, kdo je dopravcem dle zákona o silniční dopravě, jednak z hlediska klasifikace řidičů s ohledem na definici závislé práce.

Totožný dokument tak k tématu sdílené ekonomiky taktně uzavírá, že sdílená ekonomika na straně jedné přináší nové obchodní modely, které mohou být hnacím motorem inovace, což může přispět ke konkurenci a růstu. Zároveň však sdílená ekonomika často vyvolává otázky týkající se uplatňování stávajících právních rámců a stírá zavedené hranice mezi spotřebitelem a poskytovatelem, pracovníkem a osobou samostatně výdělečně činnou nebo mezi profesionálním a neprofesionálním poskytováním služeb.³⁶

1.5 Sdílená ekonomika v oblasti přepravy

Zásadním sektorem sdílené ekonomiky, i díky kterému se těší takové pozornosti, je sektor přepravy.³⁷ Tento sektor lze dále teoreticky štěpit dle potřeb uživatelů, resp. poskytovatelů – potřeby nechat se přepravit na určité místo, potřeby snížit své náklady na realizaci vlastní přepravy, potřeby nechat svůj dopravní prostředek „vydělat“ v době, kdy jej nevyužijí pro vlastní přepravu apod.³⁸

Zcela přitom v této práci dále opomenu poslední se zmíněných potřeb, tedy tu, kdy dochází ke sdílení statku v podobě automobilu. Na jedné straně je uživatel, který poptává zapůjčení vozu – na straně druhé stojí (zpravidla) samotný vlastník vozidla, který jej nabízí k zapůjčení. Mezi nimi stojí zprostředkovatel, který mezi těmito aktéry zprostředkovává kontakt a zajišťuje finanční transakci. Úspěšným příkladem takového zprostředkovatele z našeho prostředí může být služba HoppyGo, která se sama (a dle mého názoru právem) hlásí k myšlence sdílené ekonomiky: *„HoppyGo je peer-to-peer car sharingová služba, která spojuje lidi, kteří mají auto, ale nepoužívají ho každý den, s těmi, co ho potřebují jen příležitostně. Jsme nadšenci do sdílené ekonomiky a měníme způsob, jakým lidé přemýšlejí o vlastnictví auta (...). A co že je ten peer-to-peer carsharing? Tak to se nejlépe vysvětluje na příkladu. Je to totiž sdílení aut, která jejich majitelé nevyužijí na 100 %. Takové vozy potom půjčují těm, kteří auto nemají, nebo z nějakého důvodu potřebují jiné než vlastní. Třeba dodávku na odstěhování staré skříně,*

³⁶ tamtéž

³⁷ Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR. Analytický materiál 06/2017. Úřad vlády České republiky [online]. Vláda ČR © 2009-2018, s. 60 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

³⁸ Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví [online]. Deloitte Česká republika, 2017, s. 6 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitte-analytics/Sdilena-ekonomika.pdf>

*kabriolet na romantický výlet pod letní oblohou či auto na rodinnou dovolenou s kupou dětí a zavazadel. HoppyGo tedy není žádná půjčovna aut s flotilou vlastních vozů. My pouze seznamujeme majitelé nevyužitých vozů s řidiči, kteří vůz potřebují jen na přechodnou dobu.”³⁹ Předmětem mého zájmu budou jiné platformy – jak kapitálové, tak pracovní – „to znamená jak platformy založené na sdílení statků, které jsou založeny na zužitkování volné kapacity dopravního prostředku během společné jízdy, kterou by chtěl nechtěl musel poskytovatel i bez sdílení vykonat, tak platformy, které jsou založeny na poskytování služeb jednotlivcem v rámci jeho „životního“ času, kdy řidič poskytovatel nabízí jízdu primárně jen kvůli poptávce uživatelem, tj. tuto jízdu na určité trase by sám absolvovat nemusel. Pro takové platformy se v doktríně vžil anglický pojem *Transportation Network Companies*“⁴⁰ (dále jen „TNCs“), který se volně dá přeložit jako společnosti provozující dopravní síť. “*

TNCs údajně tvoří druh sdílené ekonomiky, který činí sdílení jízd praktičtější, a to propojováním řidičů s potenciálními pasažéry. Část TNCs generuje zisk tím, že si za zprostředkování účtuje poplatek. Velmi často se takové zprostředkování děje online, a to prostřednictvím mobilní či webové aplikace.

Protože pojem TNCs v sobě – narozdíl od širokého, nadřazeného pojmu sdílené ekonomiky – skrývá mnohem konkrétnější obrysy jejich činnosti, těší se již v některých státech USA legislativní definici. Tak například stát Kalifornie vymezuje TNCs jako „organizace za kompenzaci zprostředkovávající předem domluvené přepravní služby, a to prostřednictvím online uzpůsobené aplikace či platformy tak, aby došlo k propojení pasažérů s řidiči užívajícími osobní vozidlo.”⁴¹

³⁹Často kladené dotazy – HoppyGo. HoppyGo.cz [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.hoppygo.com/cs/faq>

⁴⁰ VÁCHA, J. Problematika sdílené ekonomiky v oblasti osobní přepravy. In: PICHRT, J., BOHÁČ R., a MORÁVEK J., ed. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 218. ISBN 978-80-7552-874-2.

⁴¹ Public utilities code: Division 2. Regulation of related businesses by the public utilities commission. Chapter 8. Charter-Party Carriers of Passengers. Article 7. Transportation Network Companies, 2014. Kalifornie.

Dostupné také z:

https://leginfo.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=PUC&division=2.&title=&part=&chapter=8.&article=7.

Stát Virginia definuje TNC jako „*společnost, která poskytuje cestujícím úplatnou předem dohodnutou přepravu, a to za použití digitální platformy, která umožňuje spojení mezi cestujícím a řidičem používajícím osobní vozidlo.*“⁴²

Zajímavé je, že stát Illinois v definici výslovně zakotvil, v případě provozu TNCs nejde o provoz taxislužby.⁴³

Z výše uvedených definic je zřetelné, že pojem TNC se dá označit za uchopenější nežli pojem sdílené ekonomiky – zákonodárce zde měl silnou motivaci v jeho zakotvení, a to z důvodu regulace TNCs s ohledem na bezpečnost pasažérů. A ačkoli český právní řád podobnou legislativní definici neobsahuje, Krupa dobře poznamenává, že „*TNCs často poskytují své služby globálně a podstata jejich činnosti je (kromě drobných odlišností poplatných lokálním specifikům) v zásadě po celém světě stejná, jsou tyto zákonné definice relevantní i pro situaci v České republice,*“⁴⁴ a to přinejmenším v tom smyslu, že jednak poskytují zákonodárci potenciální vodítko k budoucí úpravě, stejně tak pomáhají vnášet konkrétní pojmy do debat o úpravě sdílené ekonomiky.

Pokud zapracuji výše zmíněné rozdělení aktérů z pera Evropské komise, pak se projevují v dopravním sektoru sdílené ekonomiky následovně: na straně jedné stojí uživatel, který poptává přepravu z místa A do místa B. Na straně druhé pak stojí řidič s volnou přepravní kapacitou. Mezi nimi stojí zprostředkovatel, a to nejčastěji v podobě webové platformy či platformy v podobě mobilní aplikace.

Z řádků výše je zřetelné, že teorie okolo pojmů sdílené ekonomiky a TNCs se teprve dotváří. Rád bych v tomto ohledu skromně přispěl: vnímám zde dle mého soudu škodlivý trend, v rámci nějž jsou TNCs vnímány jako součást sdílené ekonomiky, což teoreticky znovu vyšlapává pomyslnou cestu všem TNCs pod fenomén sdílené ekonomiky. TNCs mají se sdílenou ekonomikou leccos společného, zejména pak pokud jde o charakteristické vztahové

⁴² Virginia Transportation Network Company Manual. [online]. Virginia Department of Motor Vehicles. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.dmv.virginia.gov/webdoc/pdf/dmv277.pdf>

⁴³ (625 ILCS 57/) Transportation Network Providers Act.: Sec. 5. Definitions. In: Illinois Compiled Statutes. Dostupné také z: <http://www.ilga.gov/legislation/ilcs/ilcs3.asp?ActID=3589&ChapterID=49>

⁴⁴ KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, s. 19. ISBN 978-807-5023-520.

trojúhelníky, kdy mezi poskytovateli a uživateli stojí zprostředkovatelé. Některé TNCs je pak možné současně zařadit pod pojem sdílené ekonomiky. Tyto pojmy tak nevnímám ve vztahu subordinace, ale jako rovnocenné, s částečným překryvem. Pro lepší uchopení tuto abstrakci konkretizuju skrz popis fungování služeb BlaBlaCar a Uber, které lze obě označit za TNCs, ovšem pouze první jmenovanou lze rovněž podřadit pod pojem sdílené ekonomiky. Tyto řádky mohou působit jako přílišné teoretizování, vzhledem k úrovni celospolečenské debaty je však dle mého názoru nanejvýš důležité jednotlivé pojmy uchopit tak, aby nedocházelo k jejich zaměňování a na trhu pak neexistovaly subjekty vykonávající totožnou činnost, přičemž část z nich by se těšila zákonným výjimkám jen proto, že by byla subsumována pod neurčitý pojem sdílené ekonomiky.

1.5.1 BlaBlaCar

Myšlenka za službou BlaBlaCar se zrodila v období Vánoc v roce 2006 ve Francii, kdy její zakladatel – ve chvíli, kdy nevládnul auto a vlaky byly vyprodané – přemýšlel, jak se propojit s řidiči v poloprázdných vozech jedoucích po společné trase.⁴⁵ Služba, jejíž název odkazuje povídání si mezi pasažéry a řidiči, dnes během čtvrtletí zprostředkuje přepravu pro zhruba 12 milionů cestujících a kumulativní výši ušetřených nákladů pro řidiče za rok odhaduje na 8035 milionů korun.⁴⁶ K jejímu spuštění v České republice došlo 13. ledna 2016.⁴⁷

BlaBlaCar se označuje za „největší komunitu pro spolujízdu na světě. Spojuje řidiče s volnými místy v autě a cestující na stejné trase. Díky spolujízdě pak šetří čas i peníze. Platforma je vyvinuta tak, aby vytvářela bezpečné a důvěryhodné prostředí, ve kterém mají členové vlastní profily s historií a vzájemným hodnocením.”⁴⁸ Služba sama svou profilací inklinuje ke spolujízdám na delší vzdálenosti, neboť „tyto cesty jsou drahé a dají se naplánovat s předstihem.”⁴⁹ To potvrzuje i následující tvrzení z jejich webových stránek: “Pro kratší pravidelné cesty ale bude z dlouhodobé perspektivy jednodušší sdílet auto s jiným člověkem,

⁴⁵ Náš příběh. [online]. In: BlaBlaCar. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us/co-delame>. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us/nas-pribeh>

⁴⁶ O nás. In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us>

⁴⁷ Co děláme [online]. In: BlaBlaCar. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us/co-delame>

⁴⁸ tamtéž

⁴⁹ Časté dotazy: Můžu s BlaBlaCarem pravidelně dojíždět? In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/faq/question/muzu-s-blablacarem-pravidelne-dojizdet>

který také jezdí na dané trase pravidelně, a domluvit si s ním spolujízdu přímo, nikoliv prostřednictvím BlaBlaCaru.”⁵⁰

Ohledně služby BlaBlaCar a jejího postavení se přitom žádné sáhodlouhé akademické debaty nevedou – existuje shoda, že jde o sdílenou ekonomiku, neboť jde o sdílení v jeho původním smyslu – subjekty do této služby vstupují s motivací sdílení nákladů, a tedy nikoli zisku.⁵¹ To je zajištěno jednoduchou mechanikou fungování služby, kdy přepravu lze pouze nabízet. To znamená, že poskytovatelé (řidiči) nabízejí prostřednictvím zprostředkovatele (služby BlaBlaCar) volná sedadla ve voze na trase z bodu A do bodu B a cestu mají v plánu podniknout bez ohledu na to, zdali se sedadla skutečně naplní či nikoli.⁵² Teoreticky by za takovou přepravou mohli vidět podnikatelskou příležitost, ovšem do cenotvorby poměrně silně vstupuje se svými podmínkami zprostředkovatel: BlaBlaCar totiž řidiči na základě vzdálenosti v kilometrech (0,80 Kč za kilometr za cestujícího) a s ohledem na odhadované náklady na údržbu vozu stanoví doporučenou cenu, od které může odchytil – jak ji navýšit, tak snížit – maximálně o 50 procent.⁵³ Cena pro uživatele (potenciálního cestujícího) je stanovena předem jako fixní, a tedy již nejsou započítávány další variabilní náklady vzniklé za jízdy (např. nijak není zohledňován čas strávený jízdou).⁵⁴

Uživatelé tak mají možnost pouze vyhledat poptávanou trasu (např. Praha-Brno) a následně vybírat z případných nabídek. Rozhodovacím faktorem pro ně může být jednak uživatelské hodnocení, které si uživatelé s poskytovateli po jízdě vzájemně vyměňují, případně typ poskytovatelova vozu.⁵⁵ Jejich poptávka však nemá žádnou váhu pro potenciální poskytovatele, ti objem poptávky po přepravě na určité trase ze strany uživatelů neznají, a tak na ni nemohou adekvátně reagovat nabídkou.

⁵⁰ tamtéž

⁵¹ Srov. např. TOMŠEJ, J. Právní status řidičů Uber: nehas, co tě nepálí? In: PICHRT, J., BOHÁČ R. a MORÁVEK J., eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 97. ISBN 978-80-7552-874-2.

⁵² Jak to funguje. In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/how-does-car-sharing-work>

⁵³ Časté dotazy: Jak stanovím cenu jízdy, kterou nabízím? In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/how-does-car-sharing-work>

⁵⁴ Časté dotazy: Proč je stanovena pevná cena za cestujícího? In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/faq/question/proc-je-stanovena-pevna-cena-za-cestujiciho>

⁵⁵ Jak to funguje. In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/how-does-car-sharing-work>

Všechny zmíněné faktory tak nasvědčují tomu, že v případě služby BlaBlaCar jde o skutečné sdílení, které naplňuje znaky sdílené ekonomiky v původním smyslu a které do značné míry připomíná sdílení sedadel v minulosti, tak jak jsem ilustroval v kapitole věnující se historii sdílení v přepravě. Zatímco v minulosti byl se o „zprostředkování“ zasadil prostřednictvím ridesharingových schémat, byť třeba jen v podobě nástěnky v místním komunitním centru, dnešní technologie umožňují zprostředkovávat totožnou službu, ovšem se značně větším komfortem a zejména ve značně větším objemu – to však na jejím principu, a potažmo případném právním posouzení, nic nemění.

1.5.2 Uber

Smyslem následující pasáže je podobně jako v případě služby BlaBlaCar vysvětlit základní mechaniku fungování Uberu a pokusit se ji zasadit do kontextu tématu sdílené ekonomiky.

Uber je jednoznačně fenomén, který je – paradoxně – vnímán jakožto zásadní představitel sdílené ekonomiky. Paradoxně proto, že existuje spousta názorů zastávajících myšlenku, že v případě Uberu o žádné sdílení nejde, naopak jde o účelové ohýbání reality takovým způsobem, aby se služba vyhnula některým zákonným povinnostem.⁵⁶

Myšlenka Uberu vzniká – stejně jako v případě BlaBlaCaru – v Paříži, a to v prosinci roku 2008. Zde se v rámci probíhající technologické konference svěřuje jeden z pozdějších zakladatelů, Garrett Camp, svěřuje tomu druhému, Travisu Kalanickovi, s příběhem, jak jej stálo 800 dolarů sehnat privátního řidiče o novoroční noci. Společně tak začali rozvíjet myšlenku dostupnějšího limuzínového servisu, jehož cenu by snižovalo sdílení přepravní kapacity vícero uživatelů.⁵⁷

V roce 2009 proto zakládají společnost UberCab, která o rok později začíná poskytovat své služby v San Franciscu.⁵⁸ Již tehdy ji provází – v kontrastu doposud běžnými způsoby přivolání jízdy – značná jednoduchost přivolání vozu na pár kliknutí v mobilní aplikaci. Služba rychle nabírá na popularitě, a ještě téhož roku zkracuje svůj název na pouhý „Uber,“ neboť je k

⁵⁶ Srov. např. příspěvky v PICHRT, Jan, BOHÁČ R. a MORÁVEK J., eds. Sdílená ekonomika - sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.

⁵⁷ HARTMANS, A. a LESKIN P. The history of how Uber went from the most feared startup in the world to its massive IPO. In: Business Insider [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z:

<https://www.businessinsider.com/ubers-history>

⁵⁸ tamtéž

takovému kroku vyzvána na základě předžalobní výzvy ze strany San Francisca za užívání slova „Cab“ v názvu společnosti.⁵⁹ Pro společnost Uber to tak představuje první z mnoha střetů se „světem tradiční služby“ které ji doprovázejí napříč historií jejího fungování.

Až v roce 2012 pak Uber spouští službu UberX, se kterou proslul po celém světě, skrz kterou do své platformy pustil takřka kohokoliv s osobním automobilem a ochotou vozit za přivýdělek druhé.⁶⁰

Stejně jako v případě BlaBlaCaru pak – dle teoretického vymezení z pera Evropské komise – rozlišujeme podobně i v případě Uberu uživatele v podobě zákazníků poptávajících přepravu, na straně druhé pak stojí řidiči jakožto poskytovatelé s volnou přepravní kapacitou. Mezi nimi nalezneme Uber v roli zprostředkovatele jakožto digitální tržiště, na kterém se střetává nabídka s poptávkou. Potud je služba prakticky identická se službou BlaBlaCar, v základních mechanizmech jejího fungování se však zásadně liší. Zde tak narážím na mnou výše vymezené teoretické dělení, kdy oběma společnostem je možné přiznat status TNC, ovšem pouze jednu (BlaBlaCar) je možné považovat za součást konceptu sdílené ekonomiky.

Zatímco iniciátorem přepravy je v případě služby BlaBlaCar vždy řidič, který nabízí volná sedadla ve voze na jím předem určené trase, v případě služby Uber je to naopak vždy uživatel, který poptává přepravu mezi bodem A a B. To by ještě nutně nemuselo kolidovat s potenciálním sdílením, kdyby ovšem služba nefungovala následovně: ve chvíli, kdy v řidičově aplikaci přistane poptávka ze strany uživatele, řidič jednak neví, kam s uživatelem pojedete, ale ani to, kde se pasažér aktuálně nachází. Řidič se tak dovídá pouze to, jak daleko se od potenciálního pasažéra v danou chvíli nachází a kolik mu zabere času se k němu dostat.⁶¹

Řidič navíc nemá kontrolu ani nad cenou – jednak teoreticky nemůže svou volnou přepravní kapacitu nabídnout zcela zdarma, jednak nemůže ani určovat cenu své služby, neb ta je plně v gesci Uberu.⁶² Ten má na zpoplatnění celé služby má zájem, neboť právě na té je postaven její

⁵⁹ BLYSTONE, D. The Story of Uber. In: Investopedia [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/111015/story-uber.asp>

⁶⁰ tamtéž

⁶¹ Bod 92 rozhodnutí odvolacího soudu ve věci Aslam, Farrar v. Uber B.V., Uber London Ltd, Uber Britannia Ltd, Employment Appeal Tribunal, č.j. UKEAT/0056/17/DA ze dne 10. listopadu 2017

⁶² Srov. např. DAVIDOV, G. The Status of Uber Drivers: A purposive approach. Hebrew University of Jerusalem Legal Studies Research Paper Series [online]. 17(7). 2016. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://ssrn.com/abstract=2877134>

byznys model, když si od řidičů strhává poplatky ve výši nižších desítek procent z ceny za každou jízdu.⁶³

Zejména z výše zmíněných důvodů je tak pro mě těžké přijmout myšlenku, že by v případě Uberu – narozdíl od BlaBlaCaru – byl přítomen, byť vzdáleně, prvek sdílení, potažmo bylo na místě považovat jej za součást sdílené ekonomiky, která by umožňovala Uberu se ubránit dopadu jistých právních norem. V takovém názoru nejsem osamocen, v odborné literatuře například Pichrt s odkazem na Kalifornskou výzvu upozorňuje, že v případě platformy typu Uber by skutečně bylo příhodnější klasifikovat je nikoli jakožto součást sdílené ekonomiky, nýbrž jako součást tzv. „ekonomiky platformy“, která lépe vystihuje charakter těchto služeb „na vyžádanou.“⁶⁴ K totožnému závěru dochází i Tomšej, když dovozuje, že „pro postavení Uber mnohem příznačnější je označení on-demand economy, které zdůrazňuje především povahu poskytované služby jako statku, který je k dispozici na vyžádání zákazníka, typicky prostřednictvím on-line aplikací.“⁶⁵

Podobné závěry o absenci sdílení dovozují i zahraniční zdroje: „Nic v obchodním modelu Uberu není skutečně sdíleno. Jediné smysluplné ekonomické rozlišení mezi ‚taxi službou‘ a ‚ridesharingem‘ spočívá v tom, že druhá jmenovaná služba se vyhýbá regulacím dopadajícím na tradiční taxi služby, a navíc závisí na miliardách dolarů predátorských investic ohýbajících běžná tržní pravidla.“ Již zmíněná Kalifornská výzva mapující negativní dopady sdílené ekonomiky a identifikující potenciální poučení z nich pak rovněž žádné důkazy o přítomnosti prvku sdílení v obchodních modelech těchto společností nenachází.⁶⁶

Vedle argumentu, že v případě obchodního modelu Uberu absentuje prvek sdílení, a tedy jej nelze subsumovat pod pojem sdílené ekonomiky (a případné zákonné úlevy s tím spojené), lze přisadit ještě jeden, který předvídá Evropská komise ve svém sdělení, a to že v případě Uberu tato společnost přinejmenším v části svého podnikání nevystupuje jako zprostředkovatel, nýbrž

⁶³ tamtéž

⁶⁴ PICHRT, J.: Několik tezí k tématu: Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? In: PICHRT, J., BOHÁČ, R. a MORÁVEK, J., eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR. 2017; s. 16. ISBN 978-80-7552-874-2.

⁶⁵ TOMŠEJ, J. Právní status řidičů Uber: nehas, co tě nepálí? In: PICHRT, J., BOHÁČ R., a MORÁVEK J., eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 97. ISBN 978-80-7552-874-2

⁶⁶ HILL, S. Kalifornská výzva: Jak (ne)regulovat disruptivní modely podnikání. Praha: Friedrich – Ebert-Stiftung e.V. Zastoupení v České republice. 2016;

poskytovatel.⁶⁷ Teorie – ačkoli ještě ne pevně uchopená – sdílené ekonomiky přitom pro svou existenci předvídá aktéry tři, kdy právě mezi vysoké počty uživatelů na straně jedné a poskytovatelů na straně druhé vstupuje zprostředkovatel, který tyto aktéry propojuje. Absence zprostředkovatele pak z takové situace dělá standardní dvoustranný obchodní vztah, nehledě na to, zdali prvek sdílení přítomný je, či není.

1.6 Přepravní sektor sdílené ekonomiky pohledem judikatury

K názoru o absenci sdílení v případě obchodního modelu Uberu pak dochází i někteří zastupci Evropské unie. Generální advokát Maciej Szpunar v rámci svého stanoviska k případu, který budu popisovat vzápětí, dovozuje, že služba zcela jistě nemůže být považována za platformu spolujízdy.⁶⁸ *„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.“*⁶⁹ K tomu dodává, že to, zda ji lze sumbsumovat pod pojem sdílené ekonomiky, nemá žádný dopad na její kvalifikaci z pohledu platného práva.⁷⁰ Szpunar se přitom při zmínce o sdílené ekonomice odkazuje na definici uvedenou ve výše zmíněném Sdělení EK, kterou označuje za *„natolik širokou, že lze pochybovat o její užitečnosti pro odlišení dostatečně diferencované činnosti, která by odůvodňovala, aby jí bylo vyhrazeno zvláštní právní zacházení.“*⁷¹

Soudní proces, ke kterému se vztahuje Szpunarovo stanovisko, je pro další postup v mé práci zcela klíčový. Jak je ze stanoviska patrně zřetelné, Soudní dvůr Evropské unie (dále jen SDEU) se v něm v rámci podané předběžné otázky zabýval doposud bezprecedentní otázkou povahy služby poskytované společností Uber.

Zásadním katalyzátorem v této oblasti byl spor mezi organizací zastupující řidiče tradiční barcelonské taxislužby a subjektem provozujícím službu Uberu v dané zemi, Asociación

⁶⁷ Evroský program pro ekonomiku sdílení [online]. Evropská komise, 2016, s. 6 [cit. 2020-05 24]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1_CS-MAIN-PART-1.PDF

⁶⁸ Stanovisko generálního advokáta Macieje Szpunara přednesené dne 11. května 2017. In: Soudní dvůr Evropské unie, věc C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, bod 42. Dostupné také z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=236433>

⁶⁹ Tamtéž

⁷⁰ Tamtéž

⁷¹ Tamtéž

Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL, přičemž jeho předmětem bylo, zdali se Uber nedopouští nekalosoutěžního jednání. Tento spor se prostřednictvím barcelonského obchodního soudu dostal na základě předběžné otázky až k SDEU, přičemž předmětem požadovaného výkladu mělo být „*umožnění zařadit Uber v kontextu unijního práva tak, aby bylo možné určit, zdali její fungování spadá, a v jaké míře, pod toto právo. Jedná se tedy především o to, zda případná právní úprava podmínek fungování společnosti Uber podléhá požadavkům unijního práva, zejména na volný pohyb služeb, nebo zda spadá do sdílené pravomoci Evropské unie a členských států v oblasti místní dopravy, která ještě nebyla na unijní úrovni provedena.*“⁷²

Konkrétně tedy předmětem předběžné otázky bylo, zda se Uberu týká čl. 56 Smlouvy o fungování Evropské unie o volném pohybu služeb, resp. zdali se aplikují směrnice upravující oblast informačních společností a poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů, v důsledku čehož by šlo Uber kvalifikovat jakožto „službu informační společnosti“ spadající do liberalizované koordinované oblasti – a pokud nikoli, zdali naplňuje definici jiné kategorie služeb upravených unijním právem, konkrétně kategorie dopravních služeb.⁷³ Předmětem této práce není do detailu rozvinout veškeré aspekty kvalifikace Uberu tím či oním způsobem, pro lepší pochopení a vyčerpávající vysvětlení v tomto případě odkazuji na výborný rozbor Krupy.⁷⁴ Pro mou práci relevantní je posouzení dané otázky ze strany SDEU, neboť to může mít dalekosáhlé důsledky pro Uber z hlediska veřejnoprávní regulace služby u nás, a stejně tak – ačkoli nepřímo – v otázce pracovněprávní.

Bez ohledu na to, zdali se soud přiklonil jedním či druhým směrem, bych však rád vypíchnul zajímavý závěr, ke kterému dospívá Krupa, a to že případné dovození, že se v případě Uberu (ne)jedná o službu sdílené ekonomiky, nemá pro posouzení z hlediska unijního práva žádný význam: „*případné neoznačení těchto služeb jako služeb sdílené ekonomiky nic nemění na jejich kvalifikaci ve světle unijního práva, která (ať už v případě kteréhokoliv ze dvou nastíněných přístupů) s pojmem sdílené ekonomiky nijak nesouvisí. Při posuzování činnosti*

⁷² Stanovisko generálního advokáta Macieje Szpunara přednesené dne 11. května 2017. In: Soudní dvůr Evropské unie, věc C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, bod 2. Dostupné také z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=236433>

⁷³ KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, s. 35. ISBN 978-807-5023-520.

⁷⁴ tamtéž

*dopravních aplikací pro účely jejich výše popsané možné právní kvalifikace ve smyslu unijního práva je nutné vycházet z právních vztahů souvisejících s jejich fungováním, případně v souladu s názorem SDEU z faktických okolností jejich činnosti. Možnost označit konkrétní dopravní aplikaci jako subjekt participující na sdílené ekonomice je až důsledkem této právní kvalifikace, nikoliv argumentem pro zvolení jedné, nebo druhé varianty právní kvalifikace.*⁷⁵

Zpátky k rozhodovací činnosti SDEU. Rozhodnutí ve věci samé předchází posouzení otázky vybraným generálním advokátem SDEU, jehož úkolem je zcela nezávisle navrhnout SDEU právní řešení přidělené věci. Jeho stanovisko přitom soud nijak nezavazuje, nicméně ten v předmětné věci došel k totožnému závěru jakožto Szpunar.

Ten se postupně probírá jednotlivými směrnicemi, které mohou mít na danou otázku dopad. Nejprve se proto zabývá směrnicí 2000/31 a definicí pojmu „služba informační společnosti“ uvedené v čl. 1 bodu 2 směrnice 98/34, na niž odkazuje čl. 2 písm. a) směrnice 2000/31.⁷⁶

Službou informační společnosti je dle výše zmíněné směrnice služba poskytovaná za úplaty, na dálku, elektronicky a na individuální žádost příjemce.⁷⁷ Szpunar posléze uvádí, že zatímco kritéria úplaty a individuální žádosti příjemce zřejmě nečiní potíže, jinak je tomu v případě dvou zbývajících kritérií, tedy poskytování na dálku elektronickým způsobem.⁷⁸

Poté přistupuje k analýze činnosti společnosti Uber, přičemž předmětem jeho zkoumání je, zdali je třeba vnímat činnost sestávající ze zprostředkovávání komunikace mezi cestujícími a řidiči prostřednictvím elektronické platformy a následné plnění spočívající v samotné přepravě jakožto jediný celek, či zdali je možné je takto považovat za dvě skutečně oddělené služby.⁷⁹ Szpunar se přitom přiklání k první možnosti, tedy vnímání činnosti jako jediného celku:

⁷⁵ KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, s. 47-48. ISBN 978-807-5023-520.

⁷⁶ Stanovisko generálního advokáta Macieje Szpunara přednesené dne 11. května 2017. In: Soudní dvůr Evropské unie, věc C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, body 3 a 4. Dostupné také z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=236433>

⁷⁷ Čl. 1 bod 2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. 6. 1998

⁷⁸ Stanovisko generálního advokáta Macieje Szpunara přednesené dne 11. května 2017. In: Soudní dvůr Evropské unie, věc C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, bod 27. Dostupné také z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=236433>

⁷⁹ Tamtéž, bod 39

„činnost společnosti Uber spočívá v jediném plnění tvořeném přepravou vozidlem nalezeným a objednaným pomocí aplikace pro chytré telefony a tato služba je z ekonomického hlediska poskytována společností Uber nebo jejím jménem. Tato služba je tímto způsobem rovněž prezentována a vnímána uživateli. Když se uživatelé rozhodnou využít služby společnosti Uber, chtějí, aby ji byla poskytnuta přepravní služba, jež má určité vlastnosti a určitou kvalitu. Tyto vlastnosti a kvalita přepravy jsou zajištěny společností Uber.“⁸⁰

Argumentuje přitom, že navzdory tvrzení společnosti, že pouze propojuje poptávku s nabídkou, dělá ve skutečnosti mnohem více, neboť nejen, že takovou poptávku sama vytváří, ale rovněž upravuje její základní vlastnosti a organizuje její fungování.⁸¹ Vyjmenovává, že Uber stanovuje mnoho podmínek týkající se přístupu k činnosti i jejího provozování, a to včetně chování řidičů⁸²; dále – ačkoli sám nevlastní vozidla řízená řidiči⁸³ – určuje minimální standardy pro jejich vybavení a kvalitu, kontroluje kvalitu řidičů prostřednictvím uživatelských hodnocení a konečně stanoví konečnou cenu za poskytované přepravní služby.⁸⁴ Uzavírá proto, že Uber tak kontroluje veškeré ekonomicky relevantní aspekty služby městské dopravy nabízené v rámci své platformy.^{85 86}

⁸⁰ Tamtéž, bod 53

⁸¹ Tamtéž, bod 43

⁸² Tamtéž, bod 51

⁸³ Ke zmínce o (ne)vlastnění vozů ze strany Uberu si dovoluji připojit spekulaci, že takový krok je opodstatněným záměrem: vozidla (zde automobily) představují v přepravním byznysu jeden ze zásadních nákladů. Lze přitom přisvědčit tomu, že v případě Uberu – vzhledem k tomu, o jak rozšířenou službu jde – by pravděpodobně dosáhl na velké množstevní slevy při nákupu vozů, na které jednotlivci nedosáhnou – a stejně tak by mohl svůj vozový park spravovat s větší péčí a expertízou než laičtí řidiči. Stejně tak by měl Uber daleko větší kontrolu nad kvalitou vozů. Je to právě kontrola, která je dle mého názoru v tomto případě palčivým pojmem – pokud by Uber vozy vlastnil, existoval by další argument pro možnost jej kvalifikovat jakožto zaměstnavatele, což by mu následně přineslo náklady převyšující prvotní úlevu způsobenou vlastnictvím vozů.

⁸⁴ Tamtéž, bod 49

⁸⁵ Tamtéž, bod 51

⁸⁶ Szpunar se v rámci svého stanoviska dotkne i záležitostí, které jsou velmi relevantní pro pozdější kapitoly mé práce, kde podrobuji činnost řidičů Uberu analýze přítomnosti znaků závislé práce. V bodě 52 stanoví: „I když není tato kontrola vykonávána prostřednictvím klasického vztahu podřízenosti, nelze se nechat oklamat zdáním. Taková nepřímá kontrola, jakou vykonává Uber a která je založena na finančních pobídkách a decentralizovaném hodnocení cestujícími v určitém značném rozsahu umožňuje řízení stejně účinné, ne-li účinnější než řízení založené na formálních pokynech dávaných zaměstnavatelem zaměstnancům a přímo kontrole jejich plnění.“ Dále v čl. 54 posléze dodává: „Toto konstatování však neznamená, že by řidiči společnosti Uber museli být nutně považováni za její zaměstnance. Tato společnost může velmi dobře své služby zajišťovat prostřednictvím OSVČ jednajících jejím jménem jako subdodavatelé. Polemika týkající se postavení řidičů vůči společnosti Uber, které již v některých členských státech vedla k vydání soudních rozhodnutí, nijak nesouvisí s právními otázkami, kterými se zabýváme v projednávané věci.“

Z výše zmíněných důvodů pak Szpunar dochází k názoru, že Uber je tzv. smíšenou službou, jelikož jedna její část je poskytována elektronicky, kdežto druhá (ta přepravní) již z podstaty věci nikoliv.⁸⁷

Smíšená služba přitom pod pojem „služba informační společnosti“ může spadat jen tehdy, pokud 1) plnění, které není poskytováno elektronicky, je ekonomicky nezávislé na službě poskytované uvedeným způsobem (zde myšlena opět přeprava), nebo 2) poskytovatel poskytuje celý rozsah služby (tedy jak složku zprostředkovací, tak přepravní), nebo má na podmínky poskytování této služby rozhodující vliv, takže obě části služby tvoří nedílný celek za podmínky, že hlavní prvek (případně všechny základní prvky transakce), je realizován elektronicky.

Szpunar proto na základě výše zmíněných argumentů dovozuje, že nelze Uber považovat za pouhého prostředníka mezi cestujícími a řidiči,⁸⁸ a dále že v rámci této smíšené služby je bezpochyby hlavním plněním propůjčujícím celé službě ekonomický smysl přeprava,⁸⁹ a proto nelze službu nabízenou společností Uber považovat za službu informační společnosti. Szpunar přitom dochází k závěru, že ze služeb, které Uber nabízí, nemá ta část poskytovaná elektricky povahu hlavního plnění, neboť za to považuje samotnou přepravu. Argumentuje přitom, že hlavním prvkem je ten, který má ekonomický smysl. Proto dovozuje, že službu nabízenou společností Uber nelze považovat za službu informační společnosti.⁹⁰

Doplňuje, že v případě smíšených služeb, kdy jedna z částí není poskytována elektronicky, lze jakožto služby informační společnosti považovat pouze ty, které mají samostatnou ekonomickou hodnotu a které tak jsou ekonomicky nezávislé na části neposkytované elektronicky.⁹¹ Aby tento abstraktní příklad konkretizoval, poskytuje příklad online prodeje zboží. Při online prodeji jsou základní prvky transakce – představení nabídky, akceptace kupujícím, uzavření smlouvy a většinou i platba – realizovány elektronicky, a proto spadají pod pojem „služba informační společnosti,“ jak SDEU konstatoval v rozsudku Ker-Optika.⁹² Dodání nakoupeného zboží, tedy ne-elektronická část plnění, považuje za pouhé

⁸⁷ Tamtéž, bod 28

⁸⁸ Tamtéž, bod 56

⁸⁹ Tamtéž, bod 64

⁹⁰ Tamtéž, bod 64

⁹¹ Tamtéž, bod 35

⁹² Rozsudek SDEU ve věci C-108/09 ze dne 2. 12. 2010, body 29 a 30.

splnění smluvní povinnosti, doplňkovou činnost, která svou povahou dostatečně právně neovlivní vnímání hlavního prvku. Podobně by se dala kvalifikovat např. činnost společnosti booking.com, kdy samotná ekonomická hodnota spočívá již v jejím zprostředkování, a má tak vlastní ekonomickou hodnotu, přičemž služba již neklade další podmínky na kvalitu či průběh následného ubytování.⁹³

Szpunar posléze proto identifikuje společnost Uber jakožto společnost nabízející dopravní služby, a to na základě směrnice 2006/123/ES, která blíže upravuje poskytování služeb na vnitřním trhu Evropské unie. Ta ve svém čl. 2 odst. 2, písm. d) vylučuje ze své působnosti „služby v oblasti dopravy“ včetně přístavních služeb, spadající do působnosti hlavy V SFEU.⁹⁴ V preambuli, konkrétně v bodě 21, identifikuje vyloučené činnosti jako „dopravní služby včetně městské dopravy, taxislužby, sanitní služby a přístavní služby.“ Szpunar poznamenává, že není nutné se pouštět do rozboru, zdali Uber je či není taxislužbou, neboť bezpochyby je způsobem městské přepravy, a proto se na něj daná úprava aplikuje.⁹⁶ Takové služby tak tvoří výjimku z volného pohybu služeb zakotveného v dříve zmiňovaném čl. 56 SFEU, aplikuje se proto úprava v čl. 58 odst. 1 SFEU a v posléze v čl. 90 a následujících SFEU.⁹⁷

Samotný rozsudek SDEU pak v podstatě přisvědčuje stanovisku generálního advokáta Macieje Szpunara a dochází k totožnému závěru. Přiznává, že zprostředkovatelská služba spočívající ve zprostředkování kontaktu mezi neprofesionálním řidičem používajícím vlastní vozidlo, který přepravu uskuteční, prostřednictvím aplikace pro chytrý telefon, v zásadě splňuje kritéria k tomu, aby mohla být považována za „službu informační společnosti“ ve znění výše zmíněných směrnic.⁹⁸

⁹³ TKADLEC, M. Sdílená ekonomika a digitalizace: Výzva pro komplexní úpravu pracovního práva? Praha, 2018. Právnická fakulta Univerzity Karlovy, Katedra pracovního práva a práva sociálního zabezpečení. Diplomová práce. S. 48

⁹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. 12. 2006 o službách na vnitřním trhu.

⁹⁵ Stanovisko generálního advokáta Macieje Szpunara přednesené dne 11. května 2017. In: Soudní dvůr Evropské unie, věc C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, bod 71. Dostupné také z:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=236433>

⁹⁶ Tamtéž, bod 68

⁹⁷ Tamtéž, bod 69

⁹⁸ Rozsudek SDEU ve věci C-434/15 ze dne 20. 12. 2017, bod 35

Zároveň uvádí, že služba individuální městské přepravy, jakou je taxislužba, musí být považována za službu v oblasti dopravy. Dovojuje, že služba, kterou poskytuje Uber, se však neomezuje na pouhé zprostředkování, neboť zároveň vytváří současně nabídku služeb městské dopravy, kterou posléze sám organizuje.⁹⁹ Zprostředkovatelská služba je tedy „jen“ nedílnou součástí komplexní služby, jejíž hlavní složkou je ovšem přepravní služba, a proto je třeba celou službu kvalifikovat jakožto službu v oblasti dopravy.¹⁰⁰ Nad rámec Szpunarova stanoviska se SDEU odkazuje na vlastní rozhodovací praxi, kdy v minulosti pod pojem „služba v oblasti dopravy“ zahrnuly nikoli jen dopravní službu jako takovou, ale rovněž jakoukoliv službu, která je neodmyslitelně spojena s fyzickým úkonem přemístování osob nebo zboží z jednoho místa na druhé prostřednictvím dopravního prostředku.^{101 102}

Praktickým dopadem tohoto rozsudku, ve kterém je vyjádřeno, že Uber je třeba považovat za službu v oblasti dopravy je, že představuje výjimku ze zákazu omezení volného pohybu služeb uvnitř Evropské unie pro státní příslušníky členských států, kteří jsou usazeni v jiném členském státě, než se nachází příjemce těchto služeb.¹⁰³ A protože neexistuje společný unijní předpis koordinující oblast přepravy, lze Uber regulovat národním předpisem. Je tedy na jednotlivých členských státech, jak si danou službu regulují, stejně tak si mohou členské státy rozhodnout, zdali na Uber a podobné služby vztáhnou tuzemskou regulaci taxislužeb, či nikoliv.¹⁰⁴

V následující pasáži se budu věnovat úpravě taxislužby v českém právním řádu. Smyslem takové pasáže je osvětlit jednak stávající, jednak zamýšlený stav a zdali pod něj (ne)spadají aplikace ala Uber, když už bylo dovozeno, že jde o služby v oblasti dopravy, které lze regulovat národním předpisem. Daná úprava má přitom své důsledky i pro případné postavení zprostředkovatelů řidičů z hlediska pracovního práva. Smyslem této pasáže je i s ohledem na

⁹⁹ Tamtéž, body 37 a 38

¹⁰⁰ Tamtéž, bod 40

¹⁰¹ Rozsudek SDEU ve věci C-168/14 ze dne 15. 10. 2015, body 45 a 46

¹⁰² Tkadlec ve své práci zdůrazňuje z rozsudku bod, ve kterém soud jakožto jeden z pokladů pro své rozhodnutí zmiňuje skutečnost, že Uber jím stanovenou cenu od zákazníků inkasuje a až posléze ji řidičům vyplácí. K tomu poznamenávám, že praxe je s ohledem na fungování této služby trochu odlišná, když Uber vedle platebních karet umožňuje jako platební metodu za tuto službu hotovost, přičemž tu si řidič rovnou ponechává – poplatek Uberu se mu tak (i za hotovostní jízdy) strhává z peněz, které jsou generovány skrz jízdy hrazené platební kartou. Nutno poznamenat, že Uber cestujícím často poskytuje slevové promokódy, přičemž pokud zákazník jede se slevou a jakožto platební metodu vybral hotovost, pak řidič v hotovosti vybírá pouze částku po slevě s tím, že rozdíl mezi částkou po slevě a celkovou cenou mu posléze Uber vyplácí v rámci týdenního vyúčtování společně se zbytkem peněz za jízdy hrazené platebními kartami. V případě služby Bolt jde kontrola okolo cenotvorby ještě trochu dál, kdy algoritmus aplikace cíleně omezuje v přijímání poptávek s hotovostí jakožto zákazníkem vybranou platební metodou ty řidiče, kteří mají vůči Boltu neuhrazenou fakturu za poskytování služeb.

¹⁰³ KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha:

Leges. 2019, s. 54. ISBN 978-807-5023-520.

¹⁰⁴ tamtéž

legislativu nastítnit, zdali skutečně existuje skutkově rozdíl mezi (ačkoli neprávními) pojmy „tradičních“ a „alternativních“ (taxi)služeb a zdali si případně některá z těchto kategorií zaslouží výjimky ze správní a posléze pracovněprávní úpravy.

2 Taxislužby pohledem zákona

SDEU došel k závěru, že Uber je „službou v oblasti dopravy,“ a tedy může být dovozeno, že se na něj vztahuje jistý národní předpis. Náповědou, o jaký předpis se jedná, nám mohou být již poměrně četná správní i soudní rozhodnutí, která se v podstatě motají kolem toho, zda samotná služba, resp. řidiči pod službou působící, provozují taxislužbu. Taxislužbu přitom upravuje již častokrát novelizovaný zákon 111/1994 Sb. o silniční dopravě (dále jen ZSD).

Taxislužbě nadřazeným pojmem je silniční doprava. Tu ZSD v ust. § 2 odst. 1 definuje jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

Taxislužbou je pak chápána dle ust. § 9 ZSD osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou.

Část II, hlava první ZSD následně stanoví podmínky provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Ust. § 4 stanoví, že provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby lze jen na základě koncese, nestanoví-li tento zákon jinak. Zde je odkazováno na zákon č. 455/01 o živnostenském podnikání, přičemž koncesí je dle ust. § 5 odst. 1. tohoto zákona chápáno státní povolení k provozování živnosti, které se vyžaduje pouze v případech tímto zákonem vymezených. Koncesovaným živnostem se dále věnuje část druhá, hlava druhá tohoto zákona, kde ust. § 26 stanoví, že živnosti koncesované jsou živnosti uvedené v příloze č. 3 k tomuto zákonu. V této příloze nalézáme požadovanou koncesi „silniční motorová doprava – osobní, provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče.“

Pozornost obracím zpět k ZSD. Ten v ust. § 5 stanoví, že dopravní úřad vydává stanovisko k podané žádosti o koncesi nebo o změnu rozhodnutí o udělení koncese, ve kterém uvede, zda souhlasí s udělením koncese. K žádosti o koncesi pro provozování silniční dopravy malými vozidly vydá dopravní úřad vždy souhlasné stanovisko. Za malé vozidlo je dle ust. § 2 odst. 15 téhož zákona považováno vozidlo nebo jízdní souprava o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, nebo vozidlo určené pro

přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče. K udělení koncese ke koncesované živnosti je běžně vyžadováno prokázání určité odborné způsobilosti a zároveň je vyžadováno správní rozhodnutí. V případě taxislužby však k udělení koncese jednak absentuje povinnost prokázat odbornou způsobilost, jednak je, jak je zmíněno výše, souhlasné stanovisko dopravním úřadem uděleno vždy, a tak je zařazení taxislužby mezi koncesované živnosti zvláštní.

Zvláštní podmínky provozu taxislužby nalezneme v samostatném pátém dílu druhé části ZSD. Zde se hojně vyskytuje pojem dopravce. Jeho definici nalezneme v ust. § 2 odst. 4 ZSD, kde mimo jiné stojí, že dopravce je fyzická nebo právnická osoba provozující silniční dopravu. Tuzemský dopravce je dopravce, který provozuje silniční dopravu pro cizí potřeby na základě koncese.

Ust. § 21 ZSD pak dopravci stanoví mnohé povinnosti pro provoz taxislužby. Tu lze dle odst. 1 provozovat pouze vozidlem, které je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby (tzv. vozidlem taxislužby), nebo vozidlem, které pro účely své přepravy poskytla přepravovaná osoba. Dopravce nesmí k provozu užit jiného vozidla taxislužby a zároveň je třeba zajistit, že takovým vozidlem taxislužby nebude provozovat taxislužbu jiná osoba.

Z pracovněprávního hlediska jsou pak zajímavá následující ust. § 21 ZSD:

(3) Dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je povinen zajistit, aby při nabízení nebo poskytování přepravy, včetně činností s tím souvisejících,

a) práci řidiče taxislužby vykonávala osoba, která

1. je v základním pracovněprávním vztahu s dopravcem, není-li touto osobou dopravce nebo spolupracující manžel nebo registrovaný partner, a

2. je držitelem oprávnění řidiče taxislužby.

V praxi znamená výše zmíněné následující: jedno vozidlo může být spojeno pouze s jedním dopravcem, a tedy s jednou koncesí. Naopak jeden dopravce může provozovat taxislužbu prostřednictvím libovolného počtu vozidel, protože dopravce se nutně nerovná koncový řidič. Dopravce může být např. právnickou osobou zaměstnávající libovolný počet řidičů, kteří jsou zaměstnanci dopravce, nemají vlastní koncesi, a tedy jezdí pod koncesí dopravce. Nevýhodou takové úpravy je však například to, že dva řidiči-OSVČ nemohou sdílet jediné vozidlo taxislužby, v jehož řízení by se mohli střídát (kdy například jeden by jezdil přes den a druhý v

noci). Jeden by musel druhého zaměstnat, aby byli svázáni jedinou koncesí – což se pochopitelně aktérům nechce, neboť takový svazek je pouze umělý a pravděpodobně není jejich úmyslem vystavit se benefitům i povinnostem plynoucím z ustanovení pracovního práva.

Taxislužbu lze provozovat dvěma způsoby, pro které nadále používám zjednodušující zkratky „taxametrový režim” a „smluvní režim.” První přitom odpovídá podmínkám stanoveným v ust. § 21 odst. 3 ZSD, ten druhý pak odstavci následujícímu.

V rámci taxametrového režimu musí dopravce zejména viditelně označit střešní svítlnou s nápisem TAXI na její přední a zadní straně, toto vozidlo musí být vybaveno taxametrem, knihou taxametru a záznamy o přepravě (účetkami) z právě probíhajícího dne, resp. záznamem z poslední poskytnuté přepravy, pokud taková nebyla poskytnutá v daném dni.

V rámci smluvního režimu takřka žádná z výše zmíněných povinností být splněna nemusí. Řidič vozidla musí používat taxametr pouze v případě, že je vozidlo taxametrem vybaveno (což implikuje, že řidič může libovolně poskytovat taxislužbu v jednom i druhém režimu, nemusí se sveřepě držet pouze jednoho z nich; z praxe rovněž vím, že možnost obsluhy v taxamtru ve smluvním režimu je omezena modelem taxametru, kdy jen ty novější – a dražší – modely taxametrů umí pracovat v takovém režimu). Vozidlo rovněž nemusí být označeno střešní svítlnou. Ve smluvním režimu je přeprava poskytována na základě předchozí písemné smlouvy, tato smlouva musí obsahovat údaje o přepravovaných osobách, datu a trase přepravy a ceně za přepravu nebo způsob jejího určení a nesmí být uzavřena ve vozidle taxislužby nebo na jiném místě bezprostředně před zahájením přepravy.

Pro úplnost doplňuji, že k uzavření smlouvy o přepravě¹⁰⁵ dochází v případě obou výše zmíněných režimů. Rozdíl spočívá v tom, že v případě taxametrového režimu dochází k uzavření smlouvy ústně, resp. konkludentně, zatímco v případě režimu smluvního zákon zřetelně klade důraz na písemnou formu smlouvy a stanovuje další podmínky k jejímu obsahu a uzavření.

¹⁰⁵ Vizte ust. § 2550 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku

V názvu diplomové práce – a stejně tak se s podobným názvoslovím lze často setkat nejen v médiích – užívám pojmy „tradiční“ a „alternativní“ taxislužby.¹⁰⁶ Na následujících řádcích analyzuji, za pomoci rozebrání současného stavu v taxislužbě u nás, zdali podobná dichotomie nalézají oporu v zákoně, a tedy si případný odlišný přístup skutečně zaslouží.

Objednat si taxi lze dnes v zásadě třím způsobem – tím „tradičním“, kdy mávneme na volné taxi na ulici, dále prostřednictvím telefonického hovoru (kdy voláme buď přímo danému řidiči, popřípadě dispečinku, který řidiči poptávku zprostředkuje), v neposlední řadě přes mobilní aplikaci. V ústraní pak stojí výše zmíněný smluvní režim, jehož vybočení posléze vysvětlím.

Co se týče prvního jmenovaného způsobu – „taxi z ulice“, jeho kvalifikace nečiní žádné obtíže. Tomuto způsobu je na míru uzpůsoben taxametrový režim, kdy řidič dle zákona obsluhuje taxametr, přičemž cena za přepravu vzniká až na základě reálného průběhu jízdy.

Stejně tak nečiní větší potíže druhý ze zmíněných režimů, a to při objednávce přes telefon. Bez ohledu na to, zdali je voláno přímo řidiči, nebo dispečinku, nedochází k uzavření písemné smlouvy předem, řidič poskytuje na vyžádání potenciálnímu cestujícímu na základě zkušeností, resp. stanoveného ceníku, cenový odhad za uskutečněnou přepravu, přičemž skutečná cena se nakonec může od odhadované lišit. V tomto případě jde tedy znovu o taxametrový režim.

Problém nastává při objednání skrz aplikaci. U těch nelze dát jednoznačnou odpověď, zdali poskytují taxislužbu v taxametrovém či smluvním režimu, neboť na českém trhu působí několik subjektů, které objednávku prostřednictvím aplikace poskytují a které se ve svém přístupu liší. Nejprve se zaměřím na Uber.

V případě Uberu jde o snahu zprostředkovávat taxislužbu v rámci smluvního režimu. Krupa v tomto ohledu dovozuje, že *„splnění povinnosti označení vozidla taxislužby a jeho vybavení taxametrem je ze strany řidičů Uber a Taxify fakticky nerealizovatelné, když činnost těchto*

¹⁰⁶ Práci dokončuji v období nejrůznějších opatření spojených s šířením koronaviru. Popisované názvosloví se zcela vymklo kontrole a převzali jej i vládní činitelé, kteří zakázali provoz alternativních taxislužeb. Absurdní je, že jak popisují i v této práci, takový výraz nemá oporu v žádném právním předpisu. Posléze se ukázalo, že toto opatření směřuje na řidiče bez potřebných licencí – tedy ty, kteří by činnost neměli provozovat tak či tak. Srov. např. ČTK, 2020. Zákaz není pro všechny řidiče Uberu a Boltu, ti s taxikářskou licenci jezdí smí. In: Lidovky.cz [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/firmy-a-trhy/zakaz-neni-pro-vsechny-ridice-uberu-a-boltu-s-licenci-jezdit-smi.A200316_133007_firmy-trhy_ele

*dopravních aplikací je založena na poskytování přepravních služeb prostřednictvím osob, které nejsou tradičními poskytovateli taxislužby, a kteří tak nedisponují vozidly označenými a vybavenými ve smyslu ZSD.*¹⁰⁷ Krupa zde užitím výrazu „tradiční“ naráží na existenci pomyslné dichotomii „tradiční–alternativní.“ Je však třeba zmínit, že dnes již v Praze poskytuje služby prostřednictvím Uberu i řada „tradičních“ licencovaných řidičů, kteří ovšem v případě zakázek od Uberu sundávají označení vozidla nikoli proto, že by se regulaci chtěli vyhnout, ale naopak aby ji naplnili.¹⁰⁸ ZSD totiž v ust. § 21 odst. 6 písm. b) stanoví, že dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je dále povinen zajistit, aby v době, kdy je s vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy podle odstavce 4, včetně činností s tím souvisejících, nebo je vozidlo taxislužby použito k jinému účelu než k provozování taxislužby, nebylo označeno svítilnou podle odstavce 3 písm. c) bodu 1, nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s tímto označením.

Stejně tak nelze přisvědčit části argumentu o tom, že tito „netradiční“, resp. „alternativní“ poskytovatelé služeb nemají vozidlo vybavené taxametrem, a Uber jim tak snad funkcionalitou fixních cen jaksí vychází vstříc – jednak Uber v minulosti u nás a dodnes v některých cizích státech nenabízí ceny fixní, nýbrž pouhý cenový odhad¹⁰⁹ (prostřednictvím cenového rozsahu, např. 110 – 130 Kč, což je s taxametrem potenciálně kompatibilní), přičemž tak pravděpodobně činí záměrně; jednak znovu připomínám, že skrz Uber přijímají zakázky i „tradiční poskytovatelé taxislužby“, kteří vozidlo taxametrem vybavené mají, a kteří jej navíc i v případě smluvního režimu obsluhovat musí – zákon totiž výjimku v povinnosti obsluhovat taxametr v rámci smluvního režimu přiznává pouze těm, jejichž vozidlo není taxametrem vybaveno vůbec. V tomto bodě mi přijde zásadní zdůraznit, že zákon neukládá navzdory obecné představě povinnost vytvářet skrz taxametr cenu na základě reálně odjetých kilometrů. I v rámci taxametrového režimu tak lze vytvářet fixní ceny tak, jak je konečně nabízí Uber ve své aplikaci. V praxi se taková cenotvorba realizuje např. v některých krajských městech, kde dopravci nabízí přepravu „po celém městě za 99 Kč.“ I takové jízdy jsou poskytovány v rámci taxametrového režimu.

¹⁰⁷ KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, s. 105-106. ISBN 978-807-5023-520.

¹⁰⁸ Srov. např. poznámku 109

¹⁰⁹ Uber v Praze ruší cenové rozpětí, zákazník bude vědět přesnou cenu předem, 2018. In: Novinky.cz [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/uber-v-praze-rusi-cenove-rozpeti-zakaznik-bude-vedet-presnou-cenu-predem-13723>

Pokud však v případě Uberu údajně nedochází k poskytování taxislužby v taxametrovém režimu, nezbyvá, než aby k němu docházelo v režimu smluvním, a to za výše zmíněných podmínek. Aniž bych sám analyzoval, zdali skutečně dochází k naplnění všech podmínek, odkážu se na poměrně konzistentní pozici Ministerstva dopravy k této otázce, tedy že v případě Uberu k naplnění těchto podmínek nedochází. Ministerstvo k tomu na svém webu zveřejnilo dokument, ze kterého ve zkratce vychází, že jsou zde zjevné nedostatky, jak co se písemného dokumentu týče (ať už co do jeho obsahu, tak formy – za smlouvu tento dokument neoznačuji záměrně, neboť dle ministerstva ke vzniku smlouvy nedochází), jednak v absenci nesporné vůle cestujícího takovou smlouvu uzavřít.¹¹⁰

Ministerstvo dopravy zároveň zdůrazňuje, že smyslem zavedení smluvního režimu taxislužby nikdy nebylo dát dopravcům dobrovolně na výběr, zdali budou poskytovat přepravu v taxametrovém režimu (který je dražší z důvodu nemalých pořizovacích nákladů zejména na taxametr), nebo v režimu smluvním. V dokumentu zhodnocujícím dopady novely ZSD stojí následující: *„přestože podmínky pro využití režimu přepravy na základě předchozí písemné smlouvy (současné ust. § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě) byly nastaveny velmi přísně, v praxi dochází k protiprávnímu nadužívání této výjimky z povinností dopravce, přičemž dopravní úřady tuto praxi nejsou schopny účinně postihovat. Dopravci v rozporu s textací stávajícího ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě standardně mají pocit, že se mohou svobodně rozhodnout, zda budou při přepravách používat taxametr a povinné označení či nikoli, a pokud jim zvolený podnikatelský koncept neumožňuje předchozí písemné smlouvy se stanovenými náležitostmi uzavírat, rezignují na povinné náležitosti smlouvy s tím, že se jedná o nesplnitelnou povinnost a bez dalšího se hlásí k segmentu tzv. smluvní taxislužby. Důvodem tohoto přístupu bývá jednak neznalost, resp. nepochopení právní úpravy, jednak množství příkladů z okolí (lze hovořit až o tradici tohoto způsobu provozování taxislužby) a v neposlední řadě i faktická nepostižitelnost tohoto postupu ze strany kontrolních orgánů. Dle odborného odhadu na základě znalostí Ministerstva dopravy z úřední činnosti až 80 % dopravců působí v segmentu*

¹¹⁰ Anonymizovaný výtah části odůvodnění rozhodnutí Ministerstva dopravy ve věci uložení pokuty dopravci, který poskytl přepravu objednanou přes mobilní aplikaci vozidlem taxislužby, které při této přepravě nebylo označeno střešní svítilnou s nápisem TAXI a nebylo vybaveno taxametrem a knihou taxametr. In: Ministerstvo dopravy České republiky [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Taxisluzba/Metodika,-stanoviska,-doporuceni/Rozhodnuti-MD-objednani-prepravy-mobilni-aplikaci.doc.aspx>

smluvní taxislužby neoprávněně, aniž by pro to byly splněny zákonné předpoklady ve smyslu ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě (zejm. jde o hotelové přepravy a přepravy zprostředkované přes mobilní aplikace). Faktická nepostižitelnost těchto dopravců je dána nerozeznatelností těchto vozidel v provozu (nemají žádné povinné označení a je zakázáno je označit jako vozidla nabízející přepravu, lustrace v úřední evidenci při silničním provozu je zcela nereálná a kromě toho dopravci velkou část těchto podnikatelských vozidel na dopravním úřade vůbec nezaevidují (ať již z laxnosti, neznalosti či kvůli nekontrolovatelnosti)) a současně i způsobem přijímání objednávek k těmto přepravám, který značně komplikuje možnost kontrolních přeprav ze strany kontrolních pracovníků (okruh potenciálních zákazníků bývá omezen na hotelové hosty, návštěvníky taneční zábavy apod.)“¹¹¹

Zásadní je i následující pasáž, která výše zmíněně výslovně aplikuje na případ Uberu a dále v souladu s touto prací napadá omílaný mýtus o sdílené ekonomice: „*postupně se objevily mobilní aplikace pro zprostředkování taxislužby, ať již aplikace Liftago nebo aplikace klasických dispečinků taxislužby pro objednání přepravy. Tyto aplikace spolupracující dopravce nikterak nevybízely k porušování či obcházení právní úpravy taxislužby a fungovaly v souladu s právními předpisy. O digitální ekonomice v taxislužbě se však začalo hlasitě hovořit až s příchodem aplikace Uber na český trh. Dopravci a řidiči využívající tyto aplikace systémově ignorují právní úpravu taxislužby, a byť míra dodržování dílčích povinností se postupem času pod tlakem státu zlepšuje, stále je porušování právní úpravy zásadní a ekonomicky je na trhu přepravních služeb značně zvýhodňuje. Nejprve záminku pro nedodržování právní úpravy představovalo moderní téma sdílené ekonomiky, byť od počátku společnost Uber zprostředkovávala přepravy formou standardní taxislužby. Po vyvrácení tohoto tvrzení (mj. potvrzeném judikaturou Nejvyššího správního soudu, Ústavního soudu i Soudního dvora Evropské Unie, viz dále) společnost Uber usiluje o podřazení zprostředkovaných přeprav pod režim smluvní taxislužby, třebaže pro to zjevně nejsou splněny podmínky podle stávajícího ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě, a nadále tak je při přepravách porušována platná právní úprava.“¹¹²*

¹¹¹ Citaci poskytuji v plném znění, neboť perfektně vyčerpává dané téma. Vizte závěrečnou zprávu z hodnocení dopadů regulace předložené pro účely návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, s. 4-5. Dostupné z:

<https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=160493>

¹¹² Tamtéž, s.5

Ze stanoviska Ministerstva dopravy je zřetelné, že v případě Uberu nedochází k naplnění podmínek pro poskytování přepravy ve smluvním režimu, a tedy musí být poskytována v režimu taxametrovém. Že je to možné dokazuje i příložená statistika kontrol ze strany Magistrátu hl. m. Prahy, ve které figurují subjekty bez zjištěných porušení zákona: „konkrétně lze uvést, že Magistrát hl. m. Prahy k dnešnímu dni (5. 9. 2019) provedl 441 kontrolních jízd přes aplikaci Uber, při kterých bylo zjištěno:

- 9x bez závad (se všemi potřebnými doklady a zapnutým taxametrem)
- 432x porušení zákona o silniční dopravě, z toho 61x bez koncese, 268x bez oprávnění řidiče a 365x nevidované vozidlo
- 68x porušení cenových předpisů.¹¹³

K porušení tak došlo v 98 % kontrol. Na základě výše zmíněného se proto domnívám, že se Uber taxametrovému režimu záměrně vyhýbá, neboť je pro něj potenciální možnost podřazení pod smluvní režim výhodná – jednak proto, že se jeho řidiči vyhnou nemalému nákladu v podobě pořízení taxametru (v řádu 5 až 20 tisíc korun), jednak proto, že se tak vyhne aplikaci v přehledu kontrol zmíněných cenových předpisů.

Uber dnes funguje pouze v Praze, aplikuje se proto nařízení č. 20/2006 Sb., hl. m. Prahy, o maximálních cenách osobní taxislužby, ve znění nařízení č. 7/2013 Sb. hl. m. Prahy. To v § 3 odst. 1 stanoví, že maximální ceny platí pro výkon osobní taxislužby na území hlavního města Prahy (...) kromě vozidel poskytujících konkrétní danou přepravu na základě předchozí písemné smlouvy. Stanovení cenových stropů se tak na smluvní režim neaplikuje – a ačkoli se ceny Uberu po většinu dne pohybují bezpečně pod tímto cenovým stropem,¹¹⁴ cenotvorba Uberu je závislá na míře poptávky – a tak ve špičce poptávky v určitém místě či čase dochází k násobení cen dle netransparentního koeficientu, přičemž v tu chvíli k překonání stanovených cenových stropů dochází.¹¹⁵ To považuji za nespravedlivé jednak vůči řidičům tyto cenové stropy dodržujícím v rámci taxametrového režimu, jednak vůči jiným zprostředkovatelům, kteří zprostředkovávají poptávku pouze řidičům v taxametrovém režimu.¹¹⁶

¹¹³ Tamtéž, str. 6

¹¹⁴ Ceník a kalkulačtor pro odhad ceny UberX, Select a Black 2020. In: Ubertaxi.cz [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.ubertaxi.cz/kalkulator-cenik/>

¹¹⁵ tamtéž

¹¹⁶ Vizte veřejně dostupné ceníky libovolných pražských dispečinků, např. Modrý Anděl či Tick Tack Taxi

Musím se proto vymezit názoru Krupy, když zmiňuje následující: „*přesto se domnívám, že případné uzavírání smluv o přepravě na základě komunikace řidiče a cestujícího prostřednictvím Uber nebo Taxify není v rozporu s popsaným zákazem, a to vzhledem ke smyslu této povinnosti. Důvodová zpráva ohledně tohoto zákazu stručně sděluje: „Smyslem tohoto zákazu (pozn. autora: zákazu uzavřít takovou smlouvu bezprostředně před zahájením jízdy nebo přímo ve vozidle) je zabránění obcházení podmínek pro tento typ přeprav jejich nabízením způsobem podobným běžné taxislužbě“. V návaznosti na tento předpoklad se domnívám, že případné uzavírání smluv o přepravě v rámci služby Uber a Taxify (případně za předpokladu splnění ostatních povinností dopravce poskytujícího taxislužbu dle ZSD) není vedeno úmyslem obcházet příslušná zákonná ustanovení a poskytovat služby „způsobem podobným běžné taxislužbě“. Funkcionalita Uber a Taxify neumožňuje jejich řidičům nabírat náhodné cestující z „ulice“, stejně tak tito řidiči např. nevyužívají stání nebo jízdní pruhy vyhrazené pro vozidla běžné taxislužby.“¹¹⁷*

Interpretuji tuto skutečnost – i s ohledem na technologický vývoj od doby pořízení této důvodové zprávy z roku 2012 – opačně než Krupa na základě reality, kdy se domnívám, že se Uber vědomě snaží klasifikovat fungování své služby v rámci smluvního režimu na úkor režimu taxametrového. Neobstojí pak poslední argument o nemožnosti řidičů nabírat náhodné cestující „z ulice“ či nemožnost využívat vyhrazeného stání či jízdního pruhu. V době vzniku smluvního režimu již bylo běžně rozšířeným způsobem objednání taxi volání na dispečink, přičemž dispečinky nadále poskytovaly své služby v taxametrovém režimu.

Smyslem této pasáže – jak bylo rovněž avizováno na jejím začátku – bylo analyzovat, zdali obstojí obecně rozšířené rozlišování mezi jakousi „tradiční“ a „alternativní“ taxislužbou. Zákon takové rozlišení pochopitelně nezná, stejně tak jej ovšem nelze dovodit na základě skutkového stavu věcí. Pouhopouhá skutečnost, že je poptávka zprostředkována pomocí mobilní aplikace, nevystavuje pardon v podobě možnosti vyhnout se jistým zákonným požadavkům. Tento argument je o to víc platný, když na českém trhu operují společnosti, které rovněž zprostředkovávají službu pomocí aplikace a výše zmíněné problémy se u nich nevyskytují. Dnes tak činí jak Liftago, tak spousta „tradičních dispečinků,“ které aplikace provozují často

¹¹⁷ KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, s. 108. ISBN 978-807-5023-520.

souběžně s telefonní linkou. Aplikace Uberu je tak možná technologicky vyspělejší, to má však na právní kvalifikaci služby pramalý význam. Po sdílené ekonomice, spolujízdě či jiném druhu městské dopravy pak považují pojem „alternativní taxislužba“ za poslední pokus o „PR baštu poslední záchrany“ předtím, než bude přiznáno, že je ve své podstatě jednoduše taxislužbou, která si zaslouží rovný přístup napříč právními odvětvími.

2.1 Cesta ke klasifikaci řidičů taxi jako zaměstnanců na základě ZSD

Zákon o silniční dopravě však má v této práci ještě zásadnější roli, a to proto, že stanovuje povinnost existence pracovněprávního vztahu mezi řidičem a dopravcem v případě, že práci řidiče nevykonává přímo dopravce nebo spolupracující manžel či registrovaný partner.¹¹⁸

S ohledem na výše popisované rozhodnutí SDEU je však nutné si položit otázku, kdo je dopravcem ve smyslu § 2 odst. ZSD. Buď jím totiž chápeme samotného řidiče, potažmo flotilu, která jej zaměstnává; případně jím však může být i subjekt údajně zprostředkovávající.

Ustanovení § 4 ZSD stanoví, že dopravce je fyzická nebo právnická osoba provozující silniční dopravu. Silniční doprava je pojmem nadřazeným taxislužbě, a tak v této definici můžeme pro konkrétní potřeby taxislužby tento výraz nahradit: Dopravce je fyzická nebo právnická osoba provozující taxislužbu.

Za stěžejní pak považují zvážit, co je taxislužbou, resp. co znamená ji provozovat. Zákon nám sice poskytuje definici taxislužby, je však otázkou, zdali skutečně reflektuje realitu – narážím zde zejména na úvahu generálního advokáta SDEU Macieje Szpunara o povaze Uberu, kdy zprostředkovatelskou a přepravní část vnímá jakožto dvě součásti jediného smíšeného celku, přičemž ta přepravní je složkou hlavní, a tak jde ve své podstatě o službu v oboru dopravy.

Takový způsob přemýšlení lze akceptovat, neboť reflektuje letitý vývoj v taxislužbě, kdy se způsob objednání přepravy postupně vyvíjel z dodnes přítomného „mávnutí na ulici“ přes objednávky skrz telefonický hovor, SMS a internet až po dnešní poptání přes mobilní aplikaci. Právě technologický rozvoj umožňoval čím dál tím silnější ingerenci zprostředkovatelů poptávky v podobě nejrůznějších dispečinků a provozovatelů mobilních aplikací do podoby

¹¹⁸ Vizte § 21 odst. 3 písm. a) ZSD

tohoto odvětví, o to víc umocněnou rozšířením internetu a možností sběru dat. Tyto inovace totiž v rámci taxi odvětví vytvořili nové příležitosti řízení každodenních operací, kdy z relativně „hloupého zprostředkovávání poptávky prostřednictvím telefonního hovoru dispečerem volnému řidiči dnes lze zprostředkování automatizovat a denně optimalizovat tak, aby řídicí složkou obchodních rozhodnutí nebyli samotní řidiči, nýbrž zprostředkovatel.

Je třeba si tak položit otázku, co je dnes vlastně chápáno taxislužbou, tedy zdali je jí nadále – velmi zjednodušeně – pouhopouhé „kroucení volantem,” či zdali je třeba již pod tuto definici subsumovat i složku zprostředkovatelskou, resp. se službou spojený marketing, zákaznickou péči, péči o řidiče, vývoj software, optimalizaci byznysu či činnost obchodníků (např. při sjednávání partnerství s nejrůznějšími obchodníky a hotely), tedy nahlédnout na problematiku totožnou optikou jako tak učinil ve výše zmíněném případě Szpunar. Domnívám se, že odpověď na tuto otázku je klíčem k určení, kdo je dopravcem, neboť jím bude právě ten, kdo provozuje takovou službu.

Pokud bychom přiznali Uberu a jemu podobným status dopravce, pak to má naprosto závažný dopad na fungování této společnosti. Bez ohledu na analýzu (ne)přítomnosti znaků závislé práce v činnosti řidičů by za současného znění ZSD bylo třeba jednoznačně vyvodit, že řidiči jsou vůči této společnosti v postavení jejích zaměstnanců.

2.2 Taxislužba v rozhodnutích soudních a správních

Prozatím smíšené signály o validitě takového závěru vysílají svými rozhodnutími tuzemské správní a soudní orgány.

2.2.1 Správní rozhodnutí

Jak již bylo výše zmíněno, na provozovatele taxislužby se vztahuje celá řada zákonných povinností, jejich dodržování je předmětem státního dozoru příslušného správního orgánu. Kontrolní aktivity těchto orgánů vůči řidičům používajícím aplikace Uberu a Boltu (dříve Taxify) nasvědčují, že správní orgány považují danou činnost za provoz taxislužby.¹¹⁹

¹¹⁹ Vizte závěrečnou zprávu z hodnocení dopadů regulace předložené pro účely návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, s. 6. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=160493>

Krupa přitom dochází k závěru, že z činnosti správních orgánů je možné dovodit, koho tak dané orgány považují za dopravce odpovědného za konkrétní přestupky, tedy zdali jím je přímo Uber či Taxify, nebo až konkrétní řidič, přičemž uvádí, že „skutečnost, že předmětem dozoru jsou ve věci porušování povinností provozovatelů taxislužby pouze řidiči Uber a Taxify (a nikoliv jejich provozovatelé) potom jednoznačně vyplývá z mediálních ozvěn kontrol těchto subjektů, případně z dostupné navazující soudní rozhodovací praxe v rámci správního soudnictví.“¹²⁰

S uvedeným nutně nesouhlasím: bez ohledu na předchozí úvahu správního orgánu o tom, kdo je dopravcem, by tak či onak tento orgán vždy v ulicích kontroloval řidiče, přičemž mi připadá zvláštní učinit závěr, že jsou dopravcem jen proto, že Uber či Bolt k roli dopravce dobrovolně nehlásí.

2.2.2 Soudní rozhodnutí

Právní povahou činnosti jak řidičů užívajících aplikací Uber i Bolt, tak činností služeb samotných, se již v poměrně mnoha případech zabývaly i tuzemské soudy. A ačkoli v tuto chvíli neexistuje „definitivní,“ pravomocné stanovisko, které by zodpovídalo, kdo je zprostředkovatelem a kdo poskytovatelem, potažmo kdo je dopravcem, dosavadní průběh přinejmenším naznačuje, ke které z variant se soudy přiklání.

Jakousi první vlašťovkou v tomto ohledu bylo rozhodnutí Městského soudu v Praze č. j. 1 A 96/2015-38 ze dne 26.10.2016, když vyhověl žalobě, kterou se řidič užívající aplikaci Uber bránil uložené pokutě a zákazu činnosti, jejichž uložení potvrdil Magistrát hl. m. Prahy. V předmětném případě řidič „v návaznosti na objednávku prostřednictvím služby Uber poskytnul zpoplatněnou přepravu cestujícím, aniž by byl držitelem oprávnění řidiče taxislužby.“

Soud přitom došel k závěru, že tzv. „sdílená přeprava,“ kterou argumentoval žalobce, skutečně není právním řádem České republiky regulována, a proto žalobce nemohl porušovat právní předpisy. Soud dále stanovil, že „využívání této aplikace bylo v rozhodné době povoleno, žalobce (řidič Uber) nemohl předem rozpoznat, že jeho jednání by mohlo být považováno za nezákonné, neboť využívání mobilní aplikace Uber nebylo zapovězeno žádným právním předpisem.“

¹²⁰ KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, s. 124. ISBN 978-807-5023-520.

K tomuto přístupu trefně poznamenává Pichrt: „*Dosaďme si nyní do schématu načrtnutého shora uvedeným rozsudkem Městského soudu v Praze jakoukoliv – dosud státem regulovanou činnost – a... náhle je po regulaci! Stačí, že poskytnutí takové činnosti nebude sjednáno ‘klasicky,’ ale bude zprostředkováno přes technologickou platformu.*”¹²¹ Soud tak v podstatě ztotožnil zprostředkovatelskou část služby s částí dopravní, přičemž pro absenci regulace zprostředkovatelské části se posléze ani nezabýval variantou, zdali dopravní část sama o sobě určité regulaci nepodléhá.

Tímto způsobem o rok později při rozhodování o kasační stížnosti uvažoval i Nejvyšší správní soud (dále jen „NSS“), který původní rozhodnutí ze dne 31.10.2017, sp. zn.: 9 As 291/2016–136 zrušil a věc vrátil k dalšímu řízení. NSS konstatoval, že „*přeprava osob uskutečněná 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.*“ A dále: „*Městský soud tedy neměl ustrnout na konstatování, že žalobce uskutečnil přepravu způsobem, který doposud není regulovaný. Měl posoudit, jestli faktická povaha této přepravy naplňuje či nenaplňuje činnost, kterou současná právní úprava zná, resp. reguluje. Při odpovědi na tuto otázku bylo třeba vycházet z faktické povahy žalobcovy činnosti, o které pravidla fungování aplikace Uber ani jejich teoretické uchopení jako sdílené přepravy nic nevyovídají.*“

NSS tak v rámci svého rozhodnutí poskytuje prvoinstančnímu soudu návod, jakým způsobem by měl ve věci dále uvažovat – přičemž přinejmenším nepřímě navádí k tomu, aby se soud dále zabýval otázkou, zdali nelze činnost řidiče kvalifikovat jako taxislužbu.¹²² Hodnotné je i stanovisko NSS ohledně argumentace „sdílenou přepravou,“ kterou neshledává validní (a podporuje tak nejen mé závěry ohledně sdílené ekonomiky).

K podobnému závěru ostatně dochází i Krajský soud v Brně, když v rámci odůvodnění usnesení č. j.: 18 Nc 6/2017–99 ze dne 17.7.2017 o návrhu na vydání předběžného opatření v rámci nekalosoutěžního sporu mezi místním taxi dispečinkem a jedním z řidičů užívajících aplikaci Uber stanoví, že „*posuzuje žalobcem popsané jednání žalovaného nikoliv jako činnost v rámci*

¹²¹ PICHRT, J.: Několik tezí k tématu: Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? In: PICHRT, J., BOHÁČ, R., MORÁVEK, J., eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR. 2017; s. 17-18. ISBN 978-80-7552-874-2.

¹²² ROTREKL, D. Sdílená ekonomika v praxi SDEU a českých soudů. Revue pro právo a technologie. [Online]. 2017, č. 16, s. 147. [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/revue/article/view/8567>

tzv. sdílené ekonomiky, ale s ohledem na znaky této činnosti jako provozování klasické taxislužby.“ „K tomuto soud upřesňuje, že zdejší soud má za to, že v případě sdílené ekonomiky se nejedná o cílené poskytování služeb za účelem zisku. Soud má za to, že v případě sdílené ekonomiky se jedná o činnost, kdy nepodnikatel nabízí nějakou službu nepodnikateli za účelem eliminace vzniklých nákladů, přičemž následně (na základě dohody) se tito zúčastnění podílí na nákladech (nikoliv na zisku) sjednaným způsobem.“¹²³

Toliko k dosavadním soudním řízením, kde figurují jednotliví řidiči užívající aplikace Uberu. Soudním sporům se ovšem nevyhnuli ani samotné společnosti Uber či Bolt (dříve Taxify). V případě společnosti Uber se před soudy jak v Brně, tak Praze řešil návrh na vydání předběžného opatření, jehož důsledkem by byl zákaz provozování jeho služeb.

Za pozornost stojí případ z Brna, kdy bylo do rozhodování zapojeno hned několik soudních článků a celá věc skončila až u Ústavního soudu. Skupina místních taxi řidičů úspěšně podala návrh na vydání předběžného opatření u Krajského soudu v Brně č. j. 18 Nc 9/2017-46, ze dne 7.4.2017 které službu společnosti Uber v Brně zakázalo ne dlouho poté, co společnost Uber v Brně začala fungovat. Toto předběžné opatření však bylo z procesních důvodů zrušeno (č. j.: 7 Cmo 137/2017–341, ze dne 22.6.2017). Prvoinstanční soud ovšem předběžné opatření dne 17.7.2017 opět potvrdil (č. j. 18 Nc 9/2017-377), jen aby jej Vrchní soud v Olomouci 27.9.2017 konečně změnil tak, že byl návrh na předběžné opatření zamítnut (a Uber tak mohl znovu provozovat své služby – ovšem nečinil tak už od prvního předběžného opatření; č. j.: 7 Cmo 185/2017-507).

Zmíněný vrchní soud přitom dochází k tomuto závěru dle mého názoru zvláštní argumentací, když stanoví: Jestliže v projednávané věci žalobce ve skutkových tvrzeních návrhu na nařízení předběžného opatření tvrdí a předloženými listinami osvědčuje, že žalovaný, ať již jako zprostředkovatel či jako provozovatel, nesplňuje zákonem stanovené podmínky pro provozování či zprostředkování taxislužby, nelze než konstatovat, že jeho skutková tvrzení jsou v naprostém rozporu s jím navrhovaným zněním petitu, v němž se domáhá rozhodnutí, kterým bude uloženo žalovanému zdržet se „provozování taxislužby“ či „zprostředkování taxislužby“. Z podrobného popisu služeb nabízených žalovaným, tvořící součást tvrzení žalobce, je možné

¹²³ KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, s. 124. ISBN 978-807-5023-520.

dovodit, že činnost žalovaného lze označit za (jinou) „službu v oblasti dopravy“, zahrnující jak zprostředkování kontaktů mezi řidiči a potenciálními cestujícími, tak i samotnou přepravu, ovšem nikoli za „taxislužbu“, či její zprostředkování, a to právě pro absenci podmínek daných zákonem.

Nastala tak situace, kdy v nekalosoutěžním sporu žalobce svou argumentací ohledně výhod, kterých Uber požívá neplněním zákonných a podzákonných povinností pro provoz taxislužby, přivedl soud k myšlence, že jím popisovaná služba není taxislužbou, nýbrž „jinou službou v oblasti dopravy,“ a tedy je v pořádku, že požadované povinnosti neplní. O to zvláštnější celá situace je, když právní řád pojem „jiné služby v oblasti dopravy“ nezná, přičemž soud již nijak dále nerozvádí, co jej přimělo popsanou službu takto kvalifikovat.

Tato argumentace ovšem posléze neobstála u Ústavního soudu. Ten označil v nálezu ze dne 5. listopadu 2018, sp. zn. III. ÚS 4072/17, rozhodování vrchního soudu za libovůli, jeho usnesení zrušil a vrátil věc k novému projednání. Ústavní soud dále – ačkoliv zdůraznil, že nepředjímá celkový výsledek sporů ani neříká, jak má být která služba regulována – ve svém nálezu parafrázoval anglické rčení, že *„když něco vypadá, plave a kváká jako kachna, bude to patrně kachna,“* čímž nepřímou naznačil, jak se ohledně k potenciální kvalifikaci služby poskytované Uberem staví. V dané věci nebylo dodnes pravomocně rozhodnuto, jak však poznamenává Krupa, *„předmětné nekalosoutěžní řízení fakticky ztratilo smysl, jelikož provozovatel Uber své působení v Brně ukončil dobrovolně a momentálně zde nepůsobí.“*

Za zmínku rozhodně stojí i případy týkající se společnosti Bolt (dříve Taxify). Proti ní uspěla s návrhem na předběžné opatření konkurenční společnost Liftago, která požadovala, aby Taxify nadále provozovalo své služby výhradně prostřednictvím prověřených řidičů, tedy s taxi licencemi a registrovanými vozy, a to ve městech, ve kterých již operuje, vyjma Prahy (v případě provozu této služby v Praze již v rozhodné době probíhalo soudní řízení). K vydání předběžného opatření skutečně došlo usnesením ze dne 27. 9. 2018, č. j. 2 Nc 1081/2018-169, společnost Taxify se však jeho obsahem neřídila, neboť slovy jeho tehdejšího ředitele *„Taxify bylo, je a nadále zůstane tvůrcem a provozovatelem softwarové platformy, kterou mohou využívat všichni řidiči, kteří si aplikaci nainstalují do svého chytrého telefonu.“* K podobné

argumentaci se přitom v minulosti uchýlovala i společnost Uber.¹²⁴ Společnost Taxify později obdržela za nedodržování předběžného opatření od soudu pokutu ve výši 590 tisíc korun, načež začala požadavky vznesené společností Liftago dodržovat – nedlouho poté ovšem provoz služeb ve výše zmíněných rázích ukončila.¹²⁵

Za zásadní pak považují prvoinstanční rozhodnutí Městského soudu ze dne 4. 12. 2018, sp. zn. 15 Cm 17/2017, když stanovil, že *“Taxify poskytuje prostřednictvím své mobilní aplikace přepravní služby podle zákona o silniční dopravě, a tudíž se musí řídit zákonnými pravidly pro taxislužby. Odmítl tak tvrzení firmy, že je pouze vývojářem aplikace a za její použití není zodpovědná.”*¹²⁶ Soud v tomto případě rovněž odmítl argumentaci žalovaného o poskytování spolujízdy. Společnost Taxify se proti tomuto rozhodnutí odvolala¹²⁷ a dodnes nedošlo v tomto soudním řízení k dalšímu vývoji, který bude nepochybně zajímavý.

K výše zmíněným případům se tak dá shrnout, že v každém z nich soud – leč třeba až v pozdější instanci – došel k závěru, že k provozu taxislužby, a to jak samotnými řidiči, tak případně i danými společnostmi, skutečně dochází. Stejně tak dochází k potírání narativu o sdílené ekonomice či alternativních přepravních službách. Jedním dechem dodávám, že jsem si vědom skutečnosti, že v některých případech ještě dojde k dalšímu vývoji v probíhajících soudních řízeních, které to mohou zvrátit, dosavadní tendence jsou však poměrně zřetelné. V tomto ohledu tak má dřívější kvalifikace Uberu a podobných společností jakožto dopravců dle zákona o silniční dopravě obstojí.

2.3 Memorandum jako promyšlený krok

Tyto soudní závěry ovšem nejsou zcela kompatibilní s jinými složkami státu. Narážím tímto na tzv. Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky,

¹²⁴ ČTK. Soud zakázal Taxify mimo Prahu nelicencované řidiče. „Jsme jen provozovatelem softwaru,“ hájí se služba. In: IRozhlas.cz [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/taxify-taxislužba-praha-liftago_1810012142_kro

¹²⁵ tamtéž

¹²⁶ ČTK. Taxify nesmí provozovat své služby v Praze, dokud nebude dodržovat podmínky pro taxislužbu, rozhodl soud. In: Hospodářské noviny [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-66373070-alternativni-taxislužba-taxify-nesmi-provozovat-sve-sluzby-v-praze-dokud-nejbude-dodrzoat-podminky-rozhodl-soud>

¹²⁷ tamtéž

k jehož podpisu došlo v dubnu 2018 a jehož stranami jsou Česká republika, Hlavní město Praha a společnost Uber.¹²⁸

Prostřednictvím tohoto memoranda dochází k nezávazné dohodě, že společnost Uber bude rekonizována jakožto zprostředkovatel, k čemuž si zařídí patřičné živnostenské oprávnění, přičemž přepravy bude zprostředkovávat pouze těm řidičům, kteří splňují zákonem uložené povinnosti.

Zároveň Uber „deklaruje svou ochotu a připravenost“ přizpůsobit mobilní aplikaci tak, aby byly v souladu s tzv. ‘smluvním režimem,’ který jsem již popisoval výše. Memorandum pak obsahuje i další body, jejichž obsah není pro tuto práci tolik relevantní.

Zatímco Krupa se domnívá, že „veškeré tyto kroky opravdu ústupkem provozovatele Uber jsou, když jako provozovatel zprostředkovatelské aplikace nemá žádnou povinnost kontrolovat plnění povinností dle ZSD ze strany jeho řidičů,“¹²⁹ dovolím si být ve svém hodnocení střízlivější.

Co se statusu zprostředkovatele týče, Uber znal v době podpisu tohoto memoranda výše zmíněné tendence rozhodování soudů, které by mu mohly přiřknout až postavení dopravce dle ZSD, se kterým se případně pojí nejen provoz taxislužby prostřednictvím řidičů splňujících zákonné nároky (k čemuž se nicméně Uber v memorandu zavázal), ale rovněž potenciálně i klasifikaci těchto řidičů jakožto jeho zaměstnanců – přistoupení k tomuto „ústupku“ tak považuji za jakousi řízenou limitaci škod.¹³⁰

K bodu „smluvního režimu taxislužby“ pouze znovu odkazuji na svou dřívější argumentaci o tom, že Uber podmínky pro provoz taxislužby v tomto režimu nesplňuje, a tak jde naopak o obrovský ústupek ze strany státu, když takto konkrétní společnosti vystavuje otevřený pardon k porušování zákona.

¹²⁸ Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky [online]. 2018 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Memorandum-o-porozumeni-pri-zajistovani-prepravnich-sluzeb-na-uzemi.pdf>

¹²⁹ KRUPA, M.: Doprování aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, s. 114. ISBN 978-807-5023-520.

¹³⁰ V pozdějších kapitolách práce podrobněji popisují, jak velký by byla tato klasifikace pro Uber problém a jak aktivně se jí proto snaží vyhnout.

Tomu, že ze strany Uberu nejde o žádný ústupek, pak nejvíc napovídá skutečnost, že toto memorandum obsahuje mmj. bod, který stanoví, že „na základě tohoto Memoranda nedochází ke stanovování práv a povinností jednotlivým Účastníkům, pokud není výslovně uvedeno jinak.” Plnění jednotlivých závazků je tak čistě dobrovolné a nijak nevymahatelné.

Mé závěry ohledně memoranda ostatně sdílí i profesor Pichrt, když k řešení postavení platformem říká, že „cestou k nápravě však podle mého přesvědčení nesmí být ani žádné „memorandum“, ve kterém by si jakákoliv firma (ať zahraniční či domácí) mohla s ohledem na svoji silnou pozici vybírat, co bude a co nebude z našeho právního řádu dodržovat.”¹³¹

2.4 Novela ZSD a její dopad

Zásadní hybnou silou v oblasti úpravy taxislužby je pak již schválená novela zákona o silniční dopravě č. 115/2020 Sb., která pravidla pro provoz taxislužby významně promění.¹³²

Změny jsou opravdu četné, pro mou práci je však relevantní zejména ta, že novela vedle dopravce zavádí nově postavení zprostředkovatele, které je zamýšleno – přinejmenším dle RIA – pro klasické dispečinky taxislužby, provozovatele mobilních aplikací, kteří zprostředkovávají jak legální taxislužbu, tak nelegální služby a v neposlední řadě rovněž hotelům a dalším zprostředkovatelům.¹³³

Tito zprostředkovatelé přitom budou – po vzoru výše zmíněného memoranda – mít povinnost zprostředkovávat přepravu pouze řidičům splňujícím zákonné náležitosti, ke které se vůbec poprvé budou pro zprostředkovatele vázat i případné sankce v případě jejího nedodržování. K tomu nutno dodat, že novela odebrává městům regulovat provoz taxislužby obecně závaznými vyhláškami například v podobě ‘testů z místopisu,’ a tak nakonec povinností, které bude muset řidič splnit pro legální provoz, nebude mnoho.¹³⁴

¹³¹ ŠVANDELÍKOVÁ, K. Rozhovor: prof. Jan Pichrt – Nedodržování pravidel generuje na straně aktérů sdílené ekonomiky neoprávněné výhody. In: Právní prostor [online]. [cit. 2020-05-25]. 2018. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/rozhovor-prof-jan-pichrt-pravni-prostor-2018>

¹³² Novelizování znění vstoupí v účinnost k 1.7.2020

¹³³ Vizte závěrečnou zprávu z hodnocení dopadů regulace předložené pro účely návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, s. 17. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=160493>

¹³⁴ tamtéž

Novela tak na jedné straně přináší vítanou odpovědnost platform, zároveň řeší současnou schizofrenii ohledně toho, kdo je dopravcem. Na straně druhé však částečně jde proti argumentaci SDEU a generálního advokáta Macieje Szpunara ohledně postavení Uberu, kdy – narozdíl od nich – stanoví zřetelnou čáru mezi zprostředkovatelem a dopravcem, v důsledku čehož se takto dispečinky a provozovatelé mobilních aplikací vyhnou klasifikaci jejich řidičů jakožto zaměstnanců dle mé dřívější argumentace.

Nabízí se samozřejmě otázka, zdali je vůbec rozumné, aby zákon o silniční dopravě zakotvoval povinnost dopravce (koncesionáře) své řidiče (ne-koncesionáře) zaměstnával, když v praxi to často znamená, že tentýž subjekt (řekněme libovolný dispečink) vystupuje jakožto dopravce vůči řidičům bez koncese a jakožto zprostředkovatel vůči řidičům s koncesí, ačkoli obsahová náplň činností vykonávaných těmito řidiči je totožná.¹³⁵ To, zdali jsou skutečně zaměstnanci, by nakonec měla primárně ovládat (ne)přítomnost znaků závislé práce.

2.5 Shrnutí kapitoly a jejího přínosu

Na závěr této velmi rozsáhlé kapitoly shrnuji její mnou vnímaný přínos: na základě závěru SDEU ve výše zmíněném případě o kvalifikaci služby Uber jako služby v oblasti dopravy a možnosti aplikovat tuto činnost národní předpis jsem přešel k aplikaci tuzemského ZSD, čímž jsem otevřel cestu pro kvalifikaci této služby jako taxislužby. Posléze dovozují, že Uber skutečně taxislužbou je, přičemž narativ, že jde o taxislužbu alternativní, nestojí na pevných argumentačních, natož zákonných, základech – naopak se podobá hráčům tradičním, a tedy by se měl řídit obdobnými pravidly, který se často vyhýbá. Za zcela zásadní pak považují pasáž o rolích zprostředkovatele a dopravce (která kopíruje mé předchozí přemítání o sdílené ekonomice a rolích zprostředkovatele a poskytovatele služeb), přičemž dovozují, že Uber je možné kvalifikovat jako dopravce, což s sebou potenciálně přináší zákonem uloženou povinnost být s řidiči pro něj pracujícími v pracovněprávním vztahu. Na základě dosavadních soudních rozhodnutí – leč jsou často nekalosoutěžní podstaty – ilustruji, že ačkoli neexistuje jediné definitivní, pravomocné rozhodnutí, existují trendy podporující mé závěry. V případě odborníků na pracovní právo jsou nejrůznější stati pochopitelně psány optikou zákoníku práce, kdy je pro posouzení vykonávané práce stěžejní, zdali potenciálně naplní definiční prvky

¹³⁵ Toto téma rozebírám blíže při zkoumání přítomnosti prvků závislé práce u činnosti řidičů, kterým zprostředkovávají tyto dispečinky zakázky

závislé práce. Docházím však k závěru, že teoreticky existuje cesta, jak tyto řidiče klasifikovat jakožto zaměstnance bez zkoumání znaků závislé práce – čímž tento přístup nutně neobhájí.

Dosavadní závěry přitom ilustruji na řidičích užívajících aplikaci Uberu. Je proto nutné zmínit, že vzhledem k prakticky totožné náplni činnosti řidičů napříč trhem je možné obdobný závěr učinit plošně. Pro potřeby zkoumání znaků závislé práce v jejich činnosti, která je stěžejní částí této práce, již dále nuance v náplni činností těchto řidičů detailně vykresluji.

3 Taxislužby pohledem pracovního práva

Následující kapitolu rozdělím do následujících sekcí: nejprve představím definiční znaky pojmu závislá práce. Poté detailně představím povahu činnosti jednotlivých aktérů na trhu taxislužby a analyzuji, zdali tato činnost potenciálně vykazuje znaky závislé práce.

3.1 Definiční znaky závislé práce

Primárním cílem této je položit si a zodpovědět otázky, zdali vztahy vznikající mezi řidiči taxislužby a zprostředkovateli zakázek (ať už jde o radiodispečinky či mobilní aplikace), jsou skutečně vztahy obchodněprávními – jak je dlouhodobě realitou – či zdali ve skutečnosti aspekty těchto vztahů naplňují definiční prvky závislé práce, a tedy jsou vztahy pracovněprávními. Abych mohl posoudit, zdali faktická povaha činnosti zmíněných řidičů skutečně naplňuje definiční znaky závislé práce, nejprve je představím.

Definiční znaky závislé práce jsou obsaženy v zákoně č. 262/2006 Sb., zákoník práce (dále jen ZPr). Ten hned v ust. § 1 odst. 1, písm. a) říká, že tento zákon upravuje právní vztahy vznikající při výkonu závislé práce mezi zaměstnanci a zaměstnavateli; tyto vztahy jsou vztahy pracovněprávními, načež v ust. § 2 odst. 1 navazuje, když stanoví, že závislou prací je práce, která je vykonávána ve vztahu nadřízenosti zaměstnavatele a podřízenosti zaměstnance, jménem zaměstnavatele, podle pokynů zaměstnavatele a zaměstnanec ji pro zaměstnavatele vykonává osobně.

Dnes tak zákon zná 4 znaky závislé práce. Uvádím dnes, neboť současný stav je výsledkem kritiky ze strany odborné veřejnosti, která namítala nesourodost předcházející varianty. Důvodová zpráva k zákonu č. 365/2011 Sb., který změnil ZPr, uváděla: „*V právní teorii i praxi bývá dosavadní legální definici závislé práce vytýkáno, že neorganicky směšuje znaky závislé práce s podmínkami, za kterých musí být vykonávána.*”¹³⁶ Proto je dnes § 2 ZPr rozdělen do dvou odstavců, kdy ten první vyjmenovává definiční znaky závislé práce, zatímco ten druhý pak podmínky jejího výkonu.

¹³⁶ Důvodová zpráva k zákonu č. 365/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Závislou prací je tak dle zákona výkon práce, která je:

- vykonávána ve vztahu nadřízenosti zaměstnavatele a podřízenosti zaměstnance,
- podle pokynů zaměstnavatele,
- jménem zaměstnavatele,
- přičemž je taková práce vykonávána zaměstnancem osobně.

V praxi se pak pro výše jmenované 4 znaky závislé práce vžila přezdívka „3,5 znaků závislé práce,“¹³⁷ neboť první dva jmenované znaky v mnohých aspektech splývají. *“Z obecného pohledu lze snad ve vztahu k zákonodárcem zvoleným čtyřem definičním znakům závislé práce podotknout, že se jako poněkud nadbytečné jeví výslovné zakotvení výkonu práce podle pokynů zaměstnavatele. Tato skutečnost je totiž přirozeně zahrnuta v tom, že zaměstnavatel vůči zaměstnanci vykonává řídicí působnost z titulu svého nadřízeného postavení.”*¹³⁸

Prvním ze znaků, ke kterému upřu pozornost, je skutečnost, že závislá práce je vykonávána ve vztahu nadřízenosti zaměstnavatele a podřízenosti zaměstnance. Komentář tento znak označuje za základní, když odlišuje závislou práci od vztahů občanskoprávních a obchodněprávních.¹³⁹ Tento znak tak zakládá postavení zaměstnavatele jakožto silnější smluvní strany, zatímco v jiných soukromoprávních vztazích je uplatňována zásada rovnosti. *„Tradičně bývá podřízenost zaměstnance vůči zaměstnavateli přibližována tím, že zaměstnavatel zaměstnanci ukládá v souvislosti s výkonem práce podrobné pokyny, organizuje jeho činnost, stanovuje mu závaznou metodiku a návaznost jednotlivých dílčích úkolů, podrobuje jej každodenní kontrole, rozhoduje o době a místě konání práce a podobně.”*¹⁴⁰

Štefko k tomuto znaku dodává, že *„o výkon závislé práce se pak jedná tehdy, pokud zaměstnavatel kontroluje nebo má právo kontrolovat, co zaměstnanec dělá, resp. způsob jakým*

¹³⁷ BĚLINA, M. a PICHRT J., 2017. Pracovní právo. 7. doplněné a podstatně přepracované vydání. V Praze: C.H. Beck. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-807-4006-678, s. 146

¹³⁸ STRÁNSKÝ, J. Základní identifikační znaky závislé práce. In Cofola 2012. Sborník příspěvků z mezinárodní konference pořádané Právnickou fakultou Masarykovy univerzity 17. - 19. 5. 2012 v Brně. Brno: Masarykova univerzita, 2012. s. 1687-1702, 16 s. ISBN 978-80-210-5929-0.

¹³⁹ BĚLINA, M.; DRÁPAL, L. a kol.: Zákoník práce. Komentář. 3. vydání. Praha: C. H. Beck. 2019

¹⁴⁰ STRÁNSKÝ, J. Základní identifikační znaky závislé práce. In Cofola 2012. Sborník příspěvků z mezinárodní konference pořádané Právnickou fakultou Masarykovy univerzity 17. - 19. 5. 2012 v Brně. Brno: Masarykova univerzita, 2012. s. 1687-1702, 16 s. ISBN 978-80-210-5929-0.

to zaměstnanec dělá.”¹⁴¹ Bezouška pak zajímavě vypichuje, „že podřízenost je založena již tím, že zaměstnanec se nezavazuje k dodání výsledku své práce, ale k práci jako takové.”¹⁴²

Pavlátová s ohledem na tento znak zmiňuje, že jeho přirozeným důsledkem je právní úprava skutečností jako např. vymezení a úprava pracovní doby a její délky a rozvržení nebo vymezení doby odpočinku, přičemž „na rozdíl od toho občanskoprávní nebo obchodněprávní normy těmto otázkám nevěnují pozornost, ale upravují práva a povinnosti smluvních stran v návaznosti na výsledek pracovní činnosti, zatímco v průběhu vlastního pracovního procesu je povinný subjekt samostatný a nepodléhá řídicí pravomoci druhé smluvní strany. Organizační podřízenost zaměstnance bude tedy základním právním rysem pracovněprávních vztahů jako vztahů závislé práce a bude tedy i nezbytným rysem odlišujícím tyto vztahy od vztahů občanskoprávních a obchodněprávních.”¹⁴³

V souvislosti s diskutovaným znakem (a stejně tak s přidruženým znakem „dle pokynů zaměstnavatele“) se často hovoří o tzv. „deficitu demokratičnosti“ – znaku, který vyjadřuje vnitřní postoj zaměstnance k zaměstnavateli, kdy si je vědom, že „má nad sebou svého šéfa, kterého musí poslouchat.“¹⁴⁴

Druhým – již částečně diskutovaným – znakem je znak výkonu práce dle pokynů zaměstnavatele. „Zaměstnavatel tak určuje, co, kdy, jak a kde bude vykonáváno.“¹⁴⁵ V případě tohoto nařizovacího práva pak třeba dále rozlišovat, zda se pokyny týkají okolností, za kterých je práce vykonávána (místo, čas, odbornost), nebo se vztahují jen k výsledku práce – pak se totiž nemusí jednat o pracovní poměr.¹⁴⁶ Součástí tohoto znaku však není jen příkazovací právo, nýbrž i povinnost příkazy vydávat. Třeba však vzít v potaz, že v různých právních poměrech se toto právo objevuje s různou intenzitou, přičemž někdy v podstatě absentuje.¹⁴⁷

¹⁴¹ ŠTEFKO, M.: Výkon závislé práce. In: Časopis pro právní vědu a praxi. 2008. č. 4;

¹⁴² BEZOUŠKA, P.: Závislá práce. Právní rozhledy 16/2008. Str. 579.

¹⁴³ PAVLÁTOVÁ, J.: Několik poznámek k vymezení závislé práce a práce nelegální In: Cofola 2012. Sborník příspěvků z mezinárodní konference pořádané Právnickou fakultou Masarykovy univerzity 17. - 19. 5. 2012 v Brně. Brno: Masarykova univerzita, 2012. s. 1687-1702, 16 s. ISBN 978-80-210-5929-0, s.44

¹⁴⁴ DAVIDOV, G., 2016. The Status of Uber Drivers: A purposive approach. Hebrew University of Jerusalem Legal Studies Research Paper Series [online]. 17(7) [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://ssrn.com/abstract=2877134>

¹⁴⁵ BRÜHWILLER, J. Kommentar zum Einzelarbeitsvertrag. 2. vollständig überarbeitete Auflage. Bern : Paul Haupt, 1996, s. 26

¹⁴⁶ BEZOUŠKA, P.: Závislá práce. Právní rozhledy 16/2008. Str. 579.

¹⁴⁷ Tamtéž

Třetím ze znaků je ten, že zaměstnanec vykonává práci jménem zaměstnavatele. “To znamená, že zaměstnanec jedná v rámci plnění pracovních úkolů nikoliv na svou odpovědnost, ale na odpovědnost zaměstnavatele.”¹⁴⁸ „Zaměstnanec při výkonu práce pro zaměstnavatele nevystupuje jménem svým a nejedná na svůj účet. Pracuje pro svého zaměstnavatele a svou práci se podílí na tvorbě jeho zisku. Proto se také výsledky práce zaměstnance stávají vlastnictvím zaměstnavatele, který jich využívá při výkonu své činnosti nebo plnění svých úkolů. Výkon práce jménem zaměstnavatele se projevuje i ve vztahu ke třetím osobám, tedy například k zákazníkům nebo obchodním partnerům zaměstnavatele. Pokud s nimi zaměstnanec jedná, nejedná jménem svým a důsledky jeho jednání nejsou přičítány jemu, nýbrž jeho zaměstnavateli, protože jedná jeho jménem.”¹⁴⁹ Doplnkovým hlediskem může být i to, zda se osoba jeví jako zaměstnanec z pohledu třetích osob.¹⁵⁰

Čtvrtým, a tedy posledním ze znaků je osobní výkon práce zaměstnancem. Tento znak dobře popisuje Štefko, když shrnuje: *“zaměstnanec je povinen práce konat osobně a při jejich výkonu se nemůže nechat zastoupit jinou osobou. Tato skutečnost je důležitým znakem zvláštního vztahu zaměstnance k zaměstnavateli. Osobní výkon práce lze sice sjednat i u smlouvy o dílo nebo mandátní smlouvy, tento znak však u nich je přítomen immanentně.”*¹⁵¹ K tomu NSS stanovil, že *„zaměstnanec musí práci vykonávat osobně – pokud by používal k plnění úkolů další osoby (např. v době své nemoci), nutně by se vytratil prvek osobní závislosti na zaměstnavateli a šlo by spíše o obchodní vztah, kdy jedna strana poptává u druhé službu či dílo a nezáleží jí na tom, kdo službu provede nebo dílo vytvoří.”*¹⁵²

Vedle těchto 4 znaků dále NSS ve své judikatuře v podstatě dovodil další 2 znaky závislé práce, na které je třeba brát ohled. Vzhledem k časové posloupnosti byl prvním z dovozených znaků znak soustavnosti, kterým se NSS zabýval ve svém rozhodnutí ze dne 27.4.2012, č.j. 4 Ads

¹⁴⁸ SEDLÁČKOVÁ, K. Pracovněprávní aspekty švarec systému se zaměřením na pojem závislá práce. Praha, 2015. Právnická fakulta Univerzity Karlovy, Katedra pracovního práva a práva sociálního zabezpečení. Rigorózní práce.

¹⁴⁹ STRÁNSKÝ, J. Základní identifikační znaky závislé práce. In Cofola 2012. Sborník příspěvků z mezinárodní konference pořádané Právnickou fakultou Masarykovy univerzity 17. - 19. 5. 2012 v Brně. Brno: Masarykova univerzita, 2012. s. 1687-1702, 16 s. ISBN 978-80 210-5929-0.

¹⁵⁰ Vizte rozsudek NSS ČR, č.j. 6 Ads 46/2013-35, ze dne 13. 2. 2014

¹⁵¹ ŠTEFKO, M.: Výkon závislé práce. In: Časopis pro právní vědu a praxi. 2008. č. 4;

¹⁵² Vizte rozsudek NSS ČR, č.j. 6 Ads 46/2013-35, ze dne 13. 2. 2014

177/2011–120. NSS se v předmětném rozhodnutí přitom zabýval pojmem závislé práce pouze nepřímou – předmětem jeho zkoumání byl obsah pojmu nelegální práce dle zákona o zaměstnanosti. Ten ve svém § 5 písm. e) stanoví, že nelegální prací je závislá práce fyzickou osobou mimo pracovněprávní vztah. NSS přitom učinil závěr, že aby skutečně šlo o nelegální práci ve smyslu tohoto zákona, musí být vykonávána dle pokynů, a to za mzdu, plat či odměnu, především soustavně. Protože není nelegální práce bez soustavnosti (a nelegální práce je prací závislou), lze dovést, že soustavnost je rovněž definičním znakem závislé práce.

NSS zároveň ve svém pozdějším rozhodnutí zdůrazňuje, že znak soustavnosti lze dovést i jazykovým výkladem definice závislé práce, který stanoví, že závislá práce „je vykonávána,” kdy vid nedokonavý vylučuje jednorázový výkon takové práce. NSS tvrdí, že zmíněný výraz „je vykonávána,” je vzhledem k jeho dřívějším úvahám (o soustavnosti jakožto znaku závislé práce) možné považovat za další, samostatný definiční znak závislé práce.¹⁵³

Druhý ze znaků dovozený NSS již soud naznačil v rozhodnutí o tom prvním, tedy že je závislá práce vykonávána za mzdu, plat či jinou odměnu. Tento znak není žádným „nováčkem,” když byl do novelizace zákoníku práce v roce 2012 součástí definice závislé práce.¹⁵⁴ Optikou dnešního znění zákona pak NSS v podstatě významově přeřadil tento znak z druhého odstavce § 2 zákoníku práce mezi definiční znaky obsažené v odstavci prvním. Konkrétně k tomu NSS akcentuje, že „*Odměna tedy sice přísně vzato nepředstavuje samostatný definiční znak závislé práce (jde o povinnost, která zaměstnavateli na základě výkonu práce vzniká), avšak pokud jedna osoba poskytne nebo přislíbí druhé za její činnost odměnu, jde o významnou skutečnost pro posouzení, zda mezi nimi existuje vztah nadřízenosti a podřízenosti vyplývající z hospodářské závislosti zaměstnance na zaměstnavateli.*”¹⁵⁵ K tomuto znaku již dříve Štefko zajímavě podotkl, že „*pokud jde o konkretizaci odměny „mzda, plat nebo odměna z dohody“, pak je nutno zdůraznit, že definičním znakem výkonu závislé práce nemůže být formální označení odměny za vykonávanou práci za mzdu, plat či odměnu z dohod. Z materiálního hlediska není totiž žádný prokazatelný rozdíl mezi odměňováním ve vztahu pracovněprávním a*

¹⁵³ Vizte rozsudek Nejvyššího správního soudu, čj. 6 Ads 46/2013-35, ze dne 13. 2. 2014

¹⁵⁴ JAKUBKA, J., MICHAL, P., ŠPUNDOVÁ, E. a TOMANDLOVÁ L. Zákoník práce a související právní předpisy s komentářem. 5. aktualizované vydání. Nakladatelství ANAG. Olomouc. 2005. Str. 73.

¹⁵⁵ tamtéž

obchodně či občanskoprávním. (...) Jako plně dostačující se tak jeví obecné uvedení znaku úplatnosti výkonu závislé práce.”¹⁵⁶

Tolik k definičním znakům závislé práce dle platné právní úpravy. Závěrem je vhodné podotknout, že znaky závislé práce slouží k odlišení závislé práce od jiných ekonomických aktivit,¹⁵⁷ a proto je třeba při posuzování, zdali v konkrétním případě jde či nejde o pracovní poměr, třeba vyžadovat kumulativní naplnění všech znaků. To je ostatně rovněž předem kritiky. Například Stránský v tomto ohledu tvrdí, že „*takový přístup nutně vede k tvořivému hledání cest, jak jeden z indikátorů potlačit a tím znemožnit právní závěr o existenci závislé práce. Právní úprava by měla otevřít možnost i za takovýchto okolností posoudit intenzitu přítomnosti ostatních ukazatelů závislé práce a bude-li tato intenzita dostatečná, uzavřít věc s tím, že jde o výkon závislé práce zaměstnance pro zaměstnavatele.*”¹⁵⁸ V obdobném duchu komenuje i Štefko: „*Bude-li závislá práce i nadále přímo definována v obecně závazném právním předpise, pak je nutno doporučit zakotvení pravidla, že jednotlivá kritéria definice závislé práce, je nutno posuzovat ve svém celku a s přihlédnutím k okolnostem konkrétního případu. Rozhodující pro klasifikaci právního vztahu jako pracovněprávního je skutečný průběh výkonu sjednané práce, přičemž v každém jednotlivém případě nemusí být naplněna všechna dílčí kritéria obsažená v definici závislé práce.*“¹⁵⁹

V následující sekci budu postupně zkoumat, zdali v náplni práce vykonávané řidiči taxislužby pro nejrůznější aktéry půjde dovést naplnění definičních znaků závislé práce.

3.1.1 Znaky závislé práce: Uber

Nejprve se z důvodu jejich vzájemné provázanosti budu věnovat znakům nadřízenosti a podřízenosti, resp. výkonu práce dle pokynů zaměstnavatele, které jsou i v zahraničí často zkoumány v rámci tzv. control testu, kterému se budu blíže věnovat později (a který je často zmiňován jako překonaný).¹⁶⁰

¹⁵⁶ ŠTEFKO M.: Výkon závislé práce. In: Časopis pro právní vědu a praxi. 2008. č. 4;

¹⁵⁷ Viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 2. 2014, čj. 6 Ads 46/2013-35

¹⁵⁸ STRÁNSKÝ, J.: Pojem závislé práce a jeho význam pro vymezení předmětu pracovního práva. In: Sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference pracovní právo 2012 na téma Závislá práce a její podoby. Masarykova univerzita: Brno. 2012. S. 38.

¹⁵⁹ ŠTEFKO, M.: Výkon závislé práce. In: Časopis pro právní vědu a praxi. 2008. č. 4;

¹⁶⁰ tamtéž

Na potenciální přítomnost pokynů a kontroly ze strany Uberu pochopitelně nelze dle mého nahlízet prismatem tradiční tovární výroby, kdy je zaměstnanec přiřazen ke konkrétní směně, konkrétnímu pracovnímu místu a za zřetelných pokynů vykonává předem určenou práci.¹⁶¹ Pokud bychom tak neučinili, rezignovali bychom na ochranu široké škály pracovníků, jejichž práce by dozajista měla být pracovním právem chráněna, přestože její obsah od tradičního fordistického pojetí práce se již značně odklání.¹⁶²

V případě řidičů obsluhujících aplikaci Uberu je v rámci těchto znaků k diskuzi celá řada skutečností. Mezi nejčastější argumenty hovořící pro závěr, že tito řidiči jsou nezávislími, patří skutečnost, že Uber řidičům nijak nestanovuje pracovní dobu, a řidiči mají naprostou volnost v tom, kdy budou pracovat.¹⁶³ Dalším argumentem pro totožný závěr je skutečnost, že Uber vyjma aplikace neposkytuje řidiči pracovní pomůcky – mezi ty nutné přitom patří osobní automobil a mobilní telefon s připojením k internetu a dostatečným objemem dat¹⁶⁴ – v tomto ohledu tak řidič skutečně může projevit určitý podnikatelský úsudek, neb má kontrolu nad výběrem vozu i telefonu, které k jízdám používá (Uber poskytuje řidičskou aplikaci pro operační systémy iOS¹⁶⁵ a Android¹⁶⁶, které jsou k dispozici v širokém spektru telefonů). Řidič má dále volnost, co se volby operátora a tarifu týče; stejně tak si sám určuje kvalitu pohonných hmot či jak často bude navštěvovat s autem myčku. Na druhou stranu, Uber stanoví maximální stáří vozu užívaného pro jízdy skrz aplikaci na 10 let.¹⁶⁷ Tyto vozy zároveň nesmí nést reklamu na jinou službu či jiný polep v obdobném duchu.¹⁶⁸

¹⁶¹ V tomto ohledu připomínám dříve citovaná slova generálního advokáta Szpunara o moderní povaze prvků kontroly přítomné v mechanice fungování Uberu

¹⁶² STRÁNSKÝ, J.: Pojem závislé práce a jeho význam pro vymezení předmětu pracovního práva. In: Sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference pracovní právo 2012 na téma Závislá práce a její podoby. Masarykova univerzita: Brno. 2012. S. 36.

¹⁶³ REDFEARN, R.L., 2016. Sharing Economy Misclassification: Employees and Independent Contractors in Transportation Network Companies. Berkeley Technology Law Journal [online]. 31(2) [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/26377780>

¹⁶⁴ Advice Memorandum, 2019. In: United States Government National Labor Relations Board, Office of the general counsel [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://src.bna.com/lbt>

¹⁶⁵ Uber Driver. In: App Store [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://apps.apple.com/cz/app/uber-driver/id1131342792?l=cs>

¹⁶⁶ Uber Driver – pro řidiče. In: Google Play [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab.driver&hl=cs>

¹⁶⁷ Uber Technologies v. Berwick, Superior Court of California, County of San Francisco, CGC-15-546378, ze dne 16.6. 2015. Dostupné z:

<https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1988&context=historical>

Uber rovněž nijak nelimituje řidiče v řízení pro konkurenci – naopak je běžné, že řidiči mají často spuštěny 2 i více aplikací.¹⁶⁹ Leč jde dozajista o silné argumenty, zhruba zde jejich výčet pro závěr o nezávislém postavení řidiče končí. Následuje výčet argumentů pro závěr opačný, tedy že řidič je ve skutečnosti zaměstnancem Uberu. Řidiči po spuštění aplikace a přepnutí se do stavu „online“ mohou přijít do aplikace zakázky (tedy poptávky po přepravě). Informace o zakázce vypadají následovně: křestní jméno zákazníka jeho hodnocení, vzdálenost od řidiče a odhadovaná doba, kterou zabere řidiči se k zákazníkovi dostat. Řidič se zároveň dozví, zdali je v tu chvíli aktivní určitý „multiplikátor ceny.“ To však zároveň znamená, že řidič v době přijímání zakázky netuší, kam se zákazníkem pojedje (a tedy kolik času na zakázce stráví) a stejně tak za jakou cenu.¹⁷⁰ Tu totiž určuje Uber, přičemž zároveň stanoví i trasu, po které řidič se zákazníkem pojedje. Uber zároveň jednostranně stanoví podíl, který si z výsledné částky vezme jako provizi. Informace o zakázce se tak dozví až ve chvíli, kdy potvrdí, že zákazník je ve vozidle.¹⁷¹

Častým argumentem těch příklánějících se k závěru, že tito řidiči jsou podnikatelé, je skutečnost, že se i po spuštění aplikace mohou věnovat např. svým osobním pochůzkám ve městě (např. vyzvednout nákup), resp. doma (např. úklid).¹⁷² Tento argument se však neshodává s realitou, neboť řidičům aplikace nabízí jen velmi krátké interval k přijetí zakázky (do 15 vteřin)¹⁷³ a stejně tak je omezuje v odmítání zakázek (neboť nesplnění požadavku na dostatečnou akceptaci – vyjádřenou procentem přijatých zakázek – může vyústit v pozastavení, potažmo deaktivaci uživatelského účtu řidiče).¹⁷⁴ Zajímavostí je rovněž, že v případě, kdy jako řidič „opakovaně odmítáte objednávky jízd nebo doručení, naše technologie si může myslet, že momentálně nechcete řídit nebo doručovat nebo že jste se zapomněli odhlásit, a může vás

¹⁶⁹ SACHS, B., 2015. A New Category of Worker for the On-Demand Economy? In: OnLabor [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.onlabor.org/a-new-category-of-worker-for-the-on-demand-economy/>

¹⁷⁰ MISHEL, L. a MCNICHOLAS C., 2019. Uber drivers are not entrepreneurs: NLRB General Counsel ignores the realities of driving for Uber. In: Economic Policy Institute Report [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://epi.org/176202>

¹⁷¹ Tamtéž

¹⁷² HARRIS, S.D. a KRUEGER, A. 2015. A Proposal for Modernizing Labor Laws for Twenty-First-Century Work: The “Independent Worker”. In: The Hamilton Project Discussion Paper [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

https://www.hamiltonproject.org/assets/files/modernizing_labor_laws_for_twenty_first_century_work_krueger_harris.pdf

¹⁷³ EISENBREY, R. a MISHEL, L. 2016. Uber business model does not justify a new ‘independent worker’ category. In: Economic Policy Institute [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

<https://www.epi.org/publication/uber-business-model-does-not-justify-a-new-independent-worker-category/>

¹⁷⁴ tamtéž

dočasně odhlásit z aplikace.¹⁷⁵ Zároveň, jak je z výše uvedeného patrné, řidič má jen minimum informací, dle kterých by se mohl o atraktivitě zakázky rozhodnout, a tak je zde možnost projevu jakéhosi „podnikatelského úsudku“ dle mého názoru mizivá.

Podobným argumentem je i ten, že Uber nijak neurčuje, kdy a kde může řidič jezdit. To je pravda jen částečně: řidiči mohou používat aplikaci pouze ve městech, kde to Uber umožňuje (v případě České republiky tedy jen v Praze). Stejně tak má řidič jen relativní volnost ve výběru, kde (a kdy) v rámci daného města bude jezdit: vzhledem k plné kontrole nad cenotvorbou Uber řídí stranu nabídky (přepravy, tedy řidiče) skrz multiplikování cen v jím vybraných oblastech: o těchto oblastech má řidič přehled díky „heatmapě“ ve své aplikaci zobrazující, za koliknásobně vyšší ceny může v dané lokaci zakázky vzhledem k zvýšené poptávce získat.¹⁷⁶ Skutečně pak nejde o tvrdý pokyn ve smyslu „řidiči X, jeď tam a tam,“ kterému se řidič musí podvolit – je však otázkou, zdali tyto měkké „pobídky“ nemohou dosáhnout téhož cíle a přitom se tvářit jako jakási hra.¹⁷⁷

Jako hra se ostatně tváří i výzvy – které jsou dalším nástrojem, jak Uber řídí ve svém počínání tyto řidiče – zvané „týdenní promoakce.“¹⁷⁸ Jedná se skutečně o plnění výzev, skrz které si mohou řidiči při splnění vydělat extra peníze. Toto splnění přitom spočívá v dosažení určité hranice v jedné (či vícero) následujících kategoriích: počet dokončených jízd, doba online, počet jízd za hodinu, míra přijatých objednávek, či jízdy v konkrétních oblastech.¹⁷⁹ Ačkoli je plnění těchto výzev nepovinné, je možné o jejich povaze učinit komentář v obdobném duchu jako v případě předchozího odstavce.

¹⁷⁵ Pravidla pro komunitu Uberu. In: Uber [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

<https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-community-guidelines&country=czech-rep&lang=cs>

¹⁷⁶ REDFEARN, R. L., 2016. Sharing Economy Misclassification: Employees and Independent Contractors in Transportation Network Companies. Berkeley Technology Law Journal [online]. 31(2) [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/26377780>

¹⁷⁷ SCHEIBER, N., 2017. How Uber Uses Psychological Tricks to Push Its Drivers' Buttons. In: The New York Times [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html?searchResultPosition=1>

¹⁷⁸ Promo akce. In: Uber Nápověda [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://help.uber.com/cs-CZ/driving-and-delivering/section/promo-akce?nodeId=328dac67-1c73-4d89-96d5-807a62f79936>

¹⁷⁹ DUBROFF, E., 2017. Uber Quest Review: Tips, Tricks, Strategy, Hacks & Earnings. In: The RideShare Guy [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://therideshareguy.com/the-best-strategies-and-hacks-for-uber-quest/>

Za pozoruhodný aspekt se dá označit i průběh platby po jízdě: zákazník si může předem zvolit, zdali bude platit v hotovosti, resp. mu bude částka za jízdu stržena z platební karty, jejíž údaje jsou uloženy v aplikaci. V případě platby hotovostí zůstane celá částka řidiči. V případě platby skrz platební kartu v aplikaci zadržívá danou částku Uber, přičemž řidiči jednou týdně vyplatí výdělek ponížený o poplatek, který si Uber strhává z každé jízdy (ať už bylo placeno kteroukoli platební metodou).¹⁸⁰ Výdělek je možné za jistých podmínek (např. v podobě splnění stanoveného počtu odjetých jízd a stejně tak v maximálním objemu peněz, které je takto možné žádat) vyžádat od Uberu dříve než po týdně.¹⁸¹ Na tomto odstavci ilustruji, že i v případě platby je Uber ten, kdo jednostranně nastavuje podmínky a nepřímo motivuje řidiče k vícero jízdám.

V zahraniční literatuře často komentovanou skutečností s ohledem na přítomnost prvku kontroly je, že kvalitativní kontrolu odvedené práce provádí zákazníci prostřednictvím hodnocení řidičů po každé jízdě, a to prostřednictvím škály v podobě 1-5 hvězdiček. Výsledkem toho je, že tento monitorovací systém zpochybňuje rozsah, do jaké míry jsou skutečně svobodní, co se poskytované služby týče.¹⁸² Za tímto monitorovacím systémem nakonec nesedí člověk, evaluaci provádí algoritmus – přičemž v případě, že řidičovo průměrné hodnocení klesne pod stanovenou hranici (přičemž Uber uvádí, že tato hranice je pro každé město různá a stanoví se na základě průměrného hodnocení pro dané město¹⁸³; zpravidla je tato hranice velmi vysoká a pohybuje se kolem hranice 4.6 z 5 možných)¹⁸⁴, je řidičův účet jednostranně dočasně pozastaven až deaktivován. Řidiči si přitom stěžují, že se v tomto ohledu nemohou domoci kontaktu s „lidským zástupcem Uberu,“ a ohledně nastalé situace jim přijde jen „strojová“ zpráva.¹⁸⁵ Řidičům tak prakticky nezbyvá než se snažit nabízet co možná nejlepší službu – v

¹⁸⁰ Jak se vybírá servisní poplatek Uberu za jízdy placené v hotovosti? In: Uber Náповěda [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://help.uber.com/cs-CZ/driving-and-delivering/article/jak-se-vyb%C3%ADr%C3%A1-servisn%C3%AD-poplatek-uberu-za-j%C3%ADzdy-placen%C3%A9-v%C2%A0hotovosti?nodeId=fc99b01-f33c-4b1f-aa2c-16a3c45f6e0b>

¹⁸¹ FAQ – Jak Flex Pay funguje? In: Uber Náповěda [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://help.uber.com/cs-CZ/driving-and-delivering/article/faq--jak-flex-pay-funguje?nodeId=1f96519e-89f1-4bff-a3d5-ca19b5d0848b>

¹⁸² REDFEARN, R. L., 2016. Sharing Economy Misclassification: Employees and Independent Contractors in Transportation Network Companies. Berkeley Technology Law Journal [online]. 31(2) [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/26377780>, s. 1047

¹⁸³ Pravidla pro komunitu Uberu. In: Uber [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-community-guidelines&country=czech-rep&lang=cs>

¹⁸⁴ Uber Technologies v. Berwick, Superior Court of California, County of San Francisco, CGC-15-546378, ze dne 16.6. 2015. Dostupné z:

<https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1988&context=historical>

¹⁸⁵ MISHÉL, L. a MCNICHOLAS, C. 2019. Uber drivers are not entrepreneurs:

minulosti tzv. Uber Driver handbook obsahoval velmi konkrétní pokyny typu „nechte rádio vypnuté, resp. mějte na pozadí puštěný nerušivý jazz.“¹⁸⁶ Uber si je však dnes tohoto aspektu kontroly očividně vědom, a proto změnil rétoriku tak, aby z konkrétních doporučení byly sdílené tipy nejlepších řidičů.¹⁸⁷

Již při posuzování, zdali v případě činnosti vykonávané řidiči skrz aplikaci Uber dochází k naplnění prvních dvou (resp. 1.5) znaků závislé práce je zřejmé, že tato činnost se neodehrává v kontextu tradičního pojetí pracovního poměru, a tedy je těžké tuto činnost podobnému zkoumání podrobit. Ačkoli by tak soud při výkladu zákona stricto sensu pravděpodobně dovodil, že k naplnění výše zmíněných znaků nedojde,¹⁸⁸ nesouhlasím, že by těmto pracovníkům pod popisovanou mírou kontroly neměla být poskytnuta žádná pracovní právní ochrana.

Co se znaku osobního výkonu práce zaměstnancem týče, lze je situace prostá: řidiči nemohou svůj účet nikomu propůjčit. Tento krok může vést k deaktivaci řidičova účtu.¹⁸⁹ Dokazuje to i doporučení pro pasažéry, kteří by před každou jízdou měli překontrolovat poznávací značku, jeho model a skutečnost, že řidič na fotce je řidič za volantem, s informacemi poskytnutými v aplikaci.¹⁹⁰ Tento znak tak bude naplněn.

Posledním, dosud nediskutovaným znakem je znak výkonu práce jménem zaměstnavatele. I zde si trávám dovodit, že tento znak spíše naplněn bude. Řidič je vůči zákazníkovi relativně anonymní, zákazník se dozvídá pouze jeho křestní jméno a iniciálu z příjmení. Zákazník si v případě spokojenosti nemůže daného řidiče poptat cíleně znovu: poptává vždy službu Uber, která mu na základě algoritmu řidiče sama vybere. Zákazník je v případě stížnosti na poskytnutou službu instruován kontaktovat Uber, přestože je příčinou činnosti chování

NLRB General Counsel ignores the realities of driving for Uber. In: Economic Policy Institute Report [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://epi.org/176202>

¹⁸⁶ Rozhodnutí Obvodního soudu Severní Kalifornie ve věci 13-cv-03826-EMC ze dne 29.9.2019. Dostupné z: <https://casetext.com/case/oconnor-v-uber-techs-inc-32>

¹⁸⁷ Tipy k pětihvězdičkové jízdě. In: Uber [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/drive/basics/5-star-pro-tips/>

¹⁸⁸ TKADLEC, M. Sdílená ekonomika a digitalizace: Výzva pro komplexní úpravu pracovního práva? Praha, 2018. Právnická fakulta Univerzity Karlovy, Katedra pracovního práva a práva sociálního zabezpečení. Diplomová práce.

¹⁸⁹ Pravidla pro komunitu Uberu. In: Uber [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-community-guidelines&country=czech-rep&lang=cs>

¹⁹⁰ Bezpečnost. In: Uber [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/ride/safety/>

řidiče.¹⁹¹ Na podporu závěru, že řidiči Uberu jednají jménem zaměstnavatele, hovoří i skutečnost, že řidičům může být odebrán přístup k účtu za „kroky učiněné mimo aplikaci, které mohou poškodit značku, reputaci či podnikání společnosti Uber.“¹⁹² Uber rovněž v minulosti za řidiče platil pokuty¹⁹³, proplácí jim náklady na úhradu čištění vozu znečištěného zákazníkem¹⁹⁴ či hradil náklady na dezinfekční prostředky vynaložené v období pandemie koronaviru.¹⁹⁵

Analýzu přítomnosti znaků závislé práce v činnosti vykonávané řidiči pomocí aplikace Uber tak uzavírám názorem, že „s určitou intenzitou“ je naplněn každý ze znaků obsažených v definici závislé práce. Druhou otázkou je, zdali je tato intenzita dostatečná k tomu, aby bylo možné kvalifikovat tyto řidiče jako zaměstnance. Kvůli značné flexibilitě v časové dotaci, s jakou se řidiči této práci věnují, navíc nelze udělat kategorický závěr o všech řidičích společně: těžko v jedné kategorii obsáhnout ty, kteří takto odpracují jednu jízdu měsíčně, s těmi, co pracují 40 hodin týdně.

3.1.2 Znaky závislé práce: Bolt

Pro fungování aplikace Bolt a podmínky, za kterých ji řidiči využívají, platí obdobné závěry jako v případě Uberu, neboť způsob fungování těchto služeb je takřka totožný. Zdůrazním proto jen drobné rozdíly, které mi připadají z hlediska zkoumání přítomnosti prvků závislé práce relevantní. Bolt vedle pasažérského hodnocení řidičů používá pro celkové vyhodnocení počinání řidičů ještě druhou metriku, kterou nazývá „skóre aktivity.“¹⁹⁶ Toto skóre je počítáno na základě aktivity řidiče ohledně přijímání, odmítání, ignorování a kompletování zakázek. V případě nedosažení stanoveného minima skóre aktivity (které je netransparentní, stejně jako

¹⁹¹ Advice Memorandum, 2019. In: United States Government National Labor Relations Board, Office of the general counsel. [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://src.bna.com/lbt>

¹⁹² Safety and respect for all. In: Uber [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.uber.com/fr/en/safety/uber-community-guidelines/>

¹⁹³ ČTK. Průlom pro pražský Uber: soud zrušil pokutu pro řidiče, zákon neporušil. In: IDNES.cz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/soud-zrusil-pokutu-pro-prazskeho-ridice-uberu.A161103_152624_ekonomika_rny

¹⁹⁴ Cestující mi v autě udělal nepořádek. In: Uber Náповěda [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://help.uber.com/cs-CZ/riders/article/cestuj%3%ADc%3%AD-mi-v%2%A0aut%4%9B-ud%4%9Blal-nepo%5%99%3%A1dek?nodeId=6a60bda7-d8a6-46b7-bd95-2cdf62c7e987>

¹⁹⁵ Oznámení řidičům: Podporujeme vás během koronaviru. In: Uber Blog [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/blog/nejcastejsi-otazky-ridicu-kuryru-covid-19/>

¹⁹⁶ General Terms for Drivers. In: Bolt [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://bolt.eu/en/legal/terms-for-drivers/>

celý proces měření za ním) bude řidič na tuto skutečnost upozorněn a v případě, že se jeho skóre během stanovené doby nezlepší, bude jeho účet dočasně až permanentně deaktivován.¹⁹⁷ Bolt vyžaduje 70% akceptaci, tedy míru přijetí zakázek. To znamená, že řidič si může dovolit odmítnout, resp. nereagovat (během časového okna stanoveného k přijetí zakázky) na 30 % z posledních 100 zakázek.¹⁹⁸

Bolt však v rámci tipů, jak přijít k lepším penězům, doporučuje, aby řidiči přijímali všechny zakázky. *„Někteří řidiči odmítají objednávky jen tak. To není nejlepší nápad. Zkrátka a jednoduše, když jste online, objednávky přijímejte. Proto jste do auta sedali. Pokud je budete odmítat, snižujete tím možnosti, jak si více vydělat. Odmítání jízd má rovněž vliv na vaše skóre aktivity.”*¹⁹⁹ Jedná se sice o nezávazné doporučení, zároveň však zvolený jazyk a tonalita nevzbuzuje představu, že subjekt za textem stojící je ve vztahu k řidiči rovnocenným partnerem. Za zajímavou považují i skutečnost, že v případě určitého dluhu řidiče vůči společnosti pak společnost může zablokovat řidiči zakázky, u kterých pasažér zvolil jako platební metodu hotovost²⁰⁰ – jak bylo zmíněno v případě Uberu, hotovostní částka zůstává řidiči celá, poplatek z této jízdy si tak Bolt strhne z částky akumulované z „bezhotovostních jízd.“

Troufám si proto tvrdit, že v případě společnosti Boltu tak lze hovořit o ještě vyšší intenzitě přítomnosti znaků souvisejících primárně s vyvíjenou kontrolou, tedy znaků nadřizenosti Boltu a výkonu činnosti řidiči dle pokynů zaměstnavatele. Mé závěry o hodnocení povahy činnosti řidičů skrz aplikaci Uber jsou aplikovatelné i v tomto případě.

3.1.3 Znaky závislé práce: flotily

Úvaha výše je však spíše teoretická, resp. aplikovatelná jen na část řidičů užívajících aplikace Uber a Bolt. Realita na českém trhu okolo řidičů těchto aplikací je totiž nakonec dost jiná, a to kvůli existenci tzv. flotil. Flotily jsou společnosti spolupracující právě s Uberem a Boltem, disponující pro výkon taxislužby potřebnou licencí a které na sebe mají zaregistrovanou řadu vozidel. Jsou tedy z hlediska ZSD v postavení dopravce a s řidiči navazují různé formy vztahu

¹⁹⁷ tamtéž

¹⁹⁸ Jak si vydělat více peněz řízením? Zde jsou ty nejlepší tipy! In: Bolt Blog [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://blog.bolt.eu/cs/jak-si-vydelat-vice-penez-rizenim-zde-jsou-ty-nejlepsi-tipy/>

¹⁹⁹ tamtéž

²⁰⁰ Aplikace mi nepřiděluje zakázky na hotovost. In: Bolt Náповěda [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://support.taxify.eu/hc/cs/articles/360006439993-Aplikace-mi-nep%99id%C4%9Bduje-zak%C3%A1zky-na-hotovost>

– v inzerátech se tak často objevují pojmy jako „práce na HPP/DPP/DPČ,“ objevuje se však i smlouva příkazní.²⁰¹

Mezi společnostmi Uber, resp. Bolt a řidičem tak stojí ještě třetí subjekt. Uber tomuto subjektu poskytuje „množstevní slevu,“ kdy si z každé jízdy učiněné flotilovým řidičem strhává nižší poplatek než v případě řidičů jednotlivých.²⁰² Z této ponížené částky si pak flotila strhává další desítky procent vůči řidiči. Flotily rovněž v praxi nemusí dodržovat stanovenou desetiletou hranici pro stáří vozu – objevují se pak vozidla stará 15 až 20 let.²⁰³

Přístup k dodržování právních předpisů i jejich smyslu je v těchto schématech pokroucený. Flotily se totiž vůči zájemcům profilují tak, že „nemusí nic řešit, pouze jezdit,“ přičemž flotily se postarají o veškerý „právní, daňový a administrativní servis.“²⁰⁴ Pozadí tohoto vztahu je tedy takové, že skrz navázání pracovního poměru na sebe flotila vezme placení daní a odvádění potřebných odvodů, přičemž řidič jí za tento „administrativní servis“ platí poplatek.

Realita je přitom taková, že pod flotilami často jezdí řidiči, kteří z nějakého důvodu nemohou jezdit sami na sebe – nezískají živnostenský list, potřebnou koncesi, či existuje jiná překážka. Nezřídka jde o cizince z postsovětských států, kteří mají pouze turistická víza.²⁰⁵ Flotila zařídí řidiči ubytování na ubytovně a stanoví dvanáctihodinové směny tak, aby se dva řidiči na autě během dne vystřídali a vozidlo bylo maximálně vytížené.²⁰⁶ Tito řidiči jsou po dobu směny nuceni přijímat 100 % zakázek. O podnikání tak absolutně nemůže být řeč.

²⁰¹ Staň se řidičem. In: Flotila DonDenny [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

<http://dondenny.cz/flotily/uber-driver/>

²⁰² VYHNANOVSKÝ, O. ‚Mafie‘ v českém Uberu. Mobilní aplikaci zneužívají novodobí vykořisťovatelé. In: Lidovky.cz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/firmy-a-trhy/mafie-v-uberu-mobilni-aplikaci-zneužívaji-novodobi-vykoristovatele.A170426_173012_firmy-trhy_onv

²⁰³ tamtéž

²⁰⁴ Vizte např. webové stránky flotily Vinifleet: <https://www.vinifleet.cz/>

²⁰⁵ POKORNÝ, M. Uzbek s ukrajinským řidičákem, polským autem a vízem. Takto jezdí taxi v Praze Bolt. In: Měšec.cz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: https://www.mesec.cz/clanky/uzbek-s-ukrajinskym-ridicakem-polskym-autem-a-vizem-takto-jezdi-v-praze-bolt/?fbclid=IwAR33djdRgHEUsrUMV70L8clcSviUofcvKqvP8Y4qKNVkedBVJcP6YL31_1A

²⁰⁶ VYHNANOVSKÝ, O. ‚Mafie‘ v českém Uberu. Mobilní aplikaci zneužívají novodobí vykořisťovatelé. In: Lidovky.cz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/firmy-a-trhy/mafie-v-uberu-mobilni-aplikaci-zneužívaji-novodobi-vykoristovatele.A170426_173012_firmy-trhy_onv

3.1.4 Znaký závislé práce: Liftago

Důkazem, že podnikat lze v tomto odvětví za použití moderních technologií i bez narušování zažitých pořádků, je společnost Liftago. Ta, stejně jako např. Uber či Bolt, propojuje pomocí aplikace zájemce o přepravu s řidiči s volnou přepravní kapacitou.

Mechanika v pozadí však umožňuje řidičům provozovat svou činnost značně nezávisleji. Model Liftaga stojí na myšlence aukce. Pasažér přichází do aplikace a poptává, stejně jako v případě předchozích subjektů, přepravu z bodu A do bodu B. Aplikace tuto poptávku rozdělí mezi zvolený počet nejbližších řidičů (v případě Uberu a Boltu jde zpravidla o jednoho, nejbližšího řidiče), kteří mají možnost o tuto poptávku tržně soutěžit.

Aplikace řidičům zobrazuje, kam chce cestující přepravit, a tedy mohou učinit mnohem kvalifikovanější úsudek o kvalitě takové poptávky. To doprovází skutečnost, že řidiči sami určují cenou za své služby, přičemž limitací jim je jednak případná lokální vyhláška o maximálních cenách v taxislužbě (přičemž aplikace ceny stanovené vyhláškou reflektuje, a tedy nepovolí stanovit cenu zakázanou), jednak určitá omezení stanovená Liftagem (u jízd delších než 4km omezuje Liftago maximální cenu za služby řidičů s vozy staršími 10 let).²⁰⁷ Řidiči rovněž znají předem pasažérovo hodnocení předchozími řidiči, a tak mohou odmítnout pasažéra s nízkým hodnocením.

Nabídky jednotlivých řidičů se posléze zobrazí pasažérovi v aplikaci, který si z nich vybírá. Podobně jako v případě Uberu a Boltu se pasažérovi zobrazí křestní jméno řidiče s iniciálou příjmení, fotka, a hodnocení předchozími pasažéry

Řidič tak má vícero faktorů, skrz které se může „podnikatelsky vyjádřit“, přičemž pro pasažéra to je vícero faktorů, na základě kterých se může o své přepravě rozhodnout. Stejně jako v případě Uberu a Boltu pak Liftago vyžaduje určitou míru akceptace zakázek.²⁰⁸

Narozdíl od konkurence, kdy řidič v případě nezájmu může poptávku buď odmítnout, nebo ignorovat (s totožným výsledkem, tedy že mu tento krok zhorší míru sledované akceptace), v případě Liftaga má řidič teoreticky možnost třetí, a to nabídnout zákazníkovi neatraktivní

²⁰⁷ Obecné informace pro řidiče. In: Liftago [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.liftago.cz/obecne-informace-ridice/>

²⁰⁸ tamtéž

cenovou nabídku (a tím jej odradit, přitom splnit požadavek na akceptaci). Zatímco v případě Uberu a Boltu odpovídá míra akceptace počtu jízd, v případě Liftaga počtu nabídek.

Celá řada dalších argumentů dříve zmíněných v případě Uberu (a obdobně Boltu) nadále platí. Z identických důvodů tak bude naplněn například znak osobního výkonu práce řidičem.

Co se týče zbylých znaků, v případě nadřízenosti zaměstnavatele a podřízenosti zaměstnance bude vzhledem k výše zmíněnému intenzita přítomnosti tohoto znaku nižší, přesto ne zanedbatelná. Obdobně tomu bude u souvisejícího znaku výkonu činnosti dle pokynů zaměstnavatele.

Skutečnost, že řidiči mají o povaze zakázky daleko více informací a mohou si sami stanovit cenu za poskytovanou službu, řadí Liftago na pomyslné škále mnohem blíže do role skutečného zprostředkovatele (a nikoli dopravce – dle dělení diskutovaného v předchozích kapitolách), jednak je proto spíše zprostředkovatelem zakázek než zaměstnavatelem řidičů rozdávajícím pokyny.

Řidiči se tak rovněž na pomyslné ose nachází někde mezi „typickým zaměstnancem“ a „typickým podnikatelem,“ přičemž v jejich případě – narozdíl od řidičů Uberu a Boltu – vnímám zde příklon spíše ke statusu OSVČ.

3.1.5 Znaky závislé práce: dispečinky

Otázka (mis)klasifikace pracovníků, úzce související s otázkou předmětu pracovního práva, pochopitelně nevznikla v důsledku založení Uberu a jemu podobných služeb – naopak, pracovníci (často ti levní) z různých odvětví jsou misklasifikováni dlouhodobě, pouze se jim nedostalo takové pozornosti, kterou přitáhly moderní, údajně revoluční, aplikace.

Je proto úsměvné, že na českém trhu taxislužby by v tomto ohledu neměla být upřena pozornost pouze na dosud zmíněné subjekty – stejným metrem by mělo být měřeno i těm, které často působí na trhu déle – řeč je o „tradičních“ dispečincích. Ty totiž provází velmi podobné problémy, ke kterým však naše společnost s přebujelým švarcsystémem není tolik citlivá. Zároveň jsou s těmito společnostmi a jejich řidiči spojeny zejména mediálně vděčnější kauzy s porušováním cenových vyhlášek na úkor turistů.

Dispečinků je v zemi celá řada a kategorický závěr o právní povaze činnosti řidičů s nimi spolupracujících proto učinit nelze. Proto se spíše než na konkrétní subjekty zaměřím na trendy, které tyto subjekty provázejí a jsou pro téma relevantní. V případě dispečinků se vyskytují jak řidiči-zaměstnanci, tak ti, kteří s dispečinkem tzv. spolupracují. Nezřídka se přitom u jednoho dispečinku vyskytují oba zmíněné druhy řidičů.²⁰⁹ V praxi typické pro taxislužbu totiž často status řidičů nevyplývá z (ne)přítomnosti znaků závislé práce – tuto otázku spíše ovlivňují výše řešené faktory zmíněné v kapitole věnující se zákonu o silniční dopravě a otázce, kdo je dopravcem. Část řidičů tak funguje pod vlastní koncesí jako spolupracovníci dispečinku, část jsou zaměstnanci dispečinku fungující pod jeho koncesí. Určující jsou pro vztah i případné překážky na straně řidiče, tak jak jsem je nastínil v případě flotil spolupracujících se společnostmi Uber a Bolt. Náplň činnosti těchto řidičů je nakonec totožná bez ohledu na právní povahu vztahu mezi nimi a dispečinkem.

Narozdíl od Uberu, Boltu či Liftaga platí řidiči dispečinku vedle provize z každé jízdy ještě fixně stanovený poplatek. Vozidlo je v majetku řidiče, resp. si jej pronajímá od dispečinku či třetího subjektu. V případě vlastních vozidel však někdy dispečinky stanoví přísnější pravidla než v případě dříve diskutovaných subjektů: příkladem budiž pražský dispečink Modrý Anděl zaměřující se na movitější klientelu, který garantuje „vozy minimálně třídy Octavia o maximálním stáří 7 let,“ v třídě pro náročné pak jde o vozy Škoda Superb v požadované výbavě, Mercedes E či Volvo V90.²¹⁰ Dispečink pak poskytuje 2% slevu z provize v případě, že řidiči mají vozidlo pronajaté od něj, resp. vlastní vůz třídy Superb s nájezdem do 150 000 km. Dispečink tak má v tomto případě nad podobou vozového parku silnou kontrolu.

Dispečinky poskytují zakázky řidičům ať už prostřednictvím vlastní řidičské aplikace, či pomocí radiokomunikačního zařízení. Řidiči přitom často pracují ve směnách a přijímají veškeré přiřazené zakázky.

²⁰⁹ V tomto ohledu doporučuji nahlédnout do obchodních podmínek libovolného dispečinku, kde lze často nalézt podobná ustanovení: „Řidičem“ se rozumí řidič Vozidla, který je oprávněn jednat se Zákazníkem ve věci uzavření Smlouvy o přepravě, ať již je Řidič osobou totožní s osobou Smluvního partnera, či zaměstnancem Smluvního partnera,“ jako zde v případě společnosti Modrý Anděl: <https://www.modryandel.cz/pro-klienty/onas/prepravni-podminky>

²¹⁰ Pro klienty. Modrý Anděl [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.modryandel.cz/pro-klienty>

Dispečink často určuje, v jaké kvalitě řidič taxislužbu poskytuje – týká se to jak výběru trasy, tak řidičova chování a někdy i oděvu. Již zmíněný Modrý Anděl tak například vůči zákazníkům komunikuje, že řidiči dodržují přísné kodexy kvality. V případě tzv. Business třídy pak dokonce tvrdí, že „řidiči jsou profesionálové s dávkou empatie ve společenském oděvu dodržující nej přísnější kodexy kvality.“ Narozdíl od výše zmíněných subjektů pak smlouvy mezi řidičem a dispečinkem často obsahují ustanovení o zákazu práce řidiče pro konkurenci.

Z nastíněného je zřetelné, že stejně jako v případě všech dříve zmíněných subjektů, znaky spojené primárně s kontrolou, tedy nadřízenost zaměstnavatele a podřízenost zaměstnance, resp. výkonu práce dle pokynů jednatele, budou v případě dispečinků v nějaké intenzitě naplněny, a to v některých případech (rozvržení pracovní doby do směn, 100% akceptace zakázek, zákaz práce pro konkurenci) tak, že o naplnění těchto znaků snad nemůže být pochyb. Co se týče znaku osobního výkonu práce zaměstnancem, tak zde, stejně jako ve všech ostatních případech, je smlouva mezi dispečinkem a řidičem postavena tak, že dispečink zprostředkovává zakázky právě tomuto řidiči, který je vykonává osobně a nemůže je dále postoupit. Často je tento znak nepřímo naplněn i skrz smlouvu o pronájmu vozidla od dispečinku, které řidič nemůže nikomu dále podnajat. Tento znak bude naplněn.

I poslední z definičních znaků závislé práce – výkon práce jménem zaměstnavatele – bude v případě práce pro dispečink naplněn. Zákazníci poptávají přepravu u dispečinku, řidiči jsou vůči zákazníkovi anonymní a nepřebírají podnikatelské riziko, když se v plné míře spoléhají na zakázky zprostředkované dispečinkem. I u tohoto znaku se projevuje určitá míra absurdity, když dispečinky vůči zájemcům z řad řidičů otevřeně komunikují jako benefity např. to, že od dispečinku získají kompletní polepy aut, taxi svítilnu či telefon s předinstalovanou aplikací, resp. jim zajišťují „veškerou marketingovou podporu.“²¹¹ Opět se zde projevuje pro taxislužbu typický způsob uvažování, kdy dispečink převezme za řidiče veškeré podnikatelské riziko, poskytuje mu zakázky, odpovídá za propagaci, řidič si nemusí stavět svou klientskou síť a pouze odbavuje přiřazené zakázky. Ačkoli je na místě konstatování, že ve skutečnosti jde o zřetelný vztah nadřízeného s podřízeným, obchodní model určuje, že řidič odvádí za tento „servis“ dispečinku poplatek.

²¹¹ Kariéra. In: City Taxi Brno [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.citytaxibrno.cz/kariera>

3.1.6 Znaký závislé práce: souhrnně k zmíněným subjektům

Docházím tak k závěru, že v případě výše diskutovaných subjektů dochází nezřídka k naplnění všech znaků závislé práce, a tedy by se měl odehrávat vztah mezi těmito subjekty v tandemu zaměstnanec-zaměstnavatel.

Přestože je na řidiče v taxislužbě primárně nazíráno jako na podnikatele, je podnikatel v ryzí podobě v tomto odvětví v podstatě ohroženým druhem. Jedná se o ty řidiče, kteří zejména v menších městech podnikají skutečně „na sebe,“ tedy mají vlastní živnostenský list, vlastní koncesi, vlastní vozidlo dle svého výběru a stanovují si vlastní cenu za své služby. Tito řidiči si staví vlastní klientskou síť, spoléhají se na vlastní reklamní aktivity (např. v podobě vizitek na konci jízdy), nabízejí službu v jimi určené kvalitě.

O poměrech v taxislužbě na českém trhu se tak dá obecně konstatovat, že určitá forma misklasifikace řidičů je pro ni symptomatická. Za touto misklasifikací přitom dle mého soudu nestojí primární snaha nadřízených ochudit pracovníky o benefity poskytované pracovním právem, nýbrž skutečnost, že rozdílné zatížení zaměstnavatelů a OSVČ v oblasti daní a povinných odvodů pak nutí nadřízené subjekty učinit obchodní rozhodnutí, přičemž varianta „spolupráce“ s řidiči namísto jejich zaměstnávání vychází jednoduše jako levnější. Na trhu, pro který jsou podobné spolupráce denním chlebem, je pak zaměstnávání řidičů v podstatě z hlediska obchodního modelu nekonkurenceschopné. Důkazem je ostatně příběh Radima Jančury a jeho pražského dispečinku TickTack, který se svého času pokusil udělat „vše správně“ a postavil svůj byznys na zaměstnaneckém schématu. Po roce však z důvodu jeho nekonkurenceschopnosti dle jeho slov „zařídili řidičům IČO,“ přešli na obchodní model spoluprací a přizpůsobili se zbytku trhu.²¹²

Zatímco dnes jsou v odborných diskuzích často vypichovány ty důvody, proč je třeba reklasifikovat řidiče z podnikatelů na zaměstnance, případná reklasifikace diskuzi neumlčí – v případě takového kroku by se do hledáčku opět dostaly argumenty podpůrné pro opačný záměr, neboť tyto argumenty přetrvávají a budou mít nadále svou váhu. Proto je možná pohled optikou dnešní definice závislé práce na tuto činnost překonaný a je třeba se poohlédnout po

²¹² MORÁVEK, D. Jančura: Taxíky Tick Tack mi ukázaly fungování socialismu a kapitalismu v praxi. In: Podnikatel.cz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.podnikatel.cz/clanky/jancura-taxiky-tick-tack-mi-ukazaly-fungovani-socialismu-a-kapitalismu-v-praxi/>

alternativním řešení, které by poskytlo patřičnou ochranu těmto pracovníkům, a přesto nebylo tolik rigidní. Než dojdou k závěrečné sekci, ve které předestřu možná řešení situace, poohlédnu se nejprve v textu po zkušenostech v zahraničí, které jsou v tomto ohledu poměrně bohaté.

3.2 Zahraniční soudní rozhodnutí v oblasti klasifikace řidičů

Zatímco v České republice provázejí taxislužbu soudní spory zejména v rovině obchodněprávní, v zahraničí jsou zkušenosti s rovinou řešenou v této práci již poměrně bohaté.

3.2.1 Velká Británie

Za přelomové se v tomto ohledu dá označit rozhodnutí londýnského pracovněprávního tribunálu ve věci *Aslam, Farrar a ostatní v. Uber B. V., Uber London Ltd. a Uber Britannia Ltd.* ze dne 28. 10. 2016 a následující rozhodnutí soudu odvolacího z 10. 11. 2017. Jádrem sporu mezi řidiči užívajícími aplikaci Uberu a složkami v Británii tuto službu provozující bylo právě postavení řidičů, kteří tvrdili, že by jim měl být přiznán status tzv. „workers.“²¹³ Soud jim v první instanci toto postavení přiznal a odvolací soud mu dal posléze za pravdu.

Protože Tkadlec ve své práci detailní pohled do tohoto rozhodnutí zcela vyčerpal, pro účely mé práce proto vypíchnu pouze stěžejní důvody, pro které londýnský soud shledal nadřazené postavení Uberu, ve zbytku odkážu na práci kolegy a dále se zaměřím na ta rozhodnutí, která v českém prostředí doposud přiblížena nebyla.

Za přesvědčivá pro závěr jeho závěr soud označil zejména tyto faktory:

- Rozpornost smluvních podmínek Uberu se skutečným stavem
- Uber se svými řidiči dělá přijímací řízení;
- Skutečnost, že Uber má v rukou všechny klíčové informace o pasažérech i ^{[[[]]]} jízdách a řidiči k nim nemají přístup;
- Uber požaduje nízký stupeň zrušení přijatých jízd a vysoký stupeň přijímání při aktivizaci účtu a penalizuje řidiče, kteří to nedodrží;
- Řidič nemá vliv na výběr trasy samotnou aplikací;
- Uber stanovuje fixní ceny, které poskytovatel nemůže žádným způsobem upravit;

²¹³ Tito workers tvoří v britském systému jakousi mezikategorii mezi zaměstnancem a OSVČ.

- Uber stanovuje nespočet podmínek, které musí každý řidič dodržovat, říká jim, jak mají dělat svou práci, a kontroluje kvalitu výkonu jejich činnosti;
- Skutečnost, že řidiči podléhají hodnotícímu systému uživatelů, ze kterého Uber vyvozuje následky;
- Uber sám rozhoduje o vrácení přeplatků uživatelům bez možnosti řidičů to jakýmkoli způsobem ovlivnit (což má vliv na jejich odměnu);
- Uber sám vytváří schéma odměn pro své řidiče;
- Skutečnost, že Uber přejímá riziko škody, což by při striktním dodržování jeho smluvních podmínek bylo pouze na bedrech řidičů;
- Skutečnost, že Uber spravuje stížnosti uživatelů, a to i na řidiče samotné;
- Skutečnost, že Uber sám přetváří smluvní podmínky bez předchozího projednání s řidiči.²¹⁴

Soud se přitom nezdržel vůči Uberu otevřené kritiky, zejména při zkoumání podmínek smluv uzavíraných mezi řidiči a společností. „Byli jsme zaskočeni pozoruhodným úsilím, které Uber, resp. jeho právníci, vynaložili do popisu pozice Uberu a vztahů mezi ním, řidiči a pasažéry. Uber se přitom nezdržel užití nejrůznějších fikcí, pokrucování jazyka či dosud neužívané terminologie, aby zajistil kýžený výsledek.“²¹⁵ Soud doplnil, že jeho skepsi doplňují všechna „vyjádření poskytnutá v nestřežené chvíli,“ která jen potvrzují jeho závěr, že Uber provozuje přepravní službu a v tomto ohledu i zaměstnává řidiče.^{216 217}

Za pozornost rovněž stojí poznatek soudu, že „*představa, že Uber v Londýně je mozaikou 30 tisíc drobných společností propojených skrz jedinou platformu, je zcela komická,*“²¹⁸ neboť jediný způsob, jakým může řidič „rozvíjet své podnikání“ je odpracovat více hodin.²¹⁹ Stejně tak se dle soudu nedá konstatovat, že by Uber řidičům pouze zprostředkoval zakázky, neboť pak to by znamenalo, že by řidiče s pasažérem pouze propojil a samotné vyjednávání o poskytované službě a její ceně by pak náleželo těmto stranám.²²⁰

²¹⁴ Bod 92 rozhodnutí Aslam, Farrar v. Uber B.V., Uber London Ltd, Uber Britannia Ltd. O překlad do češtiny se zasloužil zmíněný Tkadlec.

²¹⁵ Bod 87 rozhodnutí Aslam, Farrar v. Uber B.V., Uber London Ltd, Uber Britannia Ltd.

²¹⁶ Bod 87 rozhodnutí Aslam, Farrar v. Uber B.V., Uber London Ltd, Uber Britannia Ltd.

²¹⁷ Soud zde odkazuje na svou argumentaci z bodů 67 a 68, kde zdůrazňuje dřívější marketingovou komunikaci Uberu, ve které se označuje za „Everyone’s Private Driver,“ volně přeloženo jako „Váš osobní řidič.“

²¹⁸ Bod 90 rozhodnutí Aslam, Farrar v. Uber B.V., Uber London Ltd, Uber Britannia Ltd.

²¹⁹ tamtéž

²²⁰ tamtéž

Zajímavé je, že soud zdůraznil, že obchodní model, který Uber popisuje, by byl s právem v souladu a řidiče by v takovém případě skutečně nemusel zaměstnávat – ovšem takový obchodní model neodpovídá realitě, ve které se Uber pohybuje.²²¹

3.2.2 Francie

Za zásadní se dá označit letošní rozhodnutí francouzského kasačního soudu, který ve svém rozhodnutí č. 374 ze dne 4. března 2020 potvrdil dřívější rozhodnutí soudu odvolacího ve věci postavení řidiče, který se poté, co mu Uber zablokoval účet, obrátil na soud s žádostí o reklasifikaci jeho poměru se společností tak, aby byl rekonizován jakožto zaměstnanec Uberu, čemuž bylo vyhověno.²²²

Za přesvědčivé považovaly soudy zejména argumenty, že pro osobu samostatně výdělečně činnou je symptomatická svoboda stanovit si ceny za vlastní služby a podmínky, za jakých bude tuto službu poskytovat; stejně jako možnost vytvořit si vlastní klientelu. Tyto prvky dle soudů v praxi řidiče absentovaly.

Soud se dále odkazoval na svou dřívější judikaturu, ve které stanovil, že *„the relationship of legal subordination is characterised by the performance of a job under the authority of an employer who has the power to give orders and instructions, to oversee performance thereof, and to sanction the subordinate for any breaches.“*²²³

Pro definici zaměstnaneckého poměru ve francouzském pracovním právu je tedy rozhodující přítomnost subordinace zaměstnance vůči zaměstnavateli, a kritéria tak připomínají dále zmíněný control test. V případě činnosti řidiče byly vypíchnuty zejména skutečnosti, že nemohl stanovit vlastní trasu ani cenu, za kterou službu poskytne. Stejně tak bylo namítáno, že řidič při přijímání zakázky ani nezná destinaci pasažéra, a že Uber může jednostranně dočasně až trvale pozastavit řidičův účet. Řidič byl dle soudu účasten organizované přepravní služby, jejíž podmínky jednostranně stanoví Uber.

²²¹ Bod 97 rozhodnutí Aslam, Farrar v. Uber B.V., Uber London Ltd, Uber Britannia Ltd.

²²² Press Release. Cour de Cassation [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: https://www.courdecassation.fr/IMG/20200304_arret_uber_communique_eng.pdf

²²³ Pro přesnost znění jsem ponechal celé znění v originálním anglickém překladu. Volně přeloženo: „vztah právní subordinace je charakterizován výkonem práce pod autoritou zaměstnavatele, který je nadán právem rozdávat pokyny a instrukce, dohlížet na výkon práce a sankcionovat podřízené za jejich nedodržení.“

Za velmi zajímavé považují argument soudu, že skutečnost, že si řidič může libovolně zvolit, kdy a kde bude pracovat (a není za dlouhodobou absenci nijak penalizován), je z hlediska zkoumání subordinace irelevantní – za předmětný soud považuje pouze ten časový úsek, kdy má řidič zapnutou aplikaci rozhodnutí.²²⁴

3.2.3 Spojené státy americké

Kolébku soudních sporů mezi řidiče a Uberem jsou Spojené státy americké, konkrétněji stát Kalifornie – který je rovněž rodištěm řady společností spojovaných s fenoménem sdílené ekonomiky, Uberu nevyjímaje.

Za první významou vlašťovku těchto sporů je považován spor mezi řidičkou Barbarou Berwick a společností Uber, přičemž na základě rozhodnutí, ve kterém byla řidička označena za zaměstnankyni, musel Uber řidiče uhradit několik tisíc dolarů za výdaje spojené s výkonem pracovní činnosti.²²⁵

Zajímavý je tento případ z toho důvodu, že v něm byl uplatněn „right to control test“ definovaný v rozhodnutí *S. G. Borello & Sons, Inc. v. Department of Industrial Relations*, který pomáhá určit, zdali osoba vykonávající službu „*má právo ovládat způsob a prostředky, jimiž je dosaženo kýženého výsledku.*“

Test dále definoval celou řadu sekundárních, pomocných faktorů, které k potřebnému závěru mají pomoci dospět: „*(a) the level of distinction of the work; (b) whether the worker completes the work individually or under supervision; (c) the skill required in the particular occupation; (d) whether the principal or the worker supplies the instrumentalities, tools, and the place of work for the person doing the work; (e) the length of time they have to complete the work; (f) the method of payment, whether by time or by the job; (g) whether or not the work is a part of the regular business of the principal; and (h) whether or not the parties believe they are creating the relationship of employer-employee.*“²²⁶

²²⁴ Bod 11 předmětného rozhodnutí

²²⁵ Rozhodnutí DLSE (Department of Labour Standards Enforcement) ve věci stížnosti Barbary Berwick z 3. června 2015. Dostupné z:

<https://digitalcommons.law.scu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1988&context=historical>

²²⁶ tamtéž

Přestože Uber použil argumenty pro závěr, že v pozici zaměstnavatele vůči řidičce není – zejména že je pouze technologickou platformou k propojení řidičů s pasažéry a nestanoví jí žádné penzum hodin k odpracování – bylo nakonec rozhodnuto v jeho neprospěch. Jako přesvědčivější totiž byly posouzeny skutečnosti, které nakonec zajímaly i již zmíněný londýnský tribunál, zejm. aspekt kontroly řidičů skrz uživatelská hodnocení a možnost jednostranně zablokovat řidiči účet; kontrola nad prostředky, které řidič k práci užívá (tedy poskytnutou aplikaci či skutečnost, že vůz nesmí být více než 10 let starý); či skutečnost, že Uber jednostranně stanoví ceny za poskytnutou službu. Souhrnně bylo zmíněno, že Uber je zapojen ve všech aspektech poskytované služby. Šlo však pouze o správní rozhodnutí, které mělo důsledky pouze pro zmíněnou řidičku.²²⁷

Do podobných střetů se přitom Uber v posledních letech dostával jak s jednotlivými řidiči, tak místní legislativou v jednotlivých státech. K závěrům, že individuální řidiči či skupiny řidičů Uberu jsou pro potřeby určitého zákona zaměstnanci, byl vedle Kalifornie učiněn ve státech New York, Florida či Oregon.²²⁸ Poté, co Uber začal fungovat v Anchorage jako prvním aljašským státě, místní úřad po šetření rozhodl, že řidiče je třeba klasifikovat jako zaměstnance. Uber namísto řešení sporu soudní cestou raději uhradil pokutu ve výši desítek tisíc dolarů za neuhrazené výdaje pracovníkům a své působení zde ukončil. O 2 roky později se podařilo společností Uber a Lyft prolobovat legislativu uznávající řidiče jako nezávislé dodavatele.²²⁹

Takové kroky ze strany Uberu rovněž nebyly ojedinělé: „*V Austinu ve státě Texas bylo pronajímání jízd extrémně populární a pro Uber a Lyft také velmi lukrativní, ale městská rada v roce 2015 schválila nařízení, podle kterého se na tyto společnosti vztahují tatáž pravidla jako na taxislužby, zejména požadavek na prověřování řidičů podle otisků prstů. Uber a Lyft v reakci na to utratily osm milionů dolarů za kampaň, která přesvědčovala voliče, aby rozhodnutí*

²²⁷ ANDOYAN, A., 2017. Independent Contractor or Employee: I'm Uber Confused! Why California Should Create an Exception for Uber Drivers and the "On-Demand Economy". Golden Gate University Law Review [online]. 47(2) [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <http://digitalcommons.law.ggu.edu/ggulrev/vol47/iss2/9>

²²⁸ MARIN, J., PETROVIC S., MUDRIĆ M. a LISIČAR, H. 2020. Uber – Brave New Service or Unfair Competition: Legal Analysis of the Nature of Uber Services [online]. Springer, Cham [cit. 2020-05-26]. ISBN 978-3-030-31535-1.

²²⁹ EHRLICH, M. a GERSTEIN, T. 2019. Confronting Misclassification and Payroll Fraud: A Survey of State Labor Standards Enforcement Agencies. Harvard Law School: Labor and Worklife Program [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://lwp.law.harvard.edu/files/lwp/files/misclassification.pdf>

městské rady zvrátili ve veřejném hlasování. ²³⁰ Obdobným způsobem postupoval Uber ve více než 20 státech, kde lobbisté přesvědčili zákonodárce, aby řidiče klasifikovali jako zaměstnance. ²³¹

Dva případy, které se zasloužily velké pozornosti, byly O’Cotter vs. Lyft, resp. O’Connor vs. Uber. V obou případech uplatnil soud výše zmíněný „right to control test,“ avšak narozdíl od sporu Barbary Berwick nebyly soudy – přestože zvažovaly obdobné argumenty pro jeden či druhý závěr – tolik příkloněny možnosti kvalifikovat řidiče jako zaměstnance. ²³² Jejich přístup ilustruje dnes již často v podobných pracích citovaný výrok soudce z prvního zmíněného případu „*to be handed a square peg and asked to choose between two round holes,*“ ilustrující že stávající dichotomie zaměstnavatel-nezávislý dodavatel jednoduše není pro spravedlivé rozhodnutí dostatečná. ²³³

Případ O’Cotter měl potenciál stát se zásadním milníkem nejen pro klasifikaci Uber řidičů, ale všech pracovníků pracujících v podobných pracovních schématech: nikoli z důvodů revoluční argumentace soudu, ale z důvodů procesních – řidiči Uberu skrz něj měli získat tzv. „class certification,“ tedy být rekognizováni jako cech, přitom potenciální rozhodnutí o zaměstnaneckém statusu by v jejich případě mělo plošný dopad. Případ byl v mezích blízko k mimosoudnímu vyrovnání, když Uber přistoupil k zaplacení 100 milionů dolarů zhruba 385 tisícům řidičům, přičemž ti by nadále byli klasifikováni jako nezávislí pracovníci. Toto vyrovnání dokonce nebylo schváleno soudem, neboť soudu přišla tato částka nedostatečná. Celý proces nakonec ztroskotal na skutečnosti, že class certification byla řidičům odejmuta, a to z důvodu, že takový krok znemožňuje rozhodčí doložky ve smlouvách řidičů se společností Uber. ²³⁴

²³⁰ HILL S.: Kalifornská výzva: Jak (ne)regulovat disruptivní modely podnikání. Praha: Friedrich- Ebert-Stiftung e.V. Zastoupení v České republice. 2016;

²³¹ HAWKINS, A.J., 2019. California just dropped a bomb on the gig economy – what's next? In: The Verge [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.theverge.com/2019/9/11/20860578/california-ab5-bill-passage-uber-lyft-drivers-union-techlash>

²³² REDFEARN, Robert L., 2016. Sharing Economy Misclassification: Employees and Independent Contractors in Transportation Network Companies. Berkeley Technology Law Journal [online]. 31(2) [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/26377780>

²³³ Rozhodnutí soudu pro severní Kalifornii ve věci 13-cv-04065-VC ze dne 1.1. 2015, dostupné z: <https://casetext.com/case/cotter-v-lyft-inc-2>

²³⁴ HAWKINS, A. J., 2019. Uber settles driver classification lawsuit for \$20 million. In: The Verge [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.theverge.com/2019/3/12/18261755/uber-driver-classification-lawsuit-settlement-20-million>

Potenciálně zlomovým v celé sáze o kvalifikaci řidičů Uberu a dalších služeb tak nakonec možná bude případ, který se jich v první řadě přímo netýkal: Dynamex Operations West Inc. Vs The Superior Court of Los Angeles County. V tomto případě totiž soud adoptoval test nový – tzv. ABC test – obsahující následující pravidla:

„Under this test, a worker is properly considered an independent contractor to whom a wage order does not apply only if the hiring entity establishes:

- (A) that the worker is free from the control and direction of the hirer in connection with the performance of the work, both under the contract for the performance of such work and in fact;*
- (B) that the worker performs work that is outside the usual course of the hiring entity's business; and*
- (C) that the worker is customarily engaged in an independently established trade, occupation, or business of the same nature as the work performed for the hiring entity. “²³⁵*

Tento test byl totiž posléze na podzim roku 2019 zahrnut přímo do kalifornské legislativy jakožto standard pro rozlišování mezi zaměstnanci a osobami nezávislymi.²³⁶ Vtělení tohoto testu do zákona nutně neznamená, že řidiči Uberu a pracovníci jim podobní budou nutně rekonizováni jakožto zaměstnanci: test se však jeví jako „přísnější,“ a tedy se taková pravděpodobnost zvyšuje. Datum účinnosti zákona bylo stanoveno na 1.1.2020, přičemž Uber předem deklaroval, že je jeho cílem nadále klasifikovat řidiče jakožto nezávislé dodavatele a věří, že si toto stanovisko navzdory novému testu obhájí i před soudem.²³⁷

²³⁵ Rozhodnutí ve věci Dynamex Operations West Inc. Vs The Superior Court of Los Angeles County ze dne 30. dubna 2018, dostupné zde: <https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/2018/s222732.html>

²³⁶ SAID, C., 2019. AB5 gig work bill: All your questions answered. In: San Francisco Chronicle [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.sfchronicle.com/business/article/AB5-gig-work-bill-All-your-questions-answered-14441764.php>

²³⁷ WEST, T., Update on AB5. In: Uber Newsroom [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: https://www.uber.com/newsroom/ab5-update?irgwc=1&utm_term=zZIIitXf6xyJR9zWUx0Mo3EwUkn2ofWJnzyYRQ0&adg_id=284979&cid=10078&utm_content=&utm_campaign=affiliate-ir-Skimbit%20Ltd._1_-99_national_D_all_ACQ_cpa_en&utm_source=affiliate-ir

3.3 Zahraniční legislativní zásahy v oblasti klasifikace řidičů

3.3.1 Kalifornský zákon AB5

Činy Uberu však nasvědčují tomu, že si je reálné hrozby reklasifikace vědom. Ostatně, před vstupem na burzu Uber v dokumentaci deklaroval, že si takový krok nemůže dovolit.²³⁸ Uber tak například před hlasováním zákonodárců o návrhu zmíněného zákona kontaktoval řidiče se zprávou, že případné přijetí zákona by mohlo znamenat ztrátu jejich schopnosti pracovat s vícero aplikacemi a mít kontrolu nad tím, kde a kdy budete jezdit. Tato zpráva měla řidiče ponouknout, aby kontaktovali zákonodárce a zapojili se „do boje za flexibilitu řidičů a sdílení jízd v Kalifornii. S obdobnou zprávou podobně kontaktoval řidiče i konkurenční Lyft.²³⁹

Uber rovněž v reakci na schválení zákona začal v Kalifornii měnit mechanismus fungování své aplikace. Řidiči se tak nově s příchozí zakázkou dozvěděli, kam a za kolik zákazníka povevou. Dále byly značně omezeny požadavky na akceptaci, přičemž „častým odmítačům“ Uber neblokuje účty, ale omezuje počet zakázek, které jim nabídne. Kolem vybraných letišť pak řidičům aplikace dokonce nabízí možnost nabídnout zákazníkovi vlastní cenu – a to způsobem, že vypočte základní částku, kterou řidiči mohou rovnou přijmout, ale zároveň ji dále snižovat, nebo zvyšovat.²⁴⁰ Z tohoto počínání vyvozují následující závěry: Uber si je dobře vědom toho, že podobné kroky vedou k snazší rekognici řidičů jakožto nezávislých dodavatelů. Zároveň tím dle mého názoru nepřímou potvrzuje, že dosavadní model fungování byl jeho vědomým záměrem. Rovněž to potvrzuje můj dříve dovozený závěr, že fungování aplikace Liftago – která funguje na podobném principu již nyní – je ve své podstatě mnohem blíže postavení zprostředkovatele než konkurenční platformy.

Tyto kroky však ani tak některé řidiče neuspokojují. Zástupce organizace Gig Workers Rising, neoficiálního uskupení řidičů užívajících aplikace Uber a Lyft, se vyjádřil, že tyto ústupky považuje za kouřovou clonu mající za cíl manipulovat s veřejným obrazem společnosti.²⁴¹ Na

²³⁸ CHAN, R., 2019. Uber warns that it could seriously damage its business if drivers were considered employees instead of contractors. In: Business Insider [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.businessinsider.com/uber-ipo-drivers-employees-2019-4>

²³⁹ CAMPBELL, H., 2020. Everything You Should Know About AB5 & Its Impact on Uber. In: The RideShare Guy [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://therideshareguy.com/ab5-end-of-rideshare/>

²⁴⁰ MARSHALL, A., 2020. Uber Changes Its Rules, and Drivers Adjust Their Strategies. In: Wired [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.wired.com/story/uber-changes-rules-drivers-adjust-strategies/>

²⁴¹ PAUL, K., 2020. This article is more than 3 months old Uber changing app to avoid reach of California's new gig workers law. In: The Guardian [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/technology/2020/feb/07/uber-ab5-changes-drivers-california>

tom mají ostatně tyto společnosti velký zájem: společnosti Uber, Lyft, Postmates a Instacart se již zavázaly společně vložit 110 milionů dolarů do kampaně spojenou s jejich lidovou iniciativou²⁴², která by pro gig workers vytvořila výjimku a zakotvila pro ně v zákoně třetí kategorii, pro kterou by plynuly benefity v podobě garance výdělku alespoň ve výši 120 % minimální mzdy a 30 centů za každou ujetou míli jako náhradu vynaložených nákladů. Řidiči by se dále mohli oficiálně shromažďovat a kolektivně vyjednávat. Nadále by jim přitom bylo umožněno používat vícero aplikací, přičemž výše zmíněné benefity by tak mohly čerpat od vícero subjektů. To vše výměnou za to, že řidiči nebudou nadále kvalifikováni jako zaměstnanci.²⁴³

Postup společností – a částky, které k takovému postupu vynakládají – nepřímou ilustrují míru snahy, s jakou se snaží reklasifikaci řidičů vyhnout. Z pohledu čísel dává jejich počínání smysl: pokud by byli řidiči klasifikováni jako zaměstnanci, byl by s tím spojen odhadovaný náklad ve výši 500 milionů dolarů ročně.²⁴⁴ Vůči tomu se 30 milionů dolarů přislíbených společností Uber na kampaň za výjimku pro řidiče jeví jako zanedbatelné. Postup těchto společností je problematický i v tom smyslu, že působí jako „řízený kompromis:“ aby se vyhnuly reklasifikaci pracovníků, nabízejí pečlivě vykonstruovaný ústupek, který není ani tolik výsledkem vyjednávání, jako spíše promyšleným tahem jediné strany. Není snad konspirací říct, že návrh vykonstruovaný právě těmi subjekty, kterým je vyčítána potenciální misklasifikace pracovníků, nebude nakonec ten nejspravedlnější možný, co se práv pracovníků týče.

O přístupu Uberu ostatně svědčí i jazyk, který Uber v tomto ohledu volí: pro kampaň najal „nejlepší tým na trhu“ a „je ochoten investovat ještě víc proto, aby byla jejich kampaň vítězná a voliči tak mohli podpořit pro-řidičská opatření, která Uber podporuje.“²⁴⁵

²⁴² BHUIYAN, J., 2020. AB 5 is already changing how Uber works for California drivers and riders. In: Los Angeles Times [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

<https://www.latimes.com/business/technology/story/2020-02-03/uber-ab5-driver-app>

²⁴³ MYERS, J., 2020. Uber, Lyft, DoorDash launch a \$90-million fight against California labor law. In: Los Angeles Times [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

<https://www.latimes.com/business/technology/story/2020-02-03/uber-ab5-driver-app>

²⁴⁴ GRISWOLD, A. How much it would cost Uber and Lyft if drivers were employees. In: Quartz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://qz.com/1643263/the-cost-to-uber-and-lyft-if-drivers-were-employees/>

²⁴⁵ WEST, T. Update on AB5. In: Uber Newsroom [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

<https://www.uber.com/newsroom/ab5>

update?irgwc=1&utm_term=zZIIitXf6xyJR9zwUx0Mo3EwUkn2ofWJnzyYRQ0&adg_id=84979&cid=10078&utm_content=&utm_campaign=affiliate-ir-Skimbit%20Ltd._1_99_national_D_all_ACQ_cpa_en&utm_source=affiliate-ir

Vytvoření třetí kategorie možná skutečně je jednou z cest řešení postavení gig workers a budu se touto variantou zabývat v následující kapitole, ovšem forma, jakou by k tomu v popísaném případě mělo dojít – tedy lidovým hlasováním o návrhu zákona z pera těch, kteří doposud byli a nadále jsou v silnější pozici, po masivní podpůrné kampani za víc než 100 milionů dolarů – spravedlivě nepůsobí.

Posledním argumentem, proč je kalifornský zákon pro Uber a podobné společnosti tak nebezpečný, je skutečnost, že Kalifornie často nastavuje trend, který posléze přejímají i ostatní státy. V roce 2004 byla Kalifornie prvním státem, která zavedla právo na „family leave“ – její krok pak následovaly státy Rhode Island, Washington, New Jersey a New York. V roce 2016 byla prvním státem, která zavedla institut minimální mzdy – následovalo jí více než tucet států. Jen o pár dní po Kalifornii zavedl stát New York zákon omezující diskriminaci pracovníků na základě účesu.²⁴⁶ Ostatní americké státy už navíc začínají reagovat i na AB5 – v New Jersey došlo k prosazení předpisu zvyšujícího sankce za misklasifikaci pracovníků, v Pensylvánii znovu podali řidiči Uberu žalobu, ve které žádají být rekonizováni jakožto zaměstnanci.²⁴⁷

3.3.2 Federální úroveň

Za vyhocenou se dá označit situace i na federální úrovni, kde se přístup ke kvalifikaci gig workers značně proměnil s personální obměnou spojenou s nástupem Donalda Trumpa do funkce prezidenta. Zatímco Obamova administrativa kupříkladu v případě vynucování dodržování FLSA měla blíže ke kvalifikaci gig workers jako zaměstnanců a snažila se o sociálnější přístup v podobě snahy poskytnout zákonné benefity co nejširšímu počtu pracovníků,²⁴⁸ Trumpova administrativa je v tomto ohledu značně restriktivnější.²⁴⁹

Rozdílný přístup administrativ rovněž ilustruje problém spojený s nejrůznějšími legislativními testy: pokud ten, kdo tento test provádí, disponuje názorem či motivací stranící jednomu či druhému závěru, je posléze skrz „vyzobávání“ vhodných testů ohnout test ke kýženému

²⁴⁶ CAMPBELL, A.F., 2019. Gig workers' win in California is a victory for workers everywhere. In: Vox [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.vox.com/2019/9/11/20851034/california-ab-5-workers-labor-unions>

²⁴⁷ AB5 in 5: Learn 5 essential facts for businesses about “gig worker” bills, 2020. In: JD Supra [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.jdsupra.com/legalnews/ab5-in-5-learn-5-essential-facts-for-47649/>

²⁴⁸ Vizte stanovisko U.S. Department of Labour, Wage and Hour Division, z 15. července 2015. Dostupné zde: http://www.fissuredworkplace.net/assets/Administrator_Interpretation_on_Misclassification_2015.pdf

²⁴⁹ Vizte stanovisko U.S. Department of Labour, Wage and Hour Division, z 29. dubna 2019. Dostupné zde: https://www.dol.gov/sites/dolgov/files/WHD/legacy/files/2019_04_29_06_FLSA.pdf

výsledku. Pro potřeby FLSA²⁵⁰ je definicí zaměstnance „*any individual whom an employer suffers, permits, or otherwise employs to work,*“ přičemž tento test je doplněn v této práci doposud nezmiňným testem ekonomické reality. Ten zvažuje 6 následujících faktorů:

- „(1) *The nature and degree of the potential employer’s control;*
- (2) *The permanency of the worker’s relationship with the potential employer;*
- (3) *The amount of the worker’s investment in facilities, equipment, or helpers;*
- (4) *The amount of skill, initiative, judgment, or foresight required for the worker’s services;*
- (5) *The worker’s opportunities for profit or loss; and*
- (6) *The extent of integration of the worker’s services into the potential employer’s business.*“²⁵¹

Zatímco Obamova administrativa došla ve svém stanovisku k závěru, že výše zvýšené faktory jsou pouze indikativní, je třeba je vykládat velmi volně a v podstatě většina pracovníků je pro účely tohoto zákona zaměstnanci, Trumpova administrativa u každého z faktorů uzavře, že faktor není dostatečně naplněn, aby bylo možné tyto pracovníky jako zaměstnance kvalifikovat.

²⁵⁰ Fair Labor Standards Act, zákon upravující např. práci přesčas či právo na minimální mzdu

²⁵¹ Viz obě stanoviska

4 Návrh řešení

V závěrečné kapitole pokusím navrhnout, jak krkolomnou otázku postavení diskutovaných řidičů řešit. Je zřetelné, že vyléčit neduhu trhu taxislužby u nás by zahrnovalo komplexní přístup napříč právními odvětvími, zahrnující právo obchodní, správní, daňové a další. Víceero otázek pak spadá i pod samotné pracovní právo (vedle mnou řešené například otázky na úseku zaměstnanosti zahraničních řidičů) – má pozornost je však upřená na to, zdali nedochází k misklasifikaci činnosti vykonávané řidiči, a pokud ano, jak zajistit, aby se stala předmětem zájmu pracovního práva a s ním spojenými benefity.

Otázka klasifikace řidičů Uberu a pracovníků jim podobných je zejména v zahraničí předmětem řady článků a pojednání. Řada autorů se přitom dopouští kroku, před kterým varují např. Pichrt, – neřeší, zdali nejsou současné nástroje k řešení situace dostačující a ve snaze „zapsat se do dějin“ hledají cestu novou, lepší, spočívající v legislativním zásahu – vedoucí k dalšímu bytnění právního řádu.²⁵² Často jsou proto navrhovány nejrůznější „3. kategorie“ v šedé zóně mezi OSVČ a zaměstnancem, resp. nejrůznější zákonné výjimky či jakési zákony na míru.

Častým neduhem těchto prací je jednak to, že autor nepopíše komplexně veškeré aspekty činnosti řidičů Uberu a podobných služeb, resp. uvěří mýtu o pokrokovosti služby, která údajně ospravedlňuje zvláštní zacházení. Zároveň se často nehledí na skutečnost, že Uber a další jsou ve skutečnosti moderní taxislužbou a že problémy provázející její provoz často dopadají i na údajně „tradiční taxikáře,“ od kterých se však nakonec neliší. V mé práci jsem se proto soustředil na komplexní deskripci reality práce pro provozovatele moderních aplikací i dispečinků, neboť její správné uchopení zakládá větší šanci na hojení správně zvoleného problému. Zároveň tím připravuji čtenáře na skutečnost, že můj závěr možná nebude natolik novátorský a ambiciózní, zato snad ukotvenější v realitě.

Než nastíním řešení vlastní, nejprve zdůvodním, proč mi jiná, často zmiňovaná, nevyhovují. Jedním z takových řešení je legislativní změna vymezení objektu pracovního práva, v našem případě definice závislé práce. Samotnou, relevantní otázkou vůbec je, zdali je vhodné mít v

²⁵²ŠVANDELÍKOVÁ, K., 2018. Rozhovor: prof. Jan Pichrt - Nedodržování pravidel generuje na straně aktérů sdílené ekonomiky neoprávněné výhody. In: Právní prostor [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/rozhovor-prof-jan-pichrt-pravni-prostor-2018>

zákoně ukotvenou, legislativní definici závislé práce. Vůči této skutečnosti se již dříve vymezili Bezouška²⁵³ či Štefko²⁵⁴, kteří namítli, že definice, resp. její dotváření, by mělo být přenecháno judikatuře a odborné literatuře. Jak trefně poznačil Stránský, „*zadání nalézt dokonale výstižnou a nezpochybnitelnou definici tolik komplexního a dynamicky se vyvíjejícího fenoménu, jakým je závislá práce konaná zaměstnancem pro zaměstnavatele, je totiž nesplnitelné.*”²⁵⁵ Stránského poznámka mi tak poskytuje jakýsi komfort, že ideální definice neexistuje, a tedy není selháním ji nenajít.

Důležitou otázkou, kterou si je třeba s ohledem na činnost řidičů taxislužeb položit je, proč je vůbec změna definice závislé práce v souvislosti s ní na místě. Nabízí se odpověď, že podvědomě cítíme, že jejich činnost se neodehrává na poli výkonu tradiční práce, přitom si zaslouží alespoň nějakou formu ochrany standardně poskytovanou zaměstnancům. Podrobení jejich činnosti optice definice závislé práce přináší v očích mnoha nejistý výsledek, ačkoli dle mého názoru však definici často naplní. Změna definice závislé práce potenciálně neřeší problematické postavení pouze těchto pracovníků, ale narůstajícího sektoru všech, kteří se s rostoucí flexibilitou jejich úvazků a technologickým pokrokem umožňujícím práci na dálku, bez přímého dozoru a konkrétních pokynů nadřízeného subjektu, a přitom by pracovní právo nemělo rezignovat na jejich ochranu. Na stole je tedy potenciální rozšíření definice závislé práce tak, aby postihovala moderní trendy výkonu práce a benefity pracovního práva se nestaly do budoucna výsadou zužující se skupiny „továrních pracovníků.“ Taková změna mi připadá koncepční, neboť ob stojí Bezouškově následující trefné poznámce: “Vymezení pracovního poměru vůči jiným závazkovým právním vztahům je velmi citlivou záležitostí. Určujícím momentem nemůže být označení zúčastněných subjektů, nýbrž obsah konkrétního závazku. Ve smluvním závazkovém právu, ke kterému se individuální pracovní právo řadí, stojí totiž ve středu zájmu závazkové vztahy, ne jejich strany.”²⁵⁶

Myšlenky o rozšíření, resp. jiného uchopení definice závislé práce rozhodně rovněž nejsou novátorské: jednak o nich už před lety pojednávali již zmínění Bezouška²⁵⁷, či Štefko²⁵⁸ či

²⁵³ BEZOUŠKA, P.: Závislá práce. Právní rozhledy 16/2008. Str. 579.

²⁵⁴ ŠTEFKO M.: Výkon závislé práce. In: Časopis pro právní vědu a praxi. 2008. č. 4;

²⁵⁵ STRÁNSKÝ, J.: Pojem závislé práce a jeho význam pro vymezení předmětu pracovního práva. In: Sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference pracovní právo 2012 na téma Závislá práce a její podoby. Masarykova univerzita: Brno. 2012. S. 40.

²⁵⁶ BEZOUŠKA, P.: Závislá práce. Právní rozhledy 16/2008. Str. 579.

²⁵⁷ tamtéž

²⁵⁸ ŠTEFKO, M.: Výkon závislé práce. In: Časopis pro právní vědu a praxi. 2008. č. 4;

Stránský²⁵⁹; jednak toto přemýšlení kopíruje myšlenky o alternativách control testu v podobě testů ekonomické závislosti či risk testu.²⁶⁰ Opakující se návrh, jak pozměnit definici závislé práce, spočívá v upozadění kritérií výkonu závislé práce spočívající v subordinaci a řízení se pokyny zaměstnavatele, za současného přidání kritérií ekonomické závislosti zaměstnance na zaměstnavateli a integrace zaměstnance do organizační struktury zaměstnavatele.

V tomto ohledu je mi velmi sympatický výše zmíněný test ekonomické reality užívaný pro výklad definice v rámci FLSA a který tyto nové prvky zahrnuje, a zejména pak instrukce k výkladu poskytnuté organizací určené pro vymáhání tohoto zákona.²⁶¹

Ty totiž stanoví, že každé z kritérií je třeba analyzovat ve vztahu k ostatním a žádný jednotlivý faktor není pro výsledek testu determinativní. Zároveň není vhodné vnímat kritéria jako „nákupní seznam,“ který je třeba odškrtnat – výstup testu musí být výsledkem spíše kvalitativního než kvantitativního posouzení. Jednotlivá kritéria je tak třeba vnímat jako pouhé výkladové nástroje umožňující lepší uchopení konkrétního zkoumaného případu, přičemž by analyzující nikdy neměl ztratit kontakt s ultimátním cílem daného testu.²⁶²

Popsaný přístup je svou podstatou velmi blízký teorii Guye Davidova, popularizátora tzv. účelového přístupu.²⁶³ Davidov zdůrazňuje, že problémem všech striktně definovaných testů (a nakonec i zákonných definic) je, že zvýrazňují mantinely, kterým se pak mohou mnohem snáze vyhnout ti, kteří mají na tomto vyhnutí zájem. Tvrdí, že i z důvodu dynamického vývoje podoby práce, za kterým budou zákonné definice vždy zaostávat, je přímo žádoucí ponechat v otázce určení, kdo je zaměstnancem, trochu neurčita tak, aby konečné určení bylo v diskreci soudu.²⁶⁴

²⁵⁹ STRÁNSKÝ, J.: Pojem závislé práce a jeho význam pro vymezení předmětu pracovního práva. In: Sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference pracovní právo 2012 na téma Závislá práce a její podoby. Masarykova univerzita: Brno. 2012. S. 40.

²⁶⁰ tamtéž

²⁶¹ Vizte stanovisko U.S. Department of Labour, Wage and Hour Division, z 15. července 2015.

Dostupné zde:

http://www.fissuredworkplace.net/assets/Administrator_Interpretation_on_Misclassification_2015.pdf

²⁶² tamtéž

²⁶³ DAVIDOV, G.: Who is a Worker? In: Industrial Law Journal. Vol. 34. No. 1. 2005;

²⁶⁴ DAVIDOV, G., 2016. The Status of Uber Drivers: A purposive approach. Hebrew University of Jerusalem Legal Studies Research Paper Series [online]. 17(7) [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://ssrn.com/abstract=2877134>

Davidov proto nabízí zmíněný účelový přístup, kdy je třeba se v případě nejistoty ohledně postavení konkrétního pracovníka „*ptát, co je účelem pracovního práva, resp. za jakým účelem právo pojem zaměstnance zavádí a jaký je účel pravidel zakotvených pro tento institut.*“²⁶⁵ Tento přístup může být zároveň doplňkem již zmíněných testů: pak funguje jako pojistka při mechanické aplikaci potenciálně zastaralého testu, ze kterého vyjde určitý závěr, a přesto neexistuje přesvědčení, zdali je takový závěr správný. Obdobná paralela se dá nakonec užít i na zkoumání prvků závislé práce v souvislosti s činností vykonávanou řidiči Uberu: při výkladu stricto sensu pravděpodobně k naplnění některého z prvků nedojde, a přesto je zřetelné, že alespoň nějakou zákonnou ochranu si tito řidiči zaslouží.

Stojím si však za názorem, že dnešní podoba definice závislé práce, pokud není vykládána zcela mechanicky, je dostatečná ke klasifikaci řady dnešních řidičů v taxislužbě jako zaměstnanců. Bez ohledu na to, zdali by tato definice zůstala v platnosti, potažmo došlo k její novelizaci, však taková klasifikace řidičů přináší jedno úskalí, které rovněž zmiňuje Tkadlec: ačkoli by řidiči nově měli přístup k některým benefitům, o které by zájem měli, získali by s tím i celý právní a povinnosti, které by se mohly jevit jako nežádoucí. *“Pokud totiž chceme zachovat principy, na jakých bude moderní forma výkonu práce spočívat, tedy zejména flexibilitu a schopnost zaměstnance organizovat si práci bez přičinění zaměstnavatele, nelze přistoupit na užití všech ochranných institutů současného pracovního práva. Mezi tyto lze zařadit povinnost rozvržení pracovní doby ze strany zaměstnavatele, relativně dlouhé výpovědní doby spolu se striktním dodržováním výpovědních důvodů či také doslovné dodržování institutů, jakými jsou práce přesčas, práce v noci či práce o svátcích.*”²⁶⁶

Proto celá řada autorů přistupuje k řešení v podobě nové kategorie, jejíž „podmínky pro vstup“ by nebyly tak náročné jako v případě standardního zaměstnance, ale zároveň by neposkytovala tak široké spektrum benefitů.

Myšlenka takové kategorie rovněž není novátorská: ostatně v celé řadě zemí není pouhou myšlenkou, ale zavedenou praxí. Třetí kategorii se tak těší např. ve Velké Británii, Kanadě,

²⁶⁵ TOMŠEJ, J. Právní status řidičů Uber: nehas, co tě nepálí? In: PICHRT, J., BOHÁČ R., MORÁVEEK J., eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 101. ISBN 978-80-7552-874-2.

²⁶⁶ TKADLEC, M. Sdílená ekonomika a digitalizace: Výzva pro komplexní úpravu pracovního práva? Praha, 2018. Právnická fakulta Univerzity Karlovy, Katedra pracovního práva a práva sociálního zabezpečení. Diplomová práce.

Itálii či Španělsku.²⁶⁷ Popis jejich přístupů by vydal na další diplomovou práci, proto pro vyčerpávající komparaci odkážu na pojednání dvojice autorů Cherry & Aloisi.

Perfektně však ve své dřívější stati²⁶⁸ uchopil celé odvětví třetích kategorií již zmíněný Guy Davidov, který s tím nadále pracuje ve svých následujících pracích. Jednoduše shrnuto, Davidov identifikuje dvě „vulnerabilities“, tzv. „slabá místa“, charakterizující zaměstnanecké vztahy: tím jedním je zmíněný demokratický deficit (často jím přezdívaný jako subordinace), tím druhým rovněž zmíněná ekonomická závislost. Davidov následně ilustruje dělení, kdy v případech zaměstnaneckého poměru jsou přítomny oba prvky, zatímco pro 3. kategorie je charakteristické, že prvek subordinace absentuje. Na první dobrou se nabízí, že taková skupina je pro řešení postavení diskutovaných řidičů ideální: bližší zkoumání však tuto domněnku nepotvrzuje. Pro gig workers (a ty taxi řidiče, kteří získávají zakázky z vícero zdrojů poptávky) je totiž charakterizující, že se přesouvají z platformy na platformu, a závislost na jediném zdroji příjmu pro ně tak není charakteristická. 3. kategorie by tak možná zahojila problémy jiných odvětví, pro taxislužbu se však toto řešení míjí účinkem.²⁶⁹

K podobnému závěru ostatně došel i Davidov, když svůj účelový přístup uplatnil na kategorii řidičů Uberu: dovedl, že zde bude přítomen nejen prvek ekonomické závislosti, ale i subordinace, a proto závěr, že by tito řidiči měli spadat do navrhované 3. kategorie, není ospravedlnitelný – jde totiž o zaměstnance. Jistou slabinu v jinak skvělé argumentaci Davidova vnímám v tom, že tento závěr plošně dovozuje pro řidiče, kteří v praxi užívají jedinou aplikaci, což se však často nestřetává s realitou, neboť užívání vícero aplikací souběžně je rozšířeným jevem.²⁷⁰ Shodují se tak s ním v závěru, že půjde často o zaměstnance, ale naše cesty k tomuto závěru jsou rozdílné.

²⁶⁷ CHERRY, M. A. a ALOISI, A. 2017. Dependent Contractors' in the Gig Economy: A Comparative Approach. *American University Law Review*. 66. Dostupné zde: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2847869

²⁶⁸ DAVIDOV, G.: Who is a Worker? In: *Industrial Law Journal*. Vol. 34. No. 1. 2005;

²⁶⁹ SACHS, Benjamin, 2015. A New Category of Worker for the On-Demand Economy? In: *OnLabor* [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.onlabor.org/a-new-category-of-worker-for-the-on-demand-economy/>

²⁷⁰ DAVIDOV, Guy, 2016. The Status of Uber Drivers: A purposive approach. Hebrew University of Jerusalem Legal Studies Research Paper Series [online]. 17(7) [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://ssrn.com/abstract=2877134>

Tvrdím, že dnešní podoba definice závislé práce je zcela dostačující k závěru klasifikovat řidiče pracující pod jediným dispečinkem či aplikací jako zaměstnance; totožný závěr je aplikovatelný v případě řidičů sdruženými pod flotilami. Jako problematická se tak nadále jeví skupina pracovníků, která paralelně užívá vícero zdrojů poptávky (v českém prostředí nejčastěji Uber a Bolt), a tedy rozkládá hospodářské riziko a není potenciálně na jednom ze zdrojů ekonomicky závislá, zároveň jsou však podmínky výkonu činnosti plně pod kontrolou nadřízených subjektů. Paradoxně se tak na první dobrou jeví jako přijatelné dříve zmíněné podmínky pro novou skupinu z pera Uberu a dalších firem, kdy by si tito řidiči ponechali svou flexibilitu, získali by garanci minimální mzdy (resp. jejího násobku), částečnou úhradu vynaložených nákladů, možnost kolektivního vyjednávání a práce pod vícero subjekty současně. K zavádění 3. kategorií, natož takto na míru, jsem však velmi skeptický už jen z toho důvodu, jaký signál by to mohlo vyslat zbytku trhu. Jak varuje i De Stefano, příliš úzké vymezení takové kategorie by přineslo další aplikační potíže, příliš široké pak zase obavu z toho, že se zaměstnavatelé pokusí reklasifikovat své zaměstnance do této nižší kategorie, čímž by docházelo k další misklasifikaci.²⁷¹ Taková obava je oprávněná a byla zdrojem neúspěchu 3. kategorie např. v Itálii.²⁷²

Potenciálním řešením, které by bylo možná účinné, z hlediska systematiky českého pracovního práva však zcela nekonceptní, by bylo nemít celou řadu benefitů navázanou na základě jediné definice závislé práce, ale po americkém vzoru rozmístit benefity do vícero zákonů – přičemž z hlediska předmětných řidičů by takto bylo vhodné učinit alespoň v případě práva na minimální mzdu a koaličního práva. Přístup k těmto benefitům by pak mohl být možný vícero pracovníkům za splnění méně striktních podmínek, a byl by tak k dispozici širšímu plénu pracovníků. V tomto ohledu se dokonce objevují i radikálnější názory zastávající stanovisko, že poskytování sociálních benefitů pouze vrstvě pracovníků v subordinovaném postavení je přežití. Je pravdou, že s měnící se povahou pracovní činnosti je čím dál tím těžší rozeznat, kdy ještě se jedná o pracovní poměr a kdy už ne. Proto se nabízí řešení: co nelze zřetelně rozeznat, s tím musí být zacházeno totožně.

²⁷¹ DE STEFANO, V.: The rise of the just-in-time workforce: On-demand work, crowdwork and labour protection in the gig-economy. Geneva: International Labour Office. 2016.

²⁷² CHERRY, M. A. a ALOISI, A. 2017. Dependent Contractors' in the Gig Economy: A Comparative Approach. American University Law Review. 66. Dostupné zde: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2847869

Závěr

Primárním cílem této práce bylo komplexně nahlédnout na povahu práce vykonávané řidiči v oblasti taxislužby na českém trhu optikou definičních znaků závislé práce a na základě této analýzy rozhodnout, zdali jim přísluší postavení nezávislých poskytovatelů služby v obchodněprávním vztahu se zprostředkovatelem poptávky po přepravě, či zdali by tito pracovníci měli být klasifikováni jakožto zaměstnanci, přičemž jejich zaměstnavatelem je údajný zprostředkovatel, v realitě však skutečný poskytovatel služby.

V práci je postupně skrz analýzu pojmu sdílená ekonomika, aplikaci relevantní judikatury SDEU a analýzu zákona o silniční dopravě (zahrnujícího úpravu taxislužby) dovozeno, že v případě služeb jako Uber a Bolt je prvek sdílení zcela absentující, a proto neobstojí jejich podřazení pod fenomén sdílené ekonomiky; stejně se tak vyjma kvality technického zpracování svých aplikací v principu neliší od „tradičních“ subjektů na trhu, a proto si navzdory údajné „revolučnosti“ těchto služeb nezaslouží zvláštní právní zacházení. Na základě analogie s argumentací generálního advokáta u SDEU Macieje Szpunara posléze docházím k závěru, že v zásadě všichni údajní zprostředkovatelé v taxislužbě jsou ve skutečnosti dopravci, přičemž zákon zakládá povinnost existence pracovněprávního vztahu mezi dopravci a řidiči pro ně pracující. Lze tak teoreticky dovodit, že řidiči využívající předmětných aplikací či radiodispečinků lze klasifikovat jako zaměstnance, aniž by byla řešena přítomnost definičních znaků závislé práce. Problematická je v tomto ohledu jinak kvalitní novela ZSD, která s účinností k 1.7.2020 nově zavádí pojem zprostředkovatele, přičemž z RIA k novele je zřetelné, že tento pojem nově zahrne jak subjekty provozující aplikace, tak radiodispečinky, což brání jejich subsumaci pod pojem dopravce, kterými dle mého názoru nadále jsou.

Těžištěm práce je následná analýza přítomnosti definičních znaků závislé práce v pracovní činnosti řidičů spolupracujících s nejvýznamnějšími zprostředkovatelskými subjekty na trhu. Skrz podrobný popis reality jejich práce docházím k názoru, že se řidiči nacházejí v očividně subordinovaném postavení vůči zprostředkovatelům, kteří vykazují nad řidiči značnou kontrolu, a s určitou intenzitou dochází k naplnění všech definičních znaků závislé práce, přičemž tato intenzita je dle mého názoru dostatečná. Práce řidičů je proto prací závislou, a ti by tak měli čerpat zákonné benefity plynoucí z pracovního práva.

Jsem si však vědom skutečnosti, že práce těchto řidičů se neodehrává v horizontu dodnes tradičního pojetí „fordistické, tovární“ práce, zejména nebot' se těší značné flexibilitě plynoucí z absence pracovní doby, resp. úplné volnosti v jejím výběru. Proto ve své práci rozebírám nejčastější návrhy řešení ze stran autorů, kteří tyto řidiče jako zaměstnance stricto sensu nevnímají, a přesto nemohou rezignovat na myšlenku, že by tito řidiči měli zcela uniknout zájmu pracovního práva. Často skloňovaným pojmem je v tomto ohledu ekonomická závislost, který by dle některých autorů měl být klíčem ať už k rozšíření definice závislé práce na širší pole subjektů, resp. založení kategorie teoreticky stojící mezi OSVČ a zaměstnancem. Objevují se přitom i názory, které by poskytli těmto řidičům buď speciální zákonnou výjimku, resp. speciální zákonné uchopení.

Všechny výše zmíněné přístupy mi však připadají nešťastné: s ohledem na vývoj vzniku dnešní podoby definice závislé práce mi přijdou další pokusy o hledání dokonalé definice ze své podstaty odsouzeny k neúspěchu, když takové definice nelze dosáhnout. Z toho důvodu souhlasím s výše zmíněnými názory Bezoušky a Štefka, že definice tohoto pojmu by měla být ponechána spíše judikatuře a odborné literatuře. Pokud už lpět na zákonné definici, tak ve formě demonstrativního výčtu znaků a za současného ad hoc přístupu k jeho výkladu tak, jak je popisováno výše v případě FLSA, resp. v duchu účelového přístupu, jehož propagátorem je Guy Davidov.

Co se týče zakotvení třetí kategorie, k této variantě jsem skeptický hned z několika důvodů: potenciální zakotvení třetí kategorie může pomoci vyřešit problém misklasifikace určitého sektoru pracovníků, rovněž však způsobit pokusy o misklasifikaci dnešních zaměstnanců. Ultimátním cílem takového legislativního zásahu by navíc neměla být snaha pouze „vyřešit skutečnost, že práce těchto pracovníků perfektně nezapadá do jedné z nabízených škatulek,“ nýbrž snaha poskytnout těmto pracovníkům více pracovněprávní ochrany. Potenciálních variant takové třetí kategorie je mezi postavením OSVČ a zaměstnance bezpočet, přičemž v ideálním případě by každý zaměstnanec i zaměstnavatel měl z hlediska pracovního práva právě tolik práv a povinností, které jsou pro jejich situaci adekvátní (takový přístup je ovšem neudržitelný, když jejich zájmy jsou z jejich povahy protichůdné a zaměstnavatel se zejména vůči levnějším pracovníkům často ocitá v nadřazené vyjednávací pozici – dobré pracovní právo by přitom mělo fungovat v tomto ohledu jako korektiv). Legislativní uchopení takové kategorie navíc trpí obdobným neduhem jako případné rozšiřování definice závislé práce, tedy že perfektní definici bude velmi těžké až nemožné vytvořit – úzký záběr definice způsobí, že

málokdo její podmínky naplní; příliš široký potenciálně „rozřadí“ hranice skupin, se kterými sousedí. Zároveň takové zákonné uchopení třetí kategorie není žádoucí, když tím poskytujeme zaměstnavatelům ve své podstatě manuál, dle kterého mohou nastavit pracovní podmínky právě tak, aby v případě zájmu pracovníci do takové skupiny (ne)spadali.

S ohledem na výše zmíněné směry legislativních zásahů doplňuji, že dle mého názoru je jistá míra nepředvídatelnosti žádoucí – zásahy, které vytvoří další rigidní podmínky, pak neumožňují flexibilní reakce práva na flexibilní podmínky, ve kterých se práce stále častěji odehrává. Dynamicky se měnící povaha práce je neoddiskutovatelným trendem a zakotvení třetí kategorie pro ekonomicky závislé zaměstnance, kteří podléhají jen minimální až žádné kontrole, nemusí být nutně špatnou cestou. Předmětem mého zájmu však jsou primárně subjekty působí v taxislužbě, přičemž vzhledem k popisované povaze jejich práce argumentuji, že taková kategorie pro ně není vhodná, když často nejsou ekonomicky závislí na jediném subjektu a zároveň podléhají silné kontrole ze strany jednoho či více nadřízených subjektů.

Vzhledem k nejistotě, ve které se teoretické extrémní postavení OSVČ a zaměstnance v praxi začínají prolínat, je otázkou, zdali není na místě určité prolnutí benefitů pro obě skupiny, které by se současně těšily alespoň právu na minimální mzdu. Stejně tak je otázkou – ačkoli už jde o řešení za hranicí pracovního práva, byť v rámci odvětví přidruženého – zdali je nadále ospravedlnitelné rozlišné zatížení v oblasti daní a odvodů, které ekonomicky motivuje zaměstnavatele volit levnější variantu v podobě „spolupráce“ s OSVČ, a ti pak nedosáhnou na benefity pracovního práva.

Za důležité rovněž vnímám zmínit, že misklasifikace pracovníků v tuzemské taxislužbě je zatím jen teoretický problém, když – jak bylo ilustrováno – se dosavadní soudní spory odehrávají nejčastěji v nekalosoutěžní rovině. Myslím však, že je jen otázkou času, kdy zdejší prostředí dostihnou vlivy ze zahraničí, ať už na základě vývoje situace v USA, resp. v EU, když si Evropská komise vymezila oblast „digitální doby“ jako jednu z šesti preferencí pro období 2019-2024. První významnou vlašťovkou je v tomto ohledu Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1150 ze dne 20. června 2019 o podpoře spravedlnosti a transparentnosti pro podnikatelské uživatele online zprostředkovatelských služeb, dopadající na služby informační společnosti (kterou např. Uber dle citovaného rozhodnutí SDEU není). Tak či tak je však ve světě zřetelný trend, z něž je očividné, že sektor zprostředkovatelských platforem je

předmětem aktivního zájmu legislativců, a tedy „zlaté roky“ neregulovaného podnikání v tomto sektoru se pravděpodobně chýlí ke konci.

Úplným závěrem zdůrazňuji následující myšlenku, která se prací táhne jako pomyslná červená linka: pro všechna řešená témata je na teoretické úrovni charakteristický pomyslný vztahový trojúhelník, kdy nejprve v případě sdílené ekonomiky hovoříme o poskytovateli a uživateli, mezi kterými stojí zprostředkovatel; stejně tak případě taxislužby rovněž dopravce s pasažéry propojuje zprostředkovatel, jehož postavení údajně nemá z pracovněprávního hlediska relevanci. Nijak přitom nezpochybňuji toto teoretické dělení, které rozhodně může mít a má uplatnění v praxi – ovšem realita v tuzemské taxislužbě je taková, že tito aktéři přejímají natolik aktivní roli, ve které vykazují nad řidiči zřetelnou kontrolu, že dle mého názoru v tomto případě nehovoříme o vztahovém trojúhelníku, nýbrž o standardním dvoustranném obchodním vztahu, ve kterém jsou údajní zprostředkovatelé ve skutečnosti poskytovateli samotných služeb – a pracovníci v podobě řidičů jsou jejich zaměstnanci.

Seznam použitých zkratek

ČR – Česká republika

EK – Evropská komise

EP – Evropský parlament

EU – Evropská unie

FLSA – Fair Labour Standards Act

NSS – Nejvyšší správní soud

OSVČ – osoba samostatně výdělečně činná

RIA – Regulation Impact Assessment, neboli Analýza hodnocení dopadů regulace

ÚS – Ústavní soud

ZPr – zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce

ZSD – zákon č. 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě

Seznam použitých zdrojů

1. Seznam použité literatury

ANDOYAN, A., 2017. Independent Contractor or Employee: I'm Uber Confused! Why California Should Create an Exception for Uber Drivers and the "On-Demand Economy". Golden Gate University Law Review [online]. 47(2) [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <http://digitalcommons.law.ggu.edu/ggulrev/vol47/iss2/9>

BEZOUŠKA, P.: Závislá práce. Právní rozhledy 16/2008. Str. 579.

BĚLINA, M.; DRÁPAL, L. a kol.: Zákoník práce. Komentář. 3. vydání. Praha: C. H. Beck. 2019

BĚLINA, M. a PICHRT J., 2017. Pracovní právo. 7. doplněné a podstatně přepracované vydání. V Praze: C.H. Beck. Academia iuris (C.H. Beck). ISBN 978-807-4006-678, s. 146

BRÜHWILLER, J. Kommentar zum Einzelarbeitsvertrag. 2. vollständig überarbeitete Auflage. Bern: Paul Haupt, 1996, s. 26

CHAN, N.D. a SHAHEEN, S.A. Ridesharing in North America: Past, Present, and Future. Transportation Reviews [online]. Transportation Sustainability Research Center, University of California, Berkeley, Richmond, CA, USA, 32(1), 93-112. 2011. [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2011.621557>

CHERRY, M. A. a ALOISI, A. 2017. Dependent Contractors' in the Gig Economy: A Comparative Approach. American University Law Review. 66. Dostupné zde: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2847869

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

DAVIDOV, G.: Who is a Worker? In: Industrial Law Journal. Vol. 34. No. 1. 2005

DAVIDOV, G. The Status of Uber Drivers: A purposive approach. Hebrew University of Jerusalem Legal Studies Research Paper Series [online]. 17(7). 2016. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://ssrn.com/abstract=2877134>

DE STEFANO, V.: The rise of the just-in-time workforce: On-demand work, crowdwork and labour protection in the gig-economy. Geneva: International Labour Office. 2016

EISENBREY, R. a MISHEL, L. 2016. Uber business model does not justify a new 'independent worker' category. In: Economic Policy Institute [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.epi.org/publication/uber-business-model-does-not-justify-a-new-independent-worker-category/>

EHRlich, M. a GERSTEIN, T. 2019. Confronting Misclassification and Payroll Fraud: A Survey of State Labor Standards Enforcement Agencies. Harvard Law School: Labor and

Worklife Program [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<https://lwp.law.harvard.edu/files/lwp/files/misclassification.pdf>

HARRIS, S.D. a KRUEGER, A. 2015. A Proposal for Modernizing Labor Laws for Twenty-First-Century Work: The “Independent Worker”. In: The Hamilton Project Discussion Paper [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
https://www.hamiltonproject.org/assets/files/modernizing_labor_laws_for_twenty_first_century_work_krueger_harris.pdf

HAWKINS, A.J., 2019. California just dropped a bomb on the gig economy – what's next? In: The Verge [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<https://www.theverge.com/2019/9/11/20860578/california-ab5-bill-passage-uber-lyft-drivers-union-techlash>

HILL, S. Kalifornská výzva: Jak (ne)regulovat disruptivní modely podnikání. Praha: Friedrich – Ebert-Stiftung e.V. Zastoupení v České republice. 2016;

JAKUBKA, J., MICHAL, P., ŠPUNDOVÁ, E. a TOMANDLOVÁ L. Zákoník práce a související právní předpisy s komentářem. 5. aktualizované vydání. Nakladatelství ANAG. Olomouc. 2005.

KRUPA, M.: Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace. Praha: Leges. 2019, ISBN 978-807-5023-520.

MARIN, J., PETROVIC S., MUDRIĆ M. a LISIČAR, H. 2020. Uber – Brave New Service or Unfair Competition: Legal Analysis of the Nature of Uber Services [online]. Springer, Cham [cit. 2020-05-26]. ISBN 978-3-030-31535-1.

MATOCHA, J. a SVOBODA, J. Nevymezený pojem sdílené ekonomiky jako nástroj k obcházení regulace. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, ISBN 978-80-7552-874-2.

MISHEL, L. a MCNICHOLAS C., 2019. Uber drivers are not entrepreneurs: NLRB General Counsel ignores the realities of driving for Uber. In: Economic Policy Institute Report [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://epi.org/176202>

PAVLÁTOVÁ, J.: Několik poznámek k vymezení závislé práce a práce nelegální In: Cofola 2012. Sborník příspěvků z mezinárodní konference pořádané Právnickou fakultou Masarykovy univerzity 17. - 19. 5. 2012 v Brně. Brno: Masarykova univerzita, 2012. s. 1687-1702, ISBN 978-80-210-5929-0, s.44

PICHRT, J.: Několik tezí k tématu: Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? In: PICHRT, J., BOHÁČ, R. a MORÁVEK, J., eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR. 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.

REDFEARN, R.L., 2016. Sharing Economy Misclassification: Employees and Independent Contractors in Transportation Network Companies. Berkeley Technology Law Journal [online]. 31(2) [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/26377780>

ROTREKL, D. Sdílená ekonomika v praxi SDEU a českých soudů. Revue pro právo a technologie. [Online]. 2017, č. 16, s. 147. [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/revue/article/view/8567>

SACHS, B., 2015. A New Category of Worker for the On-Demand Economy? In: OnLabor [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.onlabor.org/a-new-category-of-worker-for-the-on-demand-economy/>

STRÁNSKÝ, J.: Pojem závislé práce a jeho význam pro vymezení předmětu pracovního práva. In: Sborník příspěvků z mezinárodní vědecké konference pracovní právo 2012 na téma Závislá práce a její podoby. Masarykova univerzita: Brno. 2012. S. 38.

STRÁNSKÝ, J. Základní identifikační znaky závislé práce. In Cofola 2012. Sborník příspěvků z mezinárodní konference pořádané Právnickou fakultou Masarykovy univerzity 17. - 19. 5. 2012 v Brně. Brno: Masarykova univerzita, 2012. s. 1687-1702, 16 s. ISBN 978-80-210-5929-0.

ŠVANDELÍKOVÁ, K. Rozhovor: prof. Jan Pichrt – Nedodržování pravidel generuje na straně aktérů sdílené ekonomiky neoprávněné výhody. In: Právní prostor [online]. [cit. 2020-05-25]. 2018. Dostupné z: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/ostatni-pravo/rozhovor-prof-jan-pichrt-pravni-prostor-2018>

ŠTEFKO, M.: Výkon závislé práce. In: Časopis pro právní vědu a praxi. 2008. č. 4;

TOMŠEJ, J. Právní status řidičů Uber: nehas, co tě nepálí? In: PICHRT, J., BOHÁČ R. a MORÁVEK J., eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.

VÁCHA, J. Problematika sdílené ekonomiky v oblasti osobní přepravy. In: PICHRT, J., BOHÁČ R., a MORÁVEK J., eds. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.

VEBER, J.; KRAJČÍK, V.; HRUŠKA, L. a kol. Sdílená ekonomika. Praha: VŠPP. 2016

2. Seznam použitých internetových zdrojů

AB5 in 5: Learn 5 essential facts for businesses about “gig worker” bills, 2020. In: JD Supra [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.jdsupra.com/legalnews/ab5-in-5-learn-5-essential-facts-for-47649/>

Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platform. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR. Analytický materiál 06/2017. Úřad vlády České republiky [online]. Vláda ČR © 2009-2018, s. 60 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

Aplikace mi nepřiděluje zakázky na hotovost. In: Bolt Náповěda [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://support.taxify.eu/hc/cs/articles/360006439993-Aplikace-mi-nep%25%99id%24%9Bluje-zak%23%A1zky-na-hotovost>

Bezpečnost. In: Uber [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/ride/safety/>

BHUIYAN, J., 2020. AB 5 is already changing how Uber works for California drivers and riders. In: Los Angeles Times [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.latimes.com/business/technology/story/2020-02-03/uber-ab5-driver-app>

BLYSTONE, D. The Story of Uber. In: Investopedia [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/111015/story-uber.asp>

BOTSMAN, R.: Defining The Sharing Economy: What Is Collaborative Consumption— And What Isn't? FastCompany, 2015, dostupné na: <https://www.fastcoexist.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>

CAMPBELL, A.F., 2019. Gig workers' win in California is a victory for workers everywhere. In: Vox [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.vox.com/2019/9/11/20851034/california-ab-5-workers-labor-unions>

CAMPBELL, H., 2020. Everything You Should Know About AB5 & Its Impact on Uber. In: The RideShare Guy [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://therideshareguy.com/ab5-end-of-rideshare/>

Ceník a kalkulačtor pro odhad ceny UberX, Select a Black 2020. In: Ubertaxi.cz [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.ubertaxi.cz/kalkulator-cenik/>

Cestující mi v autě udělal nepořádek. In: Uber Náповěda [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://help.uber.com/cs-CZ/riders/article/cestujici%C3%ADc%C3%AD-mi-v%C2%A0aut%C4%9B-ud%C4%9Blal-nepo%C5%99%C3%A1dek?nodeId=6a60bda7-d8a6-46b7-bd95-2cdf62c7e987>

COZA, J. The History of Carpooling, from Jitneys to Ridesharing. In: Shareable [online]. 7.2.2012 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <https://www.shareable.net/the-history-of-carpooling-from-jitneys-to-ridesharing/>

Časté dotazy: Jak stanovím cenu jízdy, kterou nabízím? In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/how-does-car-sharing-work>

Časté dotazy: Můžu s BlaBlaCarem pravidelně dojíždět? In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/faq/question/muzu-s-blablacarem-pravidelne-dojizdet>

Časté dotazy: Proč je stanovena pevná cena za cestujícího? In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/faq/question/proc-je-stanovena-pevna-cena-za-cestujiciho>

Často kladené dotazy – HoppyGo. HoppyGo.cz [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.hoppygo.com/cs/faq>

ČTK. Průlom pro pražský Uber: soud zrušil pokutu pro řidiče, zákon neporušil.

In: IDNES.cz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/soud-zrusil-pokutu-pro-prazskeho-ridice-uberu.A161103_152624_ekonomika_rny

ČTK. Soud zakázal Taxify mimo Prahu nelicencované řidiče. „Jsme jen provozovatelem

softwaru,“ hájí se služba. In: IRozhlas.cz [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z:

https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/taxify-taxisluzba-praha-liftago_1810012142_kro

ČTK. Zákaz není pro všechny řidiče Uberu a Boltu, ti s taxikářskou licenci jezdit smí.

In: Lidovky.cz [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/firmy-a-trhy/zakaz-neni-pro-vsechny-ridice-uberu-a-boltu-s-licenci-jezdit-smi.A200316_133007_firmy-trhy_ele

[smi.A200316_133007_firmy-trhy_ele](https://www.lidovky.cz/byznys/firmy-a-trhy/zakaz-neni-pro-vsechny-ridice-uberu-a-boltu-s-licenci-jezdit-smi.A200316_133007_firmy-trhy_ele)

DUBROFF, E., 2017. Uber Quest Review: Tips, Tricks, Strategy, Hacks & Earnings. In: The RideShare Guy [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://therideshareguy.com/the-best-strategies-and-hacks-for-uber-quest/>

FAQ – Jak Flex Pay funguje? In: Uber Náповěda [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

<https://help.uber.com/cs-CZ/driving-and-delivering/article/faq---jak-flex-pay-funguje?nodeId=1f96519e-89f1-4bff-a3d5-ca19b5d0848b>

General Terms for Drivers. In: Bolt [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

<https://bolt.eu/en/legal/terms-for-drivers/>

GRISWOLD, A. How much it would cost Uber and Lyft if drivers were employees.

In: Quartz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://qz.com/1643263/the-cost-to-uber-and-lyft-if-drivers-were-employees/>

¹ WEST, T. Update on AB5. In: Uber Newsroom [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:

<https://www.uber.com/newsroom/ab5>

[update?irgwc=1&utm_term=zZl1itXf6xyJR9zwUx0Mo3EwUkn2ofWJnzyYRQ0&adg_id=84979&cid=10078&utm_content=&utm_campaign=affiliate-ir-Skimbit%20Ltd._1_99_national_D_all_ACQ_cpa_en&utm_source=affiliate-ir](https://www.uber.com/newsroom/ab5update?irgwc=1&utm_term=zZl1itXf6xyJR9zwUx0Mo3EwUkn2ofWJnzyYRQ0&adg_id=84979&cid=10078&utm_content=&utm_campaign=affiliate-ir-Skimbit%20Ltd._1_99_national_D_all_ACQ_cpa_en&utm_source=affiliate-ir)

HARTMANS, A. a LESKIN P. The history of how Uber went from the most feared startup in

the world to its massive IPO. In: Business Insider [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z:

<https://www.businessinsider.com/ubers-history>

HORAN, H., 2019. Uber's path of destruction. American Affairs [online]. 3(2) [cit. 2020-05-

24]. Dostupné z: <https://americanaffairsjournal.org/2019/05/ubers-path-of-destruction>

CHAN, R., 2019. Uber warns that it could seriously damage its business if drivers were

considered employees instead of contractors. In: Business Insider [online]. [cit. 2020-05-26].

Dostupné z: <https://www.businessinsider.com/uber-ipo-drivers-employees-2019-4>

Jak si vydělat více peněz řízením? Zde jsou ty nejlepší tipy! In: Bolt Blog [online]. [cit. 2020-

05-26]. Dostupné z: <https://blog.bolt.eu/cs/jak-si-vydelat-vice-penez-rizenim-zde-jsou-ty-nejlepsi-tipy/>

Jak se vybírá servisní poplatek Uberu za jízdy placené v hotovosti? In: Uber

Náповěda [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://help.uber.com/cs-CZ/driving-and->

delivering/article/jak-se-vyb%C3%ADr%C3%A1-servisn%C3%AD-poplatek-uberu-za-j%C3%ADzdy-placen%C3%A9-v%C2%A0hotovosti?nodeId=fcb99b01-f33c-4b1f-aa2c-16a3c45f6e0b

Jak to funguje. In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/how-does-car-sharing-work>

Kariéra. In: City Taxi Brno [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.citytaxibrno.cz/kariera>

MARSHALL, A., 2020. Uber Changes Its Rules, and Drivers Adjust Their Strategies. In: Wired [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.wired.com/story/uber-changes-rules-drivers-adjust-strategies/>

MORÁVEK, D. Jančura: Taxíky Tick Tack mi ukázaly fungování socialismu a kapitalismu v praxi. In: Podnikatel.cz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.podnikatel.cz/clanky/jancura-taxiky-tick-tack-mi-ukazaly-fungovani-socialismu-a-kapitalismu-v-praxi/>

Náš příběh. [online]. In: BlaBlaCar. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us/co-delame>. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us/nas-pribeh>

Obecné informace pro řidiče. In: Liftago [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.liftago.cz/obecne-informace-ridice/>

O nás. In: BlaBlaCar [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us>

Oxford University Press. Definition of sharing economy in English. [online]. [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: https://en.oxforddictionaries.com/definition/sharing_economy.

Oznámení řidičům: Podporujeme vás během koronaviru. In: Uber Blog [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/blog/nejcastejsi-otazky-ridicu-kuryru-covid-19/>

PAUL, K., 2020. This article is more than 3 months old Uber changing app to avoid reach of California's new gig workers law. In: The Guardian [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/technology/2020/feb/07/uber-ab5-changes-drivers-california>

Pravidla pro komunitu Uberu. In: Uber [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-community-guidelines&country=czech-rep&lang=cs>

POKORNÝ, M. Uzbek s ukrajinským řidičákem, polským autem a vízem. Takto jezdí taxi v Praze Bolt. In: Měsíc.cz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: https://www.mesec.cz/clanky/uzbek-s-ukrajinskym-ridicakem-polskym-autem-a-vizem-takto-jezdi-v-praze-bolt/?fbclid=IwAR33djdRgHEUsrUMV70L8clcSviUofcvKqvP8Y4qKNVkedBVJcP6YL31_1A

Pro klienty. Modrý Anděl [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<https://www.modryandel.cz/pro-klienty>

Promo akce. In: Uber Náповěda [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<https://help.uber.com/cs-CZ/driving-and-delivering/section/promo-akce?nodeId=328dac67-1c73-4d89-96d5-807a62f79936>

Press Release. Cour de Cassation [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
https://www.courdecassation.fr/IMG/20200304_arret_uber_communique_eng.pdf

SAID, C., 2019. AB5 gig work bill: All your questions answered. In: San Francisco Chronicle [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<https://www.sfchronicle.com/business/article/AB5-gig-work-bill-All-your-questions-answered-14441764.php>

Safety and respect for all. In: Uber [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<https://www.uber.com/fr/en/safety/uber-community-guidelines/>

SCHEIBER, N., 2017. How Uber Uses Psychological Tricks to Push Its Drivers' Buttons. In: The New York Times [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html?searchResultPosition=1>

Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví [online]. Deloitte Česká republika, 2017, s. 6 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z:
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitte-analytics/Sdilená-ekonomika.pdf>

Staň se řidičem. In: Flotila DonDenny [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<http://dondenny.cz/flotily/uber-driver/>

Tipy k pětihvězdičkové jízdě. In: Uber [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<https://www.uber.com/cz/cs/drive/basics/5-star-pro-tips/>

Uber Driver. In: App Store [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<https://apps.apple.com/cz/app/uber-driver/id1131342792?l=cs>

Uber Driver – pro řidiče. In: Google Play [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab.driver&hl=cs>

Uber v Praze ruší cenové rozpětí, zákazník bude vědět přesnou cenu předem, 2018. In: Novinky.cz [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z:
<https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/uber-v-praze-rusi-cenove-rozpeti-zakaznik-bude-vedet-presnou-cenu-predem-13723>

VYHNANOVSKÝ, O. ‚Mafie‘ v českém Uberu. Mobilní aplikaci zneužívají novodobí vykořisťovatelé. In: Lidovky.cz [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z:
https://www.lidovky.cz/byznys/firmy-a-trhy/mafie-v-uberu-mobilni-aplikaci-zneuzivaji-novodobi-vykoristovatele.A170426_173012_firmy-trhy_onv

WALSH, B. Today's Smart Choice: Don't Own. Share [online]. Time, 2011 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: http://content.time.com/time/specials/packages/article/0,28804,2059521_2059717,00.html

WEST, T., Update on AB5. In: Uber Newsroom [online]. [cit. 2020-05-26]. Dostupné z: https://www.uber.com/newsroom/ab5-update?irgwc=1&utm_term=zZIIitXf6xyJR9zwUx0Mo3EwUkn2ofWJnzyYRQ0&adg_id=284979&cid=10078&utm_content=&utm_campaign=affiliate-ir-Skimbit%20Ltd._1_-99_national_D_all_ACQ_cpa_en&utm_source=affiliate-ir

3. Seznam použitých právních předpisů a souvisejících dokumentů

Důvodová zpráva k zákonu č. 365/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Nařízení č. 20/2006 Sb., hl. m. Prahy, o maximálních cenách osobní taxislužby, ve znění nařízení č. 7/2013 Sb. hl. m. Prahy

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. 6. 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti technických norem a předpisů

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. 6. 2000 o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. 12. 2006 o službách na vnitřním trhu

Smlouva o fungování Evropské unie uveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie č. 2008/C 115/01, v platném znění

zákon č. 29 U.S.C. 201, The Fair Labour Standards Act

zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

zákon č. 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

4. Seznam použité judikatury

Nález Ústavního soudu ČR, sp. zn. III. ÚS 4072/17, ze dne 5. listopadu 2018

Rozsudek Městského soudu v Praze, č. j.: 1 A 96/2015–38, ze dne 26. 10. 2016

Rozsudek Městského soudu v Praze, sp. zn. 15 Cm 17/2017, ze dne 4. 12. 2018

Rozsudek NSS ČR, č.j. 4 Ads 177/2011–120, ze dne 27.4.2012

Rozsudek NSS ČR, č.j. 6 Ads 46/2013-35, ze dne 13. 2. 2014

Rozsudek NSS ČR, č. j. 9 As 291/2016–136, ze dne 31. 10. 2017.

Rozhodnutí francouzského kasačního soudu, rozhodnutí č. 374, ze dne 4. března 2020
Rozhodnutí odvolacího soudu VB, č.j. UKEAT/0056/17/DA ze dne 10. listopadu 2017
Rozhodnutí DLSE (Department of Labour Standards Enforcement) ve věci stížnosti Barbary Berwick z 3.6. 2015
Rozhodnutí soudu pro severní Kalifornii ve věci 13-cv-04065-VC ze dne 1.1. 2015
Rozhodnutí Obvodního soudu Severní Kalifornie ve věci 13-cv-03826-EMC ze dne 29.9.201
Rozhodnutí Nejvyššího soudu státu Kalifornie ve věci Dynamex Operations West Inc. Vs The Superior Court of Los Angeles County ze dne 30.4.2018
Rozsudek SDEU ve věci C-108/09 ze dne 2. 12. 2010
Rozsudek SDEU ve věci C-168/14 ze dne 15. 10. 2015
Rozsudek SDEU ve věci C-434/15 ze dne 20. 12. 2017
Usnesení Krajského soudu v Brně, č. j.: 18 Nc 6/2017–99, ze dne 17. 7. 2017.
Usnesení Krajského soudu v Brně, č. j.: 18 Nc 9/2017–46, ze dne 7. 4. 2017
Usnesení Krajského soudu v Brně, č. j.: 18 Nc 9/2017–377, ze dne 17. 7. 2017
Usnesení Městského soudu v Praze, č. j. 2 Nc 1081/2018-169, ze dne 27. 9. 2018
Usnesení Vrchního soudu v Olomouci, č. j.: 7 Cmo 137/201–341, ze dne 22. 6. 2017
Usnesení Vrchního soudu v Olomouci, č. j.: 7 Cmo 185/2017–507, ze dne 27. 9. 2017

5. Seznam ostatních zdrojů

Advice Memorandum, 2019. In: United States Government National Labor Relations Board, Office of the general counsel [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://src.bna.com/lbt>

Anonymizovaný výtah části odůvodnění rozhodnutí Ministerstva dopravy ve věci uložení pokuty dopravci, který poskytl přepravu objednanou přes mobilní aplikaci vozidlem taxislužby, které při této přepravě nebylo označeno střešní svítlnou s nápisem TAXI a nebylo vybaveno taxametrem a knihou taxometru. In: Ministerstvo dopravy České republiky [online]. [cit. 2020-05-25]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Taxisluzba/Methodika,-stanoviska,-doporuceni/Rozhodnuti-MD-objednani-prepravy-mobilni-aplikaci.doc.aspx>

Evroský program pro ekonomiku sdílení [online]. Evropská komise, 2016, s. 6 [cit. 2020-05 24]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1 CS-MAIN- PART-1.PDF>

Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky [online]. 2018 [cit. 2020-05-24]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Memorandum-o-porozumeni-pri-zajistovani-prepravnich-sluzeb-na-uzemi.pdf>

Stanovisko generálního advokáta Macieje Szpunara přednesené dne 11. května 2017. In: Soudní dvůr Evropské unie, věc C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, bod 42. Dostupné také z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=236433>

Stanovisko U.S. Department of Labour, Wage and Hour Division, z 15. července 2015. Dostupné zde: http://www.fissuredworkplace.net/assets/Administrator_Interpretation_on_Misclassification_2015.pdf

SEDLÁČKOVÁ, K. Pracovněprávní aspekty švarcsystému se zaměřením na pojem závislá práce. Praha, 2015. Právnická fakulta Univerzity Karlovy, Katedra pracovního práva a práva sociálního zabezpečení. Rigorózní práce.

TKADLEC, M. Sdílená ekonomika a digitalizace: Výzva pro komplexní úpravu pracovního práva? Praha, 2018. Právnická fakulta Univerzity Karlovy, Katedra pracovního práva a práva sociálního zabezpečení. Vedoucí práce Jakub Morávek.

Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace předložené pro účely návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, s. 6. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=160493>

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 strážlivější 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.

Klíčová slova: Sdílená ekonomika, Závislá práce, Taxislužba

The legal status of drivers of traditional and alternative taxi services in terms of employment law

Abstract

The aim of this thesis is to apply the defining features of dependent work to the activity performed by drivers in domestic taxi service – and based on this analysis – to decide whether the nature of this work really corresponds to the declared position of drivers as independent providers of transport services mediated by a third party, or whether they potentially are misclassified employees entitled to all labor benefits associated with such status.

The subject of interest is not only the activity of "traditional" but also "alternative" taxi drivers. Therefore, the work first deals with the phenomenon of shared economy, term allegedly justifying the above-mentioned dichotomy and in the eyes of some authors a reason for special legal treatment of some subjects on the taxi market. Through the analysis of the theory of shared economy with emphasis on the transport sector, a historical excursion into the sharing of transport capacity and a comparison of the operation of BlaBlaCar and Uber services, it is concluded that the subjects dealt in the thesis cannot be subsumed under the concept of shared economy. Furthermore, the case law of the CJEU is analyzed, on the basis of which Uber is qualified as a service in the field of transport and it is possible to apply a national regulation to it, in the domestic case the law regulating road transport.

The work therefore further deals with the application of this legislation to Uber and similar services, and is found to be a taxi service. Based on the analysis of individual articles related to the taxi service, it is concluded that the division of actors into "traditional" and "alternative" has no support in the law. The thesis also deals with the definitions of taxi service and a carrier, while with regard to the above-mentioned decision of the CJEU, the question is whether these definitions are still up to date. With regard to the wording of the law, Uber is designated as a carrier, which implies the obligation to have an employment relationship between it and the driver. The validity of such a conclusion is then reflected with the existing domestic case law, which does not yet provide a definitive answer, but in which a certain trend can be traced.

The third chapter focuses on the concept of defining features of dependent work and their application to the activities of the most relevant actors in the domestic taxi service. The conclusions are then confronted with previous foreign experience, where the issue is the subject

of active interest of legislators and courts, while in several countries there is a clear tendency not to grant drivers the status of independent providers, and furthermore to classify them as employees. At the same time, there are many opinions that the nature of this activity is somewhere on the border, and ways are being sought to provide drivers with at least some of the benefits of labor law, while allowing them the same flexibility they currently have.

The final part of the work is therefore devoted to the analysis of the most common solution proposals, which often consist of certain legislative interventions: whether it is broadening the definition of who is an employee or introducing a new category of workers that would provide a more flexible answer to modern trends in work activities. Despite the attractiveness of such innovative solutions, the work proposes a simpler approach, which reflects the true nature of the work of drivers in the taxi service, taking place in the strong presence of control by the superior subject, and sees the way in a relaxed interpretation of the current law, combined with more effective enforcement.

Key words: Shared economy, Dependent work, Taxi service