

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Mgr. Matěj Krupa

**Veřejnoprávní regulace provozu
tzv. dopravních aplikací sdílené ekonomiky**

Rigorózní práce

Pověřený akademický pracovník: doc. JUDr. Daniel Patěk, Ph.D.

Tematický okruh: Obchodní právo

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu) : 20. 8. 2018

Prohlašuji, že jsem předkládanou rigorózní práci vypracoval 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 348.449 znaků včetně mezer.

Mgr. Matěj Krupa

V Praze dne 20. 8. 2018

Tímto děkuji panu doc. JUDr. Danielu Patěkovi, Ph.D. za jeho vstřícnou součinnost poskytnutou při vypracovávání této práce a pak zejména svojí rodině a všem blízkým za jejich neutuchající podporu.

Obsah

1	Úvod	1
2	Obecně o sdílené ekonomice	6
3	Obecně o Transportation Network Companies, resp. dopravních aplikacích sdílené ekonomiky	13
3.1	Dopravní aplikace s názvem „BlaBlaCar“	15
3.2	Dopravní aplikace s názvem „Uber“	17
3.3	Dopravní aplikace s názvem „Taxify“	20
3.4	Další programy pro smartphony obdobné dopravním aplikacím.....	21
3.5	Právní kontroverze provázející provoz dopravních aplikací.....	22
4	Dopravní aplikace a právo Evropské unie.....	26
4.1	Stávající právní úprava možnosti regulace provozu dopravních aplikací.....	30
4.1.1	Dopravní aplikace jako služba informační společnosti ve smyslu směrnice 2000/31/ES	31
4.1.2	Dopravní aplikace jako služba v oblasti dopravy ve smyslu směrnice 2006/123/ES	41
4.2	Rozhodovací činnost SDEU v oblasti dopravních aplikací	44
4.2.1	Rozhodovací činnost SDEU ve věci C-434/15.....	45
4.2.2	Dopad rozsudku C-434/15	50
4.2.3	Polemika se závěry ve věci C-434/15.....	55
4.2.4	Další rozhodovací činnost SDEU týkající se dopravních aplikací	60
5	Dopravní aplikace a právo České republiky.....	62
5.1	Soukromoprávní vztahy vznikající při provozu dopravních aplikací	64
5.1.1	Subjekty participující na činnosti dopravních aplikací.....	64
5.1.2	Právní vztahy vznikající v rámci činnosti dopravních aplikací	70
5.1.3	Podnikání řidičů a provozovatelů dopravních aplikací.....	79

5.1.4	Možné varianty interpretace činnosti dopravních aplikací	93
5.2	Veřejnoprávní regulace činnosti dopravních aplikací	95
5.2.1	Činnost subjektů participujících na provozu dopravních aplikací ve smyslu ZSD	96
5.2.2	Činnost subjektů participujících na provozu dopravních aplikací ve smyslu právních předpisů regulujících vývoj software	107
5.3	Dopravní aplikace a nástin dalších právních otázek spojených s jejich činností.	112
5.3.1	Trestní právo	112
5.3.2	Daňové právo	115
5.3.3	Pracovní právo	117
5.3.4	Občanské právo.....	119
5.4	Dopravní aplikace v rozhodovací praxi orgánů veřejné moci	121
5.4.1	Dopravní aplikace v rozhodovací praxi správních orgánů	122
5.4.2	Dopravní aplikace v rozhodovací praxi soudů	125
5.5	Budoucnost regulace provozu dopravních aplikací	131
6	Závěr.....	137
7	Seznam zkratk.....	141
8	Seznam použité literatury a pramenů	144
9	Abstrakt	156
10	Summary.....	158

1 Úvod

Dnes, ve dvacátém prvním století, žijeme v době historicky naprosto bezprecedentního nárůstu kvality našich životů. Tento pozitivní trend vychází zejména z neustále narůstající úrovně vědeckého poznání, s tím souvisejícím technologickým pokrokem a následnou aplikací a využitím takto získaných poznatků a technologií v každodenním životě. Nepochybuji o tom, že vysoká životní úroveň, které se v této době a v našich zeměpisných šířkách a délkách bezpochyby těšíme, souvisí zejména právě s nebývalým rozvojem vědy a techniky, kterého jsme každým dnem svědky, přičemž momentálně nic nenasvědčuje tomu, že se trend neustálé akcelerace takového rozvoje v dohledné době zpomalí či dokonce zastaví. Moderní technologie lidstvu otevírají dříve netušené možnosti, které jej v pomyslné úrovni jeho schopností (a navazující úrovni kvality jeho života) stále posouvají vpřed, byť často zcela nečekanými směry, když vývoj takových technologií lze jen těžko dlouhodobě předvídat. Rozvoj a zavádění nových technologií do praxe ovšem kromě dílčího ulehčení nebo zlepšení našich životů vede i k dalekosáhlejším změnám přesahujícím jednotlivého člověka.

Pohled do historie nám snadno zprostředkuje nepřeborné množství příkladů, kdy zavedení určité technologie vedlo k zásadním a nevratným společenským změnám.¹ Zavádění nových technologií do praxe tedy vždy ve větší či menší míře vede ke změnám fungování společnosti a společnost je objektivně nucena se s nově zaváděnou technologií vypořádat (a to ať už je vztah společnosti k této technologii pozitivní či negativní). Doba, ve které žijeme, potom vzhledem ke zrychlování vývoje technologií přináší celou řadu otázek ohledně toho, jakým způsobem má společnost přistupovat k různým nově zaváděným technologickým novinkám, přičemž tento přístup se promítá i v právní regulaci provozu a užívání takových technologií. Rychlost, s jakou zákonodárce reaguje na nejnovější rozvoj moderních technologií, potom velmi často zaostává za rychlostí, jakou tyto technologie vznikají a jsou zaváděny do praxe. Tento stav je zapříčiněn jednak rigiditou a časovou náročností zákonodárského procesu samého, který už ze své povahy nemůže operativně reagovat na každý výkřik moderní technologie. Dalším (často rozhodujícím) důvodem, bránícím efektivní právní regulaci moderních technologií, je

¹ Z relativně nedávné historie např. internet, dříve antibiotika, ještě dříve knihtisk atd.

možná společenská kontroverze, která tyto technologie provází – tedy skutečnost, že názory na to, jak a zda vůbec regulovat tyto technologie, se různí. Do doby, než se zákonodárci podaří právně regulovat novou technologii, tak často trvá právní stav, kdy se tato technologie musí podřídít stávajícím právním předpisům. Novátorský a dosud neznámý charakter fungování konkrétní moderní technologie ovšem může způsobit zásadní interpretační a aplikační problémy související s nevhodností nebo nemožností aplikace stávajících právních předpisů. Předmětem této práce potom je popis obdobného právního stavu souvisejícího se zavedením nové technologie tzv. dopravních aplikací sdílené ekonomiky² do praxe v České republice, tedy přiblížení, jaká právní úprava se týká provozu a užívání těchto programů (zejména ve vztahu k jejich možné veřejnoprávní regulaci).

Za jeden ze zásadních technologických fenoménů počátku dvacátého prvního století lze považovat masivní rozmach využití tzv. smartphones³ (počeštěně smartphony nebo v překladu chytré telefony), což jsou kapesní osobní počítače, využívající mobilní operační systémy, jež umožňují instalaci různých programů (softwarových aplikací) a bezdrátovou komunikaci prostřednictvím GSM sítí a zejména mobilního internetového připojení (dále jen „smartphone“). Účel programů, jež mohou uživatelé jednotlivých smartphonů instalovat a dále užívat, je velmi pestrý – od programů zajišťujících přístup k sociálním sítím, přes předpověď počasí, zpravodajství, bankovníctví až po videohry. Užívání konkrétního programu pro smartphony potom může vést k zásadním změnám vzorců chování jeho uživatelů a v důsledku i třetích osob – způsob změny chování uživatele programu potom přímo souvisí s účelem programu. Širší rozmach užívání takového programu potom může vést i k popisovaným rozsáhlejším socioekonomickým dopadům.

Rozmach užívání některých specializovaných programů pro smartphony zásadně přispěl i k rozmachu fenoménu tzv. sdílené ekonomiky, který je blíže definován níže.⁴ Toto lze označit za jeden z popisovaných zásadních socio-ekonomických dopadů

² Více ohledně jeho bližší specifikace viz kapitola 3 této práce.

³ Smartphone. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Smartphone>

⁴ MAREK, Michal. *Sdílená ekonomika a její místo v moderním hospodářském systému*. S. 23. Praha, 2016. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií.

zavádění moderních technologií do praxe. Sdílená ekonomika není novým fenoménem vzniknuvším až v důsledku masového užívání zmiňovaných programů. Specializované programy pro smartphony ovšem zásadně přispěly ke kvantitativnímu rozšíření sdílené ekonomiky na větší množství zúčastněných subjektů a pak tento obecný teoretický pojem naplnily novým dosud neznámým obsahem. Jednou z hlavních oblastí sdílené ekonomiky, zažívající v posledních letech prudký rozvoj, je i oblast dopravy. K tomuto rozvoji dochází v přímé návaznosti na nárůst oblíbenosti užívání programů pro smartphony, prostřednictvím kterých může cestující, poptávající provedení jeho přepravy, navázat kontakt s řidičem, jež je ochoten tuto přepravu za určitých podmínek provést. Zavedením moderních technologií do praxe tak vzniknul, případně zásadního rozmachu doznal, segment ekonomiky nabízející participujícím osobám uspokojování jejich přepravních potřeb (na straně cestujícího), případně dosažení zisku nebo snížení nákladů na realizaci přepravy (na straně řidiče realizujícího přepravu cestujícího), to vše prostřednictvím specializovaného programu učeného pro smartphony, nebo webové rozhraní, provozovaného třetí stranou.

Existence popsaného segmentu ekonomiky je faktem, který je nutné vzít v úvahu – ať už v rámci studia stavu ekonomických vztahů v oblasti osobní přepravy, sociologických implikací plynoucích z takto realizované přepravy, případně v rámci jakékoliv jiné relevantní analýzy. Stejně tak je na místě uvažovat, jaký je platný právní rámec provozu takovýchto mobilních programů, tedy jaké právní předpisy regulují jednání subjektů participujících na tomto segmentu ekonomiky a jaké plynou pro zúčastněné subjekty důsledky z případného porušování ustanovení těchto právních předpisů. Zákonodárce České republiky dosud na překotný rozvoj technologie a vznik tohoto segmentu ekonomiky žádnou specifickou regulací, výslovně upravující popsanou činnost a z ní vyplývající právní vztahy, nereagoval. Tento stav ve svém důsledku vyvolává značné kontroverze způsobené různými interpretacemi (ne)možnosti aplikace stávajících právních předpisů a z toho plynoucími spory. Možná řešení této právní otázky jsou v dnešní době předmětem široké veřejné diskuze, když se jedná o téma vysoce aktuální a zároveň kontroverzní, ve svém důsledku rozdělující společnost na dva tábory – hájící buď pozitivní přístup vůči moderní technologii (a proti restriktivní právní regulaci této technologie brojící) nebo přístup vůči moderní technologii negativní (a restriktivní

právní regulaci této technologie hájící).⁵ Záměrem této práce potom je snaha vnést do uvedené problematiky světlo v podobě objektivního zhodnocení relevantní právní úpravy a případně podnícení další odborné diskuze.

Vzhledem ke komplexitě předmětného problému bude na úvod práce teoreticky přiblížen pojem sdílené ekonomiky, který s provozem a užíváním dopravních aplikací (minimálně dle názoru některých zúčastněných subjektů) úzce souvisí, stejně tak bude čtenáři přiblížen výchozí skutkový stav fungování těchto aplikací. Provoz těchto programů a jejich případná právní regulace je nejprve nahlížena z pohledu evropského práva a relevantní rozhodovací činnosti Soudního dvoru Evropské unie, která zásadně ovlivňuje podmínky případné návazné národní právní regulace posuzovaných dopravních aplikací. Hlavním předmětem této práce a jejím jádrem je posouzení otázky, zda a případně jaká veřejnoprávní regulace se v podmínkách České republiky týká činnosti provozované subjekty participujícími na provozu těchto dopravních aplikací. Pro řádné vyřešení tohoto problému nejprve provádím posouzení soukromoprávních vztahů vznikajících při provozu dopravních aplikací, když tyto vztahy do určité míry určují relevanci případné veřejnoprávní regulace. V rámci této části tak popisují charakter subjektů účastných na provozu dopravních aplikací, právní vztahy, které při této činnosti vznikají a nejdůležitější otázku – zda lze činnost některých zmiňovaných subjektů označit za podnikání, nebo zda se jedná o neregulované služby poskytované v rámci zmiňované tzv. sdílené ekonomiky. Na základě posouzení těchto vstupů potom nabízím dvě varianty interpretace právních vztahů vznikajících při činnosti dopravních aplikací, se kterými dále pracuji při posuzování relevance možné aplikace právních předpisů týkajících se provozu silniční dopravy nebo vývoje softwaru. Vzhledem k mým závěrům poté čtenáři nabízím zhodnocení stávající právní úpravy týkající se provozu taxislužby a případného (ne)dodržování této veřejnoprávní regulace v činnosti subjektů účastných na provozu dopravních aplikací. Tyto závěry ohledně právní kvalifikace služeb dopravních aplikací a jejich uživatelů ve smyslu právních předpisů (ne)regulujících určité druhy podnikání potom mohou implikovat další zákonné dopady – proto stručně uvádím přehled těchto

⁵ Viz např. zpravodajské komentáře: „*Konflikty na letišti, stávkující taxikáři. Jak regulovat taxi a Uber?*“ Michala Šoltése (dostupné online na: <https://roklen24.cz/a/w3xxS/konflikty-na-letisti-stavkujici-taxikari-jak-regulovat-taxi-a-uber>) nebo „*Taxi vs. Uber: Jak bychom měli Uber regulovat?*“ (dostupné online na: <http://libinst.cz/taxi-vs-uber-jak-bychom-meli-uber-regulovat/>).

dalších dopadů z pohledu trestního práva, daňového práva, pracovního práva a občanského práva. Pro úplnost pak své závěry konfrontuji s dosavadní rozhodovací praxí správních orgánů a soudů, jež se při své činnosti zabývaly právní kvalifikací služeb dopravních aplikací, nebo jejich řidičů. Závěrem nastiňuji otázky možné budoucí právní regulace a další vyhlídky týkající se úpravy provozu posuzovaných dopravních aplikací.

2 Obecně o sdílené ekonomice

Český právní řád momentálně nedisponuje legální definicí pojmu „sdílené ekonomiky“ (byť české soudy se v rámci své rozhodovací činnosti již pokusily o vlastní definici – více viz kapitola 5.4.2). Možný obsah tohoto neprávního pojmu je tak nutné dovozovat na základě definic pocházejících z badatelské činnosti jiných vědních oborů – zejména teorie ekonomie. Než přistoupím k představení některých těchto definic, je na místě zodpovědět otázku, proč je (kromě potřeby zasadit právní implikace praktického fungování sdílené ekonomiky v podmínkách České republiky do širšího společenského kontextu) v rámci práce zaměřené na právo nutné se blíže zabývat pojmem neprávním, jehož obsah je navíc často nejasný a kontroverzní.⁶ Tato potřeba vyplývá z toho, že podstatným bodem používaným v rámci právní diskuze o možné aplikaci příslušných veřejnoprávních předpisů, potenciálně regulujících subjekty participující na sdílené ekonomice, je často právě pojem sdílené ekonomiky. Na tento pojem se při argumentaci ohledně možných zákonných konotací jejich činnosti odkazuje zejména část subjektů, které dle jejich názoru na sdílené ekonomice participují, a právě proto by se jich veřejnoprávní regulace neměla dotýkat.⁷ V rámci této argumentace ovšem dochází ke směšování argumentace právní a čistě subjektivní názorové (vycházející z obecných níže popsaných odborných poznatků ohledně sdílené ekonomiky). Snaha řádně a objektivně právně kvalifikovat a do stávajícího právního rámce zasadit činnost subjektů potenciálně se účastnících sdílené ekonomiky tak může být tendenčně ovlivněna a zamlžena názorem (pochopitelně konvenujícím jeho zájmům), jež zastává ten který účastník diskuze na téma (ne)možnosti jeho participace ve sdílené ekonomice. Proto je před přistoupením k analýze právní argumentace zakládající se na kvalifikaci činnosti určitého subjektu jako činnosti v rámci sdílené ekonomiky nejprve nutné tento pojem obecně definovat. Rozklíčování obsahu tohoto pojmu je potom důležitým vodítkem k posouzení relevantnosti různých

⁶ KRULIŠ, Kryštof a Alice REZKOVÁ. *Analýza vybraných sektorů sdílené ekonomiky v České republice*[online]. Asociace pro mezinárodní otázky, 2016 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/dokumenty/55423/63472/653276/priloha001.pdf>

⁷ MATOCHA, Jakub a Jakub SVOBODA. 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. 215. ISBN 978-80-7552-874-2.

variant možné právní kvalifikace činnosti subjektů, jež o sobě tvrdí, že se různým způsobem na sdílené ekonomice účastní.

Momentálně neexistuje univerzálně přijímaná definice pojmu sdílená ekonomika, existuje však celá řada definic (většinou akcentujících socio-ekonomický charakter tohoto fenoménu), které lze považovat za relevantní. Situace je dále komplikována tím, že někteří autoři se neztotožňují s pojmem „sdílená ekonomika“ a zavádějí další pojmy, prakticky označující stejný fenomén⁸ – tento neutěšený stav dále komplikuje a zamlžuje diskuzi o tom, zda lze určitou činnost obecně považovat za činnost sdílené ekonomiky či nikoliv. Lze zobecnit, že fenomén sdílené ekonomiky je stejně starý jako lidstvo samo – první pokus o definici pojmu sdílené ekonomiky tak jak je obecně chápán dnes byl ovšem zaznamenán až roku 1978, kdy autoři Marcus Felson a Joe L. Spaeth představili termín „Collaborative Consumption“. Tito autoři činnost spolupotřebitelství (jež se dnes fakticky používá jako synonymum sdílené ekonomiky⁹) definovali jako události, ve kterých jedna či více osob spotřebovávají ekonomické statky nebo služby v procesu zapojování se do společných aktivit s jedním či více lidmi.¹⁰ Propagátorka konceptu sdílené ekonomiky Benita Matofska za sdílenou ekonomiku považuje sociálně-ekonomický ekosystém založený na sdílení lidských a přírodních zdrojů, přičemž sdílení zahrnuje vytváření hodnot, produkci, distribuci, obchod a spotřebu zboží a služeb různými lidmi a organizacemi.¹¹ Konečně např. Roo Rogers a Rachel Botsman popisují sdílenou ekonomiku jako ekonomický model, který podporuje využívání vlastnictví a umožňuje optimalizaci spotřeby skrze sdílení, výměnu, pronajímání a půjčování zboží a služeb.¹² Z uvedeného je tak zjevné, že ani v rámci stále probíhající odborné diskuze

⁸ VEBER, Jaromír, Vladimír KRAJČÍK, Lubor HRUŠKA a Petr MAKOVSKÝ. *Sdílená ekonomika: Vymezení metodologických postupů pro zajištění datové základny a ekonomických východisek pro regulatorní ošetření tzv. sdílené ekonomiky* [online]. Vysoká škola podnikání a práva, 2016, s. 8 - 11 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf>

⁹ Spolupotřebitelství. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Spoluspot%C5%99ebitelstv%C3%AD>

¹⁰ FELSON, Marcus a Joe L. SPAETH. Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach. *American Behavioral Scientist* [online]. 2016, s. 614-624 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/000276427802100411>

¹¹ MATOFSKA, Benita. *What is the Sharing Economy?* [online]. 2016 [cit. 2018-08-22]. Dostupné z: <http://www.thepeoplewhoshare.com/blog/what-is-the-sharing-economy/>

¹² BOTSMAN, Rachel a Roo ROGERS. *What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live*. Rev. and updated ed. London: Collins, 2011. ISBN 978-000-7395-910.

neexistuje shoda na tom, co přesně je podstatou sdílené ekonomiky, tím spíš nelze očekávat, že v rámci právní diskuze na téma aplikace stávajících právních předpisů českého právního řádu (nijak výslovně nereflektujících sdílenou ekonomiku) bude možné dojít k univerzálně přijímanému názoru. Tento právní důsledek tak úzce souvisí právě s dosavadní nejistotou ohledně pojmu sdílené ekonomiky, ale také se snahou některých participujících subjektů této skutečnosti účelově zneužít.¹³ J. Matocha a J. Svoboda potom správně upozorňují, že dostupné definice jsou natolik vágní a extenzivní, že pod ně lze začlenit téměř cokoliv – účelová argumentace pojmem sdílené ekonomiky se tak stává nástrojem obcházení stávající právní regulace, jež sdílenou ekonomiku neupravuje (tato argumentace vychází ze skutečnosti, že činnost údajně poskytovaná v rámci sdílené ekonomiky se zcela vymyká dosavadní právní regulaci, a to vzhledem k novosti způsobu poskytování předmětných služeb). Otázka (ne)možnosti subsumpcie konkrétní diskutované služby pod pojem sdílené ekonomiky je potom jádrem většiny soudních sporů či politických rozepří.¹⁴

Za právně nejrelevantnější¹⁵ definici sdílené ekonomiky, lze zatím považovat definici uvedenou Evropskou komisí, která za „ekonomiku sdílení“ považuje „obchodní modely, v nichž jsou činnosti usnadňovány platformami pro spolupráci, které vytvářejí otevřený trh pro dočasné využívání zboží nebo služeb často poskytovaných soukromými osobami. Transakce v rámci ekonomiky sdílení obecně nezahrnují změnu vlastnictví a mohou být prováděny pro zisk i neziskově“.¹⁶ Evropská komise dále popisuje tři kategorie aktérů účastnících se tohoto obchodního modelu. Tento obecný popis a identifikace zúčastněných subjektů poskytuje pojmový základ pro další komplexní analýzu právních vztahů vznikajících mezi těmito aktéry, přičemž právní kvalifikace vznikajících soukromoprávních vztahů se promítá do závěrů o způsobu, jakým je či není

¹³ MEELEN, Toon a Koen FRENKEN. *Stop Saying Uber Is Part Of The Sharing Economy* [online]. 2015 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.fastcompany.com/3040863/stop-saying-uber-is-part-of-the-sharing-economy>

¹⁴ MATOCHA, Jakub a Jakub SVOBODA. 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.

¹⁵ Tamtéž, s. 217.

¹⁶ *Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Evropská komise, 2016, s. 3 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

posuzovaná činnost (případně spadající pod pojem sdílená ekonomika) veřejnoprávně regulována. První kategorií je „poskytovatel“ – jde o osoby, které „sdílejí aktiva, zdroje, čas a/nebo dovednosti – může se jednat o soukromé osoby nabízející příležitostně služby (tzv. „peers“, subjekty na stejné úrovni) nebo o poskytovatele služeb jednající v rámci výkonu svého povolání (profesionální poskytovatelé služeb)“.¹⁷ Otázka rozlišení, zda se v konkrétním případě jedná o první nebo druhou kategorii osob je pro tuto práci naprosto stěžejní, když osob spadajících do druhé kategorie se obvykle bude týkat veřejnoprávní regulace jejich činnosti. Druhou kategorií je „uživatel“ – což je „osoba využívající služeb poskytovatele“.¹⁸

Třetí a nejproblematictější kategorií je „zprostředkovatel“ – definovaný jako subjekt, který prostřednictvím on-line platformy propojuje poskytovatele s uživateli a usnadňuje transakce mezi nimi (tyto platformy jsou rovněž označovány jako „platformy pro spolupráci“).¹⁹ Zprostředkovatel zabezpečuje spojení poskytovatelů a uživatelů „obvykle prostřednictvím digitální platformy, která představuje prostor v digitálním světě, v rámci kterého se setkává nabídka a poptávka vzájemně neznámých subjektů (...) Jde o dislokovaná centra umožňující okamžité propojení napříč různými účastníky trhu. Ta jsou pro oblast sdílené ekonomiky typická a z velké části i podmiňují jejich růst a funkci. V praxi se vyskytuje nejčastěji jako online aplikace, kterou je možné nahrát do moderních komunikačních prostředků, především chytrých mobilních zařízení (smartphonů).“²⁰ Zprostředkovávání je prováděno buď ve formě: a) P2P (peer-to-peer), kdy zprostředkovatel pouze (úplatně nebo bezúplatně) zprostředkuje kontakt mezi poskytovatelem a uživatelem a nijak jinak do jejich (právního) vztahu nezasahuje, přičemž jak poskytovatel, tak uživatel nejsou tradičními profesionálními poskytovateli služeb (ve smyslu českého práva se nejedná o podnikatele) a jedná se o soukromé osoby pouze příležitostně nabízející své služby nebo statky; b) P2B2P (peer-to-business-to-peer), kdy zprostředkovatel nejen, že zprostředkuje danou službu mezi poskytovatelem

¹⁷ *Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Evropská komise, 2016, s. 3 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

¹⁸ Tamtéž, s. 3.

¹⁹ Tamtéž, s. 3.

²⁰ *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem* [online]. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, 2017, s. 14 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

a uživatelem (kteří opět nejsou tradičními podnikateli), ale rovněž stanoví podmínky takového zprostředkování (např. cenu, za jakou bude služba poskytnuta); c) P2B (peer-to-business), kdy dochází ke zprostředkování právního vztahu mezi uživatelem a poskytovatelem, který je tradičním podnikatelem. V praxi potom často vyvstává stěžejní otázka, zda a jak se na jednotlivé popsané účastníky sdílené ekonomiky mohou v závislosti na způsobu jejich činnosti vztahovat právní předpisy stanovící požadavky na jejich přístup na příslušný trh.²¹ Popsané obecné rozdělení je potom pro tuto práci podstatné při rozlišení služeb, jejichž právní kvalifikace bude níže posuzována.

Naplnění obecných předpokladů praktické existence sdílené ekonomiky je poměrně nekomplikované, když jako tyto předpoklady jsou odbornou literaturou uváděny pouze: a) existence určitého statku; b) ochota vlastníka tohoto statku poskytnout tento statek jinému uživateli (typicky vzhledem k tomu, že vlastník není schopen statek po dobu jeho životnosti plně využít); c) existence subjektu, který má zájem takový statek využít – bezplatně či za úplatu.²² Ještě donedávna byly překážkou širšího rozmachu sdílené ekonomiky nezanedbatelné transakční náklady, které musely subjekty účastnící se sdílené ekonomiky vynaložit při hledání vhodného a zejména důvěryhodného partnera (ať už poskytovatele nebo uživatele), se kterým se pustí do realizace vzájemných transakcí spočívajících ve sdílení určitého statku. Z tohoto důvodu byla sdílená ekonomika tradičně realizována zejména v užších sociálních skupinách vyznačujících se vzájemnou vnitřní důvěrou založenou na blízkých osobních vazbách – např. rodinné či sousedské komunity ve formě různých drobných zápůjček nebo pronájmů věcí, poskytnutí drobných služeb atd. Neformálnost těchto sociálních vztahů a z nich vyplývajících vznikajících právních vztahů, minimální rozsah a jednoduchost a pružnost takového přístupu k využívání statků a služeb, vedla k situaci, kdy zákonodárce dosud nepřistoupil k výslovné právní regulaci tohoto segmentu ekonomiky. Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, tato tradiční forma

²¹ *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem* [online]. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, 2017, s. 14 a 19 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

²² VEBER, Jaromír, Vladimír KRAJČÍK, Lubor HRUŠKA a Petr MAKOVSKÝ. *Sdílená ekonomika: Vymezení metodologických postupů pro zajištění datové základny a ekonomických východisek pro regulatorní ošetření tzv. sdílené ekonomiky* [online]. Vysoká škola podnikání a práva, 2016, s. 5 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf>

sdílené ekonomiky ovšem prošla v 21. století zásadním rozvojem – jak kvantitativním, tak kvalitativním. Tento rozvoj je zejména způsoben nástupem a masivním rozvojem moderních komunikačních technologií ve spojení s nástupem smartphonů a boomem vývoje specializovaných profesionálních aplikací, jež se zaměřují na umožnění sdílení (realizaci sdílené ekonomiky), ovšem mezi vzájemně dosud neznámými subjekty a na velké vzdálenosti (tedy mimo tradiční prostor rodinných nebo sousedských komunit).²³ Řada lidí tak nově preferuje uspokojování jejich potřeb spíše prostřednictvím sdílené ekonomiky, než prostřednictvím tradičních modelů distribuce a užívání statků, jelikož sdílená ekonomika je považována za přístup otevřenější, rychlejší, svobodnější a levnější.²⁴ Narůstající oblibu sdílené ekonomiky ilustruje např. i skutečnost, že vlivný časopis TIME již v roce 2011 označil sdílenou ekonomiku jako „myšlenku, která změní svět“.²⁵ Z pohledu práva ovšem nastává otázka, zda je tento nový ekonomický model zcela novým právně neregulovaným specifickým distribučním a uživatelským modelem (který je možné výhledově do budoucna regulovat), nebo jde pouze o konkurenční alternativu k subjektům nabízejícím uspokojení potřeb tradičním způsobem. Popsanou rozporuplnou povahu sdílené ekonomiky trefně shrnula Evropská komise, která jednak optimisticky uvedla, že: „Ekonomika sdílení vytváří nové příležitosti pro spotřebitele a podnikatele. Komise se domnívá, že bude-li zodpovědným způsobem podporována a rozvíjena, může tak v Evropské unii významně přispět k zaměstnanosti a růstu. Nové obchodní modely, jejichž hybnou silou jsou inovace, mají významný potenciál přispět ke konkurenceschopnosti a růstu.“²⁶ Ovšem na druhou stranu akcentuje i praktické aplikační problémy spojené s rozmachem tohoto fenoménu: „Ekonomika sdílení zároveň často vyvolává otázky týkající se uplatňování stávajících právních rámců a stírá zavedené hranice mezi spotřebitelem a poskytovatelem, pracovníkem a osobou samostatně

²³ VEBER, Jaromír, Vladimír KRAJČÍK, Lubor HRUŠKA a Petr MAKOVSKÝ. *Sdílená ekonomika: Vymezení metodologických postupů pro zajištění datové základny a ekonomických východisek pro regulatorní ošetření tzv. sdílené ekonomiky* [online]. Vysoká škola podnikání a práva, 2016, s. 5 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf>

²⁴ Tamtéž, s. 5.

²⁵ WALSH, Bryan. *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_2059710,00.html

²⁶ *Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Evropská komise, 2016, s. 3 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

výdělečně činnou nebo mezi profesionálním a neprofesionálním poskytováním služeb. To může vést k nejistotě ohledně platných pravidel. (...) Zároveň zde však existuje riziko, že regulační šedé zóny jsou využívány k obcházení pravidel určených k zachování obecného zájmu.“²⁷ Ohledně právních kontroverzí provázejících činnost některých subjektů údajně participujících na sdílené ekonomice více viz kapitola 3.5.

²⁷ *Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Evropská komise, 2016, s. 2 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

3 Obecně o Transportation Network Companies, resp. dopravních aplikacích sdílené ekonomiky

Významným sektorem sdílené ekonomiky, zažívajícím v 21. století prudký rozvoj, je sektor dopravy, ve kterém operují jedni z ekonomicky nejsilnějších subjektů hlásících se k principům sdílené ekonomiky. Podstata sdílení v rámci tohoto sektoru je založena na snaze ekonomicky optimalizovat naplnění různých dopravních potřeb (potřebu nechat se přepravit na určité místo, potřebu snížit své náklady na realizaci vlastní přepravy, potřebu nechat svůj dopravní prostředek „vydělávat“ v době, kdy jej nevyužijí pro vlastní přepravu atd.) právě prostřednictvím použití výše popsaných principů sdílené ekonomiky.²⁸ Různé dopravní potřeby aktérů (poskytovatelů a uživatelů²⁹) tohoto sektoru sdílené ekonomiky jsou pak naplňovány prostřednictvím služeb zprostředkovatelů (resp. platformem pro spolupráci). Předmětem zájmu této práce je právní kvalifikace jednání subjektů spadajících do dopravního sektoru sdílené ekonomiky činných v České republice, a to ve smyslu příslušných právních předpisů upravujících způsob poskytování jejich služeb. Přičemž tento předmět je zúžen pouze na subjekty zaměřující se na zprostředkování, případně realizaci, osobní přepravy cestujících, a to za osobní účasti osoby, která pro cestujícího jeho přepravu realizuje – tedy takové subjekty, v důsledku jejichž činnosti dochází k uspokojení osobní dopravní potřeby potenciálního cestujícího tak, že další osoba poskytne v této věci svoji součinnost a jeho přepravu provede. Předmětem právní analýzy v rámci této práce tak není analýza činnosti subjektů participujících na dopravním sektoru sdílené ekonomiky např. formou zprostředkovávání vzájemného sdílení a půjčování dopravních prostředků, typicky jízdních kol nebo automobilů³⁰ (byť v důsledku této činnosti je také uspokojena dopravní potřeba cestujícího – nikoli však už za využití osobního vnosu a poskytnutí automobilu další osobou).

²⁸ *Sdílená ekonomika Bohatství bez vlastnictví* [online]. Deloitte Česká republika, 2017, s. 6 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitte-analytics/Sdilená-ekonomika.pdf>

²⁹ Ve smyslu definice subjektů participujících na sdílené ekonomice uvedené Evropskou komisí – více viz předchozí kapitola.

³⁰ V podmínkách České republiky např. služby Autonapůl.cz nebo Ajo.cz zabývající se provozováním sdílení automobilů.

Předmět této práce lze rovněž definovat jako analýzu činnosti tzv. Transportation Network Companies (dále jen „TNC“ nebo „TNCs“) – společností provozujících dopravní sítě působících v České republice. Pojem TNC je jednak obecným pojmem kategorizujícím a zahrnujícím subjekty, jež navenek deklarují působení v sektoru sdílené ekonomiky zabývajícím se dopravou tak, že tyto subjekty provozují webovou nebo mobilní aplikaci zprostředkovávající komunikaci a umožňující propojení mezi subjekty poptávajícími provedení jejich osobní přepravy (cestující) s osobami které nabízejí provedení této osobní přepravy (řidiči), přičemž tito řidiči osobní přepravy obvykle nejsou profesionálními poskytovateli.³¹ TNC je rovněž zákonnou definicí používanou některými mimo-evropskými právními řády, např. stát Virginia Spojených států amerických 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.“³² Vzhledem ke skutečnosti, že TNCs většinou provozují svoji činnost globálně a podstata jejich činnosti je tak (kromě drobných odlišností poplatných lokálním specifikům) v zásadě po celém světě stejná, jsou tyto zákonné definice relevantní i pro situaci v České republice (jejíž právní řád TNCs nezná a nijak výslovně neupravuje), a to minimálně v tom smyslu, že vymezují předmět analýzy této práce – případně mohou být inspirací pro zákonodárce při přípravě jejich právní regulace (více viz kapitola 5.5). Obecně lze služby TNCs zařadit v závislosti na způsobu jejich fungování do některé z následujících dvou nevyhraněných a často se překrývajících kategorií s odlišným právním režimem:³³ a) dochází ke zprostředkování služeb poskytovaných bezúplatně, případně jen za úhradu nákladů; ³⁴ b) služby spočívající v provozu „digitálního tržiště“, kde dochází ke spojování nabídky a poptávky

³¹ Transportation network company. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_network_company

³² V originálním znění je TNC definována takto: „A transportation network company is a for-hire motorcarrier that provides prearranged rides for compensation using a digital platform that connects passengers with drivers using personal vehicles.“ *Virginia Transportation Network Company Manual* [online]. Virginia Department of Motor Vehicles [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.dmv.virginia.gov/webdoc/pdf/dmv277.pdf>

³³ *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem* [online]. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, 2017, s. 60 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

³⁴ Níže bude demonstrováno, že do této kategorie spadá dopravní aplikace BlaBlaCar.

po přepravě, a to za podmínek stanovených TNC.³⁵ Povaha TNCs se různí a pro řádnou právní kvalifikaci jejich činnosti je nutné individuálně analyzovat skutkové okolnosti jejich činnosti. Veškeré uvedené přepravní služby jsou potom zprostředkovávány prostřednictvím specializovaných programů – tzv. dopravních aplikací. Pro účely této práce budu dále při popisu zákonných implikací provozu programů reprezentujících TNCs působících v ČR dále používat souhrnný pojem „dopravní aplikace“, přičemž těmito programy pro smartphony rozumím aplikace s názvy: BlaBlaCar, Uber a Taxify, provozované příslušnými subjekty, jež naplňují definici TNC – k dnešnímu dni se jedná o jediné zástupce TNCs provozované v České republice. Níže stručně přibližuji způsob fungování každé z těchto dopravních aplikací, včetně uvedení informací o subjektu, jež tu kterou aplikaci provozuje.

3.1 Dopravní aplikace s názvem „BlaBlaCar“

Dopravní aplikace (a příslušná webová stránka nabízející totožné služby) s názvem BlaBlaCar (dále jen jako „BlaBlaCar“) je dle vlastních slov přední platforma pro spolujízdu v Evropě, která spojuje lidi, kteří potřebují cestovat (zejména na delší vzdálenosti), s řidiči, kteří mají volná místa v autě a plánují vykonat cestu do určité destinace.³⁶ BlaBlaCar si dává za cíl zefektivnit silniční dopravu tím, že uživatelům šetří jejich náklady na dopravu tak, že řidičům plánujícím přepravu na delší vzdálenost zprostředkuje možnost zaplnit volná místa v jejich automobilech. Tato volná místa obsazují cestující, kteří mají zájem přepravit se do stejné lokality jako řidič (případně do lokality, která leží na cestě do řidičovy finální destinace), za což cestující řidiči hradí cenu jízdy (dle slov BlaBlaCar „finančně přispívají na náklady spojené s přepravou“). Toto souladné jednání řidiče a cestujících je označováno jako spolujízda.

Aplikace tak rozlišuje dva druhy uživatelů: a) řidiče poptávající osoby, které zaplní volná místa v jejich automobilech při delších meziměstských přepravách, což jim kompenzuje vysoké náklady na provoz automobilů a realizaci jejich vlastní přepravy; b) cestující, pro které je cesta automobilem pohodlným způsobem cestování, za který pouze přispívají řidiči na jeho náklady, což často vyjde levněji než cestování hromadnou

³⁵ Níže bude demonstrováno, že do této kategorie spadají dopravní aplikace Uber a Taxify.

³⁶ *BlaBlaCar - Časté dotazy* [online]. [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/faq>

dopravou. BlaBlaCar cestujícím neumožňuje zveřejnit poptávku po jízdě do určitého místa, vždy je to tedy pouze řidič, kdo určí, zda a kam se bude jízda realizovat. Prakticky BlaBlaCar funguje tak, že řidič zadá v této dopravní aplikaci (ať už ve svém smartphonu nebo ve webovém rozhraní) cíl své plánované cesty a místo, odkud bude na tuto cestu odjíždět. Zároveň řidič zvolí datum a čas odjezdu, počet míst nabízených v autě, určí cenu, kterou potenciální cestující bude muset uhradit za jeho jízdu a stanoví další údaje specifikující plánovanou jízdu. BlaBlaCar stanoví v návaznosti na délku plánované trasy navrhovanou cenu jízdy, tedy částku, kterou musí každý cestující řidiči za realizaci spolujízdy uhradit. Navrhovaná cena jízdy činí částku ve výši 0,80 Kč / km za cestujícího, přičemž tuto cenu může řidič zvýšit či snížit maximálně o 50% - BlaBlaCar tvrdí, že navrhovaná cena reflektuje odhadovanou spotřebu pohonných hmot na jeden kilometr jízdy a odhadované náklady na údržbu automobilu. Po potvrzení specifikované jízdy zveřejní BlaBlaCar řidičovu nabídku a umožní potenciálním cestujícím kontaktovat řidiče. Cestující potom dle svých přepravních preferencí v rozhraní BlaBlaCar vyhledává řidiče nabízející jízdu do požadované lokality. Po volbě vhodného řidiče může cestující rezervovat své místo v automobilu řidiče – v návaznosti na tuto rezervaci cestující obdrží kontaktní údaje řidiče. Následná komunikace mezi řidičem a cestujícím ohledně plánování a realizace jízdy již je v režii cestujícího a řidiče a BlaBlaCar do ní nijak nezasahuje. Je tedy na cestujícím, aby kontaktoval řidiče a domluvil s ním konkrétní podmínky realizace jeho jízdy. Úhradu ceny jízdy provádí cestující osobně v rámci realizace jízdy, a to formou hotovostní platby přímo řidiči. Poté, co dojde k realizaci jízdy, si mohou obě zúčastněné strany v rámci BlaBlaCar udělovat hodnocení v závislosti na kvalitě realizované jízdy – větší množství pozitivních hodnocení jednotlivého uživatele je potom signálem ohledně kvality spolujízdy s tímto uživatelem. Vzhledem k tomu, že realizace spolujízdy vyžaduje po řidiči i cestujících vynaložení nezanedbatelných transakčních nákladů (potřeba plánování jízdy, nutnost komunikace s každým cestujícím ohledně podrobností spolujízdy atd.) se BlaBlaCar používá při plánování spíše delších (meziměstských) spolujízd.³⁷ BlaBlaCar své služby momentálně

³⁷ Veškeré uvedené informace popisující funkcionalitu dopravní aplikace BlaBlaCar byly dovozeny z webové stránky: *BlaBlaCar - Časté dotazy* [online]. [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/faq>

v České republice poskytuje bezúplatně, ačkoliv dříve plánoval zavedení zpoplatnění jeho služeb.³⁸

BlaBlaCar provozuje, vyvíjí a prostřednictvím digitálních tržišť aplikací pro smartphony globálně distribuuje společnost Comuto SA, se sídlem ve Francii, konkrétně: 84 Avenue de la République 75011 Paris, SIRET: 491 904 546 00034 (dále jen „provozovatel BlaBlaCar“). Na celém území České republiky je BlaBlaCar v provozu od roku 2016.

3.2 Dopravní aplikace s názvem „Uber“

Pravděpodobně nejdiskutovanějším zástupcem sdílené ekonomiky je dopravní aplikace s názvem Uber (dále jen jako „Uber“). Nástup a globální rozšíření Uber bylo zásadním akcelerátorem odborné diskuze na téma sdílené ekonomiky, když právě Uber je často uváděným příkladem subjektu participujícího na sdílené ekonomice, který prostřednictvím praktické aplikace moderních technologií přispěl ke globálnímu rozmachu sdílené ekonomiky a zásadní přeměně odvětví ekonomiky zabývajícího se osobní dopravou.³⁹ Uber sám sebe označuje rovněž jako platformu zprostředkovávající spolujízdu⁴⁰, ovšem tato jeho kvalifikace je předmětem zásadních sporů, o kterých bude řeč v kapitole 3.5. Inovativní je způsob, jak je propojování cestujících s řidiči touto dopravní aplikací organizováno a jakým způsobem jsou nastaveny smluvní a další právní vztahy mezi subjekty užívajícími Uber. Novost funkcionality Uber níže demonstruji na skutkovém popisu jeho fungování.

Uber obdobně jako BlaBlaCar rozlišuje své uživatele na cestující a řidiče. Cestující prostřednictvím Uber poptává realizaci své osobní přepravy a řidič tuto potřebu uspokojuje tím, že pro cestujícího osobní přepravu provede. Každá z těchto skupin

³⁸ *BlaBlaCar upustil od zpoplatnění spolujízdy v Česku* [online]. Týden, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.tyden.cz/rubriky/byznys/cesko/blablacar-upustil-od-zpoplatneni-spolujizdy-v-cesku-452411.html>

³⁹ HELLER, Jakub. *Uber nahrazuje taxi, jako dříve auta koně, říká digitální koordinátor* [online]. iDnes.cz, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/ondrej-maly-digitalni-koordinator-rozhovor-sdilena-ekonomika-uber-airbnb-taxikari-gez-/domaci.aspx?c=A170926_174653_domaci_hell

⁴⁰ LÁTALOVÁ, Lenka. *Spolujízda Uber je zatím nelegální. Řeší se změna zákona* [online]. muniMEDIA, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://www.munimedia.cz/prispevek/spolujizda-uber-je-zatim-nelegalni-resi-se-zmena-zakona-11743/>

uživatelů užívá funkčně odlišný druh dopravní aplikace reflektující rozdíl v roli, kterou v rámci chodu Uber zastávají, přičemž každá ze skupin musí splnit rozdílné vstupní požadavky, aby mohla Uber užívat. Tyto podmínky se v čase vyvíjí, a to zejména na straně uživatelů v režimu řidiče, když nároky na řidiče se v čase zvyšují (o tom více viz níže). Oběma skupinám je společná povinnost registrovat se do systému za současného potvrzení jejich souhlasu se smluvními podmínkami provozu Uber. Po splnění stanovených podmínek může cestující nebo řidič zahájit užívání Uber.

Cestující si po zapnutí programu na jeho smartphonu (Uber nedisponuje webovým rozhraním) v aplikaci nastaví lokalitu, do které plánuje přepravu, přičemž Uber vypočítá fixní cenu, kterou bude cestující za tuto jízdu hradit.⁴¹ Cenu za jízdu autoritativně stanoví sama služba Uber na základě vlastních algoritmů, a to zejména v závislosti na vzdálenosti cílové destinace od místa vyzvednutí cestujícího v souladu se stanovenou jednotkovou cenou za 1 km takto realizované jízdy. Navrhovaná cena za jízdu je ovlivněna metodou tzv. „surge pricing“⁴² (neboli příplatky ve špičce), kdy v případě, že roste poptávka cestujících po jízdách, roste i jednotková cena za 1 km dopravy, přičemž tato cenová praktika je častým terčem kritiky.⁴³ Následně může cestující potvrdit svůj požadavek na přepravu do požadované lokality za navrhovanou cenu. Dodávám, že cca do března roku 2018 uváděl Uber pouze orientační cenu, a to rozsahem od možné minimální do maximální ceny, přičemž finální cena se i tak mohla lišit.⁴⁴ Požadavek cestujícího je odeslán nejbližšímu aktivnímu uživateli Uber v režimu řidič (za využití geolokace GPS), ten má ve lhůtě v řádu několika sekund možnost tento (v rozsahu požadované destinace

⁴¹ HELLER, Jakub. *Uber už jezdí za předem danou cenu. Otevírá si cestu ke smluvní přepravě* [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/uber-predem-stanovene-ceny-novela-zakona-taxik-protesty-cena-predem-1gn-/domaci.aspx?c=A180313_100712_domaci_hell

⁴² *Jak fungují příplatky ve špičce* [online]. Uber [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/drive/partner-app/how-surge-works/>

⁴³ *Terror profiteers: Uber and Lyft are slammed for surging prices minutes after the Port Authority terror attack which brought subways and buses to a halt in the middle of rush hour* [online]. Daily Mail, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-5168509/Uber-slammed-surge-pricing-NYC-terror-attack.html>

nebo

London terror attack: Uber slammed for being slow to turn off 'surge pricing' after rampage [online]. Independent, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/london-terror-attack-uber-criticised-surge-pricing-after-london-bridge-black-cab-a7772246.html>

⁴⁴ *Uber v Praze ruší cenové rozpětí, zákazník bude vědět přesnou cenu předem* [online]. Novinky.cz, 2018 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/465975-uber-v-praze-rusi-cenove-rozpeti-zakaznik-bude-vedet-presnou-cenu-predem.html>

cestujícího pro řidiče anonymizovaný) požadavek přijmout. V případě, že řidič požadavek cestujícího přijme (může jej i odmítnout), dopravní aplikace Uber řidiči zobrazí nástupní polohu cestujícího a plánovaný cíl jeho cesty. Následně se řidič vlastním automobilem dopraví na místo vyzvednutí cestujícího, kde jej vyzvedne – poté započne realizace přepravy cestujícího do jím stanovené lokality. Po realizaci přepravy se částka odpovídající navrhované ceně automaticky bezhotovostně odečte z bankovního účtu, ke kterému cestující při registraci dopravní aplikaci umožnil přístup a odečtená částka odchází na bankovní účet Uber (přičemž momentálně je umožněno hradit cenu za přepravu i hotovostně). Provozovatel Uber následně v určitém časovém intervalu zasílá řidičům finanční částku odpovídající ceně jimi realizovaných jízd sníženou o provizi Uber. Po ukončení jízdy může jak cestující tak řidič v Uber interně ohodnotit kvalitu přepravy, toto hodnocení je potom přístupné ostatním uživatelům Uber a je pro ně signálem kvality cestujícího nebo řidiče. Provozovatel Uber potom průběžně analyzuje hodnocení udělovaná jednotlivým uživatelům a v případě, že hodnocení konkrétního uživatele klesne pod určitou mez, je tomuto uživateli zamezen přístup ke službě Uber. Takovýmto způsobem se provozovatel Uber pokouší zajistit vysokou kvalitu služeb jeho uživatelů. Fakticky se služby poskytované dopravní aplikací Uber blíží klasickému konceptu provozu taxislužby, byť s některými rozdíly vyplývajícími z výše popsaného způsobu fungování. Tyto rozdíly vyplývají zejména ze skutečnosti, že přepravu Uber je možné popsat jedinečným prostřednictvím programu pro smartphony – uživatelé Uber tak tvoří uzavřenou komunitu osob, které spojuje participace na osobní přepravě právě prostřednictvím užívání totožného programu.

Monetizace provozu Uber tak spočívá ve výběru procentuálního poplatku, který uživatelé v režimu řidič hradí provozovateli Uber z každé jimi realizované jízdy s cestujícím (resp. z finanční odměny, kterou za tuto jízdu obdrží) – je tedy v zájmu provozovatele Uber, aby „jeho“ řidiči realizovali co největší množství jízd, na co nejdelší vzdálenosti, ideálně v době největšího vytížení řidičů Uber (kdy jsou jednotkové ceny za realizaci 1 km přepravy vzhledem k praktice „surge pricing“ nejvyšší). Uber v České republice momentálně působí pouze na území Prahy, v průběhu roku 2017 se pokusil zahájit svůj provoz i v Brně, kde mu ovšem byl provoz předběžným opatřením soudu zakázán. Přes skutečnost, že bylo vydáno usnesení soudu, kterým bylo toto předběžné

opatření nařízení zrušeno, Uber svoji činnost v Brně k dnešnímu dni neobnovil⁴⁵ (více ohledně konkrétní soudní rozhodovací praxe viz kapitola 5.4.2). Na rozdíl od BlaBlaCar, zaměřujícího se na realizaci přepravy na delší vzdálenosti, nabízí Uber svým uživatelům realizaci jejich dopravních potřeb na vzdálenosti kratší, momentálně pouze na území hl. města Prahy. Zásadním rozdílem oproti BlaBlaCar rovněž je to, který uživatel rozhoduje o tom, zda a kam bude přeprava realizována (u BlaBlaCar je to řidič, u Uber cestující).⁴⁶

Uber v Evropské unii provozuje, vyvíjí a prostřednictvím digitálních tržišť aplikací pro smartphony distribuuje společnost UBER B.V., se sídlem v Nizozemsku, konkrétně: Meester Treublaan 7, 1097DP, Amsterdam, registrační číslo: 56317441. Uber v České republice zahájil svůj provoz roku 2014.

3.3 Dopravní aplikace s názvem „Taxify“

Na celosvětový úspěch Uber po svém zareagovala řada dalších podnikatelských subjektů vyvíjejících obdobné dopravní aplikace, které se snaží Uber na různých místních trzích konkurovat.⁴⁷ Jednou a v České republice jedinou takovou dopravní aplikací je dopravní aplikace s názvem Taxify (dále jen jako „Taxify“). Model podnikání subjektu provozujícího Taxify, resp. fungování služby Taxify, je až na drobné odchylky prakticky totožné jako model Uber. Ohledně fungování Taxify tak lze odkázat na předchozí kapitolu této práce, která odpovídá i fungování Taxify. Hlavním rozdílem oproti Uber je způsob stanovení ceny za realizaci přepravy, když uváděná cena je cenou pouze navrhovanou, přičemž tento návrh ceny je uváděn v rozpětí od možné minimální do maximální výše ceny. Po realizaci přepravy Taxify vypočte finální cenu přepravy, přičemž řidič a cestující mají možnost si tuto navrhovanou cenu libovolně upravit, přičemž provize provozovatele Taxify se vyměřuje dle finální upravené ceny (na rozdíl od Uber, kde uživatelé sice mají možnost si navrhovanou cenu upravit, ale provize se vždy počítá z původní navrhované ceny, což zásadně omezuje smluvní volnost uživatelů

⁴⁵ *Do Brna se Uber zatím nevrátil. Po zrušení předběžného opatření zvažuje možnosti* [online]. Novinky.cz, 2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/463143-do-brna-se-uber-zatim-nevratil-po-zruseni-predbezneho-opatreni-zvazuje-moznosti.html>

⁴⁶ Veškeré uvedené informace popisující funkcionalitu dopravní aplikace Uber byly dovozeny z webové stránky: *Jak Uber funguje* [online]. [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/ride/how-uber-works/>

⁴⁷ Např. služby Grab, Lyft, Ola a mnoho dalších.

Uber). Odlišnosti dále lze hledat v dílčích vlastnostech, jež nemají vliv na charakter provozu dopravní aplikace, zejména se jedná o výši navrhovaných cen za přepravu, výši provize pro provozovatele Taxify a další provozní záležitosti, jež ovlivňují atraktivitu Taxify pro uživatele. Odlišnosti se týkají i vstupních požadavků na uživatele dopravní aplikace v režimu řidič, bez jejichž splnění není řidičům umožněn přístup do služby Taxify. Tyto podmínky stejně jako v případě Uber prošly historickým vývojem – ovšem opačným směrem, když v případě Uber postupně dochází ke zpřísnování požadavků na řidiče a v případě Taxify došlo k uvolnění těchto požadavků. Provozovatel Taxify zpočátku jeho působení v České republice po řidičích vyžadoval předložení zákonného oprávnění pro provoz taxislužby (obdobně jako Liftago – o kterém více viz další kapitola), ovšem v listopadu roku 2016 přestal provozovatel Taxify po řidičích předložení tohoto oprávnění vyžadovat, čímž se rozšířil okruh jeho potenciálních řidičů.⁴⁸ Vzhledem k popsání podobnosti faktického chodu Uber a Taxify je tak možné právní závěry ohledně Uber vztáhnout i na Taxify a naopak. V případě, že dílčí rozdílné skutkové okolnosti jejich provozu budou zakládat rozdíl ovlivňující právní závěry, bude na tyto okolnosti upozorněno.⁴⁹

Taxify provozuje, vyvíjí a prostřednictvím digitálních tržišť aplikací pro smartphony distribuuje společnost Taxify OÜ se sídlem v Estonsku, konkrétně: 10135, Harju, Tallinn, Kesklinna, Veerenni tn 24, kód obchodního rejstříku: 12417834 (dále jen „provozovatel Taxify“). Taxify v České republice zahájil svůj provoz roku 2015. Taxify v České republice zahájil své fungování pouze na území Prahy a v průběhu července 2018 rozšířil své služby i do Českých Budějovic, Olomouce, Ostravy a Plzně.⁵⁰

3.4 Další programy pro smartphony obdobné dopravním aplikacím

Na trhu programů pro smartphony, zajišťujících jejich uživatelům realizaci osobní dopravní potřeby, funguje kromě výše popsaných dopravních aplikací i celá řada dalších

⁴⁸ *S Taxify v Praze nově jezdí také privátní řidiči* [online]. FEEDIT.cz, 2016 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://feedit.cz/2016/11/16/s-taxify-v-praze-nove-jezdi-take-privatni-ridici/>

⁴⁹ Veškeré uvedené informace popisující funkcionalitu dopravní aplikace Taxify byly dovozeny z webové stránky: Taxify - Užitečné informace [online]. [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://support.taxify.eu/hc/cs>

⁵⁰ *Taxify chce mimo Prahu prorazit nízkými cenami, v Brně překvapivě nebude* [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/taxify-cesko-dalsi-mesta-ostava-olomouc-plzen-ceske-budejovice-brno-ceny-15k-/ekonomika.aspx?c=A180726_210605_ekonomika_lre

programů fakticky totožného účelu. Tyto programy s názvy jako „HOPIN TAXI“, „Liftago Taxi“ atd., fungují do určité míry obdobně jako Uber a Taxify – cestující si prostřednictvím programu objednáva osobní přepravu, kterou následně dle jeho požadavku realizuje řidič užívající totožný program. Zásadní rozdíl oproti dopravním aplikacím, jak jsou definovány výše, potom spočívá ve skutečnosti, že uživatelé těchto programů v režimu řidič jsou výhradně profesionálními poskytovateli osobní přepravy, jedná se tedy o osoby přiznaně splňující zákonnou definici dopravce provozujícího taxislužbu a zároveň splňující zákonné požadavky na takové osoby (o této definici více viz kapitola 5.2.1). Tato skutečnost je provozovateli těchto programů veřejně deklarována a zároveň provozovatelé těchto programů po svých uživatelích v režimu řidič vyžadují doložení splnění potřebných zákonných požadavků na subjekt provozující taxislužbu.⁵¹ Zároveň se tito provozovatelé (na rozdíl od provozovatelů dopravních aplikací) nehlásí k myšlence sdílené ekonomiky – jedná se tak o tradiční podnikatelské subjekty. Ve smyslu teoretického dělení zprostředkovatelských subjektů participujících na sdílené ekonomice (popsaného v kapitole 2) lze uzavřít, že dopravní aplikace zmíněné v předchozích kapitolách spadají do kategorie P2B2P (peer-to-business-to-peer) a programy zmiňované v této kapitole spadají do kategorie P2B (peer-to-business). Subjekty provozující programy zajišťující zprostředkování služeb způsobem P2B právní kontroverze ohledně způsobu regulace jejich podnikání, případně podnikání jejich uživatelů, nevyvolávají, jelikož je vzhledem k jejich tradičnímu způsobu podnikání zjevné, jakých subjektů se regulace podnikání týká a co je předmětem této regulace. Z tohoto důvodu nebude P2B programům v této práci věnována bližší pozornost a dále se budu věnovat pouze programům P2B2P.

3.5 Právní kontroverze provázející provoz dopravních aplikací

Subjekty participující na sdílené ekonomice, konkrétně dopravní aplikace „kromě vytváření nových trhů a rozšiřování těch stávajících vstupují na trhy obsluhované tradičními poskytovateli služeb. Klíčovou otázkou (...) je, zda a pokud ano, tak v jakém

⁵¹ Např.: *Mají taxikáři Liftago licenci, která jim umožňuje vykonávat toto zaměstnání?* [online]. Liftago [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <http://support.liftago.com/customer/cs/portal/articles>

rozsahu, se mohou vztahovat požadavky na přístup na trh podle stávajících právních předpisů⁵² na tyto subjekty. Hlavní skutečností, kvůli které provoz dopravních aplikací způsobuje značné kontroverze, je to, že oblast osobní dopravy je v rámci mnohých národních právních řádů (včetně České republiky) podrobně a poměrně přísně veřejnoprávně regulována. Zároveň dopravní aplikace díky moderním technologiím přinášejí inovativní způsob realizace osobní dopravy cestujících, který vzhledem k novosti fenoménu dopravních aplikací není nijak výslovně právně regulován. Vzhledem k tomu, že činnost dopravních aplikací jednoznačně nespadá do žádné ze zákonem předpokládaných kategorií dopravy výslovně upravených českým právním řádem⁵³, nastává stav právní nejistoty ohledně možné interpretace zákonné úpravy a její aplikace právě ohledně činnosti dopravních aplikací.

Hlavní spornou otázkou právní (a definičním rozdílem sdílené ekonomiky oproti tradičním ekonomickým modelům) potom je to, zda osoby účastnící se činnosti dopravních aplikací poskytují své služby profesionálně (a případně by se jich měla týkat veřejnoprávní regulace upravující podmínky poskytování těchto služeb), nebo zda se jedná o osoby participující na sdílené ekonomice, které své služby profesionálně neposkytují (a regulace poskytování dopravních služeb se jich tak netýká). Je samozřejmě v zájmu subjektů participujících na provozu dopravních aplikací zastávat názor, že jejich činnost je činností zcela novou, kvalitativně odlišnou od právním řádem regulovaných činností. Takový názor potom může vést ke stavu, kdy subjekty účastnící se chodu dopravních aplikací nejsou nuceny dodržovat stávající právní regulaci jejich činnosti, čímž získávají značnou konkurenční výhodu oproti tradičním poskytovatelům služeb, kteří poskytují obdobné služby a kterých se regulace týká (což jim zvyšuje provozní náklady). Další nejistotu a zmatek do situace vnáší skutečnost, že i služby poskytované dopravními aplikacemi nejsou jednolité a liší se svým charakterem, přičemž některé tyto služby jsou službami poskytovanými tradičními profesionálními poskytovateli a nejedná se tak o služby sdílené ekonomiky. Za tohoto stavu záleží pouze na právním výkladu

⁵² *Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Evropská komise, 2016, s. 3 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

⁵³ *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem* [online]. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, 2017, s. 61 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

jednotlivých aktérů, zda jejich aktivita musí či nemusí splňovat zákonné podmínky, přičemž tento stav nelze označit za udržitelný. Subjekty poskytující své služby tradičním (právnem regulovaným) způsobem potom na tuto skutečnost upozorňují a proti ní logicky protestují. Skutečnost, že momentálně není definován pojem sdílené ekonomiky, případně není nijak specificky právně upraveno postavení dopravních aplikací (údajně) participujících na sdílené ekonomice, potom v důsledku argumentace použité těmito subjekty může vést až k obcházení právních předpisů regulujících jejich činnost.

Otázkou tak zůstává, zda se stávající regulace podnikání týká dopravních aplikací a subjektů, které je provozují či nikoliv. Tento problém sdílené ekonomiky a zprostředkovaně i provozu dopravních aplikací vnímá i Evropská komise, která uvádí, že: „Ekonomika sdílení zároveň 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. To může vést k nejistotě ohledně platných pravidel. (...) To brzdí rozvoj ekonomiky sdílení v Evropě a brání tomu, aby se plně projevil její výhody. Zároveň zde však existuje riziko, že regulační šedé zóny jsou využívány k obcházení pravidel určených k zachování obecného zájmu.“⁵⁴ Tento problém reflektuje rovněž odborná literatura, když JUDr. Jakub Matocha a JUDr. Jakub Svoboda, Ph.D. uvádějí, že: „(...) máme důvod se domnívat, že moderní a stále nejasný pojem sdílená ekonomika může být zneužit k nedodržování a obcházení právních předpisů. Zda k takovému postupu opravdu dojde, bude nutné vždy posoudit ve vztahu k charakteru podnikání konkrétních společností a jejich roli v (sdílené) ekonomice a na daných trzích“.⁵⁵ Obdobně pak problematiku popisuje i Mgr. Jan Vácha, který uvádí, že: „(...) lze totiž identifikovat největší nebezpečí z hlediska mnohdy účelové snahy o pohyb v oblasti tzv. šedé ekonomiky, jejímž hlavním záměrem tedy není naplnění prvotního bohublého ryzího poslání sdílené ekonomiky, nýbrž touha o provozování skryté formy

⁵⁴ *Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Evropská komise, 2016, s. 3 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

⁵⁵ MATOCHA, Jakub a Jakub SVOBODA. 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, 224 - 225. ISBN 978-80-7552-874-2.

podnikání bez nutnosti plnění jakýchkoliv právních povinností, nejen tedy „přístupových kritérií“, nutných pro vstup na trh a fungování v dané oblasti“.⁵⁶ Stejný autor potom přesně naráží na zásadní problém, jež s uvedenými skutečnostmi souvisí, a sice to, že: „(...) byť jsou služby poskytované prostřednictvím inovativních platforem standardním typů služeb velice podobné, nepanuje v odborných kruzích ani v rámci široké veřejnosti jednoznačná shoda na tom, zda je lze pod rámec standardních služeb podřadit a požadovat i u nich při jejich provozování dodržování totožných právních povinností“.⁵⁷ Níže pak vzhledem k uvedenému nastiňuji svůj názor na problematiku právní kvalifikace činnosti dopravních aplikací a navazující identifikaci relevantní veřejnoprávní regulace této činnosti.

⁵⁶ VÁCHA, Jan. Problematika sdílené ekonomiky v oblasti osobní přepravy. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 110. ISBN 978-80-7552-874-2.

⁵⁷ Tamtéž, s. 110.

4 Dopravní aplikace a právo Evropské unie

Vzhledem ke skutečnosti, že Česká republika je členem Evropské unie, případně subjektem dalších mezinárodněprávních vztahů, je nutné se na problematiku právní kvalifikace činnosti dopravních aplikací nejprve zaměřit pohledem relevantních nadnárodních právních předpisů. Této kapitole nepředchází zvláštní kapitola týkající se právních předpisů mezinárodního práva regulujících provoz dopravních aplikací, jelikož k dnešnímu dni neexistuje specifická mezinárodněprávní úprava zabývající se výslovně sdílenou ekonomikou, případně konkrétně provozem dopravních aplikací. Provoz dopravních aplikací vzhledem k jejich charakteru tak může téměř totožným způsobem probíhat v celé řadě zemí světa, aniž by musel podléhat mezinárodněprávně unifikovaným povinnostem, přičemž k dnešnímu dni neprobíhají žádné práce týkající se možné přípravy specifické mezinárodněprávní regulace provozu dopravních aplikací. Domnívám se, že šance, že k takové regulaci v budoucnu dojde, jsou téměř nulové, a to z následujícího důvodu. Dopravní aplikace sice ze své technické podstaty mohou teoreticky fungovat kdekoliv na světě (kde je dostupné mobilní připojení k internetu), ovšem vždy záleží jen na jejich provozovateli, zda provoz dopravní aplikace v konkrétní zemi zahájí, případně za jakých podmínek. Tyto specifické podmínky potom provozovatel dopravní aplikace přizpůsobuje (nebo by měl přizpůsobovat) jednak lokálním specifikům ekonomického charakteru, a pak zejména lokální právní úpravě jeho činnosti, kterou stanoví příslušný zákonodárce. Za takové situace je potom v zájmu zákonodárce, aby tuto lokální úpravu přizpůsobil specifickým místním podmínkám, když základní služby poskytované dopravními aplikacemi (tedy osobní přeprava cestujících) žádný mezinárodní rozměr nemají (u Uber a Taxify to platí beze zbytku, když jejich provoz je omezen pouze na území vybraných měst, u BlaBlaCar sice lze uvažovat mezinárodní přepravu, ale tato skutečnost vzhledem k charakteru provozu BlaBlaCar obecně nezakládá potřebu mezinárodněprávní regulace – více viz níže). Jednotlivé státy tak nemají žádný zájem na mezinárodněprávní unifikaci místních pravidel provozu dopravních aplikací, když zde není dán žádný mezinárodní prvek, pro který by tato sjednocená regulace byla důvodná a účelná. Stejný závěr vyplývá i ze skutečnosti, že otázka místních podmínek provozu dopravních aplikací je z pohledu běžné agendy mezinárodního práva prakticky zcela marginální. I vzhledem k principu subsidiarity

a mnoha místním specifickým týkajícím se úpravy osobní přepravy cestujících je tak na místě otázky regulace provozu dopravních aplikací řešit spíše prostřednictvím národní právní regulace, v podmínkách členských států Evropské unie případně i na unijní úrovni.

Opačná situace ovšem panuje v rámci systému unijního práva, které je z titulu členství v Evropské unii závazné i pro Českou republiku. Unijní právní předpisy se v široké míře zabývají i regulací činností úzce souvisejících s provozem dopravních aplikací – a sice službami IT společností a do určité míry také poskytováním dopravních služeb. Vzhledem k dopadu, jaký mají unijní právní předpisy na právní řád České republiky, je tak nutné posoudit, zda se dopravních aplikací týká stávající unijní právní úprava a případně jakým způsobem. Sdílená ekonomika, ani dopravní aplikace (stejně jako v případě českého národního právního řádu) nejsou na unijní úrovni nijak výslovně upraveny. Proto je nutné zvážit, zda se jejich provoz vyznačuje zcela novou kvalitou, jež neumožňuje jejich právní kvalifikaci ve smyslu unijního práva, nebo zda lze použít dosavadní právní úpravu. Vhodný úvod do této problematiky poskytuje již výše citovaný Evropský program pro ekonomiku sdílení Evropské komise. Tento dokument jednak popsáním způsobem definuje kategorie subjektů ekonomiky sdílení (poskytovatel služeb – řidič poskytující vlastním automobilem osobní přepravu; uživatel služeb – cestující poptávající provedení jeho osobní přepravy; zprostředkovatel neboli platforma pro spolupráci – dopravní aplikace umožňující propojení poskytovatele a uživatele). Citovaný dokument⁵⁸ předně správně zmiňuje, že v případě, kdy platformy pro spolupráci poskytují pouze „službu informační společnosti“ (ohledně její definice viz níže), se jich týká liberalizovaný režim stanovený unijním právem, nicméně mohou nastat i případy, kdy platforma kromě služeb informační společnosti nabízí i jiné služby, na které se liberalizovaný režim nevztahuje. Pokud nastanou určité okolnosti, lze dle názoru Evropské komise považovat platformu kromě subjektu poskytujícího služby informační společnosti také za poskytovatele základních služeb (v případě dopravních aplikací jde o poskytování osobní přepravy) a potom se na platformu může vztahovat regulace její činnosti, určená dle konkrétního odvětví, ve kterém poskytuje příslušné služby. Toto

⁵⁸ *Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Evropská komise, 2016, s. 5 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

posouzení je nutné provést i ohledně vztahu dopravních aplikací k unijním předpisům. Evropská komise demonstrativně uvedla kritéria, při jejichž naplnění lze dovozovat, že platforma pro spolupráci poskytuje i základní službu samou (místo jejího pouhého zprostředkování). Nejedná se o kritéria závazná, ani výlučná, ovšem jejich relevanci potvrdil i Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „SDEU“), když tato kritéria reflektoval a jejich naplnění posuzoval v rámci své rozhodovací činnosti týkající se dopravních aplikací (o které více viz níže). Závěry posouzení naplnění kritérií ovšem nelze zobecňovat a je nutné je vždy vztahovat pouze ke konkrétně posuzované platformě, a to na základě posouzení faktického způsobu jejího fungování vzhledem k uvedeným kritériím.

Jako klíčová kritéria Evropská komise stanoví: a) způsob stanovení ceny požadované za poskytnutí základní služby jejím poskytovatelem. Pokud je stanovená cena pouze doporučená nebo poskytovatel služeb může navrhovanou cenu měnit, lze se domnívat, že toto kritérium není splněno, naopak pokud platforma pro spolupráci cenu za poskytovanou službu stanoví autoritativně bez možnosti její moderace, naznačuje to, že platforma může vykonávat i základní službu samou; b) způsob a míra ingerence platformy do klíčových podmínek smluvního vztahu uzavíraného mezi poskytovatelem a uživatelem, včetně stanovení závazných pokynů týkajících se poskytování služby nebo stanovení povinnosti poskytovat službu. Čím větší je taková ingerence, tím spíše lze dovozovat, že platforma poskytuje i základní službu samou; c) vlastnictví aktiv klíčových pro poskytování služby. Pokud tato aktiva (v případě dopravních aplikací jde o osobní automobily) vlastní platforma, nasvědčuje to tomu, že půjde o případ, kdy platforma poskytuje i základní službu. Vedlejším kritériem zmíněným Evropskou komisí je míra, v jaké platforma nad poskytovateli služeb uplatňuje kontrolu a vliv. Čím více platformy řídí a organizují výběr poskytovatelů služeb a způsob, jak jsou tyto služby poskytovány (ověřováním a řízením kvality služeb, přebráním rizik spojených s poskytováním služby atd.), tím je pravděpodobnější že platforma základní služby sama poskytuje.⁵⁹

⁵⁹ *Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Evropská komise, 2016, s. 6 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

Popsaná kritéria nemají žádnou právní závaznost a jejich relevanci tak lze důvodně zpochybňovat – tato kritéria by bylo možné doplnit o některá další neuvedená a stejně tak lze diskutovat o výstižnosti některých kritérií uvedených. Hlavní problém ovšem spočívá v tom, že tato kritéria kvalifikují provoz platform pro spolupráci ve smyslu jejich faktické ekonomické činnosti a nikoliv ve smyslu právních vztahů reálně vznikajících při jejich provozu. Tato kritéria nijak nereflektují dílčí otázky provozu dopravních aplikací jako např.: jaký druh smluvního vztah byl uzavřen mezi platformou a poskytovateli služby, jaké jsou možnosti úpravy ceny poskytovatelem služeb ve vztahu k uživatelům těchto služeb atd., přičemž tyto dílčí okolnosti, objektivně zjištělné ze smluvních dokumentů upravujících provoz platform pro spolupráci, jsou potom dle mého názoru klíčové pro posouzení, zda platforma poskytuje základní službu či nikoliv. Domnívám se tedy, že nelze na základě uvedených umělých neprávních kritérií uzavřít, že určitá platforma pro spolupráci je poskytovatelem základní služby, aniž by došlo k hlubší analýze právních vztahů provázejících její provoz (s výhradou toho, že v každém jednotlivém členském státu Evropské unie může posuzovaná služba fungovat vzhledem k místním specifikům odlišně). Případnou kvalifikaci činnosti platform pro spolupráci dle uvedených kritérií potom lze vztáhnout pouze ke konkrétnímu státu, ve kterém tato platforma realizuje svoji činnost. A to vzhledem k tomu, že: a) faktická činnost dopravních aplikací se v různých státech mírně liší⁶⁰; b) tato činnost probíhá pokaždé v jiném legislativním rámci, který má zásadní vliv na kvalifikaci činnosti platformy pro spolupráci (zde dopravní aplikace) a případnou kvalifikaci tak není možné zobecnit pro všechny členské státy Evropské unie. Orgány Evropské unie ovšem preferují uvedený zobecňující kvalifikační přístup založený na fakticitě činnosti platform. Kromě uvedených metodologických připomínek lze tento přístup kritizovat i z pohledu jeho nepřezkoumatelnosti – otázku naplnění nebo nenaplnění jednotlivých zmíněných kritérií lze jen těžko zodpovědět, když uvedená kritéria jsou často formulována tak obecně, že osobě provádějící jejich interpretaci umožňují prakticky libovolný výklad (ať už restriktivní nebo extenzivní).

⁶⁰ V případě služby Uber např. ohledně způsobu stanovení ceny za přepravu. V České republice momentálně stanoví program Uber fixní cenu před zahájením přepravy, na dalších evropských trzích ovšem předem nabízí pouze odhad ceny zobrazením předpokládaného cenového rozpětí (stejně jako v podmínkách České republiky cca do března 2018).

4.1 Stávající právní úprava možnosti regulace provozu dopravních aplikací

Zásadní právní otázkou, jejíž zodpovězení určuje, zda se jednotlivých dopravních aplikací mohou týkat požadavky na přístup na příslušný národní trh a zda je možné provoz dopravních aplikací veřejnoprávně regulovat na národní úrovni mimo tzv. koordinovanou oblast, je to, zda se dopravních aplikací týká čl. 56 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“). Resp. zda jejich činnost splňuje definici „služby informační společnosti“ ve smyslu čl. 1, odst. 2 směrnice 98/34/ES o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti ve znění směrnice 98/48/ES⁶¹ (dále jen „směrnice 98/34/ES“) a ve svém důsledku spadají do liberalizované „koordinované oblasti“ upravené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu (směrnice o elektronickém obchodu) ze dne 8. 6. 2000 (dále jen „směrnice 2000/31/ES“). Případně zda jsou právně upraveny směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES o službách na vnitřním trhu ze dne 12. 12. 2006 (dále jen „směrnice 2006/123/ES“), či nikoliv. V případě negativní odpovědi na tuto otázku je potom na místě uvažovat o tom, zda služby dopravních aplikací naplňují definici jiné kategorie služeb upravených unijním právem – přičemž v úvahu přichází zejména kategorie „dopravních služeb“ ve smyslu směrnice 2006/123/ES, jejíž unijní právní úprava má režim od „služeb informačních společností“ odlišný.

Pro tuto práci nejpodstatnějším důsledkem případné kvalifikace služeb dopravních aplikací do jedné ze zmíněných kategorií jsou různé dopady možných právních kvalifikací na možnost členských států Evropské unie regulovat poskytování těchto služeb na národní úrovni. Tedy nejedná se o právní otázku akademickou, ale naopak ryze praktickou, když její zodpovězení má zásadní dopad na režim možnosti regulovat provoz

⁶¹ Tato směrnice byla vzhledem k mnohým podstatným novelizacím pro přehlednost kodifikována směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535, o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti ze dne 9. 9. 2015. Vzhledem k tomu, že SDEU ve své relevantní rozhodovací praxi operoval s původní směrnicí 98/34/ES, budu v této práci rovněž pracovat s původním (před-kodifikovaným) označením a zněním směrnice. Tato skutečnost na popsanych právních závěrech nic nemění, když relevantní právní ustanovení jsou zcela totožná.

dopravních aplikací národním právním řádem. Předpokladem vyřešení této právní otázky je posouzení, zda činnost dopravních aplikací spočívá pouze ve zprostředkování kontaktu mezi cestujícím a řidičem (a přeprava samá je potom odlišná služba neposkytovaná dopravní aplikací) nebo je nutné činnost dopravních aplikací považovat za komplexní celek sestávající jednak z elektronického zprostředkování kontaktu cestujícího s řidičem a pak i z realizace přepravy. Právní kvalifikace základní služby samé, jejíž zprostředkování je provedeno skrz dopravní aplikace (tedy realizace přepravy) potom nečiní větší problém – otázkou tedy zejména je, kterého zúčastněného subjektu se tato kvalifikace týká, zda řidiče poskytujícího dopravu nebo dopravní aplikace.

4.1.1 Dopravní aplikace jako služba informační společnosti ve smyslu směrnice 2000/31/ES

Svobodu poskytování služeb, jež je jedním z pilířů unijní ekonomické integrace, upravuje čl. 56 SFEU, který zakazuje omezení volného pohybu služeb uvnitř Evropské unie pro státní příslušníky členských států, kteří jsou usazeni v jiném členském státě, než se nachází příjemce služeb. Podstatou svobody poskytování služeb je právo podnikatele usazeného⁶² v jednom z členských států poskytovat na území jiného členského státu své služby, a to na základě oprávnění získaného v zemi původu, aniž by se tento podnikatel musel v hostitelské zemi usadit. Čl. 57 SFEU potom definuje služby, kterých se tzv. volný pohyb týká jako výkony poskytované zpravidla za úplatu, pokud nejsou upraveny ustanoveními o volném pohybu zboží, kapitálu a osob. Zároveň je zde stanoveno, že poskytovatel služby může za účelem jejího poskytnutí dočasně provozovat svou činnost v členském státě, kde je služba poskytována, za stejných podmínek, jaké tento stát ukládá svým vlastním státním příslušníkům. Tedy tento režim volného přeshraničního poskytování služeb se týká jen služeb, které jsou na území jiného členského státu, než členského státu, ve kterém je poskytovatel usazený, poskytovány dočasně.⁶³ V případě,

⁶² Bod 19 preambule směrnice 2000/31/ES ohledně místa usazení podnikatele uvádí, že: „Místo usazení poskytovatele by mělo být určeno v souladu s judikaturou Soudního dvora, podle níž pojem usazení zahrnuje účinný výkon hospodářské činnosti prostřednictvím stálé provozovny po neurčitou dobu.“

⁶³ Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR ohledně podmínky dočasnosti uvádí: „Dočasností a příležitostností je definováno přeshraniční poskytování služeb. V evropském právu neexistuje jednoznačné časové kritérium pro rozlišení toho, kdy je možno ještě činnost považovat za dočasnou a příležitostnou (tedy kdy se jedná o přeshraniční poskytování služeb), nebo kdy je činnost již trvalého charakteru a je možno po

kdy poskytování těchto služeb nabyde trvalého charakteru, lze po příslušném podnikateli požadovat, aby se v členském státě, kde jsou služby poskytovány, usadil, s čímž souvisí jeho návazná povinnost splnit příslušné národní zákonné požadavky týkající se předmětu jím poskytovaných služeb. Čl. 59, odst. 1 SFEU potom předpokládá, že Evropský parlament a Rada vydají řádným legislativním postupem po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem směrnice k dosažení liberalizace určitého typu služeb – SFEU tak předpokládá, že některé druhy služeb budou dle ekonomických a jiných zájmů Evropské unie liberalizovány individuálně. Předmětem této liberalizace potom je další uvolnění podmínek pro přeshraniční poskytování služeb jdoucí nad rámec úpravy čl. 56 SFEU a úpravy příslušných národních prováděcích právních předpisů (příkladem této liberalizace je např. oprávnění podnikatele poskytovat konkrétní přeshraniční službu na základě oprávnění získaného na základě právního řádu jeho domovského státu nikoli jen dočasně nebo příležitostně, ale trvale).

Čl. 56 SFEU je tedy rozveden dílčími unijními právními předpisy, které na základě čl. 59, odst. 1 SFEU podrobně upravují způsob, kterým je volný pohyb konkrétních služeb liberalizován. Takovým předpisem je i směrnice 2006/123/ES obecně upravující podmínky poskytování služeb na vnitřním trhu Evropské unie, případně směrnice 2000/31/ES, zabývající se stanovením podmínek liberalizace elektronického obchodu, přičemž tato liberalizace se týká tzv. „služeb informačních společností“ (ohledně jejich definice viz níže). Předně je nutné vyjasnit vztah a použití těchto předpisů, když oba regulují totožnou oblast – a to služby poskytované poskytovateli usazenými v některém členském státě Evropské unie⁶⁴ (směrnice 2006/123/ES se vztahuje na tyto služby obecně, směrnice 2000/31/ES se vztahuje na služby informačních společností). Směrnice 2006/123/ES se dle svého čl. 3, odst. 1 použije v případě, kdy zvláštní aspekty úpravy poskytování konkrétního okruhu služeb nejsou upraveny speciálními předpisy. Citované

podnikateli požadovat, aby se v daném členském státě usadil. Jednotlivé situace je nutno posuzovat vždy individuálně s přihlédnutím nejen k době trvání, ale rovněž k pravidelnosti, četnosti a nepřetržitosti poskytování služeb. Více viz: *Často kladené dotazy v souvislosti se zákonem o volném pohybu služeb* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2015 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/podnikani-v-eu/vnitni-trh-eu/casto-kladene-dotazy-v-souvislosti-se-zakonem-o-volnem-pohybu-sluzeb--67770/>

⁶⁴ Čl. 2, odst. 1 směrnice 2006/123/ES.

ustanovení potom uvádí některé unijní předpisy, jejichž ustanovení upravující poskytování služeb se v případě jejich rozporu s ustanoveními směrnice 2006/123/ES použijí přednostně. Ačkoliv tento výčet výslovně neuvádí směrnicí 2000/31/ES, lze dovést, že vzhledem k demonstrativnímu charakteru tohoto ustanovení, se toto ustanovení týká právě i směrnice 2000/31/ES.⁶⁵ Zároveň směrnice 2000/31/ES má ve vztahu k směrnicí 2006/123/ES „natolik postavení *lex specialis*, že i při neexistenci čl. 3, odst. 1 směrnice 2006/123/ES by měla mít na základě poučky *lex posterior generalis non derogat legi priori speciali* přednost“.⁶⁶ Lze tedy uzavřít, že v případě, pokud bude možné činnost (poskytované služby) dopravních aplikací kvalifikovat jako služby informační společnosti, nebudou tyto služby spadat do působnosti směrnice 2006/123/ES, ale použije se právní úprava uvedená ve směrnicí 2000/31/ES (ohledně možnosti této kvalifikace viz níže).

Preambule směrnice 2000/31/ES uvádí důvody, pro které unijní normotvůrce přistoupil ke specifické úpravě oblasti elektronického obchodu, přičemž se jedná zejména o zvláštní (nadnárodní) povahu internetu, prostřednictvím něhož jsou předmětné liberalizované služby v dnešní době zejména poskytovány a případný možný ekonomický růst celého Společenství vycházející z odstranění překážek poskytování těchto služeb. Tyto překážky „spočívají v rozdílech mezi vnitrostátními právními předpisy, jakož i v právní nejistotě ve vnitrostátních právních úpravách, které se na tyto služby vztahují. Dokud nedojde ke koordinaci a přizpůsobení právních předpisů v dotčených oblastech, mohou být tyto překážky s ohledem na judikaturu Soudního dvora Evropských společenství oprávněné. Právní nejistota se týká rozsahu dohledu, který členské státy smí vykonávat nad službami poskytovanými z jiného členského státu.“⁶⁷ Smyslem směrnice 2000/31/ES, reflektující existenci mnohých elektronických služeb poskytovaných přes hranice členských států Evropské unie, je tedy zejména snaha zjednodušit poskytovatelům služeb informačních společností plnění požadavků stanovených národními právními řády, jež se poskytování těchto služeb týkají. Podstata tohoto

⁶⁵ Viz znění čl. 3, odst. 1 směrnice 2006/123/ES: „(...) Jedná se zejména o tyto předpisy: (...)“

⁶⁶ *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 92. 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>

⁶⁷ Bod 5 preambule směrnice 2000/31/ES.

zjednodušení spočívá ve skutečnosti, že poskytovatel služeb spadajících do kategorie služeb informační společnosti je povinen dodržovat platné národní právní předpisy týkající se příslušné služby pouze v členské zemi Evropské unie, kde je usazen, viz čl. 3, odst. 1 směrnice 2000/31/ES stanoví, že: „Každý členský stát dbá, aby služby informační společnosti poskytované poskytovatelem usazeným na jeho území dodržovaly platné vnitrostátní předpisy z příslušné koordinované oblasti.“ Koordinovanou oblast, které se týká předmětná liberalizace služeb informačních společností, potom směrnice 2000/31/ES ve svém čl. 2, písm. h) definuje jako „požadavky stanovené právními řády členských států pro poskytovatele služeb informační společnosti nebo pro služby informační společnosti, bez ohledu na to, zda mají obecnou povahu či zda byly pro ně zvláště určené.“ Tyto požadavky se potom ve smyslu citovaného ustanovení týkají: a) přístupu k činnosti služby informační společnosti, např. požadavky na kvalifikaci, povolení nebo oznámení; b) výkonu činnosti služby informační společnosti, např. požadavky na chování poskytovatele služby, kvalitu nebo obsah služby včetně požadavků na reklamu a smlouvy nebo na odpovědnost poskytovatele služby. Zároveň je stanoveno, jaké požadavky do koordinované oblasti nespádají (a kterých se tak liberalizace směrnice 2000/31/ES netýká, a které tak ve svém důsledku musí poskytovatel služeb splňovat ve vztahu ke každému národnímu právnímu řádu členského státu Evropské unie jednotlivě), přičemž se zejména jedná o požadavky na služby, které nejsou poskytovány elektronickou cestou. Vycházejíc z principu vzájemného uznávání splnění národních regulí upravujících tyto služby a principu svobody přeshraničního poskytování služeb potom ostatní členské státy nemohou omezovat volný pohyb služeb informačních společností z jiného členského státu, když čl. 3, odst. 2 směrnice 2000/31/ES stanoví, že: „Členské státy nemohou z důvodů spadajících do koordinované oblasti omezovat volný pohyb služeb informační společnosti z jiného členského státu.“ Každý členský stát je tedy oprávněn právně regulovat služby informačních společností nebo jejich poskytovatele pouze co se týče poskytovatelů těchto služeb, usazených na jejich území (za současného dodržení ustanovení ostatních právních předpisů tuto případnou regulaci upravujících). Opatření odchylovající se od čl. 3, odst. 2 směrnice 2000/31/ES mohou členské státy přijmout pouze za splnění podmínek uvedených v čl. 3, odst. 4 směrnice 2000/31/ES.

V případě, že by bylo možné služby poskytované dopravními aplikacemi zařadit do kategorie služeb informačních společností ve smyslu směrnice 2000/31/ES, by tedy tyto

služby bylo možné regulovat pouze prostřednictvím právních předpisů národního právního řádu francouzského (v případě BlaBlaCar), nizozemského (v případě Uber) nebo estonského (v případě Taxify) a všechny ostatní členské státy Evropské unie, ve kterých je příslušná dopravní aplikace rovněž provozována (včetně České republiky), by byly povinny neomezovat provoz této dopravní aplikace národními právními předpisy. Dlužno podotknout, že členský stát, ve kterém je provozovatel příslušné dopravní aplikace usazen, těží z tohoto usazení i vytvářením pracovních míst, daňovými příjmy atd. Česká veřejnoprávní regulace podnikání dopravních aplikací by vzhledem k uvedenému musela provoz dopravních aplikací respektovat a musela by se omezit pouze na regulaci splňující podmínky dle čl. 3, odst. 4 směrnice 2000/31/ES. Toto povolené omezování volného pohybu služeb opatřeními členského státu je ve smyslu citovaného ustanovení možné pouze vůči službě informační společnosti, která poškozují taxativně vyjmenované cíle (viz níže), nebo která představuje závažné a podstatné ohrožení těchto cílů, přičemž tato opatření musí být zároveň nezbytná a úměrná těmto cílům. Vyjmenovanými cíli potom jsou: a) veřejný pořádek, zejména předcházení, vyšetřování, odhalování a stíhání v trestní oblasti, zejména ochrana mladistvých a boj proti podněcování k nenávisti z důvodu rasy, pohlaví, víry nebo národnosti a proti útokům na lidskou důstojnost; b) ochrana veřejného zdraví; c) veřejná bezpečnost včetně ochrany vnitrostátní bezpečnosti a obrany; d) ochrana spotřebitelů včetně investorů. Otázku, zda konkrétní opatření přijatá na základě předmětného ustanovení členskými státy splňují veškeré uvedené požadavky, je potom vždy nutné posuzovat individuálně, a to vzhledem k činnosti národním opatřením regulované služby informační společnosti v příslušném státě a vzhledem ke konkrétní podobě přijatého opatření. Zároveň je (vycházející z myšlenky stěžejní pro právní kvalifikaci popisovanou v této podkapitole, tedy, že dopravní aplikace jsou pouhými platformami pro spolupráci, a že základní službu, osobní přepravu, poskytují uživatelé dopravních aplikací nezávisle na dopravní aplikaci) nutné podotknout, že případná omezující opatření dle čl. 3, odst. 4 směrnice 2000/31/ES se mohou týkat právě jenom zprostředkovatelské činnosti dopravních aplikací prováděné elektronicky prostřednictvím programů pro smartphony (případně prostřednictvím webové aplikace v případě BlaBlaCar). Unijní právní režim upravující možnost vnitrostátní regulace dopravních služeb je od regulace služeb informačních společností odlišný, přičemž pozornost mu bude věnována v následující podkapitole. Zde pouze

uvádím, že případné vnitrostátní požadavky na dopravní služby nespádají do koordinované oblasti požadavků na služby informační společnosti, když směrnice 2000/31/ES, jak bylo uvedeno výše, ve svém čl. 2, písm. h) odrážka ii) bod třetí stanoví, že požadavky na služby, které nejsou poskytovány elektronickou cestou, nespádají do koordinované oblasti liberalizované touto směrnicí a její ustanovení se jich tak netýkají – dopravní služby přitom podmínky citovaného ustanovení naplňují, když osobní přepravu cestujících není ze své podstaty možné provádět elektronicky. Je tedy nutné odmítnout případný výklad, dle kterého by se měla liberalizace poskytování služeb informačních společností stanovená směrnicí 2000/31/ES vztahovat na veškerou další činnost související s poskytováním takových služeb, ovšem postrádající některý z definičních znaků služby informační společnosti (o těch více viz níže), což vyplývá i z bodu 18 preambule směrnice 2000/31/ES, kde je výslovně uvedeno, že: „Činnosti, které pro svou povahu nelze vykonávat na dálku a elektronickou cestou (...) nejsou službami informační společnosti“. Opačný výklad by vedl k absurdnímu závěru, kdy by do koordinované oblasti liberalizované směrnicí 2000/31/ES mohla patřit prakticky jakákoliv hospodářská činnost, když v dnešní době prakticky každý podnikatel poskytuje minimálně část jeho (komplexních) služeb elektronicky.

Otázkou pak zůstává, zda a případně do jaké míry se výše uvedená ustanovení směrnice 2000/31/ES týkají dopravních aplikací – zodpovězení této otázky je možné jen na základě posouzení, zda dopravní aplikace naplňují definici „služby informační společnosti“ ve smyslu čl. 2 písm. a) směrnice 2000/31/ES, který odkazuje na čl. 1, odst. 2 směrnice 98/34/ES, jelikož popisovaná ustanovení směrnice 2000/31/ES se týkají právě jen služeb informačních společností. V citovaném ustanovení směrnice 98/34/ES je služba informační společnosti definována jako každá služba poskytovaná zpravidla za úplatu, na dálku, elektronicky a na individuální žádost příjemce služeb, přičemž pro účely této definice se rozumí: „službou poskytovanou na dálku“ služba poskytovaná bez současné přítomnosti stran; „službou poskytovanou elektronicky“ služba odeslaná z výchozího místa a přijatá v místě jejího určení prostřednictvím elektronického zařízení pro zpracování a uchování dat (včetně digitální komprese) a jako celek odeslaná, přenesená nebo přijatá drátově, rádiově, opticky nebo jinými elektromagnetickými prostředky; „službou na individuální žádost příjemce služeb“ služba poskytovaná

přenosem dat na individuální žádost. Směrnice 98/34/ES rovněž demonstrativně uvádí příklady služeb, které nejsou do definice zahrnuty.

Vycházejí z myšlenky, že dopravní aplikace jsou řečí výše zmiňovaného Evropského programu pro ekonomiku sdílení Evropské komise pouhou platformou pro spolupráci (a nikoliv poskytovatelem základní služby – tedy neprovádějí realizaci osobní přepravy cestujících), níže provádím posouzení toho, zda tato zprostředkovatelská činnost naplňuje znaky služby informační společnosti.

Znak úplatné povahy dopravních aplikací je splněn následovně – provozovatelé Uber a Taxify monetizují provoz svého programu tak, že část ceny za realizovanou přepravu, kterou hradí cestující řidiči, je odváděna provozovateli po uskutečnění přepravy cestujícího. Tedy naplnění znaku úplatné povahy Uber a Taxify lze považovat za nesporné. BlaBlaCar je momentálně v České republice (na rozdíl od některých jiných členských států Evropské unie) provozován bezplatně, tedy cestující ani řidič za zprostředkování kontaktu s druhou stranou provozovateli BlaBlaCar nic neplatí. Zároveň ovšem nelze podmínku „poskytování služby zpravidla za úplatu“ ve smyslu uvedené definice služby informační společnosti vykládat tak, že se jedná pouze o služby, za které je poskytovatelem vybíráno peněžité plnění od uživatelů, když zmiňovaná úplata může mít i jinou formu (např. poskytovatel může těžit z poskytovaných osobních údajů uživatelů, stejně jako z jejich pouhé přítomnosti v prostředí programu dopravní aplikace, a to např. v kontextu následných úhrad přijímaných z reklamních ploch zahrnutých v programu dopravní aplikace).⁶⁸ Tento závěr potvrzuje i bod 18 směrnice 2000/31/ES uvádějící, že: „služby informační společnosti se neomezují výhradně na služby umožňující uzavírání smluv on-line, ale vztahují se rovněž, pokud jde o hospodářskou činnost, na služby, které nehradí ti, kdo je přijímají, jako např. služby poskytující informace on-line nebo obchodní sdělení nebo ty služby, které poskytují nástroje umožňující vyhledávání dat, přístup k datům a získávání dat.“⁶⁹ Pro naplnění znaku úplatnosti služby informační společnosti tedy není rozhodující prvek úplaty ze strany

⁶⁸ MAISNER, Martin. *Zákon o některých službách informační společnosti: § 2 [Vymezení některých základních pojmů]*. 1. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2016. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-449-0.

⁶⁹ Bod 18 preambule směrnice 2000/31/ES.

uživatelé, nýbrž fakt, že služba nese prvky potenciální ekonomické činnosti – tedy že ji lze zpravidla za úplaty provozovat.⁷⁰ Takový znak potom BlaBlaCar beze sporu naplňuje, když k monetizaci jeho provozu prostřednictvím vybírání poplatků za jeho užívání reálně může dojít poté, co BlaBlaCar získá žádoucí pozici na trhu (takový záměr ostatně sám provozovatel BlaBlaCar dříve v podmínkách České republiky avizoval⁷¹ a v jiných zemích k němu již došlo), zároveň lze uvažovat o monetizaci alternativního charakteru – např. snahu získat co největší počet uživatelů, za předpokladu, že tito uživatelé budou užívat BlaBlaCar i v případě jeho použití v zemích, kde se za jeho užívání hradí poplatky.

Poskytnutím služby na dálku se potom rozumí poskytnutí služby bez současné přítomnosti stran – tento znak lze u všech tří posuzovaných dopravních aplikací označit za splněný, když jejich smyslem je zprostředkování vzájemného kontaktu osobám, jejichž zájmy na přepravě do určité míry konvenují, ovšem vzhledem ke značným transakčním nákladům nejsou schopny se zkontaktovat tradičními způsoby, případně jsou tyto tradiční způsoby neúměrně komplikované. Tedy skutečnost, že účastníci se strany nejsou současně přítomny, je důvodem, proč vůbec dopravní aplikace vznikají a znak poskytnutí služby na dálku tak lze považovat za splněný.

Znak nutnosti, aby službu dopravní aplikace individuálně vyžádal její příjemce (pokud uvažujeme dopravní aplikace jako zprostředkovatelské platformy, pak je příjemcem jak cestující tak řidič, když oba v rámci dopravní aplikace musí projevit vlastní vůli zprostředkovat propojení s protistranou, která přepravu realizuje, resp. pro kterou bude přeprava realizována) lze považovat za splněný, když předmětné zprostředkovatelské služby dopravních aplikací nemohou ze své podstaty být poskytovány kontinuálně, aniž by jejich příjemci projevíli vůli po propojení s dalším příjemcem.⁷²

⁷⁰ MAISNER, Martin. *Zákon o některých službách informační společnosti: § 2 [Vymezení některých základních pojmů]*. 1. V Praze: C.H. Beck, 2016. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-449-0.

⁷¹ *BlaBlaCar začne vybírat provize za rok, zatím dobývá území a nevydělává* [online]. e15.cz, 2017 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/blablacar-zacne-vybirat-provize-za-rok-zatim-dobyva-uzemi-a-nevydelava-1327643>

⁷² Způsob projevu vůle se liší v závislosti na dopravní aplikaci. V případě BlaBlaCar řidič sdělí, že plánuje realizaci cesty do určitého místa a cestující se k němu mohou přidat. V případě Uber a Taxify cestující vyšle požadavek na realizaci jeho přepravy do určitého místa a řidič ji může přijmout nebo odmítnout.

Na druhou stranu je ve věci právní kvalifikace služeb dopravních aplikací jako služeb informačních společností problematické posouzení toho, zda je naplněn znak poskytování těchto služeb elektronicky. Službou poskytovanou elektronicky je ve smyslu předmětné definice myšlena mimo jiné služba, která je „jako celek odeslaná, přenesená nebo přijatá drátově, rádiově, opticky nebo jinými elektromagnetickými prostředky“, přičemž problematická je právě formulace „jako celek“. V případě, že dopravní aplikace označíme za pouhou platformu pro spolupráci (zprostředkovatele komunikace mezi cestujícím a řidičem) není pochyb o tom, že služba je „jako celek“ poskytována elektronicky, když přepravu cestujícího realizuje subjekt od dopravní aplikace odlišný a na této dopravní aplikaci nezávislý. V takovém případě nečiní splnění uvedeného definičního znaku služby informační společnosti (poskytování služby elektronicky) problém. Existuje ovšem opačný právní názor, z něhož lze na základě posouzení faktických kritérií uvedených v úvodu kapitoly 4 této práce dovést, že službu poskytovanou vybranými dopravními aplikacemi – Uber a potenciálně i Taxify, lze vzhledem k její povaze považovat za tzv. smíšenou službu, když jedna její část (zprostředkování komunikace) je realizována elektronicky a druhá část (poskytnutí přepravy) ze své povahy nikoliv. Tyto dopravní aplikace tak lze považovat za provozovatele základní přepravní služby a nelze je označit za službu informační společnosti, když z níže uvedených důvodů nelze považovat znak „poskytování služby elektronicky“ za splněný. Tento názor vychází z teleologického výkladu směrnice 2000/31/ES, kterým bylo dovozeno, že v případě obdobných smíšených služeb je smyslem tohoto právního předpisu pouze liberalizace služeb, u kterých část realizovaná elektronickým přenosem je částí primární, a související neelektronické služby jsou pouze doplňkové. To znamená, že „je-li poskytovatel elektronicky poskytované služby rovněž poskytovatelem služby neposkytované tímto způsobem nebo má-li na podmínky poskytování posledně uvedené služby rozhodující vliv, takže obě tvoří nerozdílný celek, je třeba (...) určit hlavní prvek zamýšleného plnění, to znamená ten, který má svůj ekonomický smysl. Kvalifikace služby informační společnosti vyžaduje, aby byl elektronicky poskytován tento hlavní prvek.“⁷³

⁷³ 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 35. 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>

Provozovatelé Uber ani Taxify nejsou přímými poskytovateli služby neposkytované elektronickým přenosem, jelikož realizace přepravy je prováděna jejich uživateli v režimu řidič. Ve smyslu uvedené argumentace ovšem bylo dovozeno, že tyto dopravní aplikace mají na poskytování přepravních služeb rozhodující vliv a zároveň je elektronický prvek jejich činnosti (zprostředkování kontaktu mezi řidičem a cestujícím) natolik podružný, že tato dvě související plnění nelze považovat za dvě služby. Tedy hlavním prvkem činnosti Uber a potenciálně i Taxify je dle tohoto názoru poskytování přepravních služeb a nelze tak tvrdit, že jsou tyto služby „jako celek“ poskytovány elektronicky – liberalizovaný režim stanovený směrnicí 2000/31/ES se tak netýká zprostředkovatelské elektronické činnosti, byť by sama o sobě *stricto sensu* definici služby informační společnosti naplnila. Tento závěr vychází z názoru, že směrnice 2000/31/ES by neměla být vykládána v tom smyslu, že „jakákoliv online činnost související s obchodními operacemi představuje sama o sobě službu informační společnosti bez ohledu na to, že je jen doplňková, podružná nebo má přípravnou povahu a není ekonomicky nezávislá.“⁷⁴

V případech obou popsaných právních názorů tak lze uzavřít, že minimálně část činnosti služeb dopravních aplikací lze považovat za zprostředkovatelskou činnost kvalifikovatelnou jako službu informačních společností ve smyslu směrnice 2000/31/ES. Některé právní názory ovšem reflektují zvláštní novátorský charakter činnosti Uber a Taxify a dovozují, že jimi poskytovaná služba nespočívá v pouhém zprostředkování komunikace mezi cestujícím a řidičem, ale vzhledem k zásahům a organizování této komunikace ze strany dopravní aplikace tato služba tvoří nedělitelný komplexní celek zahrnující jak zprostředkování přepravy tak i její poskytnutí.⁷⁵ Tyto dvě činnosti jsou pak nedělitelné a z tohoto důvodu tak zprostředkovatelskou část této služby nelze samostatně označit za službu informační společnosti (vzhledem k jejímu podružnému vztahu vůči poskytnutí přepravy). V případě ztotožnění se s tímto právním názorem, tedy odmítnutím možnosti na činnost dopravních aplikací aplikovat ustanovení směrnice 2000/31/ES, je

⁷⁴ *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 37. 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>

⁷⁵ Tato myšlenka „rozhodujícího vlivu“ nemá žádnou oporu v právních předpisech a je tak pouze myšlenkovým konstruktem autora.

potom na místě uvažovat o tom, zda lze činnost dopravních aplikací ve světle unijního práva kvalifikovat jinak. – tyto návazné úvahy uvádím v následující podkapitole. Uvedené úvahy ohledně neaplikovatelnosti směrnice 2000/31/ES na činnost Uber a Taxify se netýkají BlaBlaCar, když analýza fungování této dopravní aplikace ve světle zmíněných kritérií (rozlišujících pouhou platformu pro spolupráci a poskytovatele služeb) naznačují, že BlaBlaCar spíše je pouhým zprostředkovatelem komunikace (více viz níže).

4.1.2 Dopravní aplikace jako služba v oblasti dopravy ve smyslu směrnice 2006/123/ES

Není pochyb o tom, že s provozem dopravních aplikací jsou spojeny dopravní služby, tedy sama realizace uspokojení přepravní potřeby cestujícího. Otázkou potom zůstává, který subjekt je poskytovatelem těchto dopravních služeb, jehož se tak týkají návazná pravidla na unijní úrovni regulující poskytování takových služeb. Jak bylo uvedeno výše, obecným unijním právním předpisem blíže upravujícím poskytování služeb na vnitřním trhu Evropské unie je směrnice 2006/123/ES, avšak tato směrnice v čl. 2, odst. 2, písm. d) ze své působnosti výslovně vylučuje „služby v oblasti dopravy, včetně přístavních služeb, spadající do oblasti působnosti hlavy V SFEU“. Bod 21 preambule směrnice 2006/123/ES potom specifikuje vyloučené činnosti jako „dopravní služby včetně městské dopravy, taxislužby, sanitní služby a přístavní služby“. Služby z této kategorie potom spadají do výjimky z výše citovaného ustanovení čl. 56 SFEU stanovícího zákaz omezení volného pohybu služeb v Evropské unii, což dovedl i SDEU ve svém rozsudku ve věci C-338/09 ze dne 22. 12. 2010. Tuto výjimku upravuje čl. 58, odst. 1 SFEU, který stanoví, že „Volný pohyb služeb v oblasti dopravy je upraven ustanoveními hlavy o dopravě“ (hlavou o dopravě je hlava V SFEU obsahující články 90 a následující, zmíněná ve výše uvedené definici služby v oblasti dopravy dle směrnice 2006/123/ES). Čl. 90 SFEU potom stanoví, že „v oblastech upravovaných v této hlavě jsou cíle Smluv sledovány v rámci společné dopravní politiky“, což platí i ve vztahu k výše zmiňovaným „službám v oblasti dopravy“ jak citovaným judikátem potvrdil SDEU. K uplatnění zásady volného pohybu služeb v oblasti dopravy tak musí v příslušných oblastech upravených dle SFEU dojít prostřednictvím provádění společné dopravní politiky, přičemž tuto dopravní politiku stanoví Evropský parlament a Rada řádným legislativním postupem po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem

a Výborem regionů v oblastech dle čl. 91, odst. 1 SFEU. K přijetí dopravní politiky, která by se zabývala poskytováním služeb individuální městské dopravy (jako je např. taxislužba, nebo služby poskytované uživateli Uber a Taxify v režimu řidič), případně komplexními zprostředkovatelskými službami poskytovanými dopravními aplikacemi, dosud nedošlo.⁷⁶ Vzhledem k absenci této dopravní politiky tedy ve smyslu výše uvedených ustanovení SFEU přísluší členským státům Evropské unie regulovat poskytování takových služeb jejich vnitrostátními právními předpisy, a to za současného dodržení obecných pravidel SFEU. Taková unijní úprava tak otevírá cestu k možnosti členských států regulovat tyto dopravní služby individuálně, dle jejich národních specifik. Tato právní úprava dává členským státům vyšší volnost možné regulace těchto služeb, když členský stát není (kromě obecných pravidel týkajících se poskytování služeb na vnitřním trhu Evropské unie⁷⁷) omezen unijními předpisy upravujícími meze takové regulace, jako např. v případě přeshraničního poskytování služeb informačních společností.

Zůstává tak otázka, zda lze činnost dopravních aplikací subsumovat pod pojem „služby v oblasti dopravy“ či nikoliv. Zodpovězení této otázky bezprostředně navazuje na výše probíraný problém toho, zda lze dopravní aplikace kvalifikovat jako služby informačních společností. V případě kladné odpovědi je otázka možné kvalifikace těchto služeb jako služeb dopravních bezpředmětná – základní přepravní službu poskytují pouze uživatelé v režimu řidič, jejichž činnost nepochybně lze označit jako službu v oblasti dopravy, když ve smyslu uvedené definice dopravní služby poskytují. Členské státy by tak mohly činnost uživatelů užívajících dopravní aplikace v režimu řidič regulovat ve volnějším režimu bez nutnosti přizpůsobovat se specifické unijní právní úpravě těchto případných národních omezujících opatření (na rozdíl od oddělených služeb informační společnosti poskytovaných dopravní aplikací, jež spadají do koordinované oblasti). Naopak v případě ztotožnění se s názorem, že konkrétní dopravní aplikaci nelze vzhledem k jejímu zvláštnímu charakteru označit za službu informační společnosti,

⁷⁶ *Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. prosince 2017.* In: Soudní dvůr Evropské unie, věc C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, bod 46. Dostupné také z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=236433>

⁷⁷ Tamtéž, bod 47.

vyvstává otázka, zda lze celou takto poskytovanou komplexní službu označit za službu v oblasti dopravy. Ve smyslu této argumentace, tedy že některé dopravní aplikace (Uber, Taxify) přináší natolik inovativní model poskytování služeb, že je nelze považovat za pouhé zprostředkovatele komunikace a primárním cílem jejich činnosti je sama realizace přepravy cestujících (byť poskytovaná prostřednictvím jejich uživatelů), potom není pochyb, že služba těchto dopravních aplikací je službou v oblasti dopravy. Tento závěr vyplývá z toho, že ve smyslu předmětné definice a uvedené argumentace lze uvedené dopravní aplikace označit za službu městské dopravy, která je v definici služby v oblasti dopravy zahrnuta. V takovém případě je možné i zprostředkovatelskou část poskytovanou elektronicky (tedy služby programu pro smartphony, kterými dochází k propojení cestujícího a řidiče) regulovat ve stejném režimu jako základní dopravní službu, tedy aniž by se této národní regulace týkaly omezující požadavky stanovené směrnicí 2000/31/ES.

Ve smyslu výše uvedeného je tak z hlediska unijního práva prakticky zcela nevýznamné, zda lze služby dopravních aplikací označit za služby poskytované v rámci sdílené ekonomiky či nikoliv. Případné (ne)označení 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 nesusouvisí. Při posuzování činnosti 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. Nutno rovněž opakovaně zmínit, že každá dopravní aplikace musí být v rámci řádné právní kvalifikace ve světle unijního práva posuzována individuálně, na základě specifických znaků provozu v příslušném členském státě, když každá dopravní aplikace může fakticky fungovat odlišně, byť jejich účel je obdobný. Posouzení skutkových znaků dopravních aplikací a právních vztahů tyto znaky provázejících potom provádím v následující kapitole, a to ve vztahu k rozhodovací činnosti SDEU, který se touto otázkou rovněž zabýval.

4.2 Rozhodovací činnost SDEU v oblasti dopravních aplikací

Jak bylo uvedeno v kapitole 3.5 této práce, činnost dopravních aplikací vyvolává právní kontroverze ohledně právního charakteru jejich fungování a návazné (ne)aplikovatelnosti příslušné veřejnoprávní regulace v mnoha zemích, kde tyto aplikace zahájí svoji činnost.⁷⁸ Z pohledu unijního práva lze za nejvýznamnější takový národní spor o podstatu činnosti dopravních aplikací označit nekalosoutěžní spor mezi profesní organizací sdružující řidiče tradiční taxislužby v Barceloně, Španělsku, a subjektem zde provozujícím Uber, když právě na základě tohoto sporu byla SDEU položena předběžná otázka, jejímž předmětem bylo zodpovězení otázek ohledně právní kvalifikace Uber popisovaných výše v rámci kapitoly 4.1. této práce. SDEU poté v této věci vedené pod značkou C-434/15 ve věci samé rozhodnul, čímž vzhledem k výše popisovaným právním konotacím této otázky ve svém důsledku zásadně ovlivnil možnost členských států Evropské unie regulovat provoz některých dopravních aplikací. Vzhledem k důležitosti dopadů tohoto rozsudku a zároveň kontroverzi některých jeho závěrů níže přibližuji a komentuji úvahy, kterými se SDEU při svém rozhodování řídil. Původní národní spor vycházející ze zdržovacího nároku subjektu hájícího zájmy řidičů taxislužby z titulu údajné nekalé soutěže provozovatele Uber v návaznosti na skutečnost, že Uber, ani jeho uživatelé v režimu řidič (na rozdíl od řidičů taxislužby) nedisponují licencemi a povoleními vyžadovanými po řidičích taxislužby⁷⁹, je obsahově téměř totožný jako nekalosoutěžní spory vedené s provozovateli Uber a Taxify v České republice (byť samozřejmě konkrétní vyžadované licence a povolení se liší v závislosti na národní úpravě) – více viz kapitola 5.3.4). Tato podobnost dobře ilustruje skutečnost, že obdobné právní kontroverze provázejí provoz dopravních aplikací takřka ve všech zemích Evropské unie – autoritativní výklad výše popisovaných unijních předpisů poskytnutý SDEU je potom nezbytným krokem k zodpovězení otázky: „zda případná právní úprava

⁷⁸ Uber protests and legal actions. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2018-08-03]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Uber_protests_and_legal_actions

⁷⁹ *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 16. 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>

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.“⁸⁰

4.2.1 Rozhodovací činnost SDEU ve věci C-434/15

SDEU byl v návaznosti na popsanou spornou situaci vzniknuvší v Barceloně požádán příslušným národním soudem, aby na základě čl. 267 SFEU rozhodnul o předběžné otázce týkající se výkladu unijního práva, přičemž podstata této otázky byla popsána v kapitole 4.1. SDEU se tak zabýval otázkou fungování dopravní aplikace Uber, a to v rámci podmínek, za kterých je služba Uber provozována ve Španělsku. Tyto závěry ovšem mohou být relevantní i pro činnost dopravních aplikací provozovaných v České republice, což přibližují v následující kapitole. Vydání rozsudku SDEU ve věci samé, sp. zn.: C-434/15, ze dne 20. 12. 2017 (dále jen „rozsudek C-434/15“) předcházelo stanovisko generálního advokáta SDEU Macieje Szpunara ze dne 11. 5. 2017 (dále jen „stanovisko C-434/15“), které v předmětné věci rovněž poskytlo řadu podstatných závěrů, jež dokreslují východiska, která SDEU při svém rozhodování reflektoval. Nejpodstatnější částí stanoviska C-434/15, určující pro řádné posouzení předběžné otázky, je pasáž, ve které autor provádí analýzu činnosti španělského Uber ve světle kritérií, na základě kterých lze obecně určit, zda lze činnost provozovatele Uber označit za pouhé zprostředkování přepravy, nebo zda se jedná o přímého realizátora této přepravy. Přičemž tato kritéria byla pravděpodobně nepřiznaně přebrána z Evropského programu pro ekonomiku sdílení Evropské komise, který se touto otázkou v obecné rovině zabýval (více viz úvod kapitoly 4).

Stanovisko C-434/15 předně popisuje vztah činnosti Uber k subsumpci pod pojem „sdílené ekonomiky“, který z pohledu unijního práva správně hodnotí jako zcela nerelevantní, když se nejedná o právní pojem. Zároveň poměrně významně odmítá subsumpci činnosti uživatelů Uber pod rovněž neprávni pojem „spolujízda“, který

⁸⁰ *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>

definuje jako „sdílení společné cesty určené řidičem, a nikoliv spolujezdcem, které vede nanejvýš k pokrytí části nákladů na cestu vynaložených řidičem. Navázání kontaktu mezi řidiči a případnými spolujezdcí je usnadněno on-line aplikacemi, a jedná se tedy v podstatě o „autostop 2.0“. Každopádně nejde o výdělečnou činnost.“⁸¹, přičemž tato obecná definice je nápomocná při posuzování aplikovatelnosti národní právní regulace na činnost uživatelů dopravních aplikací v režimu řidič. Stanovisko C-434/15 vychází z názoru, že „Uber dělá mnohem více, než jen propojuje nabídku s poptávkou: sama tuto poptávku vytváří. Upravuje rovněž její základní vlastnosti a organizuje její fungování.“⁸², což vede autora k závěru, že „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.“⁸³ Tento názor vychází z posouzení některých skutkových okolností provozu Uber v (nepřiznané) návaznosti na zmiňovaná kritéria, jejichž naplnění hodnotí stanovisko C-434/15 následovně: a) způsob stanovení ceny – je uvedeno, že Uber autoritativně stanoví cenu za přepravu poskytnutou jeho uživateli v závislosti na délce trasy zvolené cestujícím, trvání přepravy a aktuální intenzitě poptávky po přepravě – možnost uživatelů Uber tuto cenu ovlivnit je fakticky podstatně omezená, když Uber si jako svoji provizi odečítá vždy částku vyplývající z jím původně navrhované ceny, nikoliv finální ceny po dohodě uživatelů (což samozřejmě znamená, že pro řidiče nemá ekonomický smysl navrhovanou částku po dohodě s cestujícím snižovat);⁸⁴ b) způsob a míra ingerence Uber do klíčových podmínek smluvního vztahu mezi řidičem a cestujícím – zde stanovisko jmenuje relevantní aspekty, na základě kterých dovozuje vysokou míru nepřímé kontroly prováděnou provozovatelem Uber nad „jeho“ řidiči založenou na finančních pobídkách řidičů a jejich decentralizovaného hodnocení ze strany cestujících, byť zároveň připouští, že tato kontrola není vykonávána prostřednictvím standardního vztahu podřízenosti (uživatelů Uber v režimu řidič vůči provozovateli Uber). Specificky jmenuje hodnocení řidičů a možnost jejich vyloučení

⁸¹ *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>

⁸² Tamtéž, bod 43.

⁸³ Tamtéž, bod 53.

⁸⁴ Tamtéž, body 49 a 50.

z používání Uber při nízkém hodnocení, smluvní stanovení způsobu, jakým řidiči mají poskytovat své služby a jak se při tom chovat, a motivování řidičů, aby byli přítomni v určitý čas na určitém místě. Z těchto aspektů je poměrně extenzivně dovozeno, že „Uber kontroluje veškeré ekonomicky relevantní faktory přepravní služby nabízené v rámci své platformy“; c) vlastnictví aktiv klíčových pro poskytování služby – v souladu se skutečným skutkovým stavem je uvedeno, že klíčová aktiva, tedy osobní automobily, kterými je poskytována přeprava cestujících, jsou ve vlastnictví uživatelů Uber v režimu řidič, nikoliv provozovatele Uber samého, přičemž na tato vozidla jsou ze strany Uber kladeny specifické požadavky. Používané osobní automobily musí splňovat stanovená kritéria kvality, splňovat požadavky na povinné ručení a mít platné technické osvědčení. Těmito požadavky provozovatel Uber stanoví jistý standard kvality a bezpečnosti služeb jeho uživatelů. Vzhledem ke všemu výše uvedenému tak lze souhlasit se závěrem, že Uber stanoví určitou úroveň poskytování přepravních služeb, kterou musí jeho uživatelé v režimu řidič dodržovat, a jejíž dodržování (byť prostřednictvím nezávislého hodnocení velkého vzorku cestujících) kontroluje.

Ve smyslu tohoto skutkového závěru potom autor stanoviska C-434/15 (a následně i rozsudek ve věci samé) dospěl k závěru, že v rámci komplexních služeb Uber, nemá část služeb poskytovaná elektronicky povahu hlavního plnění (kterým je sama přeprava). Z toho důvodu se této elektronické části služby Uber nemůže týkat liberalizace stanovená směrnicí 2000/31/ES, což je autorem (kromě výše popsané teleologické argumentace) poměrně kontroverzně odůvodněno tím, že v případě tzv. smíšených služeb (kdy je část služby poskytovaná elektronicky a část nikoliv) jsou předmětem této liberalizace pouze služby, jejichž hlavní část spočívá ve službách přenášených elektronicky. Autor tak nepřipouští možnost aplikovat na různé části (dle jeho názoru komplexní) služby různou unijní právní úpravu, ačkoliv tyto různé části mají odlišnou povahu. Pro posouzení relevantní právní kvalifikace předmětné smíšené služby autor stanoviska C-434/15 stanoví kritérium „hlavního prvku“ této komplexní služby. Ohledně posuzované činnosti Uber je potom uvedeno, že: „má-li poskytovatel elektronicky poskytované služby na podmínky poskytování služby neposkytované tímto způsobem rozhodující vliv, takže obě tvoří nerozdílný celek, je třeba dle mého názoru určit hlavní prvek zamýšleného plnění, to znamená ten, který má svůj ekonomický smysl. Kvalifikace služby informační

společnosti vyžaduje, aby byl elektronicky poskytován tento hlavní prvek.“⁸⁵ Nutno opakovaně podotknout, že uvedené vychází pouze z teleologické interpretace směrnice 2000/31/ES, podle které se autor domnívá, že: „Aby však směrnice 2000/31 mohla dosáhnout svého cíle liberalizace služeb informační společnosti, musí mít liberalizace omezená pouze na elektronickou složku skutečný vliv na možnost vykonávat činnost. Z tohoto důvodu se normotvůrce soustředil na služby, které jsou v zásadě jako celek přenášeny elektronicky, kdy případná plnění poskytovaná jiným způsobem jsou pouze doplňkovým prvkem takových služeb.“⁸⁶ Autor stanoviska C-434/15 tak citovaným výkladem z působnosti směrnice 2000/31/ES fakticky vyloučil celou řadu služeb, které naplňují definici služby informační společnosti, ovšem na základě jím dovozeného kritéria „hlavního prvku“ posuzované smíšené služby mají pouze doplňující charakter. Tuto argumentaci potvrzuje autor stanoviska C-434/15 tím, že jako „služby informační společnosti“ dle směrnice 2000/31 restriktivně chápe jen činnosti, které mají samostatnou ekonomickou hodnotu a které tak jsou ekonomicky nezávislé na službě neposkytované elektronicky (aniž by znění směrnice 2000/31 toto ekonomické kritérium „hlavního prvku“ jakkoliv reflektovalo). Na základě analýzy skutkového fungování Uber, kdy samotné zprostředkování kontaktu mezi řidičem a cestujícím opravdu nemá ekonomickou hodnotu a provizi ze zprostředkování získá provozovatel Uber až v návaznosti na řidičem realizovanou přepravu cestujícího, bylo dovozeno, že: „Fáze zprostředkování kontaktu tak má pouze přípravnou povahu, která má umožnit uskutečnění hlavního plnění⁸⁷ za co nejlepších podmínek.“⁸⁸ Ve smyslu definičních znaků „služby informační společnosti“ dle směrnice 98/34/ES (rozebíraných v kapitole 4.1.1) tak autor vzhledem k popsané argumentaci nepovažuje službu Uber za službu informační společnosti, když dle jeho názoru není naplněn znak poskytnutí služby „jako celek“ elektronicky. Navazující otázka možné kvalifikace služby Uber ve světle unijního práva potom byla stanoviskem C-

⁸⁵ *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 35. 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>

⁸⁶ Tamtéž, bod 31.

⁸⁷ Kterým je ve smyslu popsané argumentace sama realizace osobní přepravy cestujícího.

⁸⁸ *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 64. 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>

434/15 poměrně jednoznačně vyřešena tak, že se nepochybně jedná o „službu v oblasti dopravy“ ve smyslu směrnice 2006/123/ES, když se zcela určitě jedná o formu „městské dopravy“ ve smyslu výše citovaného bodu 21 preambule této směrnice. Jednoznačnost této návazné kvalifikace spočívá ve skutečnosti, že unijní právo v případě ztotožnění se s argumentací stanoviska C-434/15 vzhledem ke skutkovým okolnostem provozu služby Uber žádnou jinou právní kvalifikaci této služby prakticky neumožňuje. Případným sporným bodem argumentace stanoviska C-434/15 tak zůstává předcházející otázka (ne)možnosti rozdělení služby Uber na dvě služby s tím, že zprostředkovatelská služba bude kvalifikována jako služba informační společnosti a přepravní služba řidiče jako služba v oblasti dopravy.

SDEU ve svém rozsudku C-434/15 poté, co se vypořádal s procesními otázkami, kdy dovedl svoji pravomoc rozhodnout o položených předběžných otázkách a tyto otázky označil za přípustné, se ztotožnil se závěry stanoviska C-434/15 a jeho výše popisovanou argumentací bez dalšího přijal za svou. SDEU tak zprostředkovatelskou službu poskytovanou programem Uber považuje „za nedílnou součást komplexní služby, jejíž hlavní složkou je přepravní služba“⁸⁹, protože ji nelze označit za službu informační společnosti. Nad rámec argumentace stanoviska C-434/15 potom SDEU akcentoval svou předchozí rozhodovací praxi, když s odkazem na bod 45 a 46 jeho rozsudku C-168/14 z 15. října 2015 podpořil předmětnou argumentaci tím, že zopakoval, že „služba v oblasti dopravy“ zahrnuje „nejen jakýkoli fyzický akt přemístování osob nebo zboží z jednoho místa na druhé prostřednictvím vozidla, letadla nebo plavidla, nýbrž i jakoukoli službu, která je s tímto aktem neodmyslitelně spojena.“ SDEU tak službu Uber považuje za „neodmyslitelně spojenou“ s přepravou cestujících. Tento judikatorní argument potom nemá na stěžejní otázku kvalifikace služby Uber vliv a je tak pouze potvrzením závěru o kvalifikaci služby Uber jako služby v oblasti dopravy v případě, že je v souladu s popsány argumenty dovozena nemožnost kvalifikovat službu Uber jako službu informační společnosti. SDEU tak rozhodl, že službu Uber je nutné považovat za službu

⁸⁹ *Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. prosince 2017.* In: Soudní dvůr Evropské unie, věc C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, bod 40. Dostupné také z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=236433>

v oblasti dopravy, a proto musí být jako celek vyloučena 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.⁹⁰

4.2.2 Dopad rozsudku C-434/15

Jak bylo uvedeno v kapitole 4.1.2, autoritativní kvalifikace služby Uber (případně ostatních dopravních aplikací) jako služby v oblasti dopravy ve smyslu unijního práva otevírá možnost takovou službu regulovat na národní úrovni, a to aniž by byl zákonodárce v možnosti regulace omezen ustanoveními týkajícími se liberalizované koordinované oblasti služeb informačních společností. Zásadním praktickým dopadem rozsudku C-434/15 tak je dovození skutečnosti, že službu Uber lze jako celek specificky regulovat právním předpisem na národní úrovni (vzhledem k absenci společné unijní dopravní politiky koordinující tuto oblast) aniž by zákonodárce byl nucen upravit regulaci tak, aby odpovídala přísnějším požadavkům na regulaci služeb informačních společností. Důsledkem tohoto rozsudku tak není dovození toho, že Uber podléhá jednotlivým národním právním předpisům regulujícím zejména poskytování taxislužby, ale pouze dovození toho, že takovým předpisům případně podléhat může. V každém jednotlivém případě členského státu Evropské unie tak je nutné posuzovat, zda příslušná právní regulace poskytování dopravy (většinou ve formě tzv. taxislužby) do své působnosti zahrnuje i službu Uber, případně ostatní dopravní aplikace, resp. jejich uživatele, či nikoliv. V případě, že příslušný stát disponuje právním předpisem výslovně regulujícím Uber, nečiní taková otázka problémem. Opačná situace nastává v zemích, jejichž právní předpisy takovou výslovnou specifickou právní regulací služeb Uber nedisponují. Absenci takové výslovné regulace potom lze přičítat mnohým faktorům – např. v úvodu zmíněnému zaostávání právní regulace za rychlým vývojem moderní technologie, případně nedostatku politické vůle na regulaci takové služby. Neexistence výslovné právní úpravy dopravních aplikací nemusí být nutně problematická. Vzhledem ke specifickým fungování dopravních aplikací (zejména Uber a Taxify) ovšem mohou nastat a nastávají interpretační problémy ohledně toho, zda se příslušná národní regulace Uber a Taxify týká či nikoliv. Tato právní nejistota může vést k porušování právních předpisů

⁹⁰ Ve smyslu ust. čl. 58, odst. 1 a čl. 56 SFEU.

ze strany dopravních aplikací využívajících tohoto stavu, když lze odkazem na nevyjasněnou právní kvalifikaci činnosti dopravních aplikací (nejčastěji s odkazem na pojem sdílené ekonomiky) před kontrolními orgány veřejné moci argumentovat proti právnímu postihu za případné porušování relevantních právních předpisů, což ostatně uživatelé dopravních aplikací ve správních řízení s nimi vedenými činí. Tuto nejistotu je potom na místě odstranit formou soudních rozhodnutí, která postaví najisto, zda a případně jak se dopravních aplikací týká příslušná národní regulace, přičemž podstatným argumentem při tomto rozhodování mohou být i některé závěry rozsudku C-434/15. Zároveň je ale nutné dodat, že posuzovat (ne)soulad činnosti dopravních aplikací s příslušnými národními předpisy je možné pouze ve vztahu k těmto právním předpisům – znění rozsudku C-434/15 může subjektům provádějícím interpretaci argumentačně napomoci, ovšem jeho závěry nelze při interpretaci národních předpisů bez dalšího aplikovat, když v rozhodovací činnosti národních soudů dochází k interpretaci zcela odlišných předpisů, než předpisů, které vykládal SDEU. Je tak nutné odmítnout (nejen) mediální zkratku, podle které lze Uber na základě citovaného rozsudku automaticky zařadit do kategorie taxislužby (pokud ji příslušný národní právní řád zná). Uvedené trefně shrnul Jiří Kindl, který uvedl, že (SDEU): „Neřekl tedy, že Uber je taxislužbou, natožpak tradiční taxislužbou. Stejně tak neřekl, že by poskytování služby Uber v jednotlivých členských státech bylo zakázáno. Pouze řekl, že je na jednotlivých členských státech, jak budou takovou službu regulovat. A v tomto směru mají velkou míru diskrece, když nejsou omezeny zmiňovanými normami unijního práva. Soudci také v žádném případě neřekli, že by měla být služba Uber regulována jako taxislužba. Podoba a způsob regulace jsou na členských státech.“⁹¹

Zbývá pak posoudit otázku, zda a případně jak jsou aplikovatelné závěry rozsudku C-434/15 na činnost ostatních dopravních aplikací, tedy zda lze závěry tohoto rozsudku vztáhnout i na BlaBlaCar a Taxify. Ve věci BlaBlaCar je situace poměrně nekomplikovaná, když se stanovisko C-434/15 touto otázkou nepřímou zabývalo. Autor stanoviska postavil svoji argumentaci na vymezení toho, že služba Uber má odlišný

⁹¹ KINDL, Jiří. *Kočka není pes a Uber není taxi* [online]. Lidové noviny, 2018 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://www.lidovenoviny.cz/nahled.aspx?d=24.01.2018&e=LN-PRAHA&id=6688259>

charakter, než služby poskytující „platformu spolujízdy“, což otevřelo cestu ke kvalifikaci služby Uber jako služby v oblasti dopravy.⁹² Dlužno podotknout, že pojem „spolujízdy“ není právním termínem a jedná se tak pouze o konstrukt autora. Jako platformu dle autora stanoviska C-434/15 lze pravděpodobně uvažovat „zprostředkovatele, který prostřednictvím on-line platformy propojuje poskytovatele s uživatelem a usnadňuje transakci s nimi“ ve smyslu výše citované definice subjektů podílejících se na sdílené ekonomice, kterou představila Evropská komise. Spolujízda potom dle názoru autora stanoviska C-434/15 spočívá ve „sdílení společné cesty určené řidičem, a nikoliv spolujezdcem, které vede nanejvýš k pokrytí části nákladů na cestu vynaložených řidičem. Navázání kontaktu mezi řidiči a případnými spolujezci je usnadněno on-line aplikacemi, a jedná se tedy v podstatě o „autostop 2.0“. Každopádně nejde o výdělečnou činnost.“ Posouzení funkcionality BlaBlaCar nasvědčuje tomu, že BlaBlaCar naplňuje právě znaky „platformy spolujízdy“ dle stanoviska C-434/15. Tento předpoklad implikuje závěr, že BlaBlaCar lze kvalifikovat jako službu informační společnosti, jelikož činnost BlaBlaCar nevykazuje specifické znaky, pro které bylo dovozeno, že Uber „má na podmínky poskytování služby neposkytované elektronicky rozhodující vliv, takže obě tvoří nerozdílný celek“. Naplnění popsanych definičních znaků „platformy“ považují v činnosti BlaBlaCar za nesporné. O zprostředkování spolujízdy ve smyslu citované definice se jedná, jelikož cestu zprostředkovanou BlaBlaCar určuje vždy řidič a cena, kterou hradí cestující, by měla sloužit pouze k pokrytí nákladů řidiče na cestu. Tuto funkcionalitu provozovatel BlaBlaCar zajišťuje tím, že stanoví navrhovanou cenu každé jízdy, jejíž výše by i po případném (provozovatelem BlaBlaCar dovoleném) navýšení ceny maximálně o 50 % neměla přinášet řidiči zisk. Tedy fungování BlaBlacar je nastaveno tak, že případná možnost řidiče vydělávat na jím realizované činnosti je podstatně ztížena. Případná snaha řidiče vybírat za realizaci přepravy poplatky nad rámec navrhované ceny by se potom mohla odrazit v jeho uživatelských hodnoceních, což by se negativně promítlo do množství žádostí o přepravu s takovým řidičem. Těžko si tedy představit podnikatelský záměr založený na podnikání

⁹² 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>

prostřednictvím BlaBlaCar – možnost přijímat platby nad rámec ceny navrhované dopravní aplikací je zásadně omezena, a to prakticky pouze na situace, kdy cestující s touto platbou navíc souhlasí (což vzhledem k popsanému mechanismu stanovení ceny a kontroly dodržování hrazení této ceny prostřednictvím uživatelských hodnocení budou případy spíše ojedinělé, když je pochopitelně v zájmu cestujícího hradit nízkou navrhovanou cenu). Lze tedy uzavřít, že způsob přepravy osob, jehož zprostředkování provádí BlaBlaCar, prakticky nemůže pro řidiče představovat výdělečnou činnost. Ve smyslu rozsudku C-434/15 tak lze považovat službu BlaBlaCar za službu odlišnou od služby, kterou poskytují uživatelé v režimu řidič, když BlaBlaCar neposkytuje dopravní službu, ani na poskytování této služby nemá rozhodující vliv (byť určitou míru takového vlivu nelze popřít). Považuji tak za nesporné, že BlaBlaCar lze ve světle rozsudku C-434/15 kvalifikovat jako službu informační společnosti.

Ve věci služby Taxify je situace komplikovanější, když výše sice bylo uvedeno, že Taxify funguje na prakticky stejném principu jako Uber (a dalo by se tak uvažovat analogické dovození stejné právní kvalifikace jako v případě rozsudku C-434/15), ovšem jedním z podstatných kritérií posuzovaných SDEU, a sice způsob jakým Taxify vstupuje do vztahu řidiče a cestujícího při stanovení ceny za přepravu, funguje skutkově odlišně. Skutečnost, že uživatelé mají možnost finální cenu za přepravu libovolně upravit, ve spojení se skutečností, že provize Taxify se počítá vždy až z finální ceny (na rozdíl od Uber, kde se počítá z ceny původně navrhované), svědčí o nižší ingerenci Taxify do právních vztahů vznikajících mezi cestujícím a řidičem. Otázka způsobu stanovení ceny za službu poskytovanou uživateli dopravní aplikace je přitom klíčovým kritériem pro posouzení míry vlivu provozovatele zprostředkovatelské platformy (zde Taxify) na její uživatele (uživatele v režimu řidič a cestující). Zodpovězení otázky možné analogické aplikace závěrů rozsudku C-434/15 i na službu Taxify potom spočívá v posouzení míry důležitosti, jakou má kritérium stanovení ceny za poskytovanou službu, když ostatní východiska zůstávají (až na drobné rozdíly neměníci charakter poskytované služby) stejná jako v případě Uber. V případě, že subjekt provádějící interpretaci přisoudí tomuto kritériu větší důležitost (čemuž může nasvědčovat skutečnost, že v rámci Evropského programu pro ekonomiku sdílení Evropské komise, jež se mimo jiné zabývá právě otázkou dovození, kdy zprostředkovatelská platforma poskytuje i službu samou, bylo toto kritérium uvedeno na prvním místě), pak by se dalo uvažovat o tom, že bude dovozen

nižší stupeň vlivu, který Taxify uplatňuje nad způsobem, jakým jeho uživatelé poskytují své služby a ve svém důsledku by tak mohla být dovozena právní kvalifikace služby Taxify jako služby informační společnosti. Takové závazné posouzení pak ovšem může poskytnout pouze SDEU, který se momentálně takovou otázkou bohužel nezabývá. Lze se tak pouze dohadovat, zda by SDEU vzhledem k uvedené skutkové odlišnosti rozhodnul o právní kvalifikaci Taxify opačným způsobem, než v případě Uber. Domnívám se, že SDEU by v takovém případně ohledně Taxify rozhodnul obdobně, jako o Uber, když v odůvodnění svého rozsudku C-434/15 široce akcentoval faktický smysl fungování dopravní aplikace na základě posouzení různých vlastností, jež vnímal zejména ve svém souhrnu, aniž by věnoval zvláštní pozornost jednotlivým izolovaným premisám jako je např. způsob stanovení ceny. Vzhledem k tomu, že jednotlivá kritéria posuzovaná SDEU nemají žádný závazný právní základ, se dá očekávat, že SDEU by neměl při odůvodňování hypotetického rozsudku o Taxify, kterým by rozhodnul stejně, jako ve věci Uber, problém argumentačně ustát nereflektování rozdílného předpokladu ohledně způsobu stanovování ceny. SDEU tedy rozsudkem C-434/15 demonstroval způsob, jakým o Uber uvažuje. Na tomto uvažování a případném navazujícím rozhodování týkajícím se klonů Uber potom nemusí nic měnit ani skutečnost, že některé skutkové okolnosti takových obdobných dopravních aplikací se (byť poměrně významně) liší, když SDEU v žádném případě nemusí tyto rozdíly brát při svém rozhodování v potaz. Aktuální situace ovšem zakládá možnost provozovatele Taxify dovolávat se před národními soudy (případně jinými orgány veřejné moci) skutkových rozdílů jejich dopravní aplikace oproti Uber, protože lze dovozovat nepoužitelnost rozsudku C-434/15 při kvalifikaci služby Taxify (což vzhledem k výše uvedenému samozřejmě zájmům provozovatele Taxify konvenuje). Tuto otázku týkající se unijního práva si ovšem mohou jednotlivé soudy posoudit samy, aniž by SDEU podávaly předběžnou otázku dle čl. 267 SFEU. Tedy je otázkou budoucí rozhodovací praxe soudů členských zemí Evropské unie, zda se posouzení právního charakteru služby Taxify dostane až před SDEU, který v této věci podá autoritativní výklad, nebo si národní soudy posoudí tuto otázku v rámci vlastní rozhodovací činnosti samy.

4.2.3 Polemika se závěry ve věci C-434/15

V této kapitole provádím kritickou analýzu závěrů SDEU dovozených ve věci C-434/15 a možných dopadů na činnost dopravních aplikací v návaznosti na různé varianty zvolené právní argumentace. Na základě výše popsané unijní právní úpravy je zjevné, že zájmům provozovatelů dopravních aplikací nejvíce konvenuje varianta, kdy by služba příslušné dopravní aplikace byla považována za „platformu pro zprostředkování“, která je vzhledem ke svému výhradně zprostředkovatelskému charakteru ve světle unijního práva kvalifikována jako služba informační společnosti. Tato kvalifikace potom ve svém důsledku zásadně ztěžuje možnost členských států Evropské unie právně regulovat provoz dopravních aplikací, když standardní národní regulaci používanou např. pro úpravu dopravních služeb poskytovaných tradičním způsobem (jako např. taxislužby) lze na dopravní aplikace aplikovat v rozsahu zásadně omezeném unijním právem. Nicméně tato varianta interpretace nic nemění na skutečnosti, že konkrétní činnost uživatelů dopravních aplikací lze případně regulovat bez omezení, když se o službu informační společnosti nejedná – uživatelům dopravních aplikací v režimu řidič tak je možné národním právním řádem stanovit podmínky realizace jejich činnosti. Tyto podmínky nicméně potom dopadají na činnost jednotlivých uživatelů a provozovatel dopravní aplikace, kterou tito uživatelé používají, není za (ne)plnění těchto podmínek odpovědný. Fakticky tak mají jednotlivé členské státy možnost znemožnit (případně ztížit) provoz dopravních aplikací právě prostřednictvím regulace činnosti jejich uživatelů, např. stanovením natolik přísných podmínek realizace jejich činnosti, že pro ně taková činnost nebude mít ekonomický smysl. Paralelně by tak vedle sebe mohla fungovat regulovaná dopravní služba poskytovaná uživateli dopravních aplikací a neregulovaná zprostředkovatelská služba dopravní aplikace. Dopady této argumentace se potom ve prospěch provozovatelů dopravních aplikací zásadně projeví i v soukromoprávních soudních řízeních vedených s těmito provozovateli z titulu jejich údajné nekalé soutěže. Podstatou těchto nekalosoutěžních nároků je zejména tvrzení, že provozovatelé dopravních aplikací nedodržují národní úpravu týkající se regulace některých dopravních služeb (zejména taxislužeb), čímž oproti tradičním soutěžitelům získávají v rozporu s dobrými mravy soutěže neoprávněnou výhodu (více viz kapitola 5.3.4). Kvalifikace služeb dopravních aplikací jako služeb informačních společností tuto argumentace vyvrací, když je v jejím důsledku zjevné, že služby dopravních aplikací nespočívají

v dopravě a dopravní aplikace tak nemohou porušovat předpisy regulující tuto oblast. SDEU se ve věci C-434/15 ovšem s takovou argumentací neztotožnil, přičemž tento závěr vychází i z některých kontroverzních premis.

Nejproblematictějšími východisky popsaného závěru SDEU jsou: a) skutkový závěr, že zprostředkovatelská služba Uber a dopravní služba realizovaná uživatelem Uber tvoří jeden celek; b) právní závěr, že kvalifikace služby (Uber) jako služby informační společnosti je v případě, kdy její poskytovatel má rozhodující vliv na podmínky poskytování související služby neposkytované elektronicky, možná jen tehdy, když je část poskytovaná elektronicky hlavním prvkem této služby (má samostatný ekonomický smysl). K bodu a) odkazuji na úvod této kapitoly, kde jsou shrnuty kritické připomínky ke způsobu, jakým orgány EU (včetně SDEU) přistupují k rozlišování mezi zprostředkovatelskými platformami a poskytovateli základních služeb. Soukromoprávní vztahy vznikající mezi provozovateli Uber a Taxify a jejich uživateli nasvědčují ohledně charakteru služeb uvedených dopravních aplikací opačnému závěru, než tomu dovozenému SDEU ve věci C-434/15. Provozovatel s uživatelem v režimu řidič uzavírá licenční smlouvu, na základě které je uživatel oprávněn užívat Uber, resp. Taxify, a uživatel za toto užívání platí provozovateli dopravní aplikace poplatek, jehož výše je úměrná jeho výdělků získaného na základě přepravy cestujících (jejichž požadavek na přepravu zprostředkovala příslušná dopravní aplikace). Zároveň jsou uživatelům stanoveny další podmínky užívání Uber, nebo Taxify, jako např. požadavky na jejich osobní automobil, jejich osobu atd. Žádný pracovněprávní ani jiný vztah mezi uživatelem (řidičem) a provozovatelem Uber nebo Taxify neexistuje. Související právní vztah, jehož předmětem je smlouva o přepravě, potom vzniká pouze mezi řidičem a cestujícím, byť je tento smluvní vztah do jisté míry regulován příslušnou dopravní aplikací (např. ve formě stanovení doporučené ceny). Fakticky tak je zákazníkem provozovatelů těchto dopravních aplikací uživatel v režimu řidič – zájmem provozovatelů potom je, aby takových zákazníků měl co nejvíce, případně aby tito uživatelé realizovali co nejvíce jízd (z nichž potom provozovateli plyne úměrná provize). Za tímto účelem realizují provozovatelé různé marketingové akce a stanovují podmínky užívání aplikace, kterými se snaží uvedeného cíle dosáhnout. Veškeré tyto další okolnosti (široce akcentované rozsudkem C-434/15) a podmínky užívání dopravních aplikací ovšem nic nemění na existujících právních vztazích mezi subjekty účastnicími se provozu dopravní aplikace.

Do určité míry se lze ztotožnit se závěrem, že provozovatel Uber a Taxify maximalizuje svůj zisk tím, že určitým způsobem organizuje jeho uživatele v režimu řidič, což může vzbuzovat zdání, že jeho podnikatelským záměrem a reálně poskytovanou činností je poskytování dopravních služeb. Nelze ovšem zapomínat na to, že k této faktické činnosti provozovatele Uber a Taxify dochází v rámci existujících výše popsanych právních vztahů – ze kterých je zjevné, že podnikání provozovatele Uber a Taxify je založeno na provozu programu pro smartphony úplatně poskytovaného jeho uživatelům (řidičům). Faktické okolnosti provozu uvedených dopravních aplikací, jako je kontrola kvality prostřednictvím vylučování uživatelsky hůře hodnocených řidičů, stanovení doporučených cen atd., potom na uvedeném nic nemění, když unijní právo nezná žádný institut „rozhodujícího vlivu“, který údajně má provozovatel Uber nebo Taxify na činnost řidičů. Závěry SDEU se opírají i o některé vyloženě spekulativní argumenty jako např. tvrzení, že uživatelé v režimu řidič by své přepravní služby nebyť aplikace Uber neposkytovali vůbec.⁹³ Domnívám se tak, že rozsudek SDEU C-434/15 se při posuzování skutkového stavu provozu Uber nedostatečně zabýval faktickými okolnostmi jeho fungování, když dostatečně nevěnoval pozornost analýze a zhodnocení relevantních smluvních dokumentů a vznikajícím právním vztahům mezi zúčastněnými subjekty. Nutno ovšem podotknout, že novost fungování Uber se vymyká veškerým dosud známým způsobům zprostředkování, případně organizace městské osobní dopravy – z tohoto důvodu by můj uvedený názor mohl být označen za příliš formalistický, když trvá na kvalifikaci jeho provozu ve smyslu formálních právních vztahů provázejících jeho provoz a naopak nepojímá jeho unikátní znaky a faktickou ekonomickou činnost jako celek (jak naopak učinil SDEU).

K výše zmiňovanému východisku b) rozsudku C-434/15 (akcentujícího závěry stanoviska C-434/15) dodávám následující. Myšlenku, že předmětem liberalizace týkající se služeb informačních společností jsou v případě komplexních služeb sestávajících jak z elektronického, tak neelektronického plnění pouze služby, u kterých má elektronická část hlavní ekonomický smysl, považuji vzhledem k argumentaci stanoviska C-434/15 za

⁹³ *Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. prosince 2017.* In: Soudní dvůr Evropské unie, věc C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, bod 39. Dostupné také z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=236433>

neudržitelnou. Tedy i v případě, kdy je dovozeno, že Uber (případně Taxify) má na „podmínky poskytování neelektronické části služby rozhodující vliv“ se domnívám, že není důvod neuvažovat možnost kvalifikace posuzované služby jako služby informační společnosti. Myšlenka „hlavního prvku“ komplexních služeb nemá žádnou výslovnou oporu v ustanoveních unijního práva (zejména směrnice 2000/31/ES) a je dovozena pouze na základě výše popsané teleologické interpretace příslušného předpisu (stejně jako citovaná myšlenka „rozhodujícího vlivu“ příslušné dopravní aplikace na její uživatele). S takovým přístupem nesouhlasím, když mám naopak za to, že smyslem směrnice 2000/31/ES je co možná nejširší liberalizace služeb informačních společností – skutečnost, že jsou posuzované služby součástí širšího celku (jako v případě Uber a Taxify), který dává ekonomický smysl až ve svém souhrnu, nic nemění na tom, že elektronická část těchto služeb naplňuje definiční znaky služby informační společnosti a měla by tak spadat do koordinované oblasti dle směrnice 2000/31/ES, byť jsem si vědom skutečnosti, že posouzení těchto znaků je ve vztahu k službě Uber a Taxify sporné – viz kapitola 4.1.1. Odůvodnění popsaného závěru autora stanoviska C-434/15 stojí na některých kontroverzních závěrech. Především jde o myšlenku, že nemá smysl omezit se na liberalizaci podružné elektronické části komplexní služby, pokud by komplexní služba nemohla být poskytována z důvodu právní regulace, na kterou se nevztahuje směrnice 2000/31/ES.⁹⁴ Tato skutečnost nemění ničeho na tom, zda určitá služba splňuje definiční znaky služby informační společnosti či nikoliv – autor tak fakticky extenzivně rozšířil tyto znaky o podmínku, že ostatní neelektronické prvky komplexní služby musejí být souladné s příslušnou národní právní regulací. Domnívám se, že takový přístup je naopak rozporný s účelem směrnice 2000/31/ES, jejímž smyslem je co nejširší liberalizace služeb, které spadají do její působnosti. Příslušným národním orgánům veřejné moci nic nebrání, aby kontrolovaly a sankcionovaly (ne)dodržování právní regulace služeb, na které se směrnice 2000/31/ES nevztahuje, aniž by byl zároveň důvod omezovat část služby, která je poskytována elektronicky. Argument, že taková liberalizace vyvolává právní nejistotu, považuji za nesprávný – skutečnost, že poskytovatelé neelektronických

⁹⁴ *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 31. 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>

služeb (uživatelé Uber nebo Taxify v režimu řidič) nově poskytují předmětné služby i v návaznosti na použití dopravních aplikací nic nemění na tom, že se jich týká národní právní regulace upravující jejich přepravní činnost. Tedy není důvod znemožňovat provoz služby Uber, případně Taxify v liberalizovaném režimu dle směrnice 2000/31/ES jenom proto, že u jejich uživatelů není postaveno na jisto, zda příslušnou národní regulaci jejich činnosti splňují či nikoliv. Opačný přístup, který za svůj přijal SDEU, jde nad rámec znění unijních předpisů, když jeho posouzení definičních znaků služby informační společnosti (které Uber i Taxify minimálně částečně splňují) přiznaně reflektuje subjektivní „ekonomický smysl“ jejich činnosti, který gros této činnosti uměle posouvá směrem k realizaci dopravní činnosti, ačkoliv je zřejmé, že formálně vzato je podstatou činnosti provozovatelů dopravních aplikací vývoj a provoz softwaru, přičemž dopravu samou obstarává subjekt odlišný. Na tomto závěru nic nemění ani autorem stanoviska C-434/15 zmiňovaná skutečnost, že provozovatel Uber (případně Taxify) provádí i určitou míru organizace dopravy, když definiční znaky služby informační společnosti tyto okolnosti nemohou nijak reflektovat a dovození naplnění definičních znaků služby informační společnosti zůstává stejné, ať už k organizaci přepravy dochází či nikoliv. Popsaný názor stanoviska C-434/15 podporuje jeho autor opakovaným tvrzením, že: „(...) i kdyby byla činnost týkající se zprostředkování kontaktu liberalizovaná, mohly by ji členské státy znemožnit prostřednictvím právní úpravy přepravní činnosti.“⁹⁵ Přičemž s takovým předpokladem nelze nesouhlasit – naopak nesprávný je návazný argument tohoto východiska, že to je důvod, proč nelze část komplexní služby poskytovanou elektronicky (služba Uber, Taxify) označit jako službu informační společnosti spadající do liberalizované oblasti. Není důvod, proč by vedle sebe nemohla fungovat liberalizovaná elektronická zprostředkovatelská služba, a zároveň národním právním řádem regulovaná dopravní služba poskytovaná uživateli příslušné dopravní aplikace. V takovém případě záleží pouze na každém jednotlivém uživateli dopravní aplikace, zda dodrží příslušné povinnosti, případně na orgánech veřejné moci, zda na uživatelích dodržování těchto povinností vymohou. Případný provoz dopravních aplikací na

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 65. 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>

uvedeném nic nemění, když nelze předjímat, zda jeho uživatelé povinnosti národních právních řádů splní, či nikoliv. Odpovědnost za dodržování těchto povinností nelze uměle přenášet ze subjektů, jež dopravní službu realizují, na subjekt, který jim prostřednictvím své činnosti (provozu dopravní aplikace) zajišťuje zprostředkování kontaktu s potenciálním smluvním partnerem a na přepravě samé se nijak nepodílí, byť dle argumentace SDEU na ní má rozhodující vliv.

Z uvedeného je tak zároveň vidno, že provozovateli dopravních aplikací tolik skloňovaný pojem sdílené ekonomiky nemá na případnou právní kvalifikaci dopravních aplikací ve světle unijního práva žádný vliv. Případná snaha tímto pojmem argumentovat je tak zcela irelevantní a nemůže mít žádné právní konotace.

Přes popsané sporné body rozsudku C-434/15 jej lze hodnotit pozitivně, když po několikaletém provozu dopravních aplikací v právní nejistotě (nikoli vakuu) byl konečně poskytnut autoritativní sjednocující názor, který zásadně přispívá k tomu, aby členské státy Evropské unie prostřednictvím svého zákonodárství dohnaly náskok, který progresivní moderní technologie (zde dopravní aplikace) nabraly oproti legislativnímu ukotvení jejich činnosti. Vyjasnění skutečností, kterými se tento rozsudek zabýval, tak bylo předpokladem jednak pro řádnou národní legislativní práci zabývající se regulací dopravních aplikací, tak i pro rozhodovací činnost národních soudů, které v mnohých soudních sporech posuzují otázku souladu činnosti dopravních aplikací s národními právními předpisy, k čemuž může být argumentace rozsudkem C-434/15 nápomocna.

4.2.4 Další rozhodovací činnost SDEU týkající se dopravních aplikací

SDEU se právními otázkami týkajícími se dopravních aplikací zabýval a nadále zabývá i v jiných jím vedených řízeních o předběžné otázce, nicméně důležitosti řízení vedeného pod značkou C-434/15 ostatní řízení nedosáhla. K dnešnímu dni SDEU o předběžné otázce rozhodl pouze v rámci řízení vedeného pod značkou C-320/16, kde pouze fakticky rozvinul svoji dřívější argumentaci týkající se služby Uber. V návaznosti na dřívější kvalifikaci služby Uber jako služby v oblasti dopravy SDEU ve svém rozsudku ze dne 10. 4. 2018 ve věci C-320/16 uvádí, že se případné trestněprávní národní regulace týkající se služeb obdobných službě Uber netýká notifikační povinnost členských států vůči Evropské komisi ve smyslu čl. 8, odst. 1 směrnice 98/34/ES, když

tato povinnost se týká pouze služeb informačních společností. Takový závěr je potom pouze logickým vyústěním argumentace uvedené v rozsudku C-434/15 a prakticky žádnou kontroverzi tak nevzbuzuje – došlo tak pouze k upřesnění dalších konotací argumentace SDEU ve vztahu k možnosti členských států regulovat službu Uber bez plnění notifikační povinnosti. Tento závěr implicitně vyplývá již z rozsudku C-434/15. V ostatních řízeních (ve věci C-371/17 a C-526/15) vedených SDEU týkajících se dopravních aplikací (v obou případech rovněž Uber) nebylo rozhodnuto ve věci samé.

5 Dopravní aplikace a právo České republiky

Prakticky od zahájení provozu dopravních aplikací v České republice probíhá společenská diskuze o tom, zda a případně v jaké míře se provozovatelů Uber a Taxify (na rozdíl od BlaBlaCar, jehož charakter fungování nevede k problémům s interpretací a aplikací právních předpisů) týká stávající právní úprava, případně, jakým způsobem by měla být příslušná právní úprava změněna, aby lépe odpovídala moderním trendům, které dopravní aplikace reprezentují. Tato veřejná diskuze opakovaně nabrala značné intenzity, když část pražských řidičů taxislужby demonstrovala svůj názor na právní kvalifikaci služeb Uber a Taxify, resp. jejich uživatelů, formou různých nátlakových akcí, většinou spočívajících v blokování dopravy v Praze.⁹⁶ Troufám si tvrdit, že interpretace žádného jiného právního předpisu v posledních letech nevyvolala vášně obdobné intenzity – i proto se domnívám, že je na místě odhlédnout od často účelových argumentů používaných diskutujícími subjekty (pochopitelně hájícími své zájmy) a de lege lata provést objektivní kvalifikaci a analýzu činnosti dopravních aplikací, resp. jejich uživatelů pouze ve světle právních předpisů České republiky. Tato kvalifikace potom může mít i nezanedbatelný praktický dopad, když je v současné době vedena celá řada správních nebo soudních řízení s provozovateli dopravních aplikací, nebo jejich uživateli, souvisejících s porušováním veřejnoprávní regulace týkající se dopravní činnosti. Nepřehlednost právní situace v České republice je (na rozdíl od výše popsané unijní úrovně, kde k částečnému vyjasnění právního postavení dopravních aplikací došlo rozsudkem C-434/15) částečně způsobena i dosavadní absencí obecně přijímané soudní rozhodovací praxe, která by provedla autoritativní právní kvalifikaci uvedeného.

Popsané interpretační a aplikační nejasnosti vyplývají z novátorského způsobu (umožněného rozvojem a zaváděním moderních technologií), jakým dopravní aplikace poskytují své služby a jakým v rámci poskytování těchto služeb vznikají právní vztahy s dalšími subjekty. Český zákonodárce na existenci dopravních aplikací dosud nijak výslovně nereagoval, proto je nutné posuzovat popsané právní vztahy ve světle

⁹⁶ *Taxikáři protestovali v centru Prahy. Blokovali Lazarskou i magistrálu* [online]. Novinky.cz, 2018 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/domaci/464510-taxikari-protestovali-v-centru-prahy-blokovali-lazarskou-i-magistralu.html>

stávajících právních předpisů, které na obdobné služby výslovně nepamatují. SDEU svým rozsudkem C-434/15 sice otevřel cestu k národní regulaci služby Uber (a potenciálně i Taxify), ovšem za situace, kdy neexistuje výslovná právní úprava této služby, je nutné posoudit, zda je možné tuto činnost právně kvalifikovat dle stávajících právních předpisů, což způsobuje interpretační problémy. Ode dne, kdy dopravní aplikace Uber a Taxify zahájily provoz v České republice, do dne, kdy zákonodárce režim jejich fungování výslovně upraví a stanoví tak jejich právní režim autoritativně, tak bude trvat situace právní nejistoty, kdy není bezrozporně jasné, zda a jaká veřejnoprávní regulace se zmiňovaných dopravních aplikací týká – což pochopitelně vzbuzuje nevoli subjektů podnikajících v obdobném oboru činnosti, kteří regulaci dodržují. Tuto právní nejistotu neodstranila ani rozhodovací činnost soudů, když dosud neexistuje soudní praxí obecně přijímaný názor na právní kvalifikaci uvedeného (více viz kapitola 5.4). Zároveň se domnívám, že komplikovanost předmětného právního problému a související společenská kontroverze dosáhla takové míry, že ani pravomocná soudní rozhodnutí nemusí nutně vést ke stabilizaci právních poměrů zúčastněných subjektů a případnému následnému dodržování veřejnoprávní regulace jejich činnosti. Takový žádoucí stav tak zajistí pouze zákonodárcovo systémové řešení spočívající v novelizaci právních předpisů způsobem reflektujícím nástup dopravních aplikací a související společenské požadavky. Tato novelizace a její přibližný obsah již byla ze strany vlády České republiky ve veřejných sdělovacích prostředcích zmiňována⁹⁷, ovšem do dnešního dne nebyl v této věci předložen žádný návrh zákona. Žádoucí výslovná zákonná úprava veřejnoprávní regulace činnosti dopravních aplikací je tak momentálně v nedohlednu. Zároveň nelze považovat tento (prakticky nevyhnutelný) postup za samospásný. I poté, co takto dojde k odstranění právní nejistoty pro futuro, bude nutné v rámci správních a navazujících soudních řízení interpretovat a aplikovat relevantní právní předpisy ve znění aktuálním ke dni jejich případného porušení. Tedy ani popisovaná změna legislativy neodstraní sporné právní otázky, kterými se níže zabývám, a které se rovněž posuzují v již zahájených správních a soudních řízeních (jejichž počet je vzhledem k rozsahu

⁹⁷ *Vláda chce kvůli Uberu rychle změnit zákon. Podniká de facto nezákonně, řekl Babiš* [online]. ČT24, 2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2390200-vlada-zkusi-kvuli-uberu-rychle-zmenit-zakon-tvrdi-taxikari-po-schuzce-s-babisem>

činnosti dopravních aplikací a probíhající kontrolní činnosti příslušných orgánů nezanedbatelný).

5.1 Soukromoprávní vztahy vznikající při provozu dopravních aplikací

Domnívám se, že není možné uvažovat o aplikaci právních předpisů upravujících veřejnoprávní regulaci činnosti dopravních aplikací a jejich uživatelů, aniž by předně došlo k popsání soukromoprávních vztahů, na základě kterých je činnost uvedených subjektů provozována. Tedy nejprve je nutné řádně označit subjekty participující na této činnosti, zjistit, co je předmětem činnosti těchto subjektů a na základě toho dovodit, jaké konkrétní právní vztahy mezi nimi vznikají. Možných variant těchto vztahů přichází v úvahu více, přičemž každá z těchto možností má odlišné zákonné konotace právě v oblasti veřejnoprávní regulace předmětné činnosti. Právní posouzení předmětných soukromoprávních vztahů a zvolení jedné z těchto variant jako varianty vzhledem k českému právnímu řádu nejrelevantnější je tak nezbytným předpokladem pro určení, zda a jaká veřejnoprávní regulace se zúčastněných subjektů týká, případně v jakém rozsahu. Otázka (ne)možnosti aplikovat na činnost dopravních aplikací níže popisovanou veřejnoprávní regulaci tak závisí zejména na posouzení popsaných soukromoprávních vztahů, když právně sporným je výběr varianty, která správně interpretovat soukromoprávní vztahy – nikoliv už návazná otázka, zda se v tomto případě subjektů veřejnoprávní regulace týká či nikoliv. Právní interpretaci činnosti relevantních subjektů na základě vstupních skutkových okolností je tak předně nutné provést v rovině soukromoprávní, možnost aplikace veřejnoprávních předpisů je až otázkou návaznou, která navíc zásadní interpretační problémy nečiní.

5.1.1 Subjekty participující na činnosti dopravních aplikací

Provozu dopravních aplikací se účastní celkem tři skupiny subjektů: a) uživatel dopravní aplikace v režimu cestující, kterým je fyzická osoba prostřednictvím dopravní aplikace poptávající realizaci jeho osobní přepravy (dále jen „cestující“); b) uživatel dopravní aplikace v režimu řidič, kterým je právnická nebo fyzická osoba nabízející realizaci osobní přepravy cestujícího (dále jen „řidič“); c) provozovatel dopravní aplikace, kterým je právnická osoba zajišťující vývoj a provoz příslušné dopravní

aplikace, případně další související (zejména marketingové) činnosti. Bez potřebné součinnosti všech těchto subjektů by nebyl provoz dopravních aplikací možný. Všichni zúčastnění vstupují do ekonomicko-právního ekosystému dopravních aplikací dobrovolně, byť každý s jinou motivací (která se liší i mezi jednotlivými dopravními aplikacemi, zejména u BlaBlaCar oproti Uber a Taxify). Cestující a řidiči používají v případě Uber a Taxify rozdílnou verzi příslušné dopravní aplikace, když tyto jednotlivé verze jsou přizpůsobeny funkcionalitě potřebné pro cestujícího a řidiče.⁹⁸ Provozovatelé dopravních aplikací stanoví pro přístup uživatelů (v obou režimech) do jejich dopravní aplikace různé vstupní podmínky.

Bezproblémovou kategorií subjektů jsou cestující. Zásadně se jedná o fyzické osoby, které místo tradičních způsobů přepravy volí v případě přepravy na území města Prahy a jejího okolí, služby Uber nebo Taxify (čímž substituuji služby např. městské hromadné dopravy) a v případě přepravy na delší vzdálenosti volí služby BlaBlaCar (čímž substituuji služby tradiční dálkové dopravy). Vzhledem k premise, že cena navrhovaná za realizaci přepravy cestujícího je v rámci služeb Uber a Taxify stanovena tak, že řidiči umožňuje dosažení zisku (jelikož navrhovaná cena převyšuje jeho náklady) a zároveň se z této ceny vypočítává provize provozovatele Uber a Taxify, je účast cestujícího na činnosti těchto dopravních aplikací předpokladem jejich ekonomického smyslu. Zároveň v případě citovaných dopravních aplikací určuje cílovou destinaci právě cestující. Bez požadavku cestujícího na jeho přepravu a následného uhrazení ceny za přepravu tak existence služeb Uber a Taxify ztrácí jakýkoli ekonomický smysl. Zjednodušeně řečeno lze v případě služeb Uber a Taxify uvést, že kde není cestujícího, tam není řidiče (ani zisku), jelikož řidič sám od sebe příslušnou cestu realizovat nebude. V případě BlaBlaCar je situace opačná, destinaci přepravy volí řidič, zároveň maximální cena, kterou cestující hradí za přepravu, je nastavena tak, že řidiči prakticky neumožňuje dosažení zisku.⁹⁹ Účast cestujícího na přepravě tak zde slouží pouze ke snížení nákladů řidiče na realizaci přepravy, přičemž k realizaci přepravy by došlo i bez cestujícího, případně existence BlaBlaCar. Role cestujícího v rámci realizované přepravy se tedy zásadně liší v závislosti

⁹⁸ Programy s názvy „Uber“ a „Uber Driver“, resp. „Taxify“ a „Taxify Driver“.

⁹⁹ Tyto skutečnosti jsou potom rozhodné při posuzování, zda lze řidiče jednotlivých dopravních aplikací označit za podnikatele dle ust. § 420 OZ – více viz níže.

na konkrétní dopravní aplikaci. Cestující do systému dopravních aplikací vstupuje na základě licenční smlouvy uzavřené s provozovatelem příslušné dopravní aplikace, která mu poskytuje nevýhradní licenci k užívání programu příslušné dopravní aplikace pro smartphony (více o licenční smlouvě viz další kapitola), poptávání služeb řidičů je pak možné pouze prostřednictvím tohoto programu. Smluvní požadavky na osobu cestujícího (náležitosti konkrétního subjektu), které cestující musí splnit při uzavírání zmiňované licenční smlouvy, se liší v závislosti na příslušné dopravní aplikaci (např. cestující s Uber musí být starší 18 let). Tyto ovšem není účelné blíže popisovat, když charakteristika cestujícího nemá žádný vliv na právní kvalifikaci činnosti řidičů a provozovatelů dopravních aplikací. Nutno pouze dodat, že cestující musí být svéprávný v rozsahu umožňujícím uzavřít mu licenční smlouvu s provozovatelem dopravní aplikace, případně smlouvu o přepravě – bez naplnění tohoto předpokladu nemůže cestující platně vstupovat do relevantních soukromoprávních vztahů a nelze o něm hovořit jako o subjektu participujícím na činnosti dopravních aplikací. Z uvedeného je zjevné, že činnost cestujícího není předmětem veřejnoprávní regulace, když jeho činnost spočívá pouze v přijímání (případně regulovaných) přepravních služeb. Nutno podotknout, že v závislosti na charakteru činnosti smluvní strany, se kterou cestující uzavírá smlouvu o přepravě, může mít cestující postavení spotřebitele ve smyslu § 419 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, v platném znění (dále jen „OZ“).

Řidič je subjekt, který do systému dopravních aplikací vstupuje rovněž na základě licenční smlouvy uzavírané s provozovatelem příslušné dopravní aplikace. Tato licenční smlouva řidiči na základě poskytnuté licence umožňuje užívat „řidičskou“ verzi dopravní aplikace – obsah této smlouvy a zejména požadavky kladené na osobu řidiče se liší v závislosti na konkrétní dopravní aplikaci a rovněž se v čase mění (v případě BlaBlaCar jsou po celou dobu existence prakticky stejné, v případě Taxify dochází k jejich uvolňování a v případě Uber k jejich zpřísnování). Požadavky, které provozovatelé kladou na řidiče při uzavírání licenční smlouvy umožňující využívání příslušné dopravní aplikace, jsou zásadním problémem způsobujícím kontroverzi obklopující provoz dopravních aplikací. Tento problém vyplývá ze skutečnosti, že drtivé většiny řidičů se týká veřejnoprávní regulace upravující poskytování dopravních služeb (o té více viz níže) vyžadující po řidičích splnění celé řady zákonných povinností, přičemž dopravní aplikace v rámci uzavírání příslušné licenční smlouvy po řidičích nutně nemusí vyžadovat

prokázání splnění všech těchto povinností (v případě provozovatele Uber ovšem došlo k určité formě autoregulace, když tento subjekt dobrovolně přistoupil na to, že plnění některých povinností „jeho“ řidiči bude kontrolovat – více viz kapitola 5.2.2). V případě, že řidič nesplňuje byť jen jedinou z těchto povinností, poskytuje své služby v rozporu se zákonem a může být z tohoto titulu sankcionován příslušnými orgány veřejné moci. Provozovatelé dopravních aplikací tak uzavírají citované licenční smlouvy umožňující vstup do systému dopravní aplikace (a navazující poskytování přepravních služeb cestujícím) prakticky s kýmkoliv, aniž by tyto osoby nutně splňovaly veškeré zákonné podmínky stanovené pro osoby poskytující dopravní služby, a to nejčastěji s odkazem na skutečnost, že řidičů se tato regulace netýká, jelikož poskytují své služby v rámci sdílené ekonomiky.¹⁰⁰ Provoz dopravních aplikací tak do značné míry spoléhá na účast řidičů, kteří citovanou veřejnoprávní regulaci nesplňují, což zásadně rozšířilo okruh osob, které se mohou účastnit provozu dopravních aplikací (to samozřejmě konvenuje jejich zájmům, když při větším počtu řidičů inkasují větší množství poplatků – provizí – za užívání dopravní aplikace těmito řidiči). Licenční smlouvy uzavírané mezi řidiči a provozovateli dopravních aplikací jistě nároky na osobu řidiče (případně vozidlo, kterým poskytuje své služby) stanoví, ovšem dokud tyto smluvní požadavky plně neodpovídají požadavkům zákonným, tak lze shrnout, že řidičem se může stát i osoba, která zákonné požadavky (týkající se regulace poskytování jeho služeb) plně nesplňuje. V případě, kdy se konkrétního řidiče týká zmiňovaná veřejnoprávní regulace jeho činnosti, lze zobecnit, že míra nesplnění zákonných požadavků konkrétním řidičem odpovídá rozdílu mezi úrovní požadavků stanovených v popisované licenční smlouvě provozovatelem dopravní aplikace a úrovní požadavků stanovených právními předpisy. Do skupiny řidičů tak spadá pestré spektrum osob, které v různé míře (ne)splňují požadavky veřejnoprávní regulace osob provozujících silniční dopravu. Nelze ovšem zobecnit, že řidič a priori nesplňuje citovanou veřejnoprávní regulaci, když je pouze na jeho rozhodnutí, zda bude tuto regulaci dodržovat či nikoliv. Podmínkou vstupu konkrétní osoby do systému dopravních aplikací je ovšem pouze dodržení smluvních požadavků vůči provozovateli dopravní aplikace. Nepovažuji za účelné popisovat, jaké konkrétní požadavky musejí řidiči

¹⁰⁰ A to s případnou výhradou provozovatele Uber, který deklaroval, že do budoucna bude kontrolovat, zda jeho řidiči příslušnou (níže popisovanou) veřejnoprávní regulaci jejich činnosti dodržují.

jednotlivých dopravních aplikací splňovat, když: a) tyto požadavky se v čase mění (viz výše); b) v případě, že plně neodpovídají zákonným požadavkům na osoby provozující silniční dopravu, vzbuzují právní kontroverzi bez ohledu na to, jak moc se úplnému naplnění zákonných požadavků blíží, když právě umožnění provozování silniční dopravy osobami (byť částečně) nesplňujícími zákonné požadavky je předmětem kritiky oponentů dopravních aplikací – tato kritika by ztratila opodstatnění pouze v případě, kdy by licenční smlouvy uzavírané s řidiči umožňující poskytování služeb řidičů prostřednictvím dopravních aplikací vyžadovaly splnění zákonných požadavků v plném rozsahu a plnění těchto povinností by bylo ze strany provozovatele dopravní aplikace důsledně kontrolováno.

Specifickou kategorií řidičů Uber a Taxify jsou tzv. flotily.¹⁰¹ Flotila je podnikající fyzickou nebo právnickou osobou, která rovněž uzavírá s provozovatelem dopravní aplikace licenční smlouvu, na základě které má tento subjekt přístup k používání příslušné dopravní aplikace v režimu řidič. Činnost řidiče ovšem flotila nevykonává osobně, ale prostřednictvím dalších řidičů (fyzických osob), se kterými vstupuje do standardních základních pracovněprávních vztahů. Takový vztah pro řidiče poskytující své služby v rámci flotily přináší výhody vyplývající z uzavřeného pracovněprávního vztahu, když řidiči odpadají některé povinnosti související s veřejnoprávní regulací provozování silniční dopravy (např. příslušným živnostenským oprávněním musí disponovat pouze flotila), případně výhody v oblasti daňové. Veškerá odměna inkasovaná od cestujících plyne flotile, která potom „svým“ řidičům vyplácí odměnu z titulu pracovněprávního vztahu. Účast ve flotile je tak pro případné řidiče snadnou cestou jak zahájit svoji činnost v rámci Uber nebo Taxify, byť případný výdělek bude nižší, než v případě, kdy by se provozu dopravní aplikace účastnili na vlastní účet a odpovědnost. Poté, co se řidič, případně flotila, uzavřením licenční smlouvy zapojí do fungování dopravní aplikace, realizuje svoji přepravní činnost na základě smluv o přepravě, které řidič nebo flotila uzavírá s cestujícími. Uvedené skutečnosti týkající se flotil

¹⁰¹ *Vyber si flotilu a začni řídit a vydělávat* [online]. Uber [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/drive/vehicle-solutions/fleet-partners/>

a
Portál flotilového manažera [online]. Taxify [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://fleets.taxify.eu/signup?lang=cs>

nemají vliv na posouzení relevantní veřejnoprávní regulace jejich činnosti, když tato regulace není ovlivněna tím, zda subjekt provozující regulovanou činnost je fyzickou či právnickou osobou.

Provozovatel dopravní aplikace je subjekt, který svojí činností v oblasti IT, spočívající ve vývoji a provozu dopravní aplikace, vytváří výše popsané ekonomicko-právní prostředí a prostřednictvím nastavení podmínek, za kterých vznikají vztahy mezi zúčastněnými subjekty, prakticky stanoví právní rámec, do kterého subjekty vstupují (aniž by tyto subjekty měly reálnou možnost toto prostředí jakkoli ovlivnit). Činnost dopravní aplikace ovšem v případě Uber a Taxify nespočívá pouze v provozování mobilního programu, když jeho činnost jde dál, což je ostatně důvod proč SDEU ve svém rozsudku C-434/15 dovedil, že Uber (případně Taxify v mezích výše uvedeného) má na podmínky poskytování služby neposkytované elektronicky rozhodující vliv, takže obě tvoří nerozdílný celek, a proto se musí jednat o službu v oblasti dopravy. Toto nastavení podmínek potom dle citovaného rozsudku spočívá přinejmenším v tom, že Uber stanovuje „maximální cenu přepravy, že tuto cenu od zákazníků inkasuje, aby z ní následně část vyplatil neprofesionálnímu řidiči vozidla a že vykonává určitou kontrolu kvality vozidel a jejich řidičů, jakož i chování posledně uvedených, která může případně vést k jejich vyloučení“.¹⁰² Obdobná ingerence BlaBlaCar je oproti Uber a Taxify podstatně nižší (což mě vedlo k výše popsané myšlence, že závěry rozsudku C-434/15 nelze vztahovat na BlaBlaCar). Pro úplnost uvádím, že níže budu považovat závěry rozsudku C-434/15 za relevantní i pro činnost Taxify, byť s výhradami, které jsem v této věci výše uvedl. Provozovatel dopravní aplikace (ve všech třech posuzovaných případech právnická osoba se sídlem mimo Českou republiku) zejména uzavírá licenční smlouvy s cestujícími a řidiči, kterými jim umožňuje užívat jím provozovaný mobilní program. V případě dovození závěru, že smyslem činnosti provozovatelů dopravních aplikací Uber a Taxify je fakticky provozování silniční dopravy, lze uvažovat, že kromě uvedeného vstupují provozovatelé Uber a Taxify do smluv o přepravě s cestujícími, které na jejich účet uzavírají řidiči. Ekonomický smysl existence Uber a Taxify v ČR (BlaBlaCar zde

¹⁰² *Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. prosince 2017.* In: Soudní dvůr Evropské unie, věc C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, bod 39. Dostupné také z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=CS&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=236433>

funguje bezplatně) je dán inkasováním provize z každé přepravy vykonané řidičem příslušné dopravní aplikace. Poplatky za užívání programu tak provozovateli neplynou v případě, kdy řidič žádnou přepravu nerealizuje. Tyto dopravní aplikace tak mají přímý zájem na tom, aby: a) jejich mobilní program používalo co nejvíce uživatelů v obou režimech (cestující a řidič); b) jejich řidiči realizovali co největší množství přeprav cestujících, za co nejvyšší cenu. Tedy provozovatelé Uber a Taxify z ekonomického pohledu nutně potřebují, aby docházelo k úspěšné realizaci přepravy cestujících prostřednictvím jejich řidičů. Tato skutečnost je potom zásadním argumentem odpůrců zmiňovaných dopravních aplikací, pro který dovozují, že by se jejich provozovatelů měla týkat veřejnoprávní regulace činností poskytovaných v oblasti silniční dopravy, když přes formální rámec jejich činnosti založený zejména licenčními smlouvami uzavíranými s cestujícími a řidiči, je zjevné, že provoz jejich mobilního programu má ekonomický smysl pouze v přímé návaznosti na činnost řidičů. Tento názor potvrzuje např. i skutečnost, že předmětem marketingové činnosti Uber a Taxify není propagace mobilního programu (potenciálním zákazníkům platícím poplatky provozovateli Uber nebo Taxify – řidičům), ale propagace zprostředkovávané přepravní činnosti jejich řidičů. Tato skutečnost tak způsobuje oprávněné pochybnosti o tom, zda je hlavním předmětem činnosti provozovatelů Uber a Taxify „pouhý“ vývoj software, nebo se jedná o provozovatele přepravy.

5.1.2 Právní vztahy vznikající v rámci činnosti dopravních aplikací

Osoby účastníci se provozu dopravních aplikací vstupují do jejich systému na základě uzavření licenční smlouvy s provozovatelem dopravní aplikace, přičemž obsah této smlouvy se liší v závislosti na tom, zda se jedná o cestujícího nebo řidiče. Licenční smlouva je obecně upravena v ust. § 2358 an. OZ, přičemž níže provádím analýzu naplnění těchto ustanovení v praxi dopravních aplikací. Citovaná zákonná úprava je zásadně dispozitivní¹⁰³, přesto však stanoví některé kogentní základní požadavky na smlouvy tohoto typu, kterými dle ust. § 2358, odst. 1 OZ jsou: a) vymezení příslušného práva duševního vlastnictví (licence); b) poskytovatelovo poskytnutí oprávnění

¹⁰³ Viz ust. § 1, odst. 2 OZ.

nabyvateli k výkonu příslušného práva duševního vlastnictví (v ujednaném omezeném nebo neomezeném rozsahu); c) nabyvatelův závazek zaplatit odměnu (není-li dohodnuto jinak).¹⁰⁴ Popsané licenční smlouvy jsou v praxi dopravních aplikací uzavírány konkludentně, a to tak, že se uživatel (ať už cestující nebo řidič) příslušné dopravní aplikace zaregistruje v rámci mobilního programu dopravní aplikace k jejímu užívání, přičemž v rámci této registrace dojde k uzavření licenční smlouvy, když uživatel v prostředí programu vyjádří svůj souhlas se smluvními podmínkami (v případě BlaBlaCar je možné provést registraci i prostřednictvím webového rozhraní). Uzavírané licenční smlouvy naplňují podmínky dle ust. § 1798, odst. 1 OZ, když veškeré podmínky smlouvy byly určeny provozovatelem dopravní aplikace, aniž by slabší strana (uživatel) měla skutečnou příležitost obsah těchto podmínek ovlivnit, a jedná se tak o adhezní smlouvy.

Smluvní podmínky, které jsou z většiny veřejně přístupné na webových stránkách provozovatelů dopravních aplikací, potom vymezují základní náležitosti licenční smlouvy následovně: a) předmětnou licenci poskytovanou provozovatelem dopravní aplikace je právo cestujícího nebo řidiče užívat příslušný mobilní program, tedy samotnou službu BlaBlaCar, Uber nebo Taxify ve smartphonu uživatele; b) rozsah tohoto oprávnění potom vyplývá z funkcionality příslušné dopravní aplikace. Tedy jedná se o licenci omezenou na rozsah, v jakém je příslušnému uživateli umožněno využívat funkcionalitu programu tak, aby mohl realizovat svoji činnost (řidič nabízet přepravu a cestující ji poptávat); c) v případě BlaBlaCar je výkon práva k licenci bezplatný. V případě Uber a Taxify se situace liší dle režimu uživatele. Cestující za poskytnutou licenci provozovateli žádnou odměnu nehradí. Řidič hradí poskytovateli licence odměnu výše popsaným způsobem. Odměnou tedy je provize poskytovatele z ceny každé řidičem realizované přepravy cestujícího, přičemž Uber a Taxify se funkčně liší v tom, jakým způsobem (ne)může řidič cenu navrhovanou dopravní aplikací ovlivnit (více viz kapitola 4.2.2). Z podstaty fungování dopravních aplikací je pak zjevné, že se musí jednat o licenci nevýhradní. Licenční smlouva nemusí mít a nemá písemnou formu ve smyslu ust. § 2358, odst. 2 OZ, když se nejedná o výhradní licenci, ani se licence nezapisuje do žádného

¹⁰⁴ MAREK, Karel. Licenční smlouva. *Bulletin advokacie* [online]. Česká advokátní komora, 2018 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/licencni-smlouva>

veřejného seznamu. Pro řádné posouzení otázky, jakým způsobem jsou nastaveny právní vztahy provázející provoz dopravních aplikací, je potom klíčové posouzení, na základě jakého právního titulu hradí řidiči provozovateli dopravní aplikace (Uber a Taxify) poplatek dle uzavíraných smluv. V případě, že přijmeme uvedenou premisu, tedy že se jedná o odměnu za poskytnutí licence dle uzavírané licenční smlouvy, je nutné posoudit, zda je způsob, jakým je odměna v licenční smlouvě uzavírané mezi provozovatelem Uber a Taxify a konkrétním řidičem stanovena, v souladu s právními předpisy. Ust. § 2366, odst. 2 OZ implicitně předpokládá možnost ujednání výše odměny v závislosti na výnosech z využití licence, když pro takový případ ujednání stanoví smluvním stranám návazné povinnosti. V předmětném případě řidiči využívají poskytnutou licenci k tomu, aby je mobilní program komunikačně propojil s cestujícím, přičemž v případě úspěšného propojení a realizace přepravy cestujícího je výnosem řidiče (resp. nabyvatele licence dle licenční smlouvy) částka poskytnutá cestujícím řidiči na základě smlouvy o přepravě, kterou s ním za účelem realizace jeho přepravy uzavřel (o té více viz níže). Tedy nelze tvrdit, že výnosy řidičů pochází přímo z využívání poskytnuté licence, když jejich výnos je jejím využíváním pouze zprostředkován a předpokládá návaznou samostatnou činnost řidiče, kterou teprve nabytá licence dojde (zprostředkovaného) finančního zhodnocení. Domnívám se ovšem, že tato skutečnost nic nemění na tom, že zvolený způsob stanovení odměny za poskytnutou licenci je platný a souladný se zněním ust. § 2366, odst. 2 OZ, když znění tohoto ustanovení pouze obecně hovoří o: „ujednání odměny v závislosti na výnosech z využití licence“, není tak specifikováno, jak blízké sepětí je požadováno mezi využitím licence a případným výnosem. Je tak pouze na smluvní autonomii stran, jakým způsobem výpočet odměny upraví, resp. z jakých výnosů souvisejících s využíváním licence se bude odměna odvíjet. Tento názor potvrzuje i komentářová literatura, která v této věci uvádí, že: „Pod odměnou závislou na výnosech je třeba rozumět nejen případy, kdy odměna závisí přímo na příjmu z využití, ale i případy, kdy odměna závisí na počtu vyrobených či prodaných výrobků, rozmnoženin, počtu představení apod., tedy všechny případy, kdy výši odměny nelze vypočítat bez součinnosti nabyvatele licence.“¹⁰⁵ Domnívám se tak, že způsob sjednání

¹⁰⁵ HOLCOVÁ, Irena a Veronika KŘEŠŤANOVÁ. *Občanský zákoník: § 2366 Odměna*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN:978-80-7478-638-9.

odměny dle licenční smlouvy je platný. Zmiňované návazné povinnosti dle ust. § 2366, odst. 2 OZ, tedy zejména povinnost nabyvatele licence umožnit poskytovateli kontrolu příslušných účetních záznamů nebo jiné dokumentace ke zjištění skutečné výše odměny, je fakticky plněna prostřednictvím mobilního programu, který eviduje veškerou přepravní činnost řidičů (včetně evidence ceny přepravy hrazené cestujícím), přičemž tato evidence je vzhledem ke skutečnosti, že příslušný mobilní program provozuje a evidenci vede poskytovatel licence, tomuto poskytovateli přístupna bez nutnosti jakékoli součinnosti nabyvatele licence.

Stěžejním typem smluvního závazku provázejícím provoz dopravních aplikací je smlouva o přepravě osob. Uzavírání těchto smluv a jejich následná realizace dává činnosti dopravních aplikací a řidičů ekonomický smysl, když z titulu uzavírání těchto smluv realizují řidiči a provozovatelé dopravních aplikací svůj zisk (o ekonomickém modelu fungování dopravních aplikací viz výše). Jedná se o zákonem upravený smluvní typ reflektovaný v ust. § 2550 an. OZ, které kogentním způsobem vymezuje základní práva a povinnosti stran uzavírajících předmětnou smlouvu, když stanoví, že: „Smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné.“ Jedná se o rámcové ustanovení zahrnující všechny druhy přepravy, tedy včetně přepravy realizované prostřednictvím osobních automobilů, která je poskytována v rámci provozu dopravních aplikací. OZ nestanoví žádné formální náležitosti smlouvy o přepravě osob, takže může být uzavírána jak ve formě písemné, tak i ústní. Smluvními stranami jsou dopravce a cestující, přičemž základní závazek dovoditelný z citovaného ustanovení je dále rozvíjen dalšími povinnostmi smluvních stran. Dopravce není zákonem (OZ) nijak konkrétně definován, přesto lze dovodit, že se může jednat jak o osobu právnickou, tak o osobu fyzickou, schopnou a ochotnou realizovat dopravu cestujícího na základě uzavřené smlouvy o přepravě osoby. Konkrétní soukromoprávní práva a povinnosti dopravce stanovené zákonem, případně dohodou smluvních stran, není účelné rozebírat, když jejich (ne)plnění nemá vliv na posouzení otázky aplikace veřejnoprávních regulatorních ustanovení týkajících se subjektů participujících na provozu dopravních aplikací, jelikož jejich případné nedodržení

zakládá pouze soukromoprávní nároky příslušných smluvních stran.¹⁰⁶ Osoba dopravce může být profesionálem, tedy podnikatelem ve smyslu ust. § 420 OZ, přičemž příslušná smlouva uzavřená s cestujícím je potom smlouvou spotřebitelskou – k platnému uzavření smlouvy o přepravě osoby ovšem není vyžadováno, aby dopravce byl podnikatelem.¹⁰⁷ Stěžejní skutečností je to, že v případě, kdy dopravce uzavírá smlouvy o přepravě osob z pozice podnikatele, se jej potenciálně týká rozsáhlá veřejnoprávní regulace upravující poskytování takových služeb. Posouzení skutečnosti, zda dopravce realizuje svoji činnost v rámci smluvního systému dopravních aplikací z pozice podnikatele, potom provádím v následující kapitole. Dodávám, že i níže specifikovaná veřejnoprávní regulace operuje s pojmem „doprovce“¹⁰⁸, byť jeho legální definice je zcela nezávislá na ustanoveních OZ. Skutečnost, že určitý subjekt uzavírá smlouvu o přepravě osob dle OZ v pozici dopravce tak nemá žádný vliv na posouzení, zda takový subjekt je dopravcem dle veřejnoprávní regulace.

Bez ohledu na posouzení skutečnosti, zda je dopravce podnikatelem či nikoliv, lze dovodit, že k uzavírání tohoto typu smluv v rámci provozu Uber a Taxify bezpochyby dochází, když jsou naplněny pojmové znaky smluvního typu – dochází k přepravě cestujícího dopravcem a cestující za přepravu hradí jízdné (ve výši, jež řidičům umožňuje dosažení zisku). Jsou tak naplněny všechny podstatné náležitosti smlouvy o přepravě osoby¹⁰⁹, když: a) osoba cestujícího je dostatečně specifikována (identifikační údaje cestující sděluje při uzavírání licenční smlouvy s provozovatelem dopravní aplikace, tato osoba potom prostřednictvím dopravní aplikace poptává přepravu řidičem – je tak zjevné, kdo přepravu poptává). Řidiči se sice při přijetí objednávky cestujícího v dopravní aplikaci Uber a Taxify zobrazí pouze jméno cestujícího, ovšem nic řidiči nebrání, aby se poté, co dorazí na místo vyzvednutí, cestujícího dotázal na jeho další identifikační údaje a řádně jej tak ztotožnil. Ani v případě, že tak řidič neučiní, ovšem nelze uzavíranou smlouvu o přepravě označit za neplatnou, když i identifikační údaj – jméno cestujícího, je pro potřeby uzavírané smlouvy zcela dostatečný pro identifikaci cestujícího (stejně

¹⁰⁶ Viz ust. § 1, odst. 1 OZ.

¹⁰⁷ ČAPEK, Michal. *Smlouva o přepravě osoby*. S. 34. Praha, 2017. Rigorózní práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta.

¹⁰⁸ Viz ust. § 2, odst. 4 ZSD.

¹⁰⁹ HRÁDEK, Jiří. *Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-634-0.

jako v případě tradiční taxislužby, kdy jsou přepravní služby platně poskytovány na základě uzavřené smlouvy o přepravě i cestujícím, kteří o sobě žádné identifikační údaje nesdělí); b) místo určení přepravy vyplývá z objednávky cestujícího odeslané prostřednictvím dopravní aplikace; c) závazek dopravce realizovat přepravu vyplývá ze skutečnosti, že řidič se na místo vyzvednutí cestujícího dostaví a přepravu realizuje; d) závazek cestujícího uhradit jízdné vyplývá z funkcionality zmiňovaných dopravních aplikací – v případě Uber cestující přistupuje na cenu jízdného navrhovanou programem při odeslání objednávky, v případě Taxify je cena jízdného stanovena dohodou smluvních stran po ukončení přepravy, byť ve většině případů dojde k uhrazení ceny navrhované programem. V případě BlaBlaCar k uzavírání smluv o přepravě dochází rovněž, když podstatné náležitosti smlouvy o přepravě osoby uvedené výše v bodech a), b), c) jsou splněny stejně jako v případě Uber a Taxify, s tím rozdílem, že místo přepravy určuje dopravce (řidič).¹¹⁰ Náležitost uvedená pod bodem d) je splněna tak, že cestující se zavazuje hradit jízdné ve výši stanovené provozovatelem BlaBlaCar. Skutečnost, že jízdné (ve výši moderované provozovatelem dopravní aplikace) neumožňuje dopravci dosažení zisku, na uvedeném nic nemění, když pojmovým znakem smlouvy o přepravě osoby je úplatnost poskytnuté přepravy, tedy zaplacení jízdného, aniž by toto zákonné ustanovení specifikovalo jeho výši.

Zásadním právním problémem je posouzení toho, který subjekt participující na provozu dopravních aplikací je dopravcem vstupujícím do právního vztahu s cestujícím, přičemž takovým subjektem může být řidič (resp. flotila), nebo provozovatel dopravní aplikace. Takový problém nevystává v případě BlaBlaCar, kde je v rámci odborné diskuze nesporné, že dopravcem je řidič a provozovatel dopravní aplikace pouze provozuje platformu spojující cestujícího s řidičem. Důležitost vyřešení této otázky spočívá v tom, že subjektu vstupujícího do smluv o přepravě osob v pozici dopravce se v případě, kdy činnost tohoto subjektu naplňuje znaky podnikání a splňuje další zákonné podmínky, týká rozsáhlá veřejnoprávní regulace jeho činnosti. Předmětná otázka je problematická, když v rámci provozu dopravních aplikací nedochází k uzavírání písemných smluv, ze kterých by bylo zjevné, se kterým subjektem vstupuje cestující do

¹¹⁰ ČAPEK, Michal. *Smlouva o přepravě osoby*. S. 35. Praha, 2017. Rigorózní práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta.

smluvního vztahu. Zároveň řidič nevstupuje do pracovněprávního či obdobného vztahu s provozovatelem Uber a Taxify, ze kterého by bylo možné dovodit, že smlouvy o přepravě uzavírá jeho jménem a na jeho účet. Dovození subjektu v postavení dopravce (ve smlouvách o přepravě osoby vznikajících při provozu dopravních aplikací) tak je klíčem k odstranění právní nejistoty ohledně aplikovatelnosti veřejnoprávní regulace týkající se přepravy osob v rámci provozu dopravních aplikací, když se tato regulace potenciálně týká jen subjektu v postavení dopravce. Smluvní strana cestujícího z pohledu otázky aplikovatelnosti veřejnoprávní regulace činnosti dopravce nečiní problém, když na tuto kvalifikaci nemá žádný vliv – prakticky se jedná o subjekt, jehož charakteristika se shoduje s výše popsanými znaky uživatele dopravní aplikace v režimu cestující.

V rámci odborné diskuze týkající se Uber a Taxify rovněž zazněl názor, že výše citovaná licenční smlouva uzavíraná mezi provozovatelem zmiňovaných dopravních aplikací a příslušným řidičem je simulovaným právním jednáním, jehož pravým účelem je disimulace (zakrytí) uzavření zprostředkovatelské smlouvy. Tento názor vychází z aplikace ust. § 555 OZ, ze kterého vyplývá, že právní jednání se posuzuje podle svého obsahu a v případě, že určitým právním jednáním (zde licenční smlouvou) má být zakryto jiné jednání (zprostředkovatelská smlouva) se předmětné právní jednání posoudí podle jeho pravé povahy. Výklad posuzovaného právního jednání vychází z ust. § 556 OZ upravujícího základní hlediska interpretace projevu vůle jednajícího – dovozuje se tak, že provozovatel dopravní aplikace nechce vyvolat právní následky, které jsou obsahem jeho formálně projevované vůle v licenční smlouvě, ale tato smlouva slouží k tomu, aby zakryla zprostředkovatelskou smlouvu. Tento závěr vychází z výkladu právních vztahů provázejících provoz dopravních aplikací, podle kterého odměna provozovatele fakticky nevyplývá z výše popsaného poskytování licence řidičům, nýbrž se jedná o provizi ze zprostředkování uzavření přepravních smluv mezi řidiči a cestujícími. Tato interpretace reflektuje specifický způsob stanovení odměny provozovatele Uber a Taxify za poskytnutí licence, jejíž výše je přímo úměrně odvozená od odměny, kterou řidič obdrží od cestujícího na základě odděleně uzavírané smlouvy o přepravě. Za použití empirického výkladu ¹¹¹ tak je dovozeno, že odměna provozovatele Uber a Taxify neplyne

¹¹¹ TICHÝ, Luboš. *Občanský zákoník: § 555 Výklad právního jednání a disimulace*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-638-9.

z poskytování licence k jejich programu řidičem (jejíž výše se počítá podle výše odměny poskytnuté cestujícím řidiči dle smlouvy o přepravě, uzavřenou díky poskytnuté licenci umožňující smluvním stranám navázat kontakt), nýbrž se jedná o provizi poskytnutou řidičem za to, že mu provozovatel Uber nebo Taxify prostřednictvím jeho programu zprostředkoval uzavření přepravní smlouvy s řidičem. Podle této interpretace je tedy ekonomickým smyslem existence Uber a Taxify zprostředkování uzavření smlouvy o přepravě, nikoliv vývoj a provoz komunikačního nástroje, prostřednictvím kterého komunikují potenciální smluvní strany, jež v návaznosti na použití Uber a Taxify mohou vstoupit do smluvního vztahu. Taková interpretace fakticky ztotožňuje činnost provozovatele Uber a Taxify s činností tzv. dispečinků taxislužby. Takto jsou obvykle obecně označovány podnikatelské subjekty, jejichž předmětem činnosti je právě uzavírání zprostředkovatelských smluv s poskytovateli taxislužeb, na základě kterých poskytovatelům taxislužby zajišťují uzavření smlouvy o přepravě se zákazníky (cestujícími). Fakticky se jedná o operátorská centra přijímající objednávky od cestujících, které dále předávají jejich klientům – zájemcům o zprostředkování smlouvy o přepravě z řad řidičů taxislužby. Přičemž dispečinky taxislužby zároveň zajišťují marketingovou propagaci služeb „jejich“ zájemců a další související služby.

K tomu, aby při disimulaci právního jednání došlo k platnému uzavření zastíraného právního jednání, musí být splněny i všechny další náležitosti tohoto právního jednání – ve stanovené formě tak musí být zachyceny všechny podstatné složky zastíraného právního jednání. V případě zprostředkovatelské smlouvy se jedná o následující podstatné náležitosti: a) závazek zprostředkovatele (provozovatele Uber nebo Taxify) k zprostředkování uzavření smlouvy; b) uvedení zprostředkovávané smlouvy, která má být uzavřena; c) závazek zájemce zaplatit provizi. Mám za to, že licenční smlouvy uzavírané s řidiči nesplňují náležitost uvedenou v bodu a), když z těchto smluv nevyplývá závazek ke zprostředkování uzavření smlouvy – podstatou závazku je oprávnění k výkonu práva duševního vlastnictví, tedy licence k užívání programu pro smartphony, na čemž nic nemění ani to, že v důsledku užívání programu bude pravidelně docházet k uzavírání smluv (o přepravě). Stejně tak nepovažuji za splněnou náležitost bodu b), když licenční smlouva neobsahuje výslovný závazek k uzavření právě smluv o přepravě (byť ze způsobu fungování Uber a Taxify je zjevné, že k uzavírání jiného druhu smluv, než smluv o přepravě, docházet nebude) – odborná literatura ovšem požadavek na přesné

vymezení předmětu zprostředkování považuje za rozhodující¹¹², tedy je nutné trvat na závěru o nesplnění této podstatné náležitosti. Naplnění náležitosti bodu c) potom při odhlédnutí od nenaplnění předchozích dvou bodů při trvání na popsané interpretaci dovodit lze, když případně disimulované zprostředkování uzavření smlouvy je úplatné a případná výše provize se odvíjí od výše odměny, kterou zájemce o zprostředkování (řidič) na základě smlouvy o přepravě obdržel od cestujícího. Vzhledem k uvedenému se tak domnívám, že po použití standardních metod empirického výkladu (jazykového, systémového a teleologického výkladu) je smlouvu uzavíranou mezi řidičem a provozovatelem Uber nebo Taxify možné bezpečně označit jako smlouvu licenční, byť při její faktické realizaci může v některých rysech připomínat smlouvu zprostředkovatelskou. Tyto rysy ovšem vyplývají z novosti způsobu technického fungování programu Uber a Taxify a způsobu, jak jsou v rámci provozu těchto dopravních aplikací (uzavíranými licenčními smlouvami) nastaveny právní vztahy s jejich uživateli. Přesto se domnívám, že činnost Uber a Taxify je spíše zaměnitelná s činností subjektů vyvíjejících různé elektronické komunikační nástroje jako je WhatsApp, Skype atd. (uzavírajících se svými uživateli obdobné licenční smlouvy) než s činností subjektů jako jsou popsané dispečinky taxi (uzavírajících se svými uživateli smlouvy zprostředkovatelské). I prostřednictvím zmiňovaných komunikačních programů je možné navázat spojení s osobou, se kterou bude následně uzavřen smluvní vztah – např. smlouva o přepravě, pouze s tím rozdílem, že komunikace v rámci Uber a Taxify je zúžena a zaměřena pouze na komunikaci týkající se případné přepravy, což ve svém důsledku vede k tomu, že případné smlouvy uzavírané po provedení komunikace prostřednictvím Uber a Taxify budou ve většině případů právě smlouvy o přepravě – to ovšem nic nemění na charakteru smluvních vztahů vznikajících mezi provozovatelem Uber a Taxify a „jejich“ řidiči. Tedy Uber a Taxify ve své podstatě považuji spíše za komunikační platformu úzce zaměřenou na komunikaci specifických skupin uživatelů – řidičů a cestujících, což vyplývá z popsaných smluvních vztahů provázejících jejich provoz. Otázka případné disimulace zprostředkovatelské smlouvy nepřipadá v úvahu ani u BlaBlaCar, když se nejedná o službu úplatnou.

¹¹² MAREK, Karel. *Občanský zákoník: § 2445 základní ustanovení*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-638-9.

5.1.3 Podnikání řidičů a provozovatelů dopravních aplikací

Předmětem této práce je posouzení skutečnosti, zda se subjektů participujících na provozu dopravních aplikací týká veřejnoprávní regulace jejich činnosti stanovená českým právním řádem, případně jaká. Nástup a úspěch dopravních aplikací potom vychází z jejich (minimálně proklamovaného) akcentování a zavádění fenoménu a principů sdílené ekonomiky do praxe. Subjekty participující na provozu dopravních aplikací a proklamativně se účastníci sdílené ekonomiky přitom vstupují na trhy dosud obsluhované tradičními profesionálními poskytovateli služeb. Zároveň tyto subjekty poskytující své služby „novým“ způsobem souladným s myšlenkami sdílení naráží na právní problém, zda se jejich činnosti týká stávající „tradiční“ právní regulace, která fenomén sdílené ekonomiky nijak nereflektuje. V důsledku uvedeného se tak na příslušných trzích (zde na trhu poskytování osobní přepravy) pohybují dvě skupiny subjektů – tradiční poskytovatelé služeb, kterých se týká veřejnoprávní regulace jejich činnosti a „noví“ poskytovatelé služeb, kteří s odkazem na to, že své činnosti poskytují v rámci proklamované sdílené ekonomiky, veřejnoprávní regulaci dodržovat nemusí. Evropská komise tuto situaci trefně shrnula ve svém Evropském programu pro ekonomiku sdílení, kde akcentovala odlišnost charakteru služeb sdílení ekonomiky, když uvedla, že: „Pro účely regulace dotyčných činností by soukromé osoby nabízející služby prostřednictvím platform pro spolupráci na bázi peer-to-peer a příležitostné bázi neměly být automaticky považovány za profesionální poskytovatele služeb.“¹¹³ Zároveň dodává, že je na místě stanovit prahové hodnoty poskytování určitých služeb, do kterých lze uvažovat o tom, že určitá činnost spadá do ekonomiky sdílení a nejedná se už o právem regulovanou profesionální činnost. Vzhledem k tomu, že český právní řád nedisponuje žádným takovým specifickým předpisem upravujícím prahové hodnoty pro jednotlivé činnosti potenciálně spadající do sdílené ekonomiky, je nutné veškerou činnost posuzovat výhradně ve vztahu k otázce, zda je příslušný subjekt sdílené ekonomiky podnikatelem ve smyslu ust. § 420 OZ. Právě naplnění pojmových znaků podnikání dle citovaného zákonného ustanovení je v případě dopravních aplikací fakticky prahovou hodnotou

¹¹³ *Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Evropská komise, 2016, s. 7 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

rozlišující, zda se služeb poskytovaných příslušným subjektem – řidičem nebo provozovatelem dopravní aplikace – veřejnoprávní regulace poskytování přepravy osob týká či nikoliv. Tento závěr vyplývá ze skutečnosti, že pojem „podnikání“, resp. „podnikatel“, není v českém právním řádu pouze pojmem spotřebitelského práva (upraveným v OZ), ale jedná se i o klíčový pojem obchodního práva upravujícího práva a povinnosti profesionálních poskytovatelů určitých služeb, když tato úprava se týká právě jen subjektů provozujících předmětnou regulovanou činnost jako subjekty podnikatelské. Při posuzování (ne)překročení tohoto pomyslného prahu (tedy naplnění pojmových znaků podnikání) v činnosti konkrétního subjektu je potom nutné odhlédnout od často účelových proklamací o jeho participaci na sdílené ekonomice a v návaznosti na jeho faktickou činnost posoudit, zda tato činnost naplňuje znaky podnikání. Je pak zcela nerozhodné, zda činnost posuzovaného subjektu naplňuje výše popsané obecné znaky sdílené ekonomiky, když tento neprávní pojem nemá na možné (ne)dovození zákonných znaků podnikání žádný vliv. Níže nastiňuji možnou kvalifikaci činnosti provozovatelů dopravních aplikací a „jejich“ řidičů pohledem ust. § 420, odst. 1 OZ, tedy posuzuji, zda jejich činnost kumulativně naplňuje následující znaky podnikání či nikoliv: a) samostatnost; b) výkon výdělečné činnosti na vlastní účet; c) na vlastní odpovědnost; d) za účelem dosažení zisku; e) soustavně; f) živnostenským nebo obdobným způsobem.

V případě, kdy dovodíme, že smluvní stranou uzavíraných smluv o přepravě v pozici dopravce jsou řidiči (a nikoliv provozovatelé dopravních aplikací), lze v případě řidičů Uber a Taxify uvažovat naplnění znaků podnikání následovně:

a) řidič o svém případném podnikání rozhoduje zásadně sám, aniž je povinen poslouchat pokyny jiné osoby.¹¹⁴ Řidič do systému dopravních aplikací vstupuje dobrovolně, stejně tak je pouze na jeho rozhodnutí, v jakou dobu program dopravní aplikace zapne a zda začne přijímat objednávky cestujících – i v případě zobrazení poptávky cestujícího na přepravu ji řidič může odmítnout. Znak je tak naplněn, když řidič má širokou možnost rozhodování, zda bude přepravní činnost vyvíjet či nikoliv, byť charakter a podmínky jeho činnosti jsou do značné míry stanoveny provozovatelem

¹¹⁴ PELIKÁNOVÁ, Irena a Robert PELIKÁN. *Občanský zákoník: § 420 Definice podnikatele*. 1. vydání Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN:978-80-7478-638-9.

dopravní aplikace. V případě, že program nespustí, jej do přepravní činnosti nelze nijak nutit. Nutno dodat, že činnost řidiče není kvůli smluvním ujednáním s provozovatelem dopravní aplikace v žádném případě poskytována zcela nezávisle (jsou stanoveny podmínky přístupu do příslušné dopravní aplikace, povinnosti řidiče při poskytování jeho služeb atd.). Tato skutečnost ovšem na uvedeném nic nemění, jelikož: „Samostatnost podnikání však budeme posuzovat z hlediska formálně právního, aniž přihlížíme ke zmíněným omezením. Jestliže tedy někdo vystupuje jako samostatný podnikatelský subjekt, bude z pohledu vymezení podnikatele takto kvalifikován, přestože jeho volnost rozhodování může být nejrůznějším způsobem omezena. Výjimkou budou jen případy extrémního nesouladu s uvedenými kritérii, jak je můžeme pozorovat u zastřených vztahů zaměstnaneckých ("švarc systém").“¹¹⁵ Jako tzv. švarc systém je označován protiprávní stav, kdy je závislá práce ve smyslu ust. § 2 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, v platném znění (dále jen „ZP“), pro kvazi-zaměstnavatele vykonávána mimo základní pracovněprávní vztahy, což lze ve smyslu ust. § 3 ZP označit jako stav protiprávní. Řidiči Uber ani Taxify do základního pracovněprávního vztahu s provozovatelem příslušné dopravní aplikace sice nevstupují, ovšem mám za to, že v jejich případě se o tzv. švarc systém nejedná, když činnost řidičů nenaplnuje znaky závislé práce. Činnost řidičů nevykazuje podstatný znak (případně zastírané) závislé práce, když se ve vztahu k provozovateli nejedná o vztah nadřízenosti a podřízenosti. Provozovatel i poté, co dojde k uzavření licenční smlouvy s řidičem, nemá žádný přímý nástroj k tomu, aby přiměl řidiče k realizaci přepravní činnosti – vždy záleží pouze na vlastní volbě řidiče, zda program Uber nebo Taxify spustí a začne přijímat objednávky od cestujících. S tímto závěrem se (byť s některými výhradami) ztotožňuje i JUDr. Jakub Tomšej, Ph.D., který ve své práci týkající se pracovněprávních aspektů služby Uber uvádí, že: „Pokynem zaměstnavatele, který vztah závislosti mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem definuje, je tak podle mého názoru především pokyn, aby zaměstnanec vykonával určitou práci. Takový pokyn ale Uber svému řidiči dát nemůže – naopak je na volné úvaze řidiče Uber, zda a kdy se své činnosti bude věnovat“.¹¹⁶ Činnost řidičů Uber a Taxify tak nelze označit

¹¹⁵ PELIKÁNOVÁ, Irena a Robert PELIKÁN. *Občanský zákoník: § 420 Definice podnikatele*. 1. vydání Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN:978-80-7478-638-9.

¹¹⁶ TOMŠEJ, Jakub. Právní status řidičů Uber: nehas, co tě nepálí?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 100. ISBN 978-80-7552-874-2.

za zastíranou závislou práci ve smyslu ZP a znak samostatnosti je v činnosti řidičů naplněn;

b) výkon výdělečné činnosti na vlastní účet znamená, že z uzavíraných závazků je povinen pouze podnikatel – zde tedy příslušný řidič. Znak je naplněn, když povinnosti plynoucí z uzavíraných smluv (o přepravě) plní vždy právě řidič a stejně tak odměna náleží přímo řidiči (byť její úhradu může v případě bezhotovostních plateb cestujících technicky zprostředkovávat provozovatel dopravní aplikace). Skutečnost, že z odměny řidiče za realizované přepravy plyne provozovateli Uber a Taxify provize, na uvedeném nic nemění;

c) výkon činnosti na vlastní odpovědnost, kterou nese příslušný podnikatel, zahrnuje jak odpovědnost soukromoprávní (tento znak řidiči dopravních aplikací splňují – viz předchozí bod), tak i veřejnoprávní – tedy odpovědnost za řádné plnění veřejnoprávních povinností. Mám za to, že tento znak je rovněž naplněn, což potvrzuje dosavadní praxe orgánů kontrolujících (ne)dodržování povinností plynoucích řidičům zejména ze zákona č. 111/1994 Sb., zákona o silniční dopravě (dále jen „ZSD“). Z této praxe vyplývá, že předmětem kontrolní činnosti jsou právě řidiči a nikoliv provozovatelé dopravních aplikací (více viz kapitola 5.4). Za případné porušení povinností ZSD tak je odpovědný vždy právě řidič. Stejný názor zastává i Ministerstvo dopravy ČR, což vyplývá z jeho sdělení ze dne 22. 12. 2017, které v návaznosti na vyhlášení rozsudku C-434/15 zaslal provozovatelům Uber a Taxify, kde je vyzývá k ukončení zprostředkovávání komunikace cestujících s řidiči, jež nesplňují veřejnoprávní požadavky na poskytování jejich přepravních služeb.¹¹⁷ Za rozpornou s českým právní řádem zde Ministerstvo dopravy ČR označilo: „dopravní činnost, při níž nabízejí dopravní služby dopravci nebo řidiči bez příslušných oprávnění pro taxislužbu“, což vzhledem k tomu, že ministerstvo uvádí, že provozovatel Uber a Taxify tuto činnost prostřednictvím svého programu pouze zprostředkovává, případně „zaštituje“, implikuje veřejnoprávní odpovědnost řidičů, nikoli provozovatelů dopravních aplikací. Lze tak v souladu s dikcí sdělení Ministerstva dopravy ČR dovést, že příslušná veřejnoprávní regulace týkající se přepravy osob se

¹¹⁷ *Dodržování právního řádu ČR v oblasti taxislužby* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2017 [cit. 2018-08-06]. Dostupné z: <https://www.aaataxi.cz/download/V-zva-MD-UBERU.pdf>

týká subjektu tuto přepravu poskytujícího (tedy řidiče), a nikoliv subjektu, jež pouze zajišťuje komunikaci předcházející uzavření smlouvy, na základě které je přeprava poskytována (provozovatele Uber nebo Taxify). Tento závěr potvrzuje i skutečnost, že s provozovateli Uber ani Taxify dosud nebylo ze strany příslušných kontrolních orgánů zahájeno žádné správní ani jiné řízení, jehož předmětem by bylo případné sankcionování těchto subjektů za nedodržení povinnosti dle ZSD;

d) znak výkonu činnosti řidičů Uber a Taxify za účelem zisku je rovněž naplněn, když si lze těžko představit, z jakého jiného důvodu by tyto subjekty jejich činnost realizovaly. Připomínám, že jsou to právě cestující, kdo v rámci Uber a Taxify volí místo přepravy – nepřichází tak v úvahu možnost, že by řidiči využívali Uber a Taxify za účelem snížení nákladů jejich vlastní přepravy, kterou plánují vykonat ať už s cestujícím, nebo bez něj (obdobně jako řidiči BlaBlaCar);

e) jediným kontroverzním znakem v otázce posouzení činnosti řidičů Uber a Taxify z hlediska ust. § 420, odst. 1 OZ je kritérium soustavnosti jejich činnosti. Funkcionalita těchto dopravních aplikací umožňuje jejich řidičům provádět jejich činnost prakticky v libovolném rozsahu (byť obě dopravní aplikace různými způsoby motivují řidiče, aby jejich služby poskytovali co nejvíce). V případě každého jednotlivého řidiče je tak nutné posoudit rozsah jeho činnosti, což je možné na základě historie realizovaných jízd, kterou programy dopravních aplikací evidují a archivují. Vzhledem k tomu, že dosud neexistuje žádná judikatura týkající se interpretace diskutovaného znaku podnikání ve vztahu k činnosti řidičů Uber a Taxify, lze jen odhadovat, po realizaci jakého množství jízd zprostředkovaných příslušnými dopravními aplikacemi lze u řidiče uvažovat znak soustavnosti za naplněný. Právě v tomto ohledu se otevírá prostor pro aktivitu zákonodárce zmiňovaný ve výše citovaném sdělení Evropské komise, spočívající v legislativním stanovení prahové hodnoty množství jízd, do kterých lze uvažovat, že znak soustavnosti není v činnosti konkrétního řidiče naplněn (a služby řidiče tak lze obecně označit jako služby poskytované v rámci sdílené ekonomiky), v důsledku čehož se řidiče nebude týkat veřejnoprávní regulace upravující práva a povinnosti osob podnikajících v totožném oboru činnosti. Nyní je ovšem nutné při posuzování naplnění znaku soustavnosti činnosti řidičů Uber a Taxify vycházet z dosavadních judikatorních poznatků. Nejvyšší soud ČR již dovodil, že: „soustavnost podnikání není totožná

s nepřetržitostí a trvalostí, přičemž posouzení soustavnosti je vždy věcí konkrétního případu s přihlédnutím k povaze činnosti¹¹⁸, zároveň je vždy nutné posuzovat záměr konkrétního potenciálního podnikatele tuto činnost opakovat. Vzhledem k funkcionalitě programu Uber a Taxify se dá očekávat, že k realizaci činnosti řidičů bude docházet většinou nepravidelně (vyjma řidičů, pro které je činnost v rámci příslušných dopravních aplikací hlavním zdrojem příjmů – u těch není o naplnění znaku soustavnosti pochyb), což ovšem vzhledem k dosavadní praxi neznamena, že znak soustavnosti není naplněn. Komentářová literatura potom uvádí, že: „nebude možné za soustavnost považovat takové provozování výdělečné činnosti, kterou má osoba záměr provozovat jen zcela nahodile nebo výjimečně.“¹¹⁹ Lze tak dovodit, že znak soustavnosti nebude naplněn pouze u řidičů, jejichž záměr je program Uber nebo Taxify několikrát vyzkoušet, než se rozhodnou, zda budou v této činnosti pokračovat, případně lze uvažovat hypotetický případ osoby řidiče, kterému realizace přepravní činnosti cestujících přináší osobní potěšení, pročež toto své hobby občasně realizuje právě prostřednictvím dopravních aplikací. Nutno ovšem podotknout, že takoví řidiči budou tvořit zcela marginální část řidičů, když záměrem typického řidiče Uber nebo Taxify je více či méně časté nepravidelné opakování činnosti za účelem dosahování (při)výdělku – ani nižší četnost a větší nepravidelnost přihlášení se do programu neznamena, že znak soustavnosti není naplněn. Znak soustavnosti činnosti řidičů tak bude ve většině případů naplněn;

f) znak realizace činnosti řidiče živnostenským způsobem je rovněž naplněn, když činnost řidičů obsahově spadá pod koncesovanou živnost s názvem „silniční motorová doprava – osobní provozovaná vozidla určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče“ upravenou zákonem č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), v platném znění (dále jen „ŽZ“) – ohledně této podmínky více viz níže.

V případě, kdy budeme uvažovat, že smlouvy o přepravě na straně dopravce uzavírají řidiči, se tak lze důvodně domnívat, že tyto smlouvy jsou ze strany řidiče s největší pravděpodobností uzavírány z pozice podnikatele ve smyslu ust. § 420, odst. 1 OZ. O podnikání řidičů se nebude jednat jen ve výjimečných případech, kdy řidič

¹¹⁸ Viz rozsudek Nejvyššího soudu ČR, sp. zn.: 22 Cdo 679/2007, ze dne 22. 4. 2008.

¹¹⁹ LAVICKÝ, Petr. *Občanský zákoník: § 420 Pojem podnikatele*. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2015. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-529-9.

program pouze zkouší, případně nemá úmysl jej v rámci jeho činnosti používat opakovaně. Bez ohledu na uvedený obecný závěr je vždy nutné posuzovat naplnění znaků podnikání u posuzovaného subjektu individuálně, vzhledem k míře jeho (potenciálně podnikatelské) aktivity. Tento závěr vyplývá ze skutečnosti, že každý jednotlivý řidič si míru své spolupráce s dopravní aplikací zásadně určuje sám a není tak možné popsané závěry paušalizovat. Ostatně sám provozovatel Uber chápe tuto možnost jeho řidičů svobodně se rozhodnout pro míru jejich aktivity jako jeho výhodu, viz: „Uber má velkou výhodu v tom, jakou flexibilitu lidem nabízí. Mohou jezdit jen několik hodin týdně, v případě potřeby ale klidně i takzvaně na plný úvazek, pokud jsou bez zaměstnání nebo potřebují příjem navíc.“¹²⁰ Tato adorovaná flexibilita pak může způsobovat jistou interpretační a aplikační šedou zónu, když různých řidičů se mohou případně týkat povinnosti regulující jejich činnost v různém rozsahu, a to právě v návaznosti na to, zda jejich činnost naplňuje znaky podnikání či nikoliv (byť jejich činnost je prakticky totožná – liší se pouze svým rozsahem nebo četností).

Prokazování případného naplnění znaků podnikání řidičů je potom velmi snadné, když programy Uber i Taxify archivují údaje o veškerých jízdách realizovaných řidiči. Jak řidič, tak provozovatelé příslušných aplikací tak disponují údaji, ze kterých lze bezpečně dovodit, zda činnost konkrétního řidiče naplňuje znaky podnikání či nikoliv. Dá se ovšem očekávat, že jak řidič, tak provozovatelé dopravních aplikací nebudou mít zájem na poskytnutí těchto informací třetímu subjektu¹²¹ V takovém případě lze v rámci případných soudních řízení uvažovat použití procesního institutu tzv. ediční povinnosti (uložení povinnosti provozovateli dopravní aplikace vydat dokumenty zaznamenávající uvedené skutečnosti).

V případě, kdy smluvní stranou smluv o přepravě osob v pozici dopravce uvažujeme řidiče, spočívá podnikání provozovatele Uber a Taxify v tom, že provozovatel dopravní aplikace řidičům úplatně poskytuje licenci k užívání jejich programu. Znaky podnikání

¹²⁰ *Studie bortí tvrzení o přivýdělku, většinu řidičů Uberu přeprava živí* [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-14]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/uber-privydelek-hlavni-prijem-prukum-dw9-/eko-doprava.aspx?c=A180604_094639_eko-doprava_nio

¹²¹ K takovému poskytování údajů může ovšem docházet v rámci určité autoregulace ze strany provozovatelů dopravních aplikací, které se s příslušnými správními orgány rozhodnou spolupracovat. Více viz kapitola 5.2.2.

pak jsou jednoznačně naplněny a není tak účelné je blíže rozebírat. Podotýkám, že taková činnost spadá ve smyslu výše zmiňovaného znaku podnikání uvedeným pod bodem f) do kategorie ŽZ volné živnosti, konkrétně bod 56 přílohy č. 4 ŽZ s názvem „Poskytování software, poradenství v oblasti informačních technologií, zpracování dat, hostingové a související činnosti a webové portály“. Případná návazná veřejnoprávní regulace se tak bude týkat zcela jiné oblasti podnikání, když se jedná o vývoj a provoz softwaru (prostřednictvím kterého dochází ke zprostředkování kontaktu mezi řidiči a cestujícími) a nikoliv o realizaci služeb přepravy osob jako v případě řidičů. Popsané rozlišení oblasti podnikání je potom klíčové při dovozování veřejnoprávní regulace, kterou subjekty poskytující takové služby musí dodržovat. Existuje ovšem i názor, akcentující zprostředkovatelský charakter činnosti provozovatelů Uber a Taxify, podle kterého spadá činnost uvedených subjektů pod volnou živnost, bod 47 s názvem: „Zprostředkování obchodu a služeb“. Tento názor vychází z chápání činnosti provozovatelů Uber a Taxify jako subjektů, které ve smyslu přílohy č. 4 nařízení vlády č. 278/2008 Sb., o obsahových náplních jednotlivých živností, v platném znění, popisující obsahovou náplň živností volných, provádí „zprostředkování služeb v dopravě (dopravní dispečink a podobně)“. Vzhledem k mým závěrům ohledně nemožnosti připodobnit činnost dopravních aplikací k činnosti dispečinků taxislužeb (viz kapitola 5.1.2) se ovšem s touto argumentací neztotožňuji, když se domnívám, že činnost dopravních aplikací spočívá právě v „Poskytování užití (prodej a pronájem) a implementace software.“ (ve smyslu bodu 56 přílohy č. 4 nařízení vlády č. 278/2008 Sb., o obsahových náplních jednotlivých živností, v platném znění, popisující obsahovou náplň živností volných – konkrétně živnost „Poskytování software, poradenství v oblasti informačních technologií, zpracování dat, hostingové a související činnosti a webové portály“).

Existují ovšem i názory, že subjektem vstupujícím do smluv o přepravě s cestujícími nejsou v případě Uber a Taxify řidiči, ale samotní provozovatelé dopravních aplikací, kteří se ovšem marketingovými nástroji a účelovými smluvními ustanoveními snaží vyvolat dojem, že přepravu cestujících pouze zprostředkovávají. V takovém případě je rovněž nutné posoudit, zda činnost provozovatele dopravních aplikací naplňuje znaky podnikání (v oblasti přepravy osob), když se jedná o předpoklad případné veřejnoprávní regulace jejich činnosti. V případě potvrzení této premisy je nutné uvažovat případnou veřejnoprávní regulaci nikoliv v oblasti poskytování softwaru, jak je uvedeno výše, ale

v oblasti přepravy osob. Ohledně naplnění výše zmiňovaných znaků podnikání uvádím následující:

a) znak samostatnosti činnosti provozovatelů Uber a Taxify je ve smyslu výše uvedeného naplněn, a to ačkoliv je provozovatel dopravní aplikace ve svém jednání ve vztahu k cestujícím omezen takřka na minimum, jelikož o skutečnosti, zda a kdy se bude realizovat přeprava cestujících vždy rozhoduje pouze řidič, bez jehož dobrovolného přihlášení do programu Uber nebo Taxify by k žádné přepravě nedošlo. A to z důvodu, že provozovatelé nastavili systém programu Uber a Taxify s vědomím uvedeného – podnikatelský záměr provozovatelů tak počítá s jistou mírou autonomie řidičů a zároveň provozovatelé Uber a Taxify mohou smluvní vztah mezi řidičem a cestujícím různými způsoby ovlivňovat (např. stanovením doporučené ceny za přepravu). Volnost rozhodování v rámci činnosti provozovatelů Uber a Taxify je tak omezena jen pravidly systému, který tyto subjekty samy vytvořily – což na formálně právně vykládaný znak samostatnosti činnosti případného podnikatele nemá vliv, když je nutné zejména reflektovat skutečnost, že tyto subjekty nejsou ve své činnosti vázány žádnými pokyny dalšího subjektu;

b) mám za to, že znak výkonu výdělečné činnosti na vlastní účet nelze považovat za splněný, když závazky plynoucí z uzavíraných smluv o přepravě osob vždy plní pouze řidiči, kteří (na rozdíl od provozovatelů Uber nebo Taxify) nesou veškeré riziko plynoucí z nesplnění smluvních povinností, případně rizika faktická spočívající např. v hrozbě dopravní nehody (v případě, že k ní dojde, tak je to pouze řidič, kdo nese důsledky s tímto spojené – ať už právní nebo faktické). Provozovatelé těchto dopravních aplikací ostatně ani nedisponují potřebným materiálním zázemím (zejména automobily), kterým by mohly závazky spočívající v přepravě osob plnit. Řidiči nejsou k provozovatelům dopravních aplikací v žádném pracovněprávním vztahu (ani v jiném právním vztahu, který by tento vztah zastíral) a nelze tak uvažovat, že provozovatelé dopravních aplikací plní svůj případný závazek (ze smlouvy o přepravě osoby) prostřednictvím řidičů. Naopak argumentem o splnění předmětného znaku může být skutečnost, že programy Uber a Taxify v případě, kdy cestující není spokojen s plněním závazku řidičem, se může obrátit na provozovatele Uber a Taxify s reklamací jeho přepravy. Provozovatel potom zajišťuje vyřízení této reklamace, vrácení jízdného a případně pak řidiče neplněního

smluvní povinnosti sankcionuje, a to až vyloučením z užívání programu dopravní aplikace. Vycházejí z argumentace rozsudku C-434/15 pak tato snaha provozovatelů o kontrolu kvality jejich řidičů svědčí o vlivu provozovatele Uber a Taxify na řidiče, jež přesahuje míru pouhého zprostředkování kontaktu s cestujícím. Domnívám se ovšem, že tento nezpochybnitelný vliv provozovatele dopravní aplikace na poskytování služeb řidičem nemá vliv na skutečnost, že je to právě řidič, kdo je subjektem povinným plnit závazky ze smluv o přepravě;

c) znak výkonu činnosti na vlastní odpovědnost nepovažuji za splněný, což vzhledem k výše citované správní praxi příslušných kontrolních orgánů¹²² (kdy za případné porušování veřejnoprávních předpisů týkajících se poskytování přepravy osob jsou sankcionováni pouze řidiči, nikoliv provozovatelé dopravních aplikací) vnímám jako závěr bezproblémový a obecně přijímaný. Skutečnost, že v praxi dochází k tomu, že provozovatelé dopravních aplikací (zejména Uber¹²³) za své řidiče fakticky hradí pokuty, na uvedeném nic nemění, když subjektem formálně odpovědným za splnění této povinnosti je právě jen řidič. Stejně tak i v rovině soukromoprávní není do dnešního dne veřejně znám žádný případ, kdy by se cestující domáhal plnění na základě smlouvy o přepravě právě po provozovateli Uber nebo Taxify;

d) znak účelu činnosti, kterým je dosažení zisku, lze považovat za naplněný rovněž bezproblémově, stejně jako znak e) týkající se soustavnosti činnosti – provozovatelé Uber a Taxify zprostředkovaně dosahují zisku prostřednictvím podílu z odměny za řidiči realizované jízdy a činí tak již po dobu několika let. Jejich činnost tak za soustavnou lze nepochybně považovat;

f) při reflexi uvedené premisy je problematický znak výkonu činnosti živnostenským nebo obdobným způsobem – Uber ani Taxify nerealizují svoji činnost na území České republiky prostřednictvím subjektu, který by disponoval potřebným živnostenským oprávněním „Silniční motorová doprava“. Zároveň tato skutečnost dosud nebyla

¹²² *Praha zatlačila na nepoctivé taxikáře. Posílila kontroly, propadli hlavně řidiči Uberu* [online]. iROZHLAS, 2017 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/praha-ma-nove-kladivo-na-nepoctive-taxikare-pri-prvnich-kontrolach-dopadli> 1710251430 kno

¹²³ MATOCHA, Jakub a Jakub SVOBODA. 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. 221. ISBN 978-80-7552-874-2.

předmětem zájmu příslušných živnostenských úřadů, případně policejních orgánů (z důvodu případného naplnění skutkové podstaty trestného činu neoprávněného podnikání) – z této praxe lze a contrario usuzovat, že provozovatel Uber a Taxify nemůže podnikat v oblasti přepravy osob, když jeho činnost nenaplnuje znaky živnosti „Silniční motorová doprava“, která je pro takový druh činnosti vyžadována.

Pro tato slabší místa považují popsanou interpretaci činnosti provozovatelů Uber a Taxify za méně relevantní než právní výklad uvedený v předchozím odstavci, který takovými problémy netrpí. Opačný názor ovšem ve vztahu ke službě Uber má např. David Rotrekl¹²⁴, nebo Ing. Mgr. Patrik Stonjek, který uvádí, že: „řidiči Uber nejsou podnikateli, neboť jejich samostatnost při rozhodování je značně omezená a neboť ve výsledku nejednají na vlastní účet ani odpovědnost. Jejich postavení spíše připomíná postavení zaměstnance, kdy obchodní společnost vystupuje jako zaměstnavatel, a tedy i jako podnikatel.“¹²⁵ S takovým názorem nesouhlasím, jelikož autor nenaplnění znaku podnikání spočívající v samostatnosti tohoto konání dovedl na základě nesprávné interpretace faktického chodu služby Uber, když autor uvádí, že: „je jedním z jeho (Uber) pravidel, že sankcí za to, že řidič vícekrát v krátkém časovém sledu odmítne svézt spolucestujícího, je dočasná blokáce aplikace Uber, což takovému řidiči znemožní přepravovat spolucestující (...) Fakticky tak Uber své řidiče omezuje ve svobodném rozhodování, jak často budou přepravovat spolucestující“. Tento názor opomíjí skutečnost, že případná sankce řidičů za odmítání cestujících přichází v úvahu až ve chvíli, kdy řidič dobrovolně zapne program Uber a v programu se označí jako řidič dostupný k přijímání objednávek cestujících. Do momentu, kdy řidič takto zapne program Uber (případně Taxify) nemá provozovatel dopravní aplikace žádnou možnost jak ovlivnit svobodné rozhodování řidiče o tom, zda tak učiní či nikoliv – v kontrastu s případně zastíranou závislou prací, při které (kvazi)zaměstnanec nemá možnost volby, zda se ten který den na pracoviště dostaví a začne realizovat práci pro (kvazi)zaměstnavatele. Autor poté uvádí, že u řidičů nejsou naplněny znaky podnikání

¹²⁴ ROTREKL, David. 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>

¹²⁵ STONJEK, Patrik. Sdílená ekonomika - kdy se již jedná o podnikání?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 286. ISBN 978-80-7552-874-2.

spočívající v realizaci činnosti na vlastní účet a odpovědnost, což odůvodňuje tím, že:

a) případně poškozený cestující se může se svým nárokem plynoucím z porušení smluvních povinností řidiče obrátit na provozovatele dopravní aplikace v případě, kdy řidič nebude dostatečně bonitní, aby nároky cestujícího uspokojil; b) cestující přes skutečnost, že mu jsou známy identifikační údaje řidiče, bude svým přátelům pravděpodobně vyprávět o tom, že „jel s Uber“ nikoliv s konkrétním řidičem; c) za přepravu zaplatí provozovateli Uber. Přičemž k těmto připomínkám dodávám: ad bod a) domnívám se, že případný nárok cestujícího plynoucí z uzavřené smlouvy o přepravě sice fakticky může být uspokojen ze strany provozovatele Uber (resp. Taxify), když tyto subjekty jsou dostatečně bonitní a zároveň mají zájem na spokojenosti cestujících (jelikož spokojený cestující potenciálně využije služby řidičů zprostředkované dopravní aplikace znovu, což provozovateli dopravní aplikace přináší zisk), ovšem nemění to ničeho na tom, že subjektem povinným ze závazků plynoucích ze smlouvy o přepravě osob je řidič. Analogický závěr platí pro znak podnikání, kterým je realizace činnosti „na vlastní (veřejnoprávní) odpovědnost“, kdy skutečnost, že provozovatel Uber nebo Taxify za své řidiče hradí pokuty uložené kontrolními orgány za porušování veřejnoprávních předpisů, nic nemění na tom, že subjektem, na kterém jsou tyto pokuty vymahatelné, je jen řidič; ad bod b) souhlasím se závěrem, že způsob fungování Uber a Taxify v cestujících může vzbuzovat představu, že jejich přepravu zajišťuje provozovatel dopravní aplikace, přičemž tato představa může např. vyplývat z masivních marketingových kampaní zaměřených na propagaci zprostředkovatelské služby samotné, nikoli jejich konkrétních řidičů (se kterými se cestující do momentu přijetí jeho objednávky řidičem nemá možnost seznámit). Přesto mám za to, že uvedené z pohledu českého právního řádu nic nemění na tom, že subjektem odpovědným za realizaci přepravy je řidič. Argumentovat lze např. možnou analogií se zprostředkovatelskou službou Airbnb, která komunikačně spojuje osoby nabízející a poptávající krátkodobé ubytování – uživatelé této služby většinou budou rovněž neformálně tvrdit, že bydleli v ubytování Airbnb, aniž by z tohoto tvrzení bylo možné dovodit, že ubytování poskytuje právě provozovatel Airbnb a nikoliv konkrétní subjekt poskytující ubytování; ad bod c) lze souhlasit s tím, že v případě bezhotovostní platby je opravdu cena za přepravu hrazena provozovateli Uber nebo Taxify, tato odměna je ovšem (po stržení provize provozovatele dopravní aplikace za to, že řidiči poskytnul licenci k užívání jeho programu) vyplacena řidiči. Provozovatelé

dopravních aplikací tak fakticky vystupují pouze v pozici subjektu zprostředkovávajícího realizaci bezhotovostní platby, vycházejí z myšlenky, že řidič obvykle nedisponuje potřebným technickým zázemím potřebným k realizaci takových plateb. V případě plateb hotovostních pak cestující hradí odměnu (jízdné) přímo řidiči, a ten je následně z této částky povinen odvést provozovateli příslušné dopravní aplikace odměnu za poskytnutí licence k užívání programu. Autor citovaného článku pak svůj názor shrnuje tím, že vztah řidiče a provozovatele Uber nebo Taxify je tzv. švarc systém, když provozovatel je veden zájmem na daňové optimalizaci jeho činnosti. S tímto závěrem nesouhlasím s odkazem na výše zmiňovanou absenci vztahu nadřízenosti a podřízenosti mezi provozovatelem dopravní aplikace a řidičem, který vyplývá z možnosti řidiče určovat si rozsah jeho činnosti zcela libovolně, bez penalizace vyplývající z nezapnutí programu a nezahájení přijímání objednávek cestujících. Na druhou stranu ovšem lze s autorem souhlasit v tom, že činnost v rámci platformy Uber (potažmo Taxify): „se určitě nejedná o sdílenou ekonomiku v jejím původním významu, neboť v tomto případě zcela jistě nedochází ke sdílení zdrojů ani k jejich efektivnějšímu využívání“¹²⁶, byť se jedná o závěr bez dalších právních konsekvencí relevantních pro předmět této práce.

Otázka posouzení naplnění znaků podnikání v činnosti subjektů účastnících se činnosti BlaBlaCar není sporná jako v případě Uber a Taxify. Činnost BlaBlaCar fakticky odpovídá definici spolujízdy ve smyslu stanoviska C-434/15, když se řečí citovaného stanoviska jedná o „autostop 2.0“. Od této definice sice je v případě posuzování naplnění znaků podnikání nutné odhlédnout, nicméně tato skutečnost dobře ilustruje rozdíl ve faktické činnosti oproti službám Uber a Taxify. Domnívám se, že činnost řidičů BlaBlaCar nelze ve většině případů interpretovat jako podnikání, když na straně řidičů při uzavírání smluv o přepravě s cestujícími zejména chybí znak podnikání, kterým je snaha o dosažení zisku. Tento závěr vychází ze skutečnosti, že smyslem činnosti řidičů BlaBlaCar není poskytování přepravních služeb cestujícím (které ve svém důsledku generuje zisk), ale pouze redukce nákladů přepravy, které řidič při přepravě jeho vlastní osoby vynaloží, a to ať už se přepravuje s cestujícím „na palubě“ nebo bez něj. Cestující

¹²⁶ STONJEK, Patrik. Sdílená ekonomika - kdy se již jedná o podnikání?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 285. ISBN 978-80-7552-874-2.

potom nemá možnost zásadně ovlivnit destinaci, do které bude přepravován. Tento faktor by sám o sobě neznamenal vyloučení úmyslu řidiče dosahovat jeho přepravou v rámci BlaBlaCar zisku, jelikož řidič by mohl poskytovat jeho přepravní služby na frekventovaných trasách a inkasovat odměnu převyšující jeho náklady, čímž by generoval zisk v rozsahu, pro který by jeho činnost měla potenciální ekonomický smysl. Tato případná činnost je ze strany provozovatele BlaBlaCar vyloučena autoritativním zastropováním ceny, kterou cestující řidiči za jejich přepravu zprostředkovanou BlaBlaCar hradí. Tato mandatorní maximální cenová hranice zaručuje, že případná cena hrazená cestujícími za přepravu nedosáhne takové úrovně, kdy by pro řidiče mělo ekonomický smysl poskytovat přepravní smysl i mimo jeho vlastní přepravní potřebu. Tedy i v případě, kdy výše odměny řidiče za realizovanou přepravu přesáhne výši nákladů vynaložených řidičem (zahrnujících např. amortizaci vozu, pohonné hmoty a zejména čas řidiče), lze uzavřít, že stanovená maximální hranice odměny za přepravu (a v jejím důsledku míra reálně dosaženého zisku řidiče) fakticky vylučuje, aby ekonomicky racionálně uvažující řidič BlaBlaCar prováděl přepravu cestujících za účelem dosažení zisku. Za takové situace by snad mohl znak realizace přepravní činnosti za účelem zisku naplnit pouze řidič, kterému by se podařilo zásadně minimalizovat jeho náklady na přepravu oproti běžným nákladům (ve vztahu ke kterým provozovatel BlaBlaCar určuje hranice maximální odměny řidiče) – tato varianta ovšem momentálně nepřichází v úvahu, když některé složky nákladů řidiče bude fakticky možné snížit jen velmi obtížně (typicky pohonné hmoty). S výše popsanými výhradami tak lze souhlasit s obecně formulovaným názorem, že: „Záměrem řidičů využívajících platformy BlaBlaCar ale nebude provozovat činnost spočívající v individuální přepravě osob. Záměrem těchto osob bude toliko přepravit se z bodu A do bodu B (pravidelně, ale i nepravidelně v závislosti na jejich potřebách). A pakliže najdou někoho, kdo by jim za „svezení“ přispěl na náklady za spotřebované palivo, „zlobit“ se zcela jistě nebudou. Motiv dosažení zisku řidičem nebude moci být dovozen ani u tohoto případu“.¹²⁷ Na druhou stranu nelze souhlasit se závěrem autora této citace, že mezi řidičem používajícím BlaBlaCar a cestujícím nevzniká žádný právní vztah, jelikož se jedná pouze o „společenskou službu“, a to

¹²⁷ STONJEK, Patrik. Sdílená ekonomika - kdy se již jedná o podnikání?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 282. ISBN 978-80-7552-874-2.

s odkazem na odlišné závěry, se kterými se ztotožňují: „Pro příklad je možné uvést internetové stránky (...) www.blablacar.cz (...) Při využití těchto internetových portálů dojde ke střetu dvou stran, a to osoby nabízející přepravu a osoby, jež má o provedení přepravy zájem. (...) Popsané jednání stran obsahuje veškeré pojmové náležitosti smlouvy o přepravě osoby.“¹²⁸ K uzavření smlouvy o přepravě mezi řidičem a cestujícím tak nepochybně dochází – byť tato skutečnost nic nemění na následné neaplikovatelnosti veřejnoprávní regulace činnosti řidičů BlaBlaCar z důvodu, že tato činnost nevykazuje znaky podnikání – více viz níže. Činnost provozovatele BlaBlaCar pak naplňuje znaky podnikání pouze ve vztahu k jeho činnosti při vývoji a provozu softwaru platformy BlaBlaCar, když provozovateli z jízd realizovaných řidiči v České republice žádné příjmy neplynou, jelikož užívání programu BlaBlaCar je bezplatné – za takové situace nelze (oproti Uber nebo Taxify) uvažovat o ztotožnění činnosti provozovatele BlaBlaCar s přepravní činností jeho řidičů, když zároveň míra, v jaké provozovatel BlaBlaCar ovlivňuje smluvní vztahy jeho řidičů, je oproti zbylým dvěma dopravním aplikacím podstatně nižší. Lze tak shrnout, že činnost provozovatele BlaBlaCar naplňuje znaky podnikání pouze v oblasti vývoje a poskytování softwaru, nikoliv v oblasti poskytování přepravních služeb. Činnost řidičů BlaBlaCar potom sice spočívá v poskytování přepravních služeb, ovšem v naprosté většině případů nedochází k naplnění znaků podnikání.

5.1.4 Možné varianty interpretace činnosti dopravních aplikací

Závěry týkající se otázek naplnění znaků podnikání v činnosti jednotlivých subjektů participujících na provozu dopravních aplikací potom lze shrnout následovně. V případě BlaBlaCar panuje konsensus na tom, že činnost provozovatele této dopravní aplikace naplňuje znaky podnikání pouze v oboru vývoje a provozu zprostředkovatelského softwarového programu pro smartphony, resp. webové rozhraní. Dopravní služby poskytují pouze uživatelé BlaBlaCar v režimu řidič, přičemž režim poskytování těchto služeb ve většině případů nenaplní znaky podnikání – proto lze v případě těchto řidičů uvažovat o tom, že poskytují své služby v rámci tzv. sdílené ekonomiky. Důvod, proč se

¹²⁸ ČAPEK, Michal. *Smlouva o přepravě osoby*. S. 35. Praha, 2017. Rigorózní práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta.

poskytování těchto služeb nebude týkat příslušná veřejnoprávní regulace lze ovšem dovozovat pouze na základě absence naplnění znaků podnikání v jejich činnosti (nikoliv z důvodu dovození kvalifikace činnosti jako činnosti v rámci sdílené ekonomiky, která nemá žádné právní následky). V případě služeb Uber a Taxify lze vzhledem k výše uvedenému uvažovat dvě varianty interpretace, a sice: a) činnost provozovatele Uber a Taxify obdobně jako BlaBlaCar naplňuje znaky podnikání pouze v oboru vývoje a provozu zprostředkovatelského softwarového programu a přepravní služby poskytují jen jejich řidiči. Vzhledem k funkcionalitě těchto dopravních aplikací a způsobu, jakým je jejich uživatelé užívají, naopak lze oproti BlaBaCar dovést, že řidiči ve většině případů znaky podnikání naplní. V případě tohoto výkladu výše popsaných právních vztahů provázejících provoz Uber a Taxify se případná veřejnoprávní regulace poskytování silniční dopravy bude týkat jen řidičů (tato varianta výkladu činnosti provozovatele bude dále uváděna jen jako „varianta a“); b) činnost provozovatele Uber a Taxify naplňuje znaky podnikání v oblasti dopravy, když hlavním smyslem činnosti těchto subjektů je poskytování služeb osobní dopravy cestujících. Skutečnost, že je tak fakticky činěno pouze na základě provozu zprostředkovatelského softwaru není v rozporu s tímto závěrem, když dopravní činnost podle tohoto výkladu vykonává provozovatel Uber nebo Taxify svými kvazi-zaměstnanci – řidiči, kteří se tak prakticky účastní provozu těchto dopravních aplikací v rámci tzv. švarc systému. Veřejnoprávní úprava týkající se podnikání v oblasti silniční dopravy se pak týká zejména provozovatele dopravních aplikací, byť i osob jednotlivých řidičů se mohou týkat určité povinnosti stanovené veřejnoprávní regulací (tato varianta výkladu činnosti provozovatele bude dále uváděna jen jako „varianta b“). Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se při interpretaci relevantních právních předpisů přikláním spíše k variantě uvedené pod bodem a).

V případě obou variant interpretace lze dovést, že řidiči Uber a Taxify, resp. provozovatelé Uber a Taxify, realizují svou činnost standardním podnikatelským způsobem. Domnívám se tedy, že skutečnost, že v rámci českého právního řádu dosud nedošlo k jasnému vymezení pojmu sdílené ekonomiky (případně konkrétně pojmu „spolujízdy“ relevantního pro dopravní aplikace), nebrání regulaci činnosti subjektů participujících na provozu dopravních aplikací, když činnost těchto subjektů lze kvalifikovat ve smyslu stávajících právních předpisů (být nikoliv bez interpretačních problémů, které jsem výše nastínil) a lze dovést, jaká stávající regulace se tak těchto

subjektů týká – konkrétně viz níže. Mám tedy za to, že skutečnost, že: „(...) v důsledku nejasně vymezeného pojmu sdílená ekonomika se mohou některé nadnárodní společnosti pokoušet definovat svou podnikatelskou činnost jako zprostředkovatelé, popř. platformy pro sdílení/spolupráci.“¹²⁹, přičemž „Důvodem pro nastíněný postup je možné vyhnout se dodržování právních předpisů, ať již v oblasti veřejnoprávní regulace dané oblasti, daní či zaměstnaneckých otázek a z toho pramenících povinností.“¹³⁰ nijak nebrání možnosti vymáhat po těchto společnostech (zde provozovatelé Uber a Taxify) dodržování relevantních právních předpisů. Souhlasím s názorem, že úspěchy těchto subjektů při vyhýbání se dodržování právních předpisů tak nevyplývají z možných problémů souvisejících s interpretací těchto právních předpisů, ale spíše: „(...) ze zjevného tápání státní správy při kontrole a regulaci těchto společností, neboť příslušné orgány, alespoň co se České republiky týká, nejsou prozatím ochotny aktivně vykonávat své pravomoci v jím svěřených oblastech.“¹³¹

5.2 Veřejnoprávní regulace činnosti dopravních aplikací

Vzhledem k výše popisovaným závěrům rozsudku C-434/15 je možné zprostředkovatelskou službu Uber (s výše popsány výhradami případně i Taxify, nikoliv ovšem už BlaBlaCar) regulovat právními předpisy na národní úrovni bez omezení týkajících se tzv. služeb informačních společností. Jak bylo uvedeno výše, český právní řád momentálně nedisponuje žádnými právními předpisy, ani dílčími ustanoveními, které by takovouto zprostředkovatelskou službu ve smyslu citovaného rozsudku výslovně regulovaly. Na druhou stranu český právní řád poměrně obsáhle reguluje způsob poskytování služeb spadajících do oblasti silniční dopravy, které jsou s činností dopravních aplikací úzce spojeny, a to zejména prostřednictvím ZSD. Jak jsem uvedl výše, mám za to, že posouzení právní regulace relevantní pro provozovatele dopravních aplikací Uber a Taxify vychází z interpretace primární otázky – který ze subjektů participujících na provozu zmiňovaných dopravních aplikací je subjektem poskytujícím

¹²⁹ MATOCHA, Jakub a Jakub SVOBODA. 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. 224. ISBN 978-80-7552-874-2.

¹³⁰ Tamtéž, s. 224.

¹³¹ Tamtéž, s. 224.

přepravní služby, tedy subjektem vstupujícím do smluv o přepravě osoby v pozici dopravce. Předmětem veřejnoprávní regulace silniční dopravy potom budou (v případě splnění níže popisovaných zákonných podmínek) pouze subjekty, které tyto přepravní služby poskytují. V případě Uber a Taxify lze tedy předběžně uvažovat, že regulace silniční dopravy dle ZSD se týká: a) pouze řidiče této dopravní aplikace, který je výhradním poskytovatelem dopravních služeb, přičemž provozovatel dopravní aplikace je povinen dodržovat pouze povinnosti týkající se vývoje a provozu (zprostředkovatelského) softwaru; b) pouze provozovatele dopravní aplikace, který je faktickým poskytovatelem přepravních služeb, a provoz zprostředkovatelského softwaru je pouze podružnou činností podporující jeho hlavní (přepravní) zájem – tyto varianty níže zkráceně zmiňuji jako „variantu a)“ nebo „variantu b)“. V případě BlaBlaCar není o (soukromoprávní) kvalifikaci jeho činnosti větších pochyb, a proto není třeba uvažovat různé varianty právní kvalifikace jeho činnosti – případná regulace přepravní činnosti se bude vždy týkat pouze jeho řidičů, když BlaBlaCar lze ve smyslu argumentace rozsudku C-434/15 označit jako službu informační společnosti. Na základě uvedeného níže provádím posouzení ustanovení relevantních právních předpisů, zejména ZSD, ve smyslu, zda se příslušná právní regulace týká i subjektů participujících na provozu dopravních aplikací či nikoliv.

5.2.1 Činnost subjektů participujících na provozu dopravních aplikací ve smyslu ZSD

Ústředním právním předpisem regulujícím poskytování služeb v oblasti silniční dopravy je ZSD ve znění čtených pozdějších novel. Již proběhla legislativní diskuze týkající se možné výslovné úpravy služeb dopravních aplikací – příslušný pozměňovací návrh ovšem nebyl Poslaneckou sněmovnou přijat.¹³² Stávající znění tak nijak nepamatuje na zprostředkovatelské služby dopravních aplikací – případnou aplikovatelnost jeho ustanovení na činnost Uber a Taxify, ať už co se týče varianty a) nebo b), případně BlaBlaCar, tak je nutno posuzovat vzhledem k obecným úvodním ustanovením ZSD. Předmět úpravy ZSD je vymezen v jeho ust. § 1, odst. 1, které stanoví,

¹³² *Uber má smůlu, poslanci schválili přísnější postihy za nelegální taxi* [online]. iDnes.cz, 2017 [cit. 2018-08-10]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/uber-taxi-snemovna-silnicni-zakon-postih-flj-/ekonomika.aspx?c=A170714_121608_ekonomika_hml

že tento zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie činnost, která kumulativně naplňuje tyto znaky: a) provozování silniční dopravy; b) silničními motorovými vozidly; c) pro vlastní a cizí potřebu; d) za účelem podnikání; jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.¹³³ Úvodem je z působnosti ZSD možné vyloučit činnost řidičů dopravní aplikace BlaBlaCar, když jejich činnost obvykle nenaplňuje znaky podnikání (což bylo objasněno v předchozí kapitole) a nesplňují tak uvedený bod d). Lze tak uzavřít, že činnost řidičů BlaBlaCar není kromě obecné úpravy týkající se všech uživatelů silničních motorových vozidel na pozemních komunikacích (vyplývajících např. ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, a z dalších souvisejících právních předpisů) podrobena zvláštní regulaci stanovící řidičům specifické povinnosti. Pouze s výhradou řidičů BlaBlaCar, jejichž činnost znaky podnikání naplní – byť množství takových řidičů bude vzhledem k funkcionalitě BlaBlaCar marginální až nulové.

V případech Uber a Taxify, ať už ve variantě a) nebo b), lze dovozovat, že se příslušného subjektu poskytujícího přepravní služby týká regulace dle ZSD, když ve smyslu citovaného ustanovení: a) silniční dopravou je dle ust. § 2, odst. 1 ZSD 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. Činnost poskytovaná v rámci služeb Uber i Taxify (ať už v rámci varianty a) nebo b)) potom naplňuje definici jedné z přepravních služeb uvedených v rámci citované souhrnné definice silniční dopravy, a sice taxislužby. Taxislužbu definuje ust. § 2, odst. 9 ZSD jako osobní dopravu 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. Vzhledem k tomu, že při poskytování služeb Uber nebo Taxify je zajišťována přeprava

¹³³ Viz ust. § 1, odst. 1 ZSD: „Tento zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelné předpisy Evropské unie 13) podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly (dále jen "vozidlo") prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.“

osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě maximálně 9 osob a zároveň tato činnost nesplňuje definici žádného z uvedených dalších způsobů přepravy ve smyslu ZSD, tak lze uzavřít, že tato činnost naplňuje definici taxislужby dle citovaného zákonného ustanovení a jedná se tak o silniční dopravu regulovanou ZSD; b) činnost Uber i Taxify je zásadně poskytována silničními motorovými vozidly – ve smyslu ust. § 2, odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, v platném znění, se jedná o motorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Ostatně i provozovatelé předmětných dopravních aplikací v rámci uzavírání licenční smlouvy s řidiči kladou na řidiče jisté požadavky týkající se jejich vozidel (ohledně konkrétního povoleného typu vozidla, jeho stáří atd.) a splnění těchto požadavků kontrolují. Tedy řidičům není provozovatelem umožněn přístup do „řidičské“ verze dopravní aplikace, aniž by tito disponovali vhodným silničním motorovým vozidlem.¹³⁴ Přepravní služby řidičů jsou potom poskytovány pouze prostřednictvím těchto vozidel a předmětný definiční znak je tak naplněn; c) silniční dopravou pro cizí potřeby je dle ust. § 2, odst. 3 ZSD doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí. Tento bod považuji rovněž za splněný, když jsem výše obsáhle popsal důvody, pro které mám za to, že při činnosti Uber a Taxify subjekt poskytující přepravu (ať už se jedná o řidiče nebo provozovatele dopravní aplikace) s cestujícím uzavírá smlouvu o přepravě osob a o silniční dopravu pro cizí potřeby se tak jedná; d) znak podnikání v činnosti subjektů účastných na provozu dopravních aplikací je rovněž naplněn – s výhradou připomínek, které jsem v předchozí kapitole uvedl jak k variantě a), tak i b). Činnost Uber a Taxify, případně jejich řidičů, je tak reflektována zákonným ustanovením vymezujícím působnost ZSD. Kromě něj upravuje ZSD ve svém ust. § 1, odst. 4 i výčet činností, na které se ustanovení ZSD nevztahují. Konkrétně se jedná o provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby – provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu. Činnost Uber ani Taxify nemůže spadat do tohoto negativního výčtu, když je v zásadě vždy

¹³⁴ Služby řidičů tak nelze cestujícím poskytovat např. za použití jízdních kol, různých rikš atd.

prováděna za úplatu. Lze tak shrnout, že regulace ZSD se služeb poskytovaných v rámci Uber a Taxify bez pochyby týká.

Spornou zůstává pouze otázka, který subjekt je ve smyslu ust. § 2, odst. 4 ZSD dopravcem, když dopravcem je dle tohoto ustanovení fyzická nebo právnická osoba provozující (výše definovanou) silniční dopravu – v předmětném případě taxislužbu. V případě uvážení varianty a) je dopravcem¹³⁵ řidič příslušné dopravní aplikace, v případě varianty b) je to subjekt provozující příslušnou dopravní aplikaci. Jak bylo uvedeno výše, domnívám se, že zvolení správné interpretace závisí na posouzení soukromoprávních otázek, a proto se této otázce v této kapitole již dále věnovat nebudu. Aplikace zvolené interpretace má potom dalekosáhlé důsledky, když na dopravce doléhá celá řada povinností stanovených ZSD týkajících se způsobu poskytování jeho služeb (zde taxislužby). Uvedenou interpretaci úvodních ustanovení ZSD lze shrnout tak, že službu Uber a Taxify lze ve smyslu ZSD definovat jako taxislužbu, jejíž poskytování je ZSD regulováno, s výhradou dosud jednoznačně nevyřešené otázky, který subjekt je dopravcem ve smyslu ZSD tuto taxislužbu poskytujícím.

Za účelovou potom vzhledem k uvedenému považuji argumentaci, podle které je služba Uber (případně Taxify) zcela novou formou dopravy, na kterou nelze aplikovat stávající zákonnou úpravu.¹³⁶ V tomto smyslu se veřejně vyjadřovala např. tisková mluvčí provozovatele Uber, paní Miroslava Jozová, která uvedla, že: „Spolujízda by neměla být hodnocena jako tradiční taxislužba, funguje na jiných principech. Jsme uzavřená komunita. Doprava ale není anonymní, obě strany jsou zaregistrované.“¹³⁷ Účelem této argumentace mohou kromě snahy vyhnout se povinnosti dodržovat příslušnou veřejnoprávní regulaci být i marketingové důvody, což dovozuje Tomáš Hůlka následovně: „Některé snahy zastříit skutečnou povahu podnikání jsou jistě součástí marketingu, protože pro část spotřebitelů může být přitažlivé využívat alternativních služeb sdílené ekonomiky (tradiční taxislužba versus služby společnosti Uber, která

¹³⁵ A to jak v soukromoprávním (dle OZ), tak i veřejnoprávním (dle ZSD) smyslu.

¹³⁶ Stejně jako Nejvyšší správní soud ČR ve svém rozsudku ze dne 31. 10. 2017, sp. zn.: 9 As 291/2016 – 136 – více viz kapitola 5.4.2.

¹³⁷ LÁTALOVÁ, Lenka. *Spolujízda Uber je zatím nelegální. Řeší se změna zákona* [online]. muniMEDIA, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://www.muniimedia.cz/prispevek/spolujizda-uber-je-zatim-nelegalni-resi-se-zmena-zakona-11743/>

úspěšně šíří tezi, že není taxislužbou, nýbrž „jen“ technologickou společností).“¹³⁸ Lze tak souhlasit s výše citovaným názorem, že právně nevymezený pojem sdílené ekonomiky opravdu může být nástrojem k obcházení veřejnoprávní regulace.

ZSD v návaznosti na popsanou kvalifikaci stanoví dopravci provozujícímu taxislužbu celou řadu povinností. V případě, že dopravce tyto povinnosti neplní, je otázkou kontrolní činnosti příslušných dopravních úřadů, případně Ministerstva dopravy ČR, aby neplnění těchto povinností sankcionovaly – faktický dopad neplnění těchto povinností tak může být kvůli případným sankcím značný. Vzhledem k uvedené kvalifikaci činnosti služby Uber a Taxify tak každý dopravce musí splňovat základní podmínky pro provoz silniční dopravy pro cizí potřeby ve smyslu části II, hlavy první ZSD. Předně se jedná o povinnost provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby pouze na základě koncese udělené dle ŽZ ve smyslu ust. § 4 ZSD, konkrétně se jedná o koncesovanou živnost s názvem „Silniční motorová doprava – osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče“. Předpokladem rozhodnutí o udělení zmíněné koncese příslušnému dopravci není prokázání dosažení odborné způsobilosti, když takový požadavek není (pro taxislužbu) zákonem stanoven, zároveň ust. § 5 ZSD stanoví, že k žádosti o koncesi pro provozování taxislužby malými vozidly (tedy vozidly, které jsou používány v rámci přepravy osob prostřednictvím služby Uber a Taxify) vydá příslušný dopravní úřad souhlasné stanovisko vždy. Získání zmiňovaného koncesovaného živnostenského oprávnění tak je poměrně nenáročné a na dopravce má nároky zejména v oblasti administrativního zatížení – to může být důvodem, proč provozovatel Uber po svých řidičích cca od února 2016 vyžaduje doložení, že tyto subjekty příslušným živnostenským oprávněním disponují.¹³⁹ V případě varianty a) není provozovatel Uber ani Taxify jako zprostředkovatel komunikace mezi cestujícím a řidičem nijak odpovědný za to, že jejich řidiči tuto (nebo jakoukoliv jinou) povinnost dle ZSD dodržují, když jim žádný zákon nestanoví povinnost kontrolovat, zda jejich řidiči

¹³⁸ HŮLKA, Tomáš. Nové formy flexibilního zaměstnávání, nebo ohrožení jistot?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 40. ISBN 978-80-7552-874-2.

¹³⁹ *Uber nově vyžaduje po řidičích živnostňáky. Hrozí jim tím vyšší pokuty* [online]. iDnes.cz, 2016 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/novinky-v-prazskem-uberu-0hl-/ekonomika.aspx?c=A160219_2226600_ekonomika_rny

dodržují povinnosti dle ZSD (případně jiných právních předpisů). V případě varianty b) potom skutečnost, že řidiči disponují tímto živnostenským oprávněním, dle některých názorů pouze zastírá faktickou existenci tzv. švarc systému v rámci činnosti Uber a Taxify, viz následující závěry uvedené Ing. Mgr. P. Stonjekem: „To, že řidiči mají mnohdy živnostenské oprávnění, je toliko formální záležitostí, aby byla vytvořena ucelenější iluze o tom, že jsou osobami samostatně výdělečně činnými.“¹⁴⁰ Vzhledem k tomu, že se provozovatelů Uber a Taxify (při uvážení varianty b) jedná o zahraniční dopravce, se těchto subjektů týká i ust. § 32, odst. 1 ZSD, jež stanoví oprávnění zahraničních dopravců provozovat silniční dopravu (tedy i taxislužbu) mezi místy ležícími na území České republiky jen na základě zvláštního povolení Ministerstva dopravy ČR, na jehož vydání není právní nárok. Není známo, že by provozovatelé Uber a Taxify tímto zvláštním povolením disponovali, což implikuje závěr Ministerstva dopravy ČR, že provozovatelé Uber a Taxify nejsou (zahraničními) dopravci ve smyslu ZSD, tedy relevantní interpretací jejich činnosti je varianta a). V případě, kdy by příslušné živnostenské úřady a Ministerstvo dopravy ČR dovodily interpretaci varianty b) by provozovatelé Uber a Taxify jako zahraniční dopravci museli být sankcionováni za nedostatek živnostenského oprávnění, případně zmiňovaného zvláštního povolení, což se dosud nestalo.

Kromě získání živnostenského oprávnění musí dopravce provozující taxislužbu uvést svoji činnost do souladu s ustanoveními hlavy druhé, dílu pátého ZSD, jež upravuje zvláštní podmínky pro provoz taxislužby. Smyslem všech těchto povinností je regulace „tradičního“ způsobu poskytování taxislužby, tedy taxislužby jak byla poskytována v době před zahájením provozu Uber a Taxify. De lege ferenda můžeme diskutovat o tom, že řada těchto povinností ztrácí vzhledem k funkcionalitě zmíněných dopravních aplikací smysl a stávají se tak překážkou dalšímu ekonomickému rozvoji dopravních aplikací. Tuto skutečnost by ovšem měl vzít v úvahu především zákonodárce, který má možnost novelizovat příslušná zákonná ustanovení tak, aby reflektovala technologický a společenský posun, ke kterému v souvislosti se zavedením služby Uber a Taxify došlo.

¹⁴⁰ STONJEK, Patrik. Sdílená ekonomika - kdy se již jedná o podnikání?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 285. ISBN 978-80-7552-874-2.

Tyto skutečnosti ovšem nelze při výkladu ustanovení ZSD brát v potaz, když nemohou mít vliv na znění zákona – vzhledem k uvedené kvalifikaci činnosti dopravních aplikací ve smyslu úvodních ustanovení ZSD tak musí příslušný dopravce provozující taxislužbu (ať už řidič, nebo provozovatel Uber nebo Taxify) plnit povinnosti stejně jako provozovatel „tradičního“ modelu provozu taxislužby.

Nepovažuji za účelné rozebírat veškeré povinnosti stanovené dopravcům provozujícím taxislužbu, průřezově se jedná o požadavky na vozidlo, kterým je poskytována taxislužba a jeho evidence (ust. § 21a ZSD), požadavky na osobu řidiče taxislužby a získání oprávnění řidiče taxislužby (ust. §21c ZSD) a další povinnosti řidiče taxislužby (ust. § 21d ZSD). ZSD dále ve svém ust. § 21b stanoví oprávnění obcí, aby některé další povinnosti týkající se poskytování taxislužby stanovily obecně závaznou vyhláškou (jedná se např. o povinnost řidičů taxislužby prokázat znalosti místopisu a dalších relevantní znalosti). Veškeré tyto povinnosti prakticky mohou splnit i subjekty účastníci se provozu Uber a Taxify, a to aniž by se jejich splnění dotklo podstaty služby Uber nebo Taxify (kterou je zejména poskytování přepravních služeb prostřednictvím osob, pro které tato činnost nemusí být hlavním zdrojem finančních příjmů, a to za použití jejich vozidel, která nejsou nijak specificky označena nebo vybavena). Tedy veškeré tyto povinnosti lze ze strany řidičů splnit za současného zachování režimu, kterým služba Uber a Taxify realizuje svoji činnost a není tedy důvod, aby tyto povinnosti příslušnými osobami nebyly plněny (byť samozřejmě plnění těchto povinností klade na zúčastněné subjekty příslušné administrativní a finanční nároky, které snižují atraktivitu poskytování přepravních služeb pro občasné řidiče).¹⁴¹ Novátorské technologické řešení služby Uber a Taxify tak zásadně nijak nebrání plnění uvedených povinností.

Opačná situace nastává při plnění podmínek provozování taxislužby dle ust. § 21 ZSD. Citované ustanovení ZSD ve svém odstavci 3 zejména (pro služby Uber a Taxify nejvíce problematicky) upravuje povinnost viditelně a čitelně označit vozidlo, kterým je poskytována taxislužba v souladu s pravidly ZSD a požaduje, aby bylo vozidlo taxislužby

¹⁴¹ KRAJČÍK, Vladimír, Jaromír VEBER a Aleksander KLJUČNIKOV. *Sdílená ekonomika: Vypracování metody analýzy nákladů a výnosů u dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí (tj. v rámci tzv. sdílené a platformové ekonomiky) skrze vytvoření datové základny a její pilotní ověření* [online]. Vysoká škola podnikání a práva, 2017, s. 47 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://neovlivni.cz/wp-content/uploads/2018/02/UBER.pdf>

vybaveno tzv. taxametrem (což je certifikované technické zařízení měřící vzdálenost, kterou vozidlo taxislužby během přepravy cestujícího urazí), zároveň jsou řidičům taxislužby stanoveny další povinnosti související s obsluhou taxametru. Ostatní povinnosti ust. § 21 ZSD potom lze ze strany řidičů splnit obdobně jako povinnosti uvedené v úvodu tohoto odstavce. Splnění povinnosti označení vozidla taxislužby a jeho vybavení taxametrem je ze strany řidičů Uber a Taxify fakticky nerealizovatelné, když činnost těchto 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. Řidičům samozřejmě nic nebrání jejich činnost plně legalizovat, tedy řádně označit jejich vozidla a instalovat taxametry, byť se tomu tak ze zřejmých ekonomických důvodů na straně řidičů Uber a Taxify neděje (a řidiči se tak dopouštějí přestupků dle ZSD¹⁴²). Sama funkcionalita taxametru pravděpodobně nebude s chodem Uber a Taxify kompatibilní, když obě tyto dopravní aplikace ve své činnosti autoritativně upravují navrhovanou cenu za přepravu cestujícího v závislosti na různých okolnostech (čas, místo přepravy, míra vytížení řidičů atd.), v případě Taxify i během realizace přepravy. Takové stanovování výše ceny lze označit za krajně netransparentní a případně i rozporné s podzákonými právními předpisy upravujícími maximální ceny taxislužby.

Jedinou variantou, jak poskytovat taxislužbu v souladu se ZSD i bez splnění povinnosti řádně označit vozidla a řádně užívat taxametr, potom je při naplnění podmínek ust. § 21, odst. 4 ZSD, který upravuje tzv. smluvní přepravu. Smluvní přeprava je relativně mladý¹⁴³ zvláštní režim provozování silniční dopravy, který leží na pomezí „tradiční“ taxislužby (kterou lze poskytovat jen za splnění všech uvedených podmínek) a jiných druhů silniční dopravy dle ZSD, přičemž základní podmínkou takto realizované přepravy je uzavření písemné smlouvy reflektující požadavky dle ZSD. Jedná se o režim dopravy, kdy dopravce (ať už je to provozovatel Uber a Taxify nebo jejich řidič) zejména nemusí plnit (v provozu Uber a Taxify problematické) povinnosti ohledně označení vozidla ani povinnosti týkající se instalace a obsluhy taxametru. V případě, kdy řidiči

¹⁴² Více viz ust. § 34e a § 35 ZSD.

¹⁴³ Zákon č. 102/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, ze dne 21. 3. 2013.

Uber a Taxify nedisponují řádně označenými vozidly s taxametrem, tak lze jejich činnost považovat za souladnou se zněním ZSD (za současného splnění všech ostatních výše popsaných povinností) pouze v případě, kdy naplní následující předpoklady smluvní přepravy dle ust. § 21, odst. 4 ZSD: a) v den, kdy je vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy, musí být toto vozidlo vybaveno všemi smlouvami, na jejichž základě je přeprava v právě probíhajícím dni prováděna, nebo jejich kopiemi; b) smlouva musí obsahovat údaje o přepravovaných osobách; a c) údaje o datu a trase přepravy; a d) údaje o ceně za přepravu nebo způsob jejího určení; e) smlouva nesmí být uzavřena ve vozidle taxislužby nebo na jiném místě bezprostředně před zahájením přepravy.

Splnění jednotlivých náležitostí režimu smluvní přepravy lze v rámci činnosti Uber a Taxify potenciálně uvažovat následovně: a) předmětný bod předpokládá uzavření písemné smlouvy před zahájením dopravy cestujícího a následnou archivaci těchto smluv umožňující jejich zpětné zobrazení. Problematickou není skutečnost, že k uzavření smlouvy mezi dopravcem (provozovatelem Uber a Taxify nebo řidičem) a cestujícím dochází v činnosti Uber a Taxify formou elektronické komunikace, když se jedná o legální kontraktační postup. Naplnění tohoto předpokladu smluvní přepravy ovšem brání skutečnost, že funkcionalita služeb Uber a Taxify momentálně neumožňuje jejich uživatelům generování smluv o přepravě osoby v písemné formě a jejich zpětnou kontrolu – nelze tedy ani ověřit, že smlouva o přepravě obsahuje veškeré (dále popisované) náležitosti vyžadované dle ZSD; b) smlouva musí obsahovat řádnou identifikaci jak smluvních stran, tak konkrétních osob, jež jsou na základě uzavřené smlouvy o přepravě osob přepravovány, tedy musí být postaveno na jisto, že reálně přepravovaná osoba je osobou, jejíž přeprava byla předem smluvena. Důvodová zpráva novely ZSD, která institut smluvní dopravy zavedla, zmiňuje, že postačí identifikace osob jménem a příjmením¹⁴⁴; c) obsažení data a trasy ve smlouvě o přepravě není problematické – datum bude vždy totožné se dnem, kdy dochází k objednávce přepravy ze strany cestujícího. Co se týče trasy dopravy, tak ve smyslu smluvní dopravy dle ZSD postačí uvedení místa jejího zahájení a ukončení; d) způsob stanovení ceny před

¹⁴⁴ Důvodová zpráva k zákonu č. 102/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. S. 27.

zahájením dopravy připadá v úvahu pouze formou stanovení fixní částky, a to vzhledem ke znění příslušných metrologických právních předpisů. Tento závěr vychází z výkladu Ministerstva dopravy ČR, které dovedlo následující: „Pokud by měla být cena za přepravu určena na základě měření veličin (čas, vzdálenost), musí být použit taxametr, protože podle metrologických předpisů (spadá do působnosti Ministerstva průmyslu a obchodu ČR) musí být tyto veličiny měřeny úředně ověřeným měřidlem.“¹⁴⁵ Situace, kdy je návrh výše odměny za dopravu provedenou řidičem Taxify stanovena na základě vlastního výpočtu času a vzdálenosti (tento výpočet je prováděn na základě variabilních a netransparentních algoritmů každé dopravní aplikace) realizované jízdy, je rozporná se zmiňovanými předpisy, když dochází k měření těchto veličin bez úředně ověřeného měřidla, kterým je v tomto případě právě taxametr. Způsob určení ceny smluvní dopravy využívaný službou Taxify (a cca do března 2018 i službou Uber), tedy formou, která vyžaduje měření vzdálenosti nebo času provedené dopravy, tak vzhledem k uvedenému nepřipadá v úvahu. Případný cestující tak musí v režimu smluvní dopravy (v podmínkách služby Uber a Taxify při odesílání jeho požadavku na přepravu) znát fixní cenu za jeho přepravu ještě před jejím zahájením. Služba Uber cca do března roku 2018 fungovala totožně jako Taxify, nicméně od uvedeného data nabízí cestujícím navrhovanou částku ve fixní podobě už při objednávání přepravy – tedy služba Uber tento bod aktuálně splňuje; e) potenciálně spornou je poslední zákonná podmínka smluvní dopravy, když z podstaty fungování Uber a Taxify stricto sensu vyplývá, že veškeré smlouvy o přepravě jsou uzavřeny „na jiném místě bezprostředně před zahájením přepravy“ a formalistický výklad ust. § 21, odst. 4 ZSD tak snadno může dovést nesplnění požadavku ZSD na způsob uzavírání smluv o přepravě. Přesto se domnívám, že případné uzavírání smluv o přepravě na základě komunikace řidiče a cestujícího prostřednictvím Uber nebo Taxify není v rozporu s popsáním zákazem, a to vzhledem ke smyslu této povinnosti. Důvodová zpráva ohledně tohoto zákazu stručně sděluje: „Smyslem tohoto zákazu je zabránění obcházení podmínek pro tento typ přeprav jejich nabízením způsobem podobným běžné taxislužbě“.¹⁴⁶ V návaznosti na tento předpoklad se domnívám, že případné uzavírání

¹⁴⁵ *Ťok: Poslanci chtějí širší novelu zákona o taxislužbě* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Tok-Poslanci-chteji-sirsi-novelu-zakona-o-taxislu>

¹⁴⁶ Důvodová zpráva k zákonu č. 102/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. S. 27.

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. Je tak zjevné, že režim poskytování přepravních služeb v rámci služby Uber a Taxify je od běžné taxislužby odlišný – mám tak za to, že není nutné vykládat zákaz uzavírat smlouvy o přepravě na místě bezprostředně před zahájením přepravy extenzivně tak, že fakticky znemožní legální provoz služeb Uber a Taxify.

Na základě všeho uvedeného tak lze zobecnit, že činnost řidičů Uber a Taxify (resp. provozovatele Uber nebo Taxify) v současnosti nemusí být souladná s požadavky ZSD, když v rámci této činnosti dochází k poskytování taxislužby za současného nesplnění zákonných podmínek, a to jak těch, které se týkají tradiční taxislužby, tak i těch, které se týkají taxislužby poskytované v režimu smluvní dopravy dle ust. § 21, odst. 4 ZSD. Splnění všech povinností týkajících se dopravců provozujících tradiční taxislužbu brání obchodní model služeb Uber a Taxify, když tyto služby jsou poskytovány zejména osobami, které nemají zájem svoji činnost řádně profesionalizovat a dodržet všechny zákonné povinnosti týkající se tohoto druhu podnikání (což ovšem nic nemění na tom, že se jich popsané povinnosti týkají). Nejproblémovější povinností nedodržovanou řidiči potom je řádné označení vozidla taxislužby a jeho vybavení taxametrem (tyto povinnosti neplní prakticky žádný z řidičů Uber a Taxify¹⁴⁷). Míra splnění ostatních povinností se potom různí řidič od řidiče, když nelze zobecnit, které z ostatních povinností jsou dodržovány více a které méně. Úroveň plnění těchto povinností mohou ovlivnit i provozovatelé Uber a Taxify, kteří uzavírání licenčních smluv s řidiči mohou podmínit (a do určité míry podmiňují) prokázáním splnění některých zákonných povinností, přičemž rozsah těchto požadavků se v čase různí – např. i v návaznosti na Memorandum

¹⁴⁷ KRAJČÍK, Vladimír, Jaromír VEBER a Aleksander KLJUČNIKOV. *Sdílená ekonomika: Vypracování metody analýzy nákladů a výnosů u dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí (tj. v rámci tzv. sdílené a platformové ekonomiky) skrze vytvoření datové základny a její pilotní ověření* [online]. Vysoká škola podnikání a práva, 2017, s. 32 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://neovlivni.cz/wp-content/uploads/2018/02/UBER.pdf>

podepsané provozovatelem Uber (více viz níže). Dodávám, že ačkoli smluvní podmínky licenčních smluv uzavíraných s řidiči vyžadují, aby řidiči plnili veškeré relevantní zákonné povinnosti, je ze strany provozovatelů dopravních aplikací kontrolováno splnění jen některých z těchto povinností. Dokud nebude provozovatel Uber a Taxify vyžadovat při uzavírání licenčních smluv s řidičem prokázání splnění všech popsanych zákonných povinností, bude zde existovat prostor pro to, aby řidiči těchto dopravních aplikací provozovali taxislužbu v rozporu s právními předpisy. V případě přijetí varianty a) potom vzhledem k současné právní úpravě nelze nic takového po provozovateli Uber nebo Taxify požadovat, když právní předpisy obdobným (zprostředkovatelským) subjektům nestanoví povinnost kontrolovat plnění zákonných povinností ze strany jejich uživatelů (řidičů). Provoz řidičů Uber a Taxify ovšem momentálně neprobíhá legálně ani v uvažovaném režimu smluvní dopravy – v rámci tohoto právního režimu sice potenciálně lze uvažovat legální provoz Uber a Taxify v dosavadním obchodním modelu těchto dopravních aplikací, když řidičům odpadá povinnost označení vozidel a jejich vybavení taxametrem. Legalizace činnosti řidičů Uber a Taxify prostřednictvím použití institutu smluvní dopravy ovšem naráží na technickou funkcionalitu příslušných programů pro smartphony, která zatím plně nereflektuje zákonné požadavky na smluvní dopravu (nedochází ke generování písemných smluv, v případě Taxify není stanovena odměna za přepravu fixní částkou atd.). Legální poskytování taxislužby prostřednictvím Uber a Taxify v režimu smluvní dopravy dle ZSD tak bude možné pouze za předpokladu, že provozovatelé těchto dopravních aplikací upraví jejich programy tak, aby vyhovovaly popsáním zákonným požadavkům.

5.2.2 Činnost subjektů participujících na provozu dopravních aplikací ve smyslu právních předpisů regulujících vývoj software

K úplnému popsání právních předpisů regulujících poskytování služeb Uber a Taxify zbývá zodpovědět otázku, zda činnost provozovatelů Uber a Taxify spočívající ve vývoji a poskytování zprostředkovatelského softwaru pro smartphony je českými právními předpisy regulována či nikoliv. Skutečnost, že rozsudek C-434/15 definoval službu Uber (potenciálně i Taxify) jako dopravní službu, nemění nic na tom, že v případě uvažení varianty a) i b) (právní kvalifikace činnosti služby Uber a Taxify) fakticky dochází k výrobě softwarového díla, jehož vývoj a provoz případně může podléhat specifické

národní regulaci (za splnění podmínek stanovených unijním právem). Stěžejní otázkou pak je to, zda český právní řád ukládá provozovateli Uber nebo Taxify povinnosti týkající se jeho vývojářské činnosti (zejména vůči jeho řidičům) i přes skutečnost, že služby spočívající v provozu komplexní služby zajišťující přepravu cestujících na základě zprostředkování komunikace s řidičem nejsou dosud výslovně regulovány. Tato otázka pak nabývá důležitosti v případě, kdy za relevantní variantu interpretace činnosti služeb Uber a Taxify přijmeme variantu a) – v takovém případě je dovozeno, že dopravcem provozujícím taxislužbu (a subjektem odpovědným za plnění relevantních povinností) je řidič. Faktická role provozovatele Uber a Taxify je tak redukována prakticky pouze na roli provozovatele zprostředkovatelského softwaru (přičemž tento provozovatel zároveň zajišťuje související marketingové aktivity). Zbývá pak posoudit, zda samotný vývoj a provoz takového softwaru podléhá právním povinnostem ve vztahu k posuzované veřejnoprávní regulaci dopravy, zejména týkajících se povinnosti dbát na to, aby řidiči příslušných dopravních aplikací dodržovali právní předpisy regulující jejich činnost. Vzhledem k absenci specifické právní úpravy je nutné posoudit relevanci obecných právních předpisů upravujících tzv. softwarové právo.¹⁴⁸ Český právní řád (případně právně závazné mezinárodní smlouvy) ve vztahu k softwaru zejména vytváří právní rámec vývoje, užívání a ochrany softwarových (autorských) děl, a to zejména, nikoli však výlučně, prostřednictvím autorskoprávní, trestněprávní a občanskoprávní regulace. Samotný obsah softwarových děl je těmito právními předpisy regulován pouze zprostředkovaně, když způsob vyvíjení obsahu softwaru nesmí zasáhnout do autorských práv jiných subjektů, naplnit skutkovou podstatu regulovaného protiprávního činu či jinak porušit zmiňovaný právní rámec softwarového práva. Prakticky tak mají vývojáři softwaru volnou ruku při rozhodování o tom, jaký software budou vyvíjet a provozovat. Tato činnost sice může být předmětem standardizace, ovšem v takovém případě se jedná pouze o právně nezávazné tzv. metodiky provozu a rozvoje ICT.¹⁴⁹ Neexistuje tak právní předpis, který by provozovateli Uber a Taxify stanovil povinnosti týkající se obsahu jejich vývojářské činnosti – skutečnost, že v důsledku užívání příslušné dopravní aplikace může docházet na straně řidičů k porušování právních předpisů týkajících se provozu taxislužby

¹⁴⁸ JANSÁ, Lukáš, Petr OTEVŘEL a Martin ŠTEVKO. *Softwarové právo*. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Brno: Computer Press, 2018, s. 28 - 29. ISBN 978-80-251-4914-0.

¹⁴⁹ Tamtéž.

tak neznamená, že se provozovatel Uber nebo Taxify dopouští protiprávní činnosti (stejně jako v analogických případech nelze uvažovat odpovědnost provozovatelů komunikačních technologických řešení (např. Facebook) za případné porušování právních povinností, ke kterému dochází ze strany jejich uživatelů v přímé návaznosti na takto zprostředkovanou komunikaci). Provozovatel Taxify potom v souladu s uvedenými skutečnostmi deklaruje, že po „svých“ řidičích nepožaduje prokázání splnění jejich zákonných povinností (což ostatně i prezentuje veřejně, když ohlašuje, že v podmínkách České republiky: „Taxify nikdy nezjišťovalo, zda jejich šoféři oprávnění mají“¹⁵⁰). Dodávám, že případně lze v činnosti provozovatelů Uber nebo Taxify spatřovat znaky nekalé soutěže, což přibližuji v kapitole 5.3.4.

Lze se domnívat, že právě značná společenská kontroverze obklopující provoz služby Uber a s tím související demonstrace provozovatelů tradiční taxislužby¹⁵¹ vedly dne 30. 4. 2018 k podpisu „Memoranda o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky“¹⁵² zástupci České republiky, hlavního města Prahy a provozovatele Uber (dále jen „Memorandum“). K podpisu Memoranda pak došlo „ve snaze předejít rozdílným pohledům Účastníků Memoranda na aplikaci a působnost českého právního řádu na podnikatelské aktivity společnosti Uber v České republice a ve snaze dosáhnout vzájemného porozumění, co se týče dalšího fungování mobilní aplikace Uber v České republice.“ Účastníci Memoranda tak avizují svoji vůli vyjasnit právní status služby Uber v podmínkách České republiky a současně provozovatel Uber deklaruje svoji ochotu a připravenost učinit konkrétní kroky týkající se dalšího provozu jeho služby. Provozovatel Uber tak fakticky ustupuje a nad rámec stávajících zákonných povinností prohlašuje, že je ochoten plnit dodatečné povinnosti. Ačkoliv tak provozovatel Uber není (v případě varianty a) interpretace jeho činnosti) povinen řídit se při vývoji a nastavování pravidel provozu jeho softwarového programu prakticky žádnými

¹⁵⁰ *Taxify chce mimo Prahu prorazit nízkými cenami, v Brně překvapivě nebude* [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/taxify-cesko-dalsi-mesta-ostrava-olomouc-plzen-ceske-budejovice-brno-ceny-15k-/ekonomika.aspx?c=A180726_210605_ekonomika_lre

¹⁵¹ *Taxikáři znovu blokovali centrum Prahy. Předstírali poruchy i nehodu* [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/taxikari-protest-uber-demonstrace-praha-ffd-/domaci.aspx?c=A180226_102025_domaci_ane

¹⁵² *Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky* [online]. 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Memorandum-o-porozumeni-pri-zajistovani-prepravnich-sluzeb-na-uzemi.pdf>

povinnostmi regulujícími obsah tohoto programu, dochází Memorandem k určité samoregulaci provozu Uber tím, že provozovatel Uber dobrovolně deklaruje ochotu učinit zmiňované kroky. Nutno dodat, že obsah Memoranda nic nemění na závěrech, které jsem ohledně právní kvalifikace služby Uber dovodil výše, když se jedná o právně nezávazný dokument, který je zejména vyjádřením vůle provozovatele Uber domluvit se na podmínkách jeho činnosti, za kterých nebude vystavován popsáné společenské kontroverzi. Případná reálná vymahatelnost plnění dle memoranda je na provozovateli Uber prakticky nulová. Skutečnost, že provozovatel Uber deklaroval vůli učinit následující konkrétní kroky, tak nemusí znamenat, že tyto kroky je povinen učinit.

Konkrétně se jedná o: a) provozovatel Uber deklaruje, že svoji činnost bude na území České republiky provozovat na základě živnostenského oprávnění pro živnost volnou – „Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona“ s oborem činnosti č. 47 - „zprostředkování obchodu a služeb“ vydaného podle ŽZ. Účastníci Memoranda tak dovozují relevantní živnostenské oprávnění jinak, než jsem výše popsal v této práci. Důraz na zprostředkovatelský charakter činnosti provozovatele Uber pravděpodobně vyplývá z dalších níže popsaných kroků, které provozovatel Uber rovněž hodlá v rámci jeho činnosti učinit; b) provozovatel Uber deklaruje, že svoje zprostředkovatelské činnosti bude nadále poskytovat jen subjektům splňujícím vyjmenované povinnosti dle ZSD. Dochází tak k zásadnímu rozšíření role služby Uber, kdy tato již nadále nebude pouhou zprostředkovatelskou platformou spojující řidiče a cestující. Do určité míry je tak na provozovatele Uber přenesena povinnost kontrolovat, zda jeho uživatelé v režimu řidič dodržují svoje povinnosti dle relevantních právních předpisů. Jedná se pravděpodobně o nejvýraznější ústupek provozovatele Uber, fakticky přenášející významnou část agendy spočívající v kontrole dodržování povinností dle ZSD prováděné dopravními úřady na provozovatele Uber samého – to vše pouze na základě dobrovolného rozhodnutí provozovatele Uber, kterého k takovému kroku není možné nijak donutit proti jeho vůli; c) provozovatel Uber deklaruje, že svůj program upraví tak, aby splňoval podmínky dle ust. § 21, odst. 4 ZSD, výslovně je uvedeno stanovení fixní konečné ceny za přepravu ještě před jejím zahájením a povinnost generovat elektronické přepravní smlouvy s požadovanými náležitostmi. Jak bylo uvedeno výše, splnění tohoto kroku je předpokladem pro úplnou legalizaci činnosti řidičů Uber; d), e), a f) provozovatel Uber deklaruje, že sjedná se státem dohodu o výměně informací za účelem správy daní –

poskytování těchto informací ze strany provozovatele Uber potom správu daní značně usnadní (více viz níže v kapitole 5.3.2). Provozovatel Uber deklaruje, že se od října roku 2018 dobrovolně zapojí do pilotního projektu v oblasti elektronické evidence tržeb pro přepravní služby zprostředkované programem Uber. Provozovatel Uber deklaruje, že bude podporovat dodržování daňových povinností ze strany řidičů. Popsané kroky byly potvrzeny dne 12. 7. 2018, kdy provozovatel Uber spolu s Ministerstvem financí ČR podepsal tzv. daňové memorandum.¹⁵³ Provozovatel Uber tak pravděpodobně zahájil postupný proces transformace jeho činnosti, jehož cílem je dosažení stavu, kdy všechny subjekty participující na provozu Uber budou dodržovat relevantní právní předpisy, a to i přestože se domnívám, že provozovatel Uber není za porušování právních předpisů ze strany řidičů nijak odpovědný. Posouzení odpovědi na otázku, zda tak činí kvůli tlaku části veřejnosti a kontrolních orgánů, vzhledem k jeho společenské uvědomělosti, případně z jiných důvodů už ponechám čtenářovu úvážení. Každopádně nic nebrání provozovateli Uber tento kurz kdykoliv změnit, když Memorandum výslovně uvádí, že: „Na základě tohoto Memoranda nedochází ke stanovování práv a povinností jednotlivým Účastníkům, pokud není výslovně uvedeno jinak.“ Žádný z výše uvedených kroků pak jako povinnost provozovatele Uber uveden není a jejich reálné plnění je tak pouze otázkou jeho dobré vůle. Ostatně ani provozovatelé tradiční taxislužby nejsou s obsahem popsanych memorand spokojeni a nadále vyzývají vládu k razantnějším krokům – zároveň nelze souhlasit s názorem, že: „Veškeré body, které jsou v tomto memorandu, by měly být samozřejmostí a rozhodně se nejedná o nějaký ústupek ze strany Uberu.“ uvedeným panem Petrem Polišenským, předsedou Sdružení českých taxikářů.¹⁵⁴ Naopak se domnívám, 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. Obě popsaná memoranda se týkají pouze provozu služby Uber – služba Taxify tak nadále funguje v režimu bez obdobné

¹⁵³ *Ministerstvo financí uzavřelo se společností UBER daňové memorandum* [online]. Ministerstvo financí ČR, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2018/mf-a-uber-uzavrely-danove-memorandum-32403>

¹⁵⁴ *Taxikáři po vládě žádají razantní kroky vůči Uberu a Taxify* [online]. České noviny, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/taxikari-po-vlade-zadaji-razantni-kroky-vuci-uberu-a-taxify/1642163>

samoregulace, s tím, že nelze vyloučit, že i ze strany provozovatele Taxify k obdobnému kroku v budoucnu dojde.

5.3 Dopravní aplikace a nástin dalších právních otázek spojených s jejich činností

Předmětem této práce je posouzení dopravních aplikací ve světle relevantní právní úpravy týkající se veřejnoprávní regulace podnikání subjektů účastnících se jejich provozu. Analýza této zákonné úpravy a závěry, které jsem výše popsal, potom otevírají další sporné právní otázky s tímto související. Proto si níže dovoluji stručně nastínit některé další potenciální právní problémy, jež souvisí s provozem dopravních aplikací, resp. se závěry, které jsem výše dovedil. Smyslem této kapitoly tedy není vyčerpávající analýza těchto otázek (která by místy vydala na samostatnou práci), ale zejména snaha otevřít tato témata a případně podnítit další odbornou diskuzi.

5.3.1 Trestní právo

V činnosti řidičů Uber a Taxify (v případě uvážení varianty a)), nebo provozovatelů těchto dopravních aplikací (v případě uvážení varianty b)) lze za určitých podmínek dovozovat naplnění skutkové podstaty trestného činu neoprávněného podnikání ve smyslu ust. § 251 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku, v platném znění. Tohoto trestného činu se dopustí ten, kdo kumulativně: a) neoprávněně; b) ve větším rozsahu; c) poskytuje služby nebo provozuje výrobní, obchodní nebo jiné podnikání. Mám za to, že v případě, kdy uvážíme variantu a), jsou popsane body splněny následovně: a) komentářová literatura uvádí, že neoprávněné činnosti se dopouští každý, kdo: „poskytuje služby nebo provozuje výrobní, obchodní nebo jiné podnikání v rozporu se živnostenským zákonem nebo v rozporu s jinými právními předpisy, které stanoví podmínky pro jeho provozování“.¹⁵⁵ Proto lze uvažovat naplnění tohoto bodu tehdy, když příslušný řidič poskytuje jeho služby zejména v rozporu s povinnostmi uvedenými v kapitole 5.2.1 této práce; b) „K založení trestní odpovědnosti u neoprávněného

¹⁵⁵ ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: § 251 Neoprávněné podnikání*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-428-5.

provozování služeb nebo provozování výrobního, obchodního nebo jiného podnikání, které má povahu drobného podnikání, jímž pachatel dosahuje příjmy srovnatelné s příjmy z pracovního poměru s běžným výdělkem, je podle soudní judikatury k naplnění znaku „ve větším rozsahu“ třeba, aby trvalo nejméně šest měsíců (srov. R 5/1996).“¹⁵⁶ Domnívám se, že závěry citovaného judikátu jsou plně aplikovatelné i na činnost řidičů Uber a Taxify (kteří jsou ve smyslu argumentace varianty a) dopravci provozujícími taxislužbu dle ZSD). Naplnění předmětné skutkové podstaty trestného činu lze tedy uvažovat, pokud řidič dosahuje příjmů srovnatelných s příjmy z běžného pracovního poměru, a to po dobu nejméně 6 měsíců. V roce 2017 se počet řidičů Uber pohyboval cca kolem 2.000 a jako svou hlavní činnost poskytovalo přepravní služby 39,5 % těchto řidičů.¹⁵⁷ U cca 800 řidičů tedy v úvahu přichází skutečnost, že k poskytování přepravních služby dochází „ve větším rozsahu“. Poměrně překvapivě analýza zabývající se ekonomickými aspekty provozu dopravních aplikací uvádí, že hospodářský výsledek řidičů Uber je cca desetkrát nižší, než v případě tradiční taxislužby.¹⁵⁸ Pokud je takový předpoklad pravdivý, nelze uvažovat, že „řidič dosahuje příjmů srovnatelných s příjmy z běžného pracovního poměru“ a naplnění předmětného bodu skutkové podstaty trestného činu nelze dovodit. Přesto se domnívám, že tyto výsledky zmiňované analýzy není možné zobecňovat a výnosy každého řidiče je nutné posuzovat jednotlivě v závislosti na jeho individuální aktivitě v rámci služby Uber nebo Taxify a době, po jakou je tato aktivita realizována. Naplnění předmětného bodu tak bude vždy záviset na míře podnikatelské aktivity případného pachatele (řidiče); c) tento bod je bez pochyby naplněn, když jsem výše demonstroval, že činnost řidičů Uber a Taxify s největší pravděpodobností naplňuje znaky podnikání spočívajícího v provozování taxislužby. Posouzení naplnění skutkové podstaty trestného činu neoprávněného podnikání řidičů Uber a Taxify by nemělo činit problém za předpokladu, že by policejní orgány měly přístup do archivu jízd realizovaných řidiči s příslušnou dopravní aplikací. Z tohoto

¹⁵⁶ ŠÁMAL, Pavel. *Trestní zákoník: § 251 Neoprávněné podnikání*. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-428-5.

¹⁵⁷ KRAJČÍK, Vladimír, Jaromír VEBER a Aleksander KLJUČNIKOV. *Sdílená ekonomika: Vypracování metody analýzy nákladů a výnosů u dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí (tj. v rámci tzv. sdílené a platformové ekonomiky) skrze vytvoření datové základny a její pilotní ověření* [online]. Vysoká škola podnikání a práva, 2017, s. 28 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://neolivni.cz/wp-content/uploads/2018/02/UBER.pdf>

¹⁵⁸ Tamtéž, s. 54.

archivu (který je řidičům dostupný prostřednictvím užívání programu příslušné dopravní aplikace) pak lze snadno dovodit, jak dlouho se příslušný řidič činnosti věnuje, i jaké mu z ní plynou výnosy, a na základě těchto informací pak je v případě nedodržení povinností dopravce v taxislužbě možné zahájit trestní stíhání řidiče. Řádnou součinnost jednotlivých řidičů, případně provozovatele Uber nebo Taxify, v této věci nelze očekávat, když takováto spolupráce jde přímo proti jejich zájmům.

Trestní odpovědnost provozovatele Uber nebo Taxify připadá v úvahu jen v případě reflexe varianty b), kdy se za dopravce provozujícího taxislužbu ve smyslu ZSD považuje právě provozovatel dopravní aplikace. Trestní stíhání zmíněných provozovatelů dopravních aplikací, kteří jsou právníckými osobami, pro trestný čin neoprávněného podnikání je možný, když se nejedná o trestný čin vyloučený z působnosti zákona č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právníckých osob a řízení proti nim, v platném znění, ve smyslu jeho ust. § 7. Naplnění objektivní stránky trestného činu potom lze dovozovat následovně: a) neoprávněnost provozování taxislužby nastává v důsledku neplnění výše popsaných povinností dle ZSD řidiči dopravních aplikací. Provozovatelé Uber i Taxify rovněž nedisponují příslušným živnostenským oprávněním, na základě kterého je možné v České republice poskytovat taxislužbu; b) podmínka většího rozsahu bude s největší pravděpodobností naplněna během jediného dne provozu služby Uber a Taxify, když řidiči těchto dopravních aplikací se již počítají v řádu tisíců a většina těchto řidičů povinnosti řádně neplní.¹⁵⁹ Provozovatelé Uber a Taxify jsou tak ve smyslu argumentace varianty b) (trestně) odpovědní za porušování ustanovení ŽZ a ZSD minimálně v řádu stovek případů denně; c) naplnění tohoto bodu lze dovodit totožně jako ve výše popisovaném případě varianty a). Skutečnost, že přes uvedené okolnosti nasvědčující možnému naplnění skutkové podstaty trestného činu dosud nebylo zahájeno trestní stíhání proti provozovatelům Uber a Taxify, implikuje závěr policejních orgánů

¹⁵⁹ Viz závěry uvedené v: KRAJČÍK, Vladimír, Jaromír VEBER a Aleksander KLUČNIKOV. *Sdílená ekonomika: Vypracování metody analýzy nákladů a výnosů u dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí (tj. v rámci tzv. sdílené a platformové ekonomiky) skrze vytvoření datové základny a její pilotní ověření* [online]. Vysoká škola podnikání a práva, 2017, s. 54 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://neovlivni.cz/wp-content/uploads/2018/02/UBER.pdf>
Nebo např.: *Ani jedno auto Uberu neprošlo kontrolou. Firma pak inspektorům zablokovala účty* [online]. Lidové noviny, 2016 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://byznys.lidovky.cz/ani-jedno-auto-uberu-neproslo-kontrolou-firma-pak-inspektorum-zablokovala-ucty-gfm-doprava.aspx?c=A161004_163659_In-doprava_pave

o dovození varianty a) ve věci právní kvalifikace činnosti subjektů účastnících se provozu dopravních aplikací. Vzhledem k uvedenému se pak domnívám, že v případě dovození varianty b) interpretace činnosti služeb Uber a Taxify je na místě návazně zahájit trestní stíhání s provozovateli služeb Uber a Taxify pro trestný čin neoprávněného podnikání.

5.3.2 Daňové právo

Subjektů participujících na činnosti dopravních aplikací se rovněž týkají daňové povinnosti, přičemž nejistota v právní kvalifikaci činnosti těchto subjektů, případně úmyslné ignorování těchto povinností, způsobily, že mnoho daňových subjektů tyto povinnosti neplní.¹⁶⁰ Neplnění daňových povinností může vyplývat právě z přípustnosti relevance varianty a) i varianty b) v činnosti služeb Uber a Taxify a s tímto souvisejícími výkladovými problémy. Domnívám se, že tato nejistota, zejména na straně řidičů Uber a Taxify, potom může vést k neplnění jejich povinností, když není postaveno na jisto, zda řidiči jsou samostatnými daňově povinnými podnikateli (v případě varianty a)), nebo se jedná o kvazi-zaměstnance provozovatelů Uber a Taxify, kteří dle jejich výkladu daně odvádět nemusí (v případě varianty b)). Tuto nejistotu potom výrazně přizívuje (případně v minulosti přizívovala) rétorika provozovatelů Uber a Taxify, kteří s odkazem na údajnou kvalifikaci jejich činnosti jako činnosti v rámci sdílené ekonomiky argumentují, že se jedná o zcela nový druh činnosti nepodléhající stávající právní regulaci, přičemž tento názor považuji vzhledem k výše uvedenému za vyvrácený. Stávající stav právních předpisů (ne)regulujících činnost služeb Uber a Taxify tak má pro stát i zásadní negativní dopady v oblasti výběru daní. Popsanou nejistotu se pokusilo vyjasnit Generální finanční ředitelství (dále jen „GFŘ“), které dne 29. 5. 2017 vydalo svoji „Informaci k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER)“¹⁶¹, jejíž závěry jsou ovšem plně aplikovatelné i na činnost služby Taxify, resp. jejich řidičů. Ze závěrů GFŘ (pro tuto práci nejpodstatněji) vyplývá, že se GFŘ ztotožňuje s výše popsanou variantou

¹⁶⁰ *Stovky řidičů Uberu prověřuje finanční úřad. Podezírá je, že neplatili daně* [online]. Seznam zprávy, 2017 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/stovky-ridicu-uberu-proveruje-financni-urad-podezira-je-ze-neplatili-dane-33264>

¹⁶¹ *Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER)* [online]. Generální finanční ředitelství, 2017 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: http://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-seznam-dani/2017_DPH_Info-k-danovemu-posouzeni-povinnosti-poskytovatelu-prepravnich-sluzeb-UBER.pdf

a) interpretace činnosti Uber (resp. Taxify), když o řidičích uvádí, že: „Poskytování přepravy prostřednictvím mobilní aplikace Uber vykazuje všechny znaky podnikání podle § 420 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku.“¹⁶² I v návaznosti na tuto kvalifikaci potom GŘ dovozuje povinnosti řidičů Uber spojené s: a) daní z přidané hodnoty – pro účely této práce je v souvislosti s popisem přenesení povinnosti odvést daň z přidané hodnoty významně dovozeno, že činnost Uber spočívá v tom, že: „poskytuje za úplatu poskytovatelům přeprav službu spočívající v přístupu k softwaru (mobilní aplikaci), její možnosti použití a služby včetně práva přijímat požadavky na přepravu“¹⁶³, čímž opakovaně potvrzuje relevanci varianty a), když je dovozeno, že předmětem činnosti provozovatele Uber není poskytování přepravní činnosti, ale pouze vývoj softwarového programu; b) daní z příjmu fyzických osob – GŘ jednoznačně dovozuje, že činnost řidičů Uber naplňuje znaky podnikání, jejich příjem tak (na rozdíl od řidičů BlaBlaCar) nemůže být osvobozen od daně z příjmu jako tzv. příjem z příležitostných činností; c) silniční daní – a to v návaznosti na dovození, že činnost řidičů Uber naplňuje znaky podnikání.

Popsané závěry GŘ potom lze extrapolovat na činnost řidičů BlaBlaCar následovně: a) přenesená povinnost odvést daň z přidané hodnoty nepřichází v úvahu, jelikož služby provozovatele BlaBlaCar spočívající v poskytování zprostředkovatelského softwaru jsou řidičům poskytovány bezúplatně. Ostatní povinnosti spojené s daní z přidané hodnoty nebudou přicházet v úvahu, když si vzhledem k funkcionalitě služby BlaBlaCar lze jen těžko představit, že řidič BlaBlaCar dosáhne za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců obratu přesahujícího částku 1.000.000,- Kč; b) daň z příjmu fyzických osob nebude v případě většiny řidičů přicházet v úvahu, když jejich činnost nenaplňuje znaky podnikání a ve smyslu zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, v platném znění, se jedná o tzv. „příležitostnou činnost“. Příjmy plynoucí z takovéto činnosti jsou od daně z příjmu osvobozeny, a to v případě, že jejich úhrn nepřesáhne ve zdaňovacím období částku ve výši 30.000,- Kč; c) silniční daň rovněž nepřichází v úvahu,

¹⁶² *Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER)* [online]. Generální finanční ředitelství, 2017, s. 3. [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: http://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-seznam-dani/2017_DPH_Info-k-danovemu-posouzeni-povinnosti-poskytovatelu-prepravnich-sluzeb-UBER.pdf

¹⁶³ Tamtéž, s. 2.

když se týká subjektů, jež z využití silničních motorových vozidel odvádějí daň ze samostatné činnosti podle citovaného zákona o daních z příjmů, řidiči BlaBlaCar takovými řidiči vzhledem k uvedenému pak nejsou.

Kontroverzní je i otázka zdanění provozovatelů dopravních aplikací, zejména Uber a Taxify. Tyto subjekty volí v zemích, kde působí, obdobný postup – v jednotlivých zemích zakládají dceřiné společnosti, které zajišťují zejména lokální marketingové aktivity¹⁶⁴ (v případě Uber v ČR – společnost Uber Czech Republic Technology s.r.o., v případě Taxify v ČR – společnost Taxify Czech Republic s.r.o.). „Hlavní“ příjmy plynoucí z poskytování licencí k užívání jejich programů potom provozovatelé dopravních aplikací daní pouze v zemi jejich daňového domicilu, v jednotlivých zemích jsou tak částky odvedené na daních z příjmu zanedbatelné, když se jedná pouze o příjmy marginálních lokálních společností, jejichž smyslem existence je hlavně podpora mateřské společnosti. Tato skutečnost je potom předmětem diskuze o možné budoucí právní regulaci tohoto stavu zejména na úrovni Evropské unie.¹⁶⁵

5.3.3 Pracovní právo

Specifický obchodní model dopravních aplikací Uber a Taxify založený na spolupráci s řidiči bez založení pracovněprávního poměru se mimo výše popsanych problémů s kvalifikací dle veřejnoprávních předpisů upravujících poskytování dopravních služeb stal i předmětem rozsáhlé kontroverze pracovněprávní. Tato kontroverze plyne ze skutečnosti, že uvedený model spolupráce do určité míry vykazuje jak znaky standardní závislé práce ve smyslu ZP, tak i spolupráce, která tyto znaky nevykazuje. Tedy kromě toho, že není jasné, který subjekt je dopravcem poskytujícím taxislužbu ve smyslu ZSD, zde vyvstává otázka, zda nejsou řidiči (jako případní kvazi-zaměstnanci provozovatele Uber nebo Taxify) kráceni na svých právech dle ZP či jiných souvisejících právních předpisů. Aspekty podporující obojí argumentaci ve své práci trefně shrnul JUDr. Jakub Tomšej, Ph.D., který jako aspekty činnosti řidičů Uber nasvědčující tomu, že jejich činnost definici závislé práce odpovídá, uvedl:

¹⁶⁴ *Na Airbnb či Uber číhá ‚spravedlivá‘ daň. Němci s Francií už ladí noty* [online]. Lidové noviny, 2017 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://byznys.lidovky.cz/na-airbnb-ci-uber-ciha-spravedлива-dan-nemci-s-francii-uz-ladi-noty-pyn-/firmy-trhy.aspx?c=A170814_104708_firmy-trhy_vwl

¹⁶⁵ Tamtéž.

a) provozovatel Uber stanoví řidičům některé závazné podmínky spolupráce, jejichž plnění kontroluje a případné porušování sankcionuje; b) provozovatel Uber stanoví cenu jízdy bez možnosti odchýlení (dodávám, že tento bod neplatí v případě Taxify, jehož funkcionalita umožňuje řidiči s cenou libovolně manipulovat a jedná se tak v případě Taxify naopak o argument pro neexistenci závislé práce); c) cestující nezná totožnost řidiče a naopak. Argumenty pro to, že řidiči závislou práci nevykonávají potom jsou: a) smlouvy uzavírané mezi provozovatelem Uber a řidiči jsou fakticky licenční smlouvy nezakládající pracovní poměr. Provozovatel Uber není držitelem oprávnění k provozu taxislužby; b) je pouze na volbě řidiče, do jaké míry bude jeho činnost vykonávat; c) provozovatel Uber řidiče nijak nekoordinuje ani jim neurčuje místo jízd; d) provozovatel Uber řidičům neposkytuje žádné pracovní prostředky; e) po řidičích není požadován osobní výkon práce řidičem, který může jízdy zajišťovat prostřednictvím jiné osoby nebo dokonce vlastní flotily řidičů.¹⁶⁶ V návaznosti na tyto znaky potom autor uvádí, že při porovnání činnosti řidičů Uber (případně Taxify, jejichž činnost je až na zmíněný režim cenotvorby totožná) s běžnou prací nebude obtížné obhájit, že se o závislou práci nejedná, byť je takový přístup autorem označen za formalistický.

V této věci opakuji svůj výše uvedený názor, že vztah mezi provozovatelem Uber a Taxify a jejich řidiči znaky závislé práce za současné právní úpravy nenaplnuje (i proto zastávám variantu a) interpretace právních vztahů mezi Uber, Taxify a jejich řidiči) a není tak na místě uvažovat krácení řidičů na jejich pracovních právech, když se jedná o samostatné podnikatele (a to i s přihlédnutím ke kritériím uvedeným citovaným autorem). Zároveň jsem si vědom specifčnosti postavení řidičů Uber a Taxify, které se do jisté míry vymyká zavedeným kategoriím závislé práce, nebo činnosti prováděné podnikatelským způsobem – do budoucna tak lze uvažovat zákonnou reflexi a regulaci této zvláštní „střední“ cesty, která je ostatně mnohými autory zmiňována.¹⁶⁷ Závěrem

¹⁶⁶ TOMŠEJ, Jakub. Právní status řidičů Uber: nehas, co tě nepálí?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 99. ISBN 978-80-7552-874-2.

¹⁶⁷ TKADLEC, Matěj. Sdílená ekonomika: Výzva pro právní úpravu závislé práce?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 73. ISBN 978-80-7552-874-2.

Nebo TOMŠEJ, Jakub. Právní status řidičů Uber: nehas, co tě nepálí?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 101. ISBN 978-80-7552-874-2.

dodávám, že uvedené neplatí pro subjekty působící v systému dopravních aplikací Uber a Taxify jako řidiči výše popsaných flotil, když řidiči těchto flotil do standardních pracovněprávních vztahů s flotilou vstupují a týkají se jich tak veškerá práva dle ZP, případně souvisejících právních předpisů.

5.3.4 Občanské právo

Kvalifikace řidičů Uber a Taxify jako provozovatelů taxislužby má i občanskoprávní dopady. Jedná se např. o skutečnosti provázející pojistné smlouvy (ne)uzavírané těmito řidiči. Řidič běžné taxislužby (nevyužívající programy Uber nebo Taxify) by měl mít kromě povinného ručení, které je pro tyto provozovatele cca 2 až 3 krát dražší než pro běžné „civilní“ řidiče neposkytující taxislužbu, sjednáno i havarijní pojištění a úrazové pojištění celé posádky.¹⁶⁸ Skutečnost, že řidiči Uber a Taxify vzhledem k nepřiznání nebo neznalosti toho, že vozidlo těchto řidičů slouží provozu taxislužby (stejně jako tradiční taxislužba), potom vede jednak k zásadní nerovnosti nákladů vynakládaných řidiči běžné taxislužby a řidiči Uber a Taxify a pak také k porušování smluv o povinném ručení, kdy tyto obvykle obsahují prohlášení o tom, že příslušný vůz nebude užíván k provozu taxislužby, což může zakládat další nároky pojistitele vůči takovýmto řidičům – např. v případě pojistné události může dojít k úpravě výše pojistného plnění vzhledem k zatajení skutečností ohledně provozu taxislužby řidičem.

Nejpodstatnějším občanskoprávním dopadem ovšem je možné naplnění znaků nekalé soutěže v činnosti provozovatelů Uber a Taxify a z toho plynoucí nároky subjektů, jejichž práva byla touto nekalou činností dotčena. Podstata této potenciální nekalé soutěže spočívá v tom, že provozovatel Uber nebo Taxify zprostředkovává (v případě reflexe varianty a)) nebo provozuje (v případě reflexe varianty b)) taxislužbu prostřednictvím subjektů, které nesplňují povinnosti stanovené právními předpisy (zejména ZSD), čímž provozovatel Uber a Taxify získává soutěžní výhodu oproti subjektům, které zprostředkovávají kontakt s cestujícím pouze dopravcům, kteří povinnosti stanovené

¹⁶⁸ KRAJČÍK, Vladimír, Jaromír VEBER a Aleksander KLJUČNIKOV. *Sdílená ekonomika: Vypracování metody analýzy nákladů a výnosů u dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí (tj. v rámci tzv. sdílené a platformové ekonomiky) skrze vytvoření datové základny a její pilotní ověření* [online]. Vysoká škola podnikání a práva, 2017, s. 7 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://neovlivni.cz/wp-content/uploads/2018/02/UBER.pdf>

právními předpisy řádně dodržují, nebo oproti subjektům, které provozují taxislužbu za současného splnění všech relevantních povinností. Těmito subjekty jsou v případě zprostředkování kontaktu řidiče a cestujícího případně softwarové programy zprostředkovávající kontakt s tradičními dopravci provozujícími taxislužbu jako např. zmiňované Liftago nebo tradiční dispečinky taxislužby a v případě provozování taxislužby dopravci poskytující taxislužbu tradičním způsobem. Naplnění znaků nekalé soutěže ve smyslu ust. § 2976, odst. 1 OZ potom lze na straně provozovatelů Uber a Taxify potenciálně dovozovat následovně: a) jednání v hospodářském styku – v případě varianty a) se provozovatelé Uber a Taxify pohybují na relevantním trhu vývojářů zprostředkovatelského software, který umožňuje do jisté míry automatizovanou komunikaci mezi řidičem a cestujícím, případně relevantním trhu tzv. dispečinků taxi, které poskytují zprostředkovatelské služby tradičním dopravcům provozujícím taxislužbu. V případě varianty b) se provozovatelé Uber a Taxify pohybují na relevantním trhu subjektů poskytujících taxislužbu; b) jednání v rozporu s dobrými mravy – v případě varianty a) jej lze dovozovat ze zprostředkovávání komunikace cestujícího s řidiči, kteří nesplňují relevantní povinnosti stanovené právními předpisy, a to i přesto, že neexistuje právní povinnost, která by ukládala zprostředkovatelským subjektům, jako je provozovatel Uber nebo Taxify, kontrolovat, zda „jejich“ řidiči tyto povinnosti splňují. Rozpor s dobrými mravy pak lze v takové činnosti provozovatelů Uber a Taxify spatřovat v podstatně širším okruhu potenciálních zákazníků – řidičů, kterým lze zprostředkovatelské služby poskytovat, čímž získávají provozovatelé Uber a Taxify neoprávněnou soutěžní výhodu oproti subjektům, které takovéto služby poskytují pouze dopravcům, kteří veškeré právní povinnosti řádně splňují. V případě varianty b) jej lze dovozovat z provozování taxislužby prostřednictvím řidičů, kteří nesplňují povinnosti stanovené právními předpisy (zejména ZSD), čímž provozovatelé Uber a Taxify získávají neoprávněnou tržní výhodu umožňující jim poskytovat jejich služby podstatně levněji oproti tradičním dopravcům provozujícím taxislužbu. V souladu s ustálenou judikaturou lze dovodit, že za jednání rozporné s dobrými mravy soutěže bude nutné posoudit takovéto jednání spočívající v porušování norem veřejného práva. Porušování předpisů veřejného práva za účelem získání soutěžní výhody je rovněž tzv. soudcovskou podstatou nekalé soutěže, kterou provozovatelé Uber a Taxify ve své činnosti potenciálně

naplňují¹⁶⁹; c) způsobilost přivodit újmu – v případě varianty a) i b) hrozí konkurenčním soutěžitelům provozovatelů Uber a Taxify potenciální újma spočívající ve snížení jejich podílu na trhu (a související snížení jejich výdělků), a to vzhledem k tomu, že zákazníci využívající služeb Uber a Taxify uspokojující jejich zprostředkovatelskou potřebu (varianta a)) nebo přepravní potřebu (varianta b)) by s určitou mírou pravděpodobnosti: v případě varianty a) využili služeb jiných soutěžitelů, kteří své zprostředkovatelské služby poskytují pouze dopravcům provozujícím taxislužbu v souladu se všemi právními předpisy; v případě varianty b) využili služeb jiných soutěžitelů, kteří provozují taxislužbu v souladu se všemi právními předpisy. Podíl na relevantním trhu subjektů zprostředkovávajících komunikaci jen řidičům provozujícím taxislužbu legálně, resp. subjektů provozujících taxislužbu legálně, tak potenciálně doznává újmy, ve prospěch provozovatelů Uber a Taxify, jež potenciálně poskytují své služby v rozporu s dobrými mravy soutěže.

Případné nekalé soutěže se obdobně mohou dopouštět i řidiči Uber a Taxify poskytující své služby v rozporu s právními předpisy. Nároky z nekalé soutěže s nastíněnou argumentací již byly uplatněny u soudu, a to ohledně činnosti Uber v Praze a Brně a činnosti Taxify v Praze, stejně tak byly tyto nároky uplatněny proti některým řidičům těchto dopravních aplikací – ohledně konkrétní rozhodovací praxe v těchto věcech viz další kapitola.

5.4 Dopravní aplikace v rozhodovací praxi orgánů veřejné moci

Činnost subjektů participujících na provozu dopravních aplikací Uber a Taxify se opakovaně stala (a v případě jejich řidičů nadále stává) předmětem posuzování v rámci správních nebo soudních řízení vedených zejména z důvodu porušování veřejnoprávních povinností zúčastněnými subjekty. Momentálně tak je (a byla) vedena celá řada správních řízení pro porušování povinností vyplývajících z toho, že příslušný správní orgán dovozuje, že řidiči Uber a Taxify provozují taxislužbu ve smyslu ZSD, aniž by splňovali veškeré povinnosti s tímto spojené. Relevantní soudní rozhodovací praxe se potom týká buď navazujících správních žalob řidičů proti rozhodnutí správních orgánů, nebo

¹⁶⁹ HAJN, Petr. *Občanský zákoník: § 2976 Nekalá soutěž*. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-369-2.

nekalosoutěžních nároků uplatněných proti provozovatelům Uber a Taxify. Ze závěrů správních orgánů, resp. soudů, v rámci všech těchto řízení potom lze dovést, jakým způsobem autoritativně interpretují činnost Uber a Taxify, resp. jejich řidičů, s ohledem na aktuálně účinné právní předpisy. Níže proto stručně nastiňuji stávající rozhodovací praxi v těchto věcech, a to zejména za účelem jejího kritického zhodnocení a porovnání těchto závěrů se závěry, jež jsem dovedl výše v této práci.

5.4.1 Dopravní aplikace v rozhodovací praxi správních orgánů

Subjekt provozující taxislužbu ve smyslu ZSD je povinen dodržovat celou řadu povinností vyplývajících ze ZSD, případně z podzákoných právních předpisů. Nedodržováním těchto povinností se potom příslušný subjekt dopouští přestupků zejména dle ZSD, případně jiných právních předpisů (např. zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, v platném znění, v případě překročení maximálních cen za provoz taxislužby stanovených podzákonným právním předpisem). Tyto přestupky jsou potom předmětem správních řízení vedených příslušnými správními orgány (zejména dopravními úřady dle ZSD¹⁷⁰) se subjekty naplňujícími skutkové podstaty přestupků. Předně uvádím, že spektrum případných konkrétních přestupků ze strany provozovatelů taxislužby je poměrně široké a není účelné zde rozebírat, které konkrétní povinnosti nejsou ze strany provozovatelů taxislužby dodržovány. Podstatná je ovšem úvaha příslušného správního orgánu provádějícího státní dozor v této oblasti o tom, že tyto subjekty provozují taxislužbu dle ZSD, když tento závěr je předpokladem pro povinnost těchto subjektů řídit se výše popsanou navazující právní úpravou zejména dle ZSD a pro povinnost příslušného správního orgánu provádět výkon státního dozoru v této oblasti. Z dozorové činnosti těchto správních orgánů je potom možné dovést, jakou z variant interpretace činnosti služeb Uber a Taxify tyto orgány reflektují, a to vzhledem k tomu, že popsané varianty a) a b) interpretace činnosti Uber a Taxify se prakticky vylučují. Tedy v případě varianty a) je subjektem provozujícím taxislužbu a případně subjektem odpovědným za přestupky s tímto související řidič, a v případě varianty b) provozovatel Uber nebo Taxify. Skutečnost, že předmětem dozoru jsou ve věci porušování povinností

¹⁷⁰ Viz ust. § 34, odst. 1 ZSD.

provozovatelů taxislužby pouze řidiči Uber a Taxify (a nikoliv jejich provozovatelé) potom jednoznačně vyplývá z mediálních ozvěn kontrol těchto subjektů¹⁷¹, případně z dostupné navazující soudní rozhodovací praxe v rámci správního soudnictví. Tedy správní orgány sdílejí můj názor o relevanci varianty a) interpretace činnosti Uber a Taxify a zároveň dodržování relevantních právních předpisů vymáhají prostřednictvím realizace kontrol a vedení následných správních řízení pro zjištěné přestupky. Mám za to, že v každém jednotlivém správním řízení vedeném s řidičem je nutné posoudit otázku, zda se konkrétního řidiče týká regulace taxislužby, a to zejména s ohledem na to, zda jeho činnost naplňuje znaky podnikání – ze skutečnosti, že řidič poskytoval cestujícím přepravní službu v návaznosti na komunikaci prostřednictvím služby Uber nebo Taxify nelze a priori dovozovat, že se jedná o subjekt naplňující znaky podnikání ve smyslu ust. § 420 OZ. V případě dovození charakteru činnosti posuzovaného řidiče jako podnikání potom už prakticky není pochyb o možnosti jeho činnost kvalifikovat jako provoz taxislužby a vyvodit případné konsekvence z nedodržování jeho povinností.

Z uvedeného tak teoreticky vyplývá, že činnost řidičů Uber a Taxify je právně kvalifikovatelná dle stávajících právních předpisů, dodržování těchto právních předpisů je ze strany příslušných dozorových orgánů vymahatelné a k vymáhání jejich dodržování opravdu dochází. Na mysl potom vyvstává otázka – z jakého důvodu do dnešního dne nedošlo k úplné legalizaci činnosti řidičů Uber a Taxify a nadále dochází v činnosti těchto řidičů k masivnímu porušování jejich povinností? Odpovědí je faktická činnost provozovatele Uber (v případě Taxify o takové činnosti nejsou informace) spočívající v účelovém, nicméně efektivním bránění kontrolám jejich řidičů. Služby řidičů Uber je totiž možné objednat pouze z účtu cestujícího, se kterým provozovatel Uber uzavřel licenční smlouvu, kterou mu umožnil užívat jeho program. Případná kontrola dodržování povinností ze strany řidičů je tak možná pouze za použití figuranta, který si přepravu

¹⁷¹ *Uber zákony neporušuje, problém mají jeho řidiči, ukázala kontrola* [online]. iDnes.cz, 2016 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://praha.idnes.cz/zatah-na-ridice-uberu-neprosel-jediny-dw7-/praha-zpravy.aspx?c=A161007_2277786_praha-zpravy_rsr
Ani jedno auto Uberu neprošlo kontrolou. Firma pak inspektorům zablokovala účty [online]. Lidové noviny, 2016 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://byznys.lidovky.cz/ani-jedno-auto-uberu-neproslo-kontrolou-firma-pak-inspektorum-zablokovala-ucty-gfm-doprava.aspx?c=A161004_163659_in-doprava_pave

s řidičem prostřednictvím programu Uber objedná. Provozovatel Uber potom je v návaznosti na provedené kontroly schopen identifikovat cestující, kteří jsou ve skutečnosti figuranty provádějícími dozor nad dodržováním povinností řidiče, a následně blokuje těmto cestujícím jejich uživatelské účty.¹⁷² Správní orgán tak k provedení každé jednotlivé kontroly potřebuje nový uživatelský účet – vzhledem k množství řidičů Uber tak není možné efektivně kontrolovat dodržování jejich povinností. I v případě, kdy je zahájeno správní řízení s řidičem Uber řádně nedodržujícím jeho povinnosti, využívají řidiči v součinnosti s provozovatelem Uber (který má samozřejmě zájem na nesankcionování jeho řidičů, když jejich činnost je zdrojem jeho finančních příjmů) veškerých možností, jak se uložení sankce vyhnout. Tuto situaci shrnul zastupitel hlavního města Prahy Ing. Patrik Nacher následovně: „Třeba z více než sta pokut, které magistrát řidičům Uberu udělil, jich nabylo právní moci jen šest. Ani sankce pak nemohou mít efekt v momentě, kdy je společnost za své řidiče uhradí a kdy zároveň ví, že když využije všechny možnosti odvolání, přezkumů a žalob, bude celý proces trvat neúměrně dlouho.“¹⁷³ Dozorovou činnost příslušných správních orgánů tak lze označit za konstantně probíhající, byť o její efektivitě lze (minimálně v případě služby Uber) důvodně pochybovat. Komplexní kontrola dodržování povinností ze strany řidičů Uber a Taxify sice teoreticky možná je, ovšem její reálné provedení dosud je nad možnosti dozorových orgánů, jelikož tyto nedisponují potřebným personálním, technickým, případně materiálním zázemím k provedení kontrol. Stejně tak finanční možnosti ekonomicky velmi silného provozovatele Uber umožňují udržovat stav, kdy jeho řidiči nedodržují povinnosti na úseku taxislužby i za cenu hrazení jejich právního zastoupení ve vedených správních řízeních, případně přímo hrazení uložených pokut. Reálná vymahatelnost právních povinností řidičů Uber, případně Taxify je tedy velmi nízká v případě, kdy se provozovatel příslušné dopravní aplikace rozhodne dozorovou činností

¹⁷² *Ani jedno auto Uberu neprošlo kontrolou. Firma pak inspektorům zablokovala účty* [online]. Lidové noviny, 2016 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://byznys.lidovky.cz/ani-jedno-auto-uberu-neproslo-kontrolou-firma-pak-inspektorum-zablokovala-ucty-gfm-doprava.aspx?c=A161004_163659_In-doprava_pave

Taxislužba Uber se bojí kontrol. Úředníky z magistrátu nesveze [online]. iDnes.cz, 2015 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://praha.idnes.cz/uber-nasel-trik-proti-kontrolam-z-magistratu-fag-/praha-zpravy.aspx?c=A150225_2142478_praha-zpravy_bur

¹⁷³ *Uber se kaje? Počkejme, až omluvy stvrdí podpisem, varuje poslanec Nacher* [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/patrik-nacher-uber-memorandum-taxikari-novela-zakona-p0v-/domaci.aspx?c=A180309_172412_domaci_hell

obstruovat, k čemuž má efektivní nástroje. Naopak v případě, kdy by provozovatelé Uber a Taxify poskytli dozorovým orgánům plnou součinnost (včetně přístupu do archivu přeprav vykonaných konkrétním řidičem), by bylo možné vymáhat plnění právních povinností jejich řidičů efektivněji než v případě tradičního způsobu provozu taxislužby, a to právě vzhledem ke kompletní evidenci všech jízd řidičů, včetně uvedení data, času, trasy, inkasované odměny atd. (kterou tradiční taxislužby nedisponují). Je otázkou, do jaké míry se změní přístup provozovatele Uber ke kontrole dodržování povinností „jeho“ řidičů v návaznosti na jeho podpis Memoranda. Posouzení této otázky je potom věcí vyhodnocení efektivity činnosti příslušných orgánů.

5.4.2 Dopravní aplikace v rozhodovací praxi soudů

Právní charakter činnosti služeb Uber a Taxify se stal i předmětem posuzování soudy, a to v rámci správních a civilních soudních sporů. Níže nastiňuji judikaturu, která se relevantně pro tuto práci zabývá posouzením otázky právní kvalifikace služeb Uber, resp. Taxify, zejména s ohledem na možnou veřejnoprávní regulaci činnosti jejich provozovatelů nebo řidičů.

V rámci správního soudnictví se k Městskému soudu v Praze dostala prostřednictvím žaloby proti rozhodnutí správního orgánu věc žalobce, kterému byla správním rozhodnutím Úřadu městské části Praha 4 uložena pokuta ve výši 15.000,- Kč a zákaz činnosti provozu taxislužby na dobu 12 měsíců za to, že v návaznosti na objednávku prostřednictvím služby Uber poskytnul „zpoplatněnou přepravu cestujícím, aniž by byl držitelem oprávnění řidiče taxislužby“, tedy provozoval taxislužbu, aniž by řádně splnil jeho povinnosti dle ZSD. Městský soud v Praze svým rozsudkem ze dne 26. 10. 2016, č. j.: 1 A 96/2015 – 38 žalobě kontroverzně a dle mého názoru nesprávně vyhověl, když přistoupil na argumentaci žalobce, že činnost řidiče spočívající v poskytování přepravních služeb v návaznosti na použití služby Uber „je tzv. sdílenou přepravou (ridesharing), která nebyla v rozhodné době zakázána.“ a „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.“ Takový rozsudek je nesprávný, když ztotožňuje přepravní činnost řidiče s jeho užíváním programu Uber, sloužícího ke komunikaci s cestujícím – soud sice správně dovodil, že činnost dopravní aplikace Uber

není v České republice právně regulována, ovšem už neprovedl právní kvalifikaci činnosti jejich řidičů, ačkoliv (jak je uvedeno výše) jistá právní úprava v úvahu přichází. Prvoinstanční soud se tedy nechal zmást účelovou argumentací žalobce stojící na nejasném termínu sdílené ekonomiky (slovy soudu sdílené přepravy), aniž by reflektoval to, že stav, kdy určitá činnost není výslovně zakázána (jako je zprostředkovatelská služba Uber nebo Taxify), ještě neznamená, že se subjektů, které na ní participují, dosavadní právní úprava netýká, byť při aplikaci stávajících právních předpisů mohou vznikat výše popsané (nikoliv nepřekonatelné) interpretační problémy. Soud tedy nesprávně ztotožnil činnost řidičů Uber s činností provozovatele Uber, ačkoliv jejich podstata je odlišná, byť jsem si vědom toho, že se do určité míry jedná o „spojené nádoby“, když provozovatel Uber by nemohl ekonomicky fungovat bez svých řidičů (tato skutečnost ovšem nebrání právně kvalifikovat činnost provozovatele Uber a jeho řidičů odděleně). Je nepochybné, že v rámci činnosti služby Uber k provozu taxislužby dle ZSD dochází, a skutečnost, že se tomu děje technologicky inovativním způsobem, na tom nic nemění – tedy skutečnost, že dílčí část komplexní přepravní služby (konkrétně zprostředkovatelská činnost služby Uber) není nijak právně regulována, ještě neznamená, že nebude možné aplikovat stávající právní úpravu na související činnost odlišného charakteru, která potenciálně právně regulována je (tedy přepravní činnost řidičů Uber). S tímto závěrem se ztotožňuje i prof. JUDr. Jan Pichrt, Ph.D., který argumentuje, že ve smyslu závěrů Městského soudu v Praze by se případným použitím zprostředkovatelského programu bylo možné vyhnout veřejnoprávní regulaci prakticky jakékoliv podnikatelské činnosti – s čímž lze beze zbytku souhlasit, stejně jako se závěrem, že: „(..) užívání označení předmětné přepravy za „sdílenou přepravu“ (či dokonce „spolujízdu“) je v takových případech zavádějící – jedná se o nekritické přejímání terminologie obhájců a provozovatelů činnosti, která ve skutečnosti (fakticky a dle všeho i právně) znaky činnosti taxislužby naplňuje.“¹⁷⁴

Tyto závěry v rámci rozhodování o kasační stížnosti žalovaného proti citovanému rozsudku Městského soudu v Praze beze zbytku potvrdil i Nejvyšší správní soud, když svým rozsudkem ze dne 31. 10. 2017, sp. zn.: 9 As 291/2016 – 136 prvoinstanční

¹⁷⁴ PICHRT, Jan. Několik tezí k tématu: Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 18. ISBN 978-80-7552-874-2.

rozhodnutí zrušil a věc vrátil k dalšímu řízení. Nejvyšší správní soud zde správně dovozuje, že podstatou sporu je pouze otázka, zda lze činnost žalobce označit za taxislužbu dle ZSD, když její posouzení je předpokladem případného sankcionování zákonného žalobce za nedodržení povinností provozovatele taxislužby. Aniž by se soud zabýval posouzením této otázky, byla nesprávnost prvoinstančního rozsudku dovozena na základě toho, že: „K závěru, že žalobce skutkovou podstatu tohoto přestupku nenaplnil, však městský soud vedly nesprávné úvahy. Přeprava osob uskutečněná řidiči, kteří používají aplikaci Uber, se neodehrává v právním vakuu. Jakkoliv využívají moderní technologická řešení a alternativní ekonomické formy, neznamená to automaticky, že jejich činnost nepodléhá žádným pravidlům.“ Proto „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 nevypovídají.“ Soud tak jednoznačně dovodil dva podstatné závěry: a) skutečnost, že služby žalobce byly objednány prostřednictvím služby Uber nic nemění na podstatě jeho faktické činnosti, která „se neodehrává v právním vakuu“ a je tak možné ji ve smyslu stávajících právních předpisů právně kvalifikovat; b) skutečnost, že služby žalobce lze dle některých výkladů označit jako služby spadající do oblasti sdílené ekonomiky, je zcela irelevantní a na možné právní kvalifikaci činnosti žalobce nic nemění (byť soud: „(...) si je vědom, že žalobcem přednesené otázky jsou předmětem široké společenské debaty, a nijak nesnižuje jejich význam. V projednávané věci však nemají místo. Pro posouzení jeho odpovědnosti za přestupek je podstatná aktuální podoba právní úpravy, nikoli představy o tom, jaká by měla být“). Tyto závěry považuji za věcně správné a beze zbytku se s nimi ztotožňuji – k bodu a) pouze dodávám, že ačkoliv dosud nebylo pravomocně dovozeno, zda žalobce byl provozovatelem taxislužby či nikoliv, lze vzhledem k výše uvedeným závěrům ohledně interpretace ustanovení ZSD předpokládat, že činnost žalobce zákonné znaky provozu taxislužby naplnila. Dodávám, že uvedené závěry tohoto rozsudku jsou plně aplikovatelné i na činnost služby Taxify, když výchozí skutková situace jeho řidičů je prakticky stejná jako v případě služby Uber. V předmětné věci dosud Městský soud po zrušujícím rozsudku Nejvyššího správního soudu

nerozhodnul, brzké skončení věci, ovšem nelze očekávat vzhledem k pravděpodobnému dalšímu využití kasační stížnosti účastníky řízení. Citovaný rozsudek Nejvyššího správního soudu vítám – považuji jej za hodnotný příspěvek do diskuze o charakteru služeb dopravních aplikací, když poměrně návodným způsobem demonstruje, jakým způsobem je nutné o věci uvažovat a zároveň rezolutně odmítá argumentaci pojmem sdílené ekonomiky, který je v rámci předmětné diskuze často účelově využíván k zakrytí podstatných právních otázek.

Sami provozovatelé Uber i Taxify jako žalovaní čelí soudně uplatněným nekalosoutěžním nárokům, jejichž podstata byla výše přiblížena. Žalobci jsou v těchto věcech subjekty provozující tradiční taxislužbu, případně právnické osoby oprávněné hájit zájmy soutěžitelů nebo zákazníků v této oblasti ve smyslu ust. § 2989, odst. 1 OZ, a to ve městech, kde služby Uber a Taxify působí, nebo působily – tedy v Brně a zejména Praze. V podmínkách města Brna zahájil provozovatel Uber své působení od 1. 2. 2017, načež proti němu společnost LIDO TAXI RADIO, spol. s r.o. podala nekalosoutěžní žalobu a zároveň návrh na nařízení předběžného opatření, kterým se dožadovala, aby bylo provozovateli Uber zakázáno zprostředkovávat a provozovat taxislužbu na území města Brna způsobem v rozporu s relevantními právními předpisy. Návrhu na nařízení předběžného opatření bylo Krajským soudem v Brně vyhověno (dne 7. 4. 2017, č. j.: 18 Nc 9/2017 - 46), toto rozhodnutí bylo k odvolání žalovaného zrušeno a věc Vrchním soudem v Olomouci vrácena k dalšímu řízení (dne 22. 6. 2017, č. j.: 7 Cmo 137/2017 – 341), prvoinstanční soud opětovně předběžné opatření nařídil (dne 17. 7. 2017, č. j.: 18 Nc 9/2017 – 377) a konečně toto rozhodnutí bylo k odvolání žalovaného usnesením Vrchního soudu v Olomouci, č. j.: 7 Cmo 185/2017-507, dne 27. 9. 2017 změněno tak, že návrh na nařízení předběžného opatření se zamítá. Soud svoje zamítnutí návrhu odůvodnil tím, že zákaz zprostředkování nebo provozování taxislužby je pro žalovaného nesplnitelnou povinností, jelikož provozovatel Uber „(...) nesplňuje zákonem stanovené podmínky pro provozování či zprostředkování taxislužby, a proto nelze než konstatovat, že skutková tvrzení žalobce 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.“ Tento názor soudu vyplývá z jeho

kontroverzního (David Rotrekl předmětné rozhodnutí označuje za „překvapivé“¹⁷⁵) předpokladu, že činnost provozovatele Uber: „(...) lze označit za (jinou) „službu v oblasti dopravy“, zahrnující jak zprostředkování kontaktu mezi řidiči a potenciálními cestujícími, tak i samotnou přepravu, ovšem nikoli za „taxislužbu“, či její zprostředkování, a to právě pro absenci podmínek daných zákonem (...)“. Překvapivost tohoto závěru potom citovaný autor správně spatřuje ve skutečnosti, že zákon nezná pojem „jiná služba v oblasti dopravy“ a vzhledem ke značné stručnosti odůvodnění je otázkou, co si pod ním soud představuje. Z citovaného závěru nicméně lze dovodit, že Vrchní soud v Olomouci chápe službu Uber jako zcela nový komplexní fenomén, jež se vymyká dosavadním právním předpisům – fakticky se tak Vrchní soud v Olomouci ztotožnil se závěry rozhodnutí č. j.: 1 A 96/2015 – 38 Městského soudu v Praze, který charakter služby Uber právně kvalifikoval totožně, s výhradou toho, že závěry Městského soudu v Praze vycházely primárně z reflexe služby Uber jako služby sdílené ekonomiky. Ze stejných důvodů, které jsem uvedl výše u citovaného rozhodnutí Městského soudu v Praze, tak nemohu souhlasit ani s popsány závěry Vrchního soudu v Olomouci. V tomto případě lze kritizovat i formální stránku posuzovaného rozhodnutí, když stěžejní část argumentace soudu je obsažena pouze dvěma větami, jež mnoho informací o uvažování soudu nenabízejí. Řízení ve věci samé nebylo k dnešnímu dni skončeno pravomocným meritorním rozhodnutím, zároveň předmětné nekalosoutěžní řízení fakticky ztratilo smysl, jelikož provozovatel Uber své působení v Brně ukončil dobrovolně a momentálně zde nepůsobí. Jediným městem, kde provozovatelé Uber a Taxify vedle sebe nadále působí, je Praha. Zde žalobce, Sdružení pražských provozovatelů TAXIslužby, z.s., uplatnil prakticky totožný nekalosoutěžní nárok, když se rovněž domáhá, aby byl provozovatelům Uber a Taxify uložen zákaz zprostředkovávání a provozu taxislužby na území hlavního města Prahy způsobem rozporným s relevantními právními předpisy, a to včetně návrhu nařízení předběžného opatření, kterým bude provozovatelům Uber a Taxify uložen tentýž zákaz. V případě obou návrhů na nařízení předběžného opatření byly tyto návrhy nakonec pravomocně zamítnuty, a to vzhledem k absenci naléhavého zájmu na nařízení

¹⁷⁵ ROTREKL, David. Sdílená ekonomika v praxi SDEU a českých soudů. *Revue pro právo a technologie*. [Online]. 2017, č. 16, s. 143. [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/revue/article/view/8567>

předběžného opatření, když je žalobce podal až několik let poté, co provozovatelé zahájili na území Prahy svoji činnost – žádné relevantní závěry o právní kvalifikaci služby Uber, resp. Taxify, z nich tak nevyplývají. V případech obou soudních řízení vedených u Městského soudu v Praze (Uber pod sp. zn.: 15 Cm 25 / 2016 a Taxify pod sp. zn.: 15 Cm 17/2017) byla podána žaloba ve věci samé, ani v jednom případě ovšem nebylo do dnešního dne prvoinstančně rozhodnuto – na právní názor Městského soudu v Praze na služby Uber a Taxify si tak budeme muset počkat.

V úvahu přichází i nekalosoutěžní spory vedené s řidiči Uber nebo Taxify – např. v Brně jde o spor společnosti LIDO TAXI RADIO, spol. s r.o. s panem Jakubem Dümlerem, řidičem Uber, vedený u Krajského soudu v Brně pod sp. zn.: 18 Cm 151/2017. V rámci tohoto řízení bylo dne 17. 7. 2017 vydáno usnesení č. j.: 18 Nc 6/2017 – 99, kterým byla žalovanému uložena povinnost zdržet se provozování taxislužby na území města Brna způsobem rozporným s právními předpisy. Toto usnesení sice bylo k odvolání žalovaného usnesením Vrchního soudu v Olomouci změněno tak, že se zamítá (obdobně jako výše zmiňovaný návrh na nařízení předběžného opatření proti provozovateli Uber ve městě Brno) – jeho odůvodnění ovšem poskytuje relevantní vhled do uvažování Krajského soudu v Brně o charakteru služby Uber. Zejména je soudem uvedeno, že: „(...) soud posuzuje žalobcem popsané jednání žalovaného nikoliv jako činnost v rámci 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 tyto zúčastnění podílí na nákladech (nikoliv na zisku) sjednaným způsobem. S ohledem na tu skutečnost, že žalobcem popsané jednání žalovaného nelze pod pojem sdílená ekonomika podřadit, jedná se dle soudu o vztah při podnikatelské činnosti žalovaného.“ Krajský soud v Brně se tak podle mého názoru správně vypořádal s otázkou irelevance kvalifikace činnosti Uber a Taxify a jejich uživatelů jako účastníků na sdílené ekonomice, když podstatnou skutečností je to, zda posuzovaná činnost naplňuje znaky podnikání či nikoliv. Zároveň soud předestřel vlastní definici sdílené ekonomiky, která by mohla být relevantní pro případné budoucí spory

týkající se právě jiných subjektů sdílené ekonomiky. Ve věci samé rovněž dosud nebylo prvoinstančně rozhodnuto.

Ze všeho výše uvedeného je tak patrné, že rozhodovací činnost soudů do otázky právní kvalifikace služeb Uber a Taxify příliš světla nevnese, když dospívá k často diametrálně odlišným závěrům. Na jedné straně stojí závěry Městského soudu v Praze a Vrchního soudu v Olomouci, které službu Uber (a potažmo i Taxify) považují za zcela nový fenomén, jež nepodléhá žádné stávající regulaci, a na druhé straně závěry Nejvyššího správního soudu a Krajského soudu v Brně, které akcentují možnost (minimálně částečně) kvalifikovat činnost služby Uber dle stávajících právních předpisů. Nutno ovšem dodat, že dosud nebylo v žádném z vedených řízeních rozhodnuto ve věci samé a na případné finální judikatorní závěry tak budeme muset počkat. Z textu mé práce je zjevné, že se jednoznačně kloním k popsaným závěrům Nejvyššího správního soudu, resp. Krajského soudu v Brně, když mám za to, že činnost řidičů Uber a Taxify v případě, kdy jsou v jejich činnosti naplněny znaky podnikání, lze jednoznačně označit za provoz taxislužby ve smyslu ZSD. Otázka je, jaký bude mít tento závěr dopad při posuzování nároků z nekalé soutěže – tedy, zda lze zprostředkování komunikace mezi cestujícím a řidičem řádně nesplňujícím jeho povinnosti označit za činnost rozpornou s dobrými mravy soutěže, a to zejména s přihlédnutím ke skutečnosti, že zprostředkovatelské subjekty jako provozovatelé Uber a Taxify momentálně nemají právní povinnost kontrolovat dodržování těchto povinností ze strany jejich řidičů¹⁷⁶ (zároveň by všichni řidiči těchto služeb své povinnosti řádně splňovat měli, když v rámci uzavírání licenční smlouvy s provozovatelem Uber nebo Taxify formálně prohlašují, že tyto povinnosti splňují).

5.5 Budoucnost regulace provozu dopravních aplikací

Z textu této práce je zjevné, že veškeré výše popsané problémy týkající se interpretace a aplikace veřejnoprávních právních předpisů regulujících podnikání v oblasti provozu dopravních aplikací vyplývají z absence právní regulace výslovně upravující tuto oblast. Aktuální problematická situace tak jde k tíži zejména zákonodárci,

¹⁷⁶ Byť minimálně ze strany provozovatele Uber bylo Memorandem deklarováno, že k takové kontrole bude docházet.

který přes dlouholeté působení provozovatelů dopravních aplikací v České republice nebyl k dnešnímu dni schopen jejich činnost výslovně regulovat, a to i přes skutečnost, že tato regulace ve smyslu rozsudku C-434/15 nepodléhá (obtížněji regulovatelnému) režimu tzv. koordinované oblasti (více viz kapitola 4.2.2). Domnívám se, že tato dlouhodobě neudržitelná situace umožňující mnohým subjektům participujícím na provozu dopravních aplikací obcházet, nebo přímo porušovat, relevantní právní předpisy, je zapříčiněna zejména absencí širšího společenského konsensu na tom, jakým způsobem by měl zákonodárce provoz dopravních aplikací regulovat. Tento společenský spor lze zobecnit tak, že se jedná o spor zastánců dopravních aplikací a jejich deregulace a zastánců tradičních modelů poskytování přepravních služeb naopak volajících po regulaci dopravních aplikací stejně, jako jsou regulovány tradiční modely podnikání. Tato diskuze ovšem dosud nedospěla k reflexi formou novelizace stávajících právních předpisů ze strany zákonodárce, a to ani ve formě řádného předložení příslušného návrhu (změny) zákona. Úřad vlády České republiky nicméně v rámci své analytické činnosti týkající se obecně sdílené ekonomiky popsal některé možné varianty, jak by mohla být sdílená ekonomika v budoucnu právně regulována.¹⁷⁷ Byť se jedná o návrhy regulace celého fenoménu sdílené ekonomiky, lze je považovat za relevantní i pro provoz dopravních aplikací, když jejich činnost potenciálně může do této kategorie také spadat (s výhradou výše uvedených okolností ohledně naplnění znaků podnikání v činnosti subjektů participujících na provozu dopravních aplikací). Popsané varianty regulace pak mohou zákonodárci sloužit jako inspirace při regulaci dopravních aplikací, a proto je vhodné je přiblížit.

Úřad vlády předně uvádí tzv. „nulovou variantu“, kdy k žádnému zásahu do legislativního rámce nedojde a zůstane zachován stávající (nevyhovující) stav. Analytický materiál pak správně dovozuje, že „Posouzení povahy konkrétních služeb sdílení by do budoucna bylo nadále ponecháno na ad hoc posouzení, zejména s ohledem na to, zda dochází k naplnění znaků podnikání.“, což by vedlo k tomu, že: „(...) ve většině případů by došlo k posuzování služeb sdílení jako neoprávněného podnikání (...)“¹⁷⁸

¹⁷⁷ *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platform* [online]. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, 2017, s. 20 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

¹⁷⁸ Tamtéž, s. 20.

Úřad vlády ČR tak fakticky potvrdil výše uvedené závěry ohledně nutnosti posouzení naplnění znaků podnikání v činnosti subjektů proklamativně participujících na sdílené ekonomice, kteréžto tvoří jedinou „prahovou“ hranici mezi neregulovaným poskytováním služeb v rámci sdílené ekonomiky a tradičním profesionálním poskytováním těchto služeb. Veškerá tíže interpretace a aplikace stávajících předpisů pak bude ležet na příslušných správních orgánech a případně soudech, což může zakládat nedostatek právní jistoty, když bude záležet na uvážení kontrolních orgánů, zda předmětnou činnost budou považovat za neoprávněné podnikání či nikoliv.

Druhou variantou je redefinice pojmu podnikání, a to buď formou: a) úpravy definice podnikání uvedené v ust. § 420 OZ; b) rozšíření výjimek dle ust. § 3 ŽZ.¹⁷⁹ V případě bodu a) je navrhováno rozšířit definici podnikání o negativní aspekt „dočasnosti“ nebo „příležitostnosti“, tedy z definice podnikatele vyjmout osoby, které příslušnou činnost vykonávají dočasně nebo příležitostně. Fakticky by vznikla třetí kategorie činnosti mezi jednorázovým příjmem a soustavným podnikáním – výslovně by tak bylo stanoveno, že existuje jistý prostor pro občasný přivýdělek, aniž by se osob takto poskytujících své služby dotýkala veřejnoprávní regulace jako tradičních podnikatelů. Nadále by ovšem zůstala široká míra diskrece příslušných orgánů při posuzování naplnění znaků podnikání. V případě bodu b) by došlo k zařazení služeb sdílené ekonomiky do zvláštní kategorie ŽZ, která shrnuje služby a činnosti nespádající do pojmu živnostenského podnikání. Zároveň by bylo nutné rozlišit, co je službou sdílené ekonomiky a co už službou tradičního podnikání, přičemž jako nejvhodnější lze uvažovat stanovení kvantitativních prahů (maximální příjem z dané služby, maximální počet takto odpracovaných hodin atd.). Fakticky by tak došlo k rozšíření již existující výjimky pro prodej nezpracovaných rostlinných a živočišných výrobků z vlastní drobné pěstitelské a chovatelské činnosti fyzickými osobami ve smyslu ust. § 3, odst. 3, písm. f) ŽZ. Tuto podvariantu regulace sdílené ekonomiky a potažmo dopravních aplikací doporučuje i Evropská komise, která ve svém Evropském programu pro ekonomiku sdílení uvádí: „Pro účely regulace dotyčných činností by soukromé osoby nabízející služby prostřednictvím platform pro

¹⁷⁹ *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platform* [online]. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, 2017, s. 22 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

spolupráci na bázi peer-to-peer a příležitostné bázi neměly být automaticky považovány za profesionální poskytovatele služeb. Vhodným dalším postupem by mohlo být zavedení prahových (případně pro jednotlivá odvětví specifických) hodnot, pod nimiž by se hospodářská činnost považovala za neprofesionální činnost peer-to-peer.“¹⁸⁰ Tuto variantu rovněž považuji za nejvhodnější, když je posouzení (ne)naplnění znaků podnikání upraveno zcela transparentně, tedy způsobem, jež minimalizuje diskreci kontrolních orgánů při dovozování znaků podnikání, což zvyšuje právní jistotu kontrolovaných subjektů.

Nejkomplexnější variantou možné regulace sdílené ekonomiky uváděnou Úřadem vlády ČR je přijetí zcela nového zákona upravujícího „příležitostné poskytování služeb“, tedy sdílenou ekonomiku.¹⁸¹ Takový právní předpis by definoval sdílenou ekonomiku a její účastníky, stanovil by kvantitativní prahy pro rozlišení mezi sdílenou ekonomikou a tradičním podnikáním atd. Jednalo by se tak o poměrně rozsáhlou úpravu, zabývající se všemi aspekty sdílené ekonomiky a všemi jejími sektory zároveň. Tuto variantu považuji v současné době za prakticky nerealizovatelnou, když si lze jen těžko představit dosažení konsensu ohledně regulace jednotlivých sektorů sdílené ekonomiky takto komplexním způsobem.

Za nejrelevantnější a nejpravděpodobnější variantu regulace sdílené ekonomiky a potažmo dopravních aplikací považuji tzv. sektorový specializovaný přístup, kdy mají být jednotlivé sektory sdílené ekonomiky regulovány formou novelizace právních předpisů zabývajících se regulací příslušného oboru ekonomické činnosti.¹⁸² Předmětem této novelizace pak bude reflexe nově vzniknuvších forem poskytování příslušných služeb a jejich případná regulace. V případě dopravních aplikací by se tak jednalo o novelizaci ZSD, přičemž z některých mediálních ohlasů lze usuzovat, že právě touto

¹⁸⁰ *Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Evropská komise, 2016, s. 7 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

¹⁸¹ *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem* [online]. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, 2017, s. 24 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

¹⁸² Tamtéž, s. 25.

cestou se zákonodárce vydá při regulaci provozu dopravních aplikací.¹⁸³ Zákonodárce se v rámci této novelizace potom nevyhne nutnosti stanovit definici TNCs, resp. dopravních aplikací, když tato zákonná definice je východiskem pro možné stanovení návazných práv a povinností zúčastněných subjektů. Tento přístup je legislativně-technicky nejjednodušší z uvedených, když nevyžaduje zásah do stávající koncepce podnikání, jež by mohl mít dalekosáhlé negativní důsledky a zároveň nevyžaduje, aby byl fenomén sdílené ekonomiky časově velmi náročně regulován komplexně. Případným použitím této varianty se tak otevírá prostor pro rychlou a jednoduchou úpravu stávajícího právního rámce, která by ve vztahu k činnosti dopravních aplikací měla odstranit stávající interpretační a aplikační problémy související se ZSD.

Poslední a nejambicióznější navrhovanou variantou je kombinovaný model, kdy by došlo ke: a) kombinaci základní rámcové úpravy sdílené ekonomiky a specifických sektorových novel; nebo b) vytvoření komplexní horizontální úpravy provázané se sektorovými novelami vytvářející celistvý rámec specifických opatření.¹⁸⁴ Vzhledem k aktuální absenci konsensu ohledně možného způsobu regulace jednotlivých sektorů sdílené ekonomiky a evidentní absence vůle zákonodárce regulovat sdílenou ekonomiku komplexně tuto variantu momentálně považuji za irelevantní.

Z výše uvedeného tak je zjevné, že zákonodárce si je vědom potřeby změnit stávající legislativní situaci týkající se dopravních aplikací a zároveň jistou vůli k realizaci takové změny má. Skutečnost, že k takové změně do dnešního dne ovšem nedošlo, potom nelze označit jinak než jako „zaspání“ zákonodárce, když jeho legislativní pasivita dosud vedla ke značným právním (interpretačním) a zejména společenským problémům (např. viz výše zmiňované opakované demonstrace provozovatelů tradiční taxislužby způsobující problémy v pražské dopravě). Přičemž tato případná legislativní aktivita by měla být zaměřena zejména na dopravní aplikace typu Uber a Taxify, jelikož dopravní aplikace BlaBlaCar zatím obdobné právní a společenské kontroverze nezbuzuje. Při přípravě

¹⁸³ *Taxikáři si na novelu počkají až rok. Poslanci nebudou „šít horkou jehlou“* [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-12]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/uber-zakon-taxi-sluzba-novela-poslanci-tok-silnicni-zakon-111-pl1-/domaci.aspx?c=A180220_102055_domaci_hell

¹⁸⁴ *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem* [online]. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, 2017, s. 25 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

budoucí regulace se potom lze inspirovat u právních řádů států, které fenomén dopravních aplikací, resp. TNCs, již dnes reflektují.

6 Závěr

Předmětem této práce je analýza možností právní kvalifikace činnosti tzv. dopravních aplikací ve smyslu relevantních veřejnoprávních předpisů případně upravujících poskytování takovýchto služeb. Základní premisou a východiskem, ze kterého vyplývá právní kontroverze související s dopravními aplikacemi je tvrzení, že předmětné služby jsou dosud neznámými a právem neupravenými službami, jelikož jsou poskytovány v rámci dosud právem neregulovaného fenoménu tzv. sdílené ekonomiky. Odpůrci této myšlenky potom poukazují na skutečnost, že se jedná o účelovou argumentaci zakrývající pravou podstatu činnosti subjektů účastných na provozu dopravních aplikací, jež ve svém důsledku umožňuje obcházet stávající veřejnoprávní regulaci poskytování dopravních služeb (konkrétně taxislužby). Ve smyslu této argumentace je činnost dopravních aplikací nebo jejich řidičů standardním podnikáním v oblasti silniční dopravy, a proto by se těchto subjektů měly týkat povinnosti zejména dle ZSD.

Analýza pojmu sdílené ekonomiky vedla k závěru, že se jedná o právnímu řádu dosud neznámý pojem, jehož definici navíc lze vykládat mnoha různými způsoby. Tedy dosud není zcela jasné, co je konkrétně jeho obsahem a co už nikoliv. Přesto je tento pojem minimálně na úrovni Evropské unie předmětem diskuze, v rámci které Evropská komise projevila opatrný optimismus ohledně možnosti budoucího rozvoje sdílené ekonomiky, když mimo jiné nezávazně doporučuje členským státům využít rozvoje tohoto fenoménu k přehodnocení stávající právní úpravy. Případně doporučuje umožnit účastníkům sdílené ekonomiky vstup na stávající trhy v mírnějším režimu než tradičním podnikatelům. Do doby, než zákonodárce (ať už na úrovni Evropské unie, nebo České republiky) reflektuje fenomén sdílené ekonomiky formou příslušné právní úpravy, je ovšem nutné posuzovat veškeré tyto činnosti ve smyslu stávající právní úpravy, a to ať už subjekt provozující tuto činnost deklaruje, že je účastníkem sdílené ekonomiky či nikoliv. Skutečnost, zda určitou činnost lze označit za činnost sdílené ekonomiky podle některé z mnoha jejích definicí je tak zcela irelevantní pro právní kvalifikaci této činnosti, a to jak na úrovni Evropské unie, tak i České republiky. S tímto závěrem se ztotožnil SDEU i Nejvyšší správní soud ČR, přičemž s takovým závěrem lze jedině souhlasit.

SDEU se právním charakterem nejznámější dopravní aplikace Uber v rámci své činnosti již opakovaně zabýval. Nejpodstatněji potom svým rozsudkem C-434/15 poskytnul autoritativní výklad právní kvalifikace činnosti služby Uber ve smyslu unijního práva, když dovedl, že se jedná o tzv. službu v oblasti dopravy. Tento závěr potom národním zákonodárcům otevřel cestu k možnosti regulovat službu Uber (a za určitých podmínek i obdobné dopravní aplikace) bez nutnosti dodržovat omezující povinnosti týkající se regulace tzv. služeb informačních společností. Faktickým dopadem tohoto rozsudku tak je dovození skutečnosti, že způsob poskytování předmětné služby může být regulován na národní úrovni, přičemž režim této regulace je ponechám příslušným národním zákonodárcům. Z rozsudku už ovšem nelze dovozovat, že tato služba by na národní úrovni vůbec měla být regulována, či zda se této službě konkrétní národní regulace týká, či nikoliv – jak nesprávně zaznívalo v návazné veřejné diskusi. Přes některá sporná východiska a dílčí závěry zmiňovaného rozsudku jej lze uvítat, když přispěl ke zvýšení právní jistoty ohledně možnosti regulovat dopravní aplikace na národní úrovni.

Vzhledem k dosavadní absenci výslovné právní regulace služeb dopravních aplikací na úrovni České republiky je nutné posoudit relevantní právní úpravu ve světle stávajících právních předpisů, když tyto služby nejsou poskytovány v „právním vakuu“ (jak správně dovedl Nejvyšší správní soud ČR). Veškeré právní interpretační problémy související se snahou právně kvalifikovat služby dopravních aplikací potom vyplývají z novátorského způsobu jejich faktického provozu, na který dosavadní právní úprava nijak výslovně nepamatuje. Pasivita zákonodárce ve věci právní regulace dopravních aplikací tak způsobila stav, kdy se problémy vyplývající z interpretace relevantních právních předpisů staly záminkou některých subjektů pro nedodržování příslušných právních povinností, přičemž tento stav byl ještě znásoben nejednotností soudní rozhodovací praxe v těchto věcech. Činnost dopravních aplikací lze potom interpretovat dvěma rozdílnými způsoby, které se liší odpovědí na otázku – který subjekt účastnící se provozu dopravních aplikací je poskytovatelem odpovědným za realizaci silniční dopravy, tedy je dopravcem ve smyslu ZSD. Tato otázka se potom netýká provozu služby BlaBlaCar, u které je na základě posouzení faktického způsobu jejího fungování nesporné, že dopravcem je pouze řidič dopravní aplikace.

Jako relevantní variantu právní kvalifikace činnosti dopravních aplikací Uber a Taxify jsem označil interpretaci, podle které je dopravcem dle ZSD řidič dopravní aplikace a nikoliv její provozovatel. Činnost a ekonomický smysl existence provozovatelů dopravních aplikací potom spočívá ve vývoji a (v případě Uber a Taxify) úplatném licencování zprostředkovatelského softwaru, který řidiči využívají při komunikaci s cestujícími. Obsah této činnosti potom momentálně veřejnoprávní regulaci nepodléhá. Zároveň jsem dovedl, že v činnosti řidičů dopravních aplikací lze nalézt veškeré znaky, pro které je možné dovést, že tyto subjekty jsou dopravci provozujícími taxislužbu dle ZSD. Nelze ovšem paušalizovat závěr, že příslušná veřejnoprávní regulace se týká všech řidičů dopravních aplikací. Pomyslným prahem rozlišujícím, zda se konkrétního řidiče bude tato regulace týkat či nikoliv, je skutečnost, zda lze v jeho činnosti spatřovat naplnění znaků podnikání ve smyslu OZ. V případě, že příslušné kontrolní orgány seznají, že kontrolovaný řidič libovolné dopravní aplikace ve své činnosti naplnil znaky podnikání, je na místě, aby na řidiči bylo vymáháno plnění veškerých návazných povinností souvisejících s provozem taxislužby. Problematické ovšem může být dovozování znaku soustavnosti takové činnosti. Je potom na kontrolních orgánech, aby sjednotily svojí rozhodovací praxí ohledně dovozování znaku soustavnosti tak, aby bylo zjevné, v jaké míře musí konkrétní řidič poskytovat jeho služby, aby bylo možné bezpečně dovozovat naplnění znaku soustavnosti. Případná úplná legalizace služeb (řidičů) dopravních aplikací při zachování dosavadního způsobu poskytování jejich služeb je potom za určitých podmínek možná pouze prostřednictvím využití institutu tzv. smluvní dopravy, a to za předpokladu funkční úpravy zprostředkovatelského programu a změny některých podmínek komunikace mezi řidičem a cestujícím.

Je tak zjevné, že činnost dopravních aplikací, resp. jejich řidičů, je přes veškerou svoji invenci právně kvalifikovatelná i ve světle stávajících právních předpisů. Efektivnímu vymáhání dodržování příslušných povinností potom do určité míry brání nebo bránili provozovatelé dopravních aplikací a poté také nedůsledný postup správních orgánů, kterým (kromě faktických materiálních a organizačních aspektů) nic nebrání ve vymáhání plnění zákonných povinností. K tomuto neutěšenému stavu přispívá i roztržičnost soudní rozhodovací praxe zabývající se otázkami aplikovatelnosti příslušné veřejnoprávní regulace na činnost dopravních aplikací. Veřejná moc je tak do značné míry závislá na autoregulaci ze strany provozovatelů dopravních aplikací, kteří mohou

(ať už z jakéhokoliv důvodu) přistoupit na to, že budou po svých uživatelích požadovat prokázání plnění jejich právních povinností, čímž fakticky suplují činnost příslušných kontrolních orgánů.

Domnívám se tedy, že předmětná komplikovaná situace tak je řešitelná i za současného legislativního stavu, a to prostřednictvím důsledné kontrolní činnosti ze strany příslušných správních orgánů a návazné jednotné soudní praxe. Bohužel dosud se čeká na průlomový judikát, který by prezentoval názor soudu na uvedenou problematiku, a který by takovou jednotnou soudní praxi mohl založit. Komplexním a nejvhodnějším řešením je zde ovšem zásah zákonodárce, který by jednoznačně vyjasnil postavení, práva a povinnosti subjektů participujících na provozu dopravních aplikací, případně by (ambiciózněji) reguloval celý sektor sdílené ekonomiky, do kterého se dopravní aplikace minimálně proklamativně řadí.

7 Seznam zkratek

BlaBlaCar	Dopravní aplikace s názvem BlaBlaCar.
Cestující	Uživatel dopravní aplikace v režimu cestující, kterým je fyzická osoba poptávající prostřednictvím dopravní aplikace realizaci jeho osobní přepravy.
Dopravní aplikace	Programy pro smartphony s názvy: BlaBlaCar, Uber a Taxify, provozované příslušnými subjekty, jež naplňují definici TNC.
GFŘ	Generální finanční ředitelství České republiky.
Memorandum	Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky ze dne 30. 4. 2018.
OZ	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění.
Provozovatel BlaBlaCar	Společnost Comuto SA, se sídlem: 84 Avenue de la République 75011 Paris, Francouzská republika, SIRET: 491 904 546 00034.
Provozovatel Taxify	Společnost Taxify OÜ, se sídlem: 10135, Harju, Talinn, Kesklinna, Veerenni tn 24, Estonská republika, kód obchodního rejstříku: 12417834.
Provozovatel Uber	UBER B.V., se sídlem v Nizozemsku, konkrétně: Meester Treublaan 7, 1097DP, Amsterdam, Nizozemské království, registrační číslo: 56317441.
Rozsudek C-434/15	Rozsudek SDEU ve věci C-434/15 ze dne 20. 12. 2017.
Řidič	Uživatel dopravní aplikace v režimu řidič, kterým je právnická nebo fyzická osoba nabízející realizaci osobní přepravy cestujícího.
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie.

SFEU	Smlouva o fungování Evropské unie uveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie č. 2008/C 115/01, v platném znění.
Smartphone	Kapesní osobní počítač, využívající mobilní operační systém, který umožňuje instalaci různých programů (softwarových aplikací) a bezdrátovou komunikaci prostřednictvím GSM sítí a zejména mobilního internetového připojení.
Směrnice 98/34/ES	Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. 6. 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti ze dne ve znění směrnice 98/48/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 20. 7. 1998.
Směrnice 2000/31/ES	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 o elektronickém obchodu).
Směrnice 2006/123/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. 12. 2006 o službách na vnitřním trhu.
Stanovisko C-434/15	Stanovisko generálního advokáta SDEU Macieje Szpunara ve věci vedené u SDEU pod zn. C-434/15 ze dne 11. 5. 2017.
Taxify	Dopravní aplikace s názvem Taxify.
TNC nebo TNCs	Subjekty provozující webovou nebo mobilní aplikaci zprostředkovávající komunikaci a umožňující propojení mezi subjekty poptávajícími provedení jejich osobní přepravy (cestující) s osobami, které nabízejí provedení této osobní přepravy (řidiči).
Uber	Dopravní aplikace s názvem Uber.

Varianta a)	Varianta interpretace činnosti dopravních aplikací Uber a Taxify, podle které je poskytovatelem přepravních služeb, tedy subjektem vstupujícím do smluv o přepravě uzavíraných s cestujícím, řidič těchto dopravních aplikací.
Varianta b)	Varianta interpretace činnosti dopravních aplikací Uber a Taxify, podle které je poskytovatelem přepravních služeb, tedy subjektem vstupujícím do smluv o přepravě uzavíraných s cestujícím, provozovatel této dopravní aplikace.
ZP	Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění.
ZSD	Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění.
ŽZ	Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), v platném znění.

8 Seznam použité literatury a pramenů

Monografie, komentáře, akademické práce

BOTSMAN, Rachel a Roo ROGERS. What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live. Rev. and updated ed. London: Collins, 2011. ISBN 978-000-7395-910.

ČAPEK, Michal. Smlouva o přepravě osoby. Praha, 2017. Rigorózní práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta.

HAJN, Petr. Občanský zákoník: § 2976 Nekalá soutěž. 1. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-369-2.

HOLCOVÁ, Irena a Veronika KŘEŠŤANOVÁ. Občanský zákoník: § 2366 Odměna. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN:978-80-7478-638-9.

HRÁDEK, Jiří. Smlouvy o přepravě v občanském zákoníku: komentář. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2016. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-634-0.

JANSA, Lukáš, Petr OTEVŘEL a Martin ŠTEVKO. Softwarové právo. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Brno: Computer Press, 2018, s. 28 - 29. ISBN 978-80-251-4914-0.

LAVICKÝ, Petr. Občanský zákoník: § 420 Pojem podnikatele. 1. vydání. Praha: C.H. Beck, 2015. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-529-9.

MAISNER, Martin. Zákon o některých službách informační společnosti: § 2 [Vymezení některých základních pojmů]. 1. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2016. Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-449-0.

MAREK, Karel. Občanský zákoník: § 2445 základní ustanovení. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-638-9.

MAREK, Michal. Sdílená ekonomika a její místo v moderním hospodářském systému. Praha, 2016. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Fakulta humanitních studií.

PELIKÁNOVÁ, Irena a Robert PELIKÁN. Občanský zákoník: § 420 Definice podnikatele. 1. vydání Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN:978-80-7478-638-9.

ŠÁMAL, Pavel. Trestní zákoník: § 251 Neoprávněné podnikání. 2. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2012. Velké komentáře. ISBN 978-80-7400-428-5.

TICHÝ, Luboš. Občanský zákoník: § 555 Výklad právního jednání a disimulace. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2014. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-638-9.

Časopisecké články, statě ve sbornících

HŮLKA, Tomáš. Nové formy flexibilního zaměstnávání, nebo ohrožení jistot?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.

MATOCHA, Jakub a Jakub SVOBODA. 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. ISBN 978-80-7552-874-2.

PICHRT, Jan. Několik tezí k tématu: Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.

STONJEK, Patrik. Sdílená ekonomika - kdy se již jedná o podnikání?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.

TKADLEC, Matěj. Sdílená ekonomika: Výzva pro právní úpravu závislé práce?. In: PICHRT, Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed. Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.

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

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

Internetové zdroje

Analyza sdílené ekonomiky a digitálních platforem [online]. Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR, 2017, s. 14 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

Ani jedno auto Uberu neprošlo kontrolou. Firma pak inspektorům zablokovala účty [online]. Lidové noviny, 2016 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://byznys.lidovky.cz/ani-jedno-auto-uberu-neproslo-kontrolou-firma-pak-inspektorum-zablokovala-ucty-gfm-doprava.aspx?c=A161004_163659_ln-doprava_pave

BlaBlaCar - Časté dotazy [online]. [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/faq>

BlaBlaCar upustil od zpoplatnění spolujízdy v Česku [online]. Týden, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://www.tyden.cz/rubriky/byznys/cesko/blablacar-upustil-od-zpoplatneni-spolujizdy-v-cesku_452411.html

BlaBlaCar začne vybírat provize za rok, zatím dobývá území a nevydělává [online]. e15.cz, 2017 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/blablacar-zacne-vybirat-provize-za-rok-zatim-dobyva-uzemi-a-nevydelava-1327643>

Často kladené dotazy v souvislosti se zákonem o volném pohybu služeb [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2015 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/podnikani-v-eu/vnitni-trh-eu/casto-kladene-dotazy-v-souvislosti-se-zakonom-o-volnem-pohybu-sluzeb--67770/>

Do Brna se Uber zatím nevrátil. Po zrušení předběžného opatření zvažuje možnosti [online]. Novinky.cz, 2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z:

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

Dodržování právního řádu ČR v oblasti taxislužby [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2017 [cit. 2018-08-06]. Dostupné z: <https://www.aaataxi.cz/download/V-zva-MD-UBERU.pdf>

Evropský program pro ekonomiku sdílení [online]. Evropská komise, 2016 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/CS/COM-2016-356-F1-CS-MAIN-PART-1.PDF>

FELSON, Marcus a Joe L. SPAETH. Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach. American Behavioral Scientist [online]. 2016 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/000276427802100411>

HELLER, Jakub. Uber nahrazuje taxi, jako dříve auta koně, říká digitální koordinátor [online]. iDnes.cz, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/ondrej-maly-digitalni-koordinator-rozhovor-sdilena-ekonomika-uber-airbnb-taxikari-gez-/domaci.aspx?c=A170926_174653_domaci_hell

HELLER, Jakub. Uber už jezdí za předem danou cenu. Otevírá si cestu ke smluvní přepravě [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/uber-predem-stanovene-ceny-novela-zakona-taxik-protesty-cena-predem-1gn-/domaci.aspx?c=A180313_100712_domaci_hell

Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER) [online]. Generální finanční ředitelství, 2017 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: http://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-seznam-dani/2017_DPH_Info-k-danovemu-posouzeni-povinnosti-poskytovatelu-prepravnich-sluzeb-UBER.pdf

Jak fungují příplatky ve špičce [online]. Uber [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/drive/partner-app/how-surge-works/>

Jak Uber funguje [online]. [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/ride/how-uber-works/>

KINDL, Jiří. Kočka není pes a Uber není taxi [online]. Lidové noviny, 2018 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://www.lidovenoviny.cz/nahled.aspx?d=24.01.2018&e=LN-PRAHA&id=6688259>

KRAJČÍK, Vladimír, Jaromír VEBER a Aleksander KLJUČNIKOV. Sdílená ekonomika: Vypracování metody analýzy nákladů a výnosů u dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí (tj. v rámci tzv. sdílené a platformové ekonomiky) skrze vytvoření datové základny a její pilotní ověření [online]. Vysoká škola podnikání a práva, 2017 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://neovlivni.cz/wp-content/uploads/2018/02/UBER.pdf>

KRULIŠ, Kryštof a Alice REZKOVÁ. Analýza vybraných sektorů sdílené ekonomiky v České republice [online]. Asociace pro mezinárodní otázky, 2016 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/dokumenty/55423/63472/653276/priloha001.pdf>

LÁTALOVÁ, Lenka. Spolujízda Uber je zatím nelegální. Řeší se změna zákona [online]. muniMEDIA, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://www.munimedia.cz/prispevek/spolujizda-uber-je-zatim-nelegalni-resi-se-zmena-zakona-11743/>

London terror attack: Uber slammed for being slow to turn off 'surge pricing' after rampage [online]. Independent, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/london-terror-attack-uber-criticised-surge-pricing-after-london-bridge-black-cab-a7772246.html>

Mají taxikáři Liftago licenci, která jim umožňuje vykonávat toto zaměstnání? [online]. Liftago [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <http://support.liftago.com/customer/cs/portal/articles>

MAREK, Karel. Licenční smlouva. Bulletin advokacie [online]. Česká advokátní komora, 2018 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/licenci-smlouva>

MATOFSKA, Benita. What is the Sharing Economy? [online]. 2016 [cit. 2018-08-22]. Dostupné z: <http://www.thepeoplewhoshare.com/blog/what-is-the-sharing-economy/>

MEELEN, Toon a Koen FRENKEN. Stop Saying Uber Is Part Of The Sharing Economy [online]. 2015 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.fastcompany.com/3040863/stop-saying-uber-is-part-of-the-sharing-economy>

Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky [online]. 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Memorandum-o-porozumeni-pri-zajistovani-prepravnich-sluzeb-na-uzemi.pdf>

Ministerstvo financí uzavřelo se společností UBER daňové memorandum [online]. Ministerstvo financí ČR, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2018/mf-a-uber-uzavrely-danove-memorandum-32403>

Na Airbnb či Uber číhá ‚spravedlivá‘ daň. Němci s Francií už ladí noty [online]. Lidové noviny, 2017 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://byznys.lidovky.cz/na-airbnb-ci-uber-ciha-spravedлива-dan-nemci-s-francii-uz-ladi-noty-pyn-/firmy-trhy.aspx?c=A170814_104708_firmy-trhy_vwl

Portál flotilového manažera [online]. Taxify [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://fleets.taxify.eu/signup?lang=cs>

Praha zatlačila na nepoctivé taxikáře. Posílila kontroly, propadli hlavně řidiči Uberu [online]. iROZHLAS, 2017 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/praha-ma-nove-kladivo-na-nepoctive-taxikare-pri-prvnich-kontrolach-dopadli_1710251430_kno

S Taxify v Praze nově jezdí také privátní řidiči [online]. FEEDIT.cz, 2016 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://feedit.cz/2016/11/16/s-taxify-v-praze-nove-jezdi-take-privatni-ridici/>

ROTREKL, David. 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>

Sdílená ekonomika Bohatství bez vlastnictví [online]. Deloitte Česká republika, 2017, s. 6 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitte-analytics/Sdilená-ekonomika.pdf>

Smartphone. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Smartphone>

Spoluspotřebitelství. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Spoluspot%C5%99ebitelstv%C3%AD>

Stovky řidičů Uberu prověřuje finanční úřad. Podezírání je, že neplatili daně [online]. Seznam zprávy, 2017 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/stovky-ridicu-uberu-proveruje-financni-urad-podezira-je-ze-neplatili-dane-33264>

Studie bortí tvrzení o přivýdělku, většinu řidičů Uberu přeprava živí [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-14]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/uber-privydelek-hlavni-prijem-prukum-dw9-/eko-doprava.aspx?c=A180604_094639_eko-doprava_nio

Taxify - Užitečné informace [online]. [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://support.taxify.eu/hc/cs>

Taxify chce mimo Prahu prorazit nízkými cenami, v Brně překvapivě nebude [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/taxify-cesko-dalsi-mesta-ostava-olomouc-plzen-ceske-budejovice-brno-ceny-15k-/ekonomika.aspx?c=A180726_210605_ekonomika_lre

Taxikáři si na novelu počkají až rok. Poslanci nebudou „šít horkou jehlou“ [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-12]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/uber-zakon-taxi-sluzba-novela-poslanci-tok-silnicni-zakon-111-pl1-/domaci.aspx?c=A180220_102055_domaci_hell

Taxikáři po vládě žádají razantní kroky vůči Uberu a Taxify [online]. České noviny, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/taxikari-po-vlade-zadaji-razantni-kroky-vuci-uberu-a-taxify/1642163>

Taxikáři protestovali v centru Prahy. Blokovali Lazarskou i magistrálu [online]. Novinky.cz, 2018 [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/domaci/464510-taxikari-protestovali-v-centru-prahy-blokovali-lazarskou-i-magistralu.html>

Taxikáři znovu blokovali centrum Prahy. Předstírali poruchy i nehodu [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/taxikari-protest-uber-demonstrace-praha-ffd-/domaci.aspx?c=A180226_102025_domaci_ane

Taxislužba Uber se bojí kontrol. Úředníky z magistrátu nesveze [online]. iDnes.cz, 2015 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://praha.idnes.cz/uber-nasel-trik-proti-kontrolam-z-magistratu-fag-/praha-zpravy.aspx?c=A150225_2142478_praha-zpravy_bur

Terror profiteers: Uber and Lyft are slammed for surging prices minutes after the Port Authority terror attack which brought subways and buses to a halt in the middle of rush hour [online]. Daily Mail, 2017 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-5168509/Uber-slammed-surge-pricing-NYC-terror-attack.html>

Transportation network company. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_network_company

Ťok: Poslanci chtějí širší novelu zákona o taxislužbě [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Tok-Poslanci-chteji-sirsi-novelu-zakona-o-taxislu>

Uber má smůlu, poslanci schválili přísnější postihy za nelegální taxi [online]. iDnes.cz, 2017 [cit. 2018-08-10]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/uber-taxi-snemovna-silnicni-zakon-postih-flj-/ekonomika.aspx?c=A170714_121608_ekonomika_hm1

Uber nově vyžaduje po řidičích živnostňáky. Hrozí jim tím vyšší pokuty [online]. iDnes.cz, 2016 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: <https://ekonomika.idnes.cz/novinky-v-prazskem-uberu>

[-0hl-/ekonomika.aspx?c=A160219_2226600_ekonomika_rny](https://ekonomika.idnes.cz/novinky-v-prazskem-uberu)

Uber protests and legal actions. In: Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2018-08-03]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Uber_protests_and_legal_actions

Uber se kaje? Počkejme, až omluvy stvrdí podpisem, varuje poslanec Nacher [online]. iDnes.cz, 2018 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://zpravy.idnes.cz/patrik-nacher-uber-memorandum-taxikari-novela-zakona-p0v-/domaci.aspx?c=A180309_172412_domaci_hell

Uber v Praze ruší cenové rozpětí, zákazník bude vědět přesnou cenu předem [online]. Novinky.cz, 2018 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/465975-uber-v-praze-rusi-cenove-rozpeti-zakaznik-bude-vedet-presnou-cenu-predem.html>

Uber zákony neporušuje, problém mají jeho řidiči, ukázala kontrola [online]. iDnes.cz, 2016 [cit. 2018-08-02]. Dostupné z: https://praha.idnes.cz/zatah-na-ridice-uberu-neprosel-jediny-dw7-/praha-zpravy.aspx?c=A161007_2277786_praha-zpravy_rsr

Vláda chce kvůli Uberu rychle změnit zákon. Podniká de facto nezákonně, řekl Babiš [online]. ČT24, 2018 [cit. 2018-08-20]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2390200-vlada-zkusi-kvuli-uberu-rychle-zmenit-zakon-tvrdi-taxikari-po-schuzce-s-babisem>

Vyber si flotilu a začni řídit a vydělávat [online]. Uber [cit. 2018-07-31]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/drive/vehicle-solutions/fleet-partners/>

VEBER, Jaromír, Vladimír KRAJČÍK, Lubor HRUŠKA a Petr MAKOVSKÝ. Sdílená ekonomika: Vymezení metodologických postupů pro zajištění datové základny a ekonomických východisek pro regulaturní ošetření tzv. sdílené ekonomiky [online].

Vysoká škola podnikání a práva, 2016 [cit. 2018-07-30]. Dostupné z: <https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf>

WALSH, Bryan. 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_2059710,00.html

Právní předpisy České republiky, související dokumenty

Důvodová zpráva k zákonu č. 102/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Nářízení č. 20/2006 Sb. hl. m. Prahy, o maximálních cenách osobní taxislužby, v platném znění.

Nářízení vlády č. 278/2008 Sb., o obsahových náplních jednotlivých živností, v platném znění.

Zákon č. 102/2013 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění.

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění.

Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, v platném znění.

Zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, v platném znění.

Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), v platném znění.

Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, v platném znění.

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., v platném znění.

Zákon č. 586/1992 Sb., České národní rady o daních z příjmů, v platném znění.

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění.

Právní předpisy zahraniční

Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. 6. 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti ze dne ve znění směrnice 98/48/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 20. 7. 1998.

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 o elektronickém obchodu).

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.

Soudní rozhodnutí

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

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR, č. j.: 9 As 291/2016 – 136, ze dne 31. 10. 2017.

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR, sp. zn.: 22 Cdo 679/2007, ze dne 22. 4. 2008.

Rozsudek SDEU ve věci C-168/14 ze dne 15. 10. 2015.

Rozsudek SDEU ve věci C-320/16 ze dne 10. 4. 2018.

Rozsudek SDEU ve věci C-338/09 ze dne 22. 12. 2010.

Rozsudek SDEU ve věci C-434/15 ze dne 20. 12. 2017.

Stanovisko generálního advokáta SDEU Macieje Szpunara ve věci vedené u SDEU pod zn. C-434/15 ze dne 11. 5. 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 Vrchního soudu v Olomouci, č. j.: 7 Cmo 137/2017 – 341, ze dne 22. 6. 2017.

Usnesení Vrchního soudu v Olomouci, č. j.: 7 Cmo 185/2017 – 507, ze dne 27. 9. 2017.

9 Abstrakt

Veřejnoprávní regulace provozu tzv. dopravních aplikací sdílené ekonomiky

Předmětem této práce je analýza české veřejnoprávní regulace dílčího sektoru spadajícího pod obecný pojem tzv. sdílené ekonomiky zabývajícího se osobní přepravou. Úvodem tato práce vymezuje pojmy sdílené ekonomiky a tzv. Transportation Network Companies, které na sdílené ekonomice podle svých tvrzení participují. Práce se pak zabývá otázkou, zda se činnosti Transportation Network Companies (v práci označených jako dopravní aplikace) nabízejících své služby na území České republiky týká veřejnoprávní regulace, zejména upravující práva a povinnosti subjektů podnikajících v silniční dopravě.

Úvodem jsou přiblíženy skutkové okolnosti provozu popisovaných dopravních aplikací, když právě tento specifický a novátorský způsob poskytování osobní dopravy vyplývající z aplikace moderních technologií je příčinou společenských a právních kontroverzí provázejících jejich činnost. Práce se zabývá dopravními aplikacemi s názvy BlaBlaCar, Uber a Taxify.

Analýza stávajícího právního stavu začíná na úrovni práva Evropské unie a rozhodovací činnosti Soudního dvora Evropské unie. Práce nabízí dvě varianty interpretace činnosti dopravních aplikací ve smyslu unijního práva a nastiňuje právní problémy vyplývající z případného zvolení jedné z těchto variant jako varianty relevantní. Uvedené závěry jsou potom konfrontovány s judikaturou Soudního dvora, který v této věci již rozhodoval. Tento rozsudek je potom detailně analyzován a zároveň jsou uvedeny jeho dopady, zejména ve vztahu k možnosti členských států Evropské unie regulovat provoz dopravních aplikací.

Stěžejní částí práce je analýza provozu dopravních aplikací v rámci právního řádu České republiky. Nejprve jsou popsány soukromoprávní vztahy provázející činnost dopravních aplikací, když právě tyto vztahy hrají významnou roli při dovozování relevantní veřejnoprávní regulace. Práce popisuje charakter subjektů zúčastněných na provozu dopravních aplikací, právní vztahy vznikající při tomto provozu a nejdůležitěji se věnuje posouzení naplnění znaků podnikání v rámci činnosti těchto subjektů.

V návaznosti na dovozené závěry potom práce nabízí dvě varianty právní kvalifikace činnosti dopravních aplikací. Dále je přiblížena relevantní veřejnoprávní úprava podnikání v oblasti osobní dopravy, jejíž údajné porušování ze strany dopravních aplikací a jejich uživatelů způsobuje značné společenské kontroverze. Závěrem jsou stručně přiblíženy i další možné zákonné konsekvence provozu dopravních aplikací, a to v oblasti trestního, daňového, pracovního a občanského práva (zde zejména s ohledem na možnou nekalou soutěž provozovatelů dopravních aplikací).

Dále je nastíněna stávající rozhodovací praxe ve věcech týkajících se provozu dopravních aplikací, a to ze strany příslušných správních orgánů a soudů, přičemž konkrétní případy jsou podrobeny analýze a kritice. Poté jsou přiblíženy úvahy o možnostech budoucí právní regulace. Závěrem jsou shrnuty nejpodstatnější výsledky zkoumání dovozené v této práci.

Klíčová slova: **BlaBlaCar**

Taxify

Uber

10 Summary

Public Regulation of Transportation Network Companies

This thesis deals with the Czech public law regulation regarding the personal transport sector of the so called shared economy. In the beginning this thesis defines terms of shared economy and the Transportation Network Companies, which allegedly participate in the shared economy. Then this thesis deals with the problem, whether Transportation Network Companies (for simplification referred to as Transportation Applications) offering their services in the Czech Republic are subject to public law regulation governing the rights and obligations of personal transport operators.

In the beginning the thesis explains operating conditions of Transportation Applications since their specific and innovative way of providing personal transport is a reason of social and legal controversies surrounding them. This thesis analyses legal status of Transportation Applications called BlaBlaCar, Uber and Taxify.

Analysis of the current legal qualification of Transportation Applications begins on the level of European Union law and the decision-making practice of the Court of Justice of the European Union. This thesis offers two options of legal qualification of Transportation Applications under the European law and it outlines legal problems resulting from choosing one of these options as relevant. These conclusions are then confronted with the Court of Justice of the European Union case law. Described court decision in the matter of Transportation Applications and further court ruling is analysed in detail. Also, the impact of the ruling is mentioned, especially in relationship with possible legal regulation of Transportation Applications of the European Union member states.

Key part of this thesis is an analysis of activities of the Transportation Applications in the scope of the Czech legal system. Firstly, private law consequences resulting from the activity of Transportation Applications are described, since these consequences have an important effect on deducing the relevant public law regulation. The thesis describes nature of subjects involved in activities of Transportation Applications, legal consequences resulting from these activities and most importantly evaluates whether activities of these subjects fulfil criteria of entrepreneurship. According to the previous

conclusions this thesis offers two options of legal qualification of Transition Applications' activities. Further, the relevant public law regulation of the entrepreneurship in passenger transport is described. Finally, other possible legal consequences of Transportation Applications' in the area of Criminal, Tax, Labour and Civil Law (mainly in regard to possible unfair competition of Transportation Applications) are mentioned.

Further, the current decision-making practice of the competent administrative authorities and courts related to activities of Transportation Applications is outlined. Selected examples of case law are subjected to analysis and criticism. Thereafter consideration of a possible future legal regulation of Transportation Applications is mentioned. In the end the thesis summarizes the most important conclusions found in this thesis.

Key words: **BlaBlaCar**

Taxify

Uber