

UNIVERZITA KARLOVA

Právnická fakulta

Ondřej Korol

**Spolujízda z hlediska soukromého a veřejného
práva**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Ondřej Frinta, Ph.D.

Katedra: Katedra občanského práva

Datum vypracování práce (uzavření rukopisu) : 20. 6. 2020

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

Dále prohlašuji, že vlastní text této práce včetně poznámek pod čarou má 143 015 znaků včetně mezer.

Ondřej Korol

V Praze dne 20. 6. 2020

Poděkování

Děkuji vedoucímu mé diplomové práce doc. JUDr. Ondřeji Frintovi, Ph.D., za odborné vedení práce, cenné připomínky a rady, které mi poskytoval vždy ochotně a pohotově. Zároveň děkuji celé své rodině za trvalou podporu během studia.

Obsah

Úvod.....	1
1. Pojem spolujízda	3
1.1. Vymezení pojmu	3
1.1.1. Spolujízda stricto sensu.....	3
1.1.2. Spolujízda largo sensu	4
1.1.3. Definice spolujízdy pro účely této práce	5
1.2. Právní úprava přepravy osob.....	5
1.2.1. Silniční přeprava osob a vnitrostátní právo	6
1.2.2. Silniční přeprava osob a právo Evropské unie.....	9
1.2.3. Silniční přeprava osob a mezinárodní právo.....	10
1.3. Spolujízda věcí.....	10
2. Prostá spolujízda.....	12
2.1. Fenomén spolujízdy	12
2.2. Soukromoprávní pohled.....	13
2.2.1. Závazek ze smlouvy o přepravě osob	13
2.2.1.1. Místo určení.....	13
2.2.1.2. Jízdné.....	15
2.2.1.3. Práva a povinnosti smluvních stran.....	16
2.2.1.4. Odpovědnost dopravce	18
2.2.2. Povaha závazku při bezúplatné přepravě.....	20
2.2.2.1. Práva a povinnosti z příkazní smlouvy.....	22
2.2.3. Spolujízda bez závazku – společenská úsluha.....	23
2.3. Veřejnoprávní pohled.....	25
2.3.1. Provoz na pozemních komunikacích	25
2.3.2. Spolujízda s výdělkem – podnikání v přepravě osob.....	27
3. Taxislužba	29
3.1. Komerční přeprava osob	29
3.2. Veřejnoprávní pohled.....	30
3.2.1. Zákon o silniční dopravě.....	30
3.2.1.1. Podmínky provozování taxislužby	30
3.2.1.2. Provozování taxislužby ve zvláštním režimu	32
3.2.2. Regulace výše jízdného.....	33

3.2.3. Zvláštní oprávnění při provozu na pozemních komunikacích.....	34
3.2.4. Odpovědnost za přestupky.....	35
3.2.5. Novela zákona o silniční dopravě.....	37
3.2.5.1. Taxislužba přes mobilní aplikace.....	37
3.2.5.2. Změna povinného označení vozidla.....	38
3.2.5.3. Zúžení pravomoci obce.....	38
3.2.5.4. Zprostředkovatel taxislužby.....	38
3.3. Soukromoprávní pohled.....	39
3.3.1. Dopravce jako podnikatel.....	40
3.3.1.1. Ochrana slabší strany.....	41
3.3.1.2. Cestující jako spotřebitel.....	42
3.3.2. Adhezní charakter smlouvy.....	43
3.3.3. Soukromoprávní důsledky porušení veřejnoprávních povinností.....	43
4. Spolujízda přes dopravní aplikace.....	45
4.1. Sdílená ekonomika.....	45
4.2. Dopravní aplikace.....	45
4.2.1. Uber a vývoj situace v ČR.....	46
4.2.2. Přeprava prostřednictvím aplikace Uber.....	48
Závěr.....	49
Seznam zkratk.....	51
Seznam použitých zdrojů.....	52
Abstrakt.....	57
Abstract.....	58

Úvod

Oblast osobní přepravy zažívá v posledních letech prudký vývoj. Kromě zvyšující se dostupnosti a kvality dopravních prostředků se objevují i zcela nové koncepty a možnosti přepravy, které využívají zejména technologický pokrok a rozvoj komunikačních technologií. V dnešní době tak existuje nepřeberné množství způsobů, jak se dostat z místa na místo, aniž by bylo třeba vlastnit vůbec nějaký dopravní prostředek. Zvláště v oblasti městské přepravy se dá volit hned z několika alternativ, například v závislosti na aktuálním počasí, délce trasy, nebo požadované ceně. Pro kratší vzdálenost lze nasednout na sdílená kola nebo koloběžky, které se ve větších městech objevují téměř na každém rohu. V případě delších tras lze volit mezi tradičnějšími způsoby jako je městská hromadná doprava a taxislužba, anebo opět využít nové trendy a za použití chytrého telefonu si půjčit sdílený skútr, či rovnou automobil.

I když tyto nové způsoby přepravy nabírají na popularitě, jistě bude panovat shoda, že se nevyrovnají prostředkům tradičnějším, jako je právě přeprava automobilem, která se řadí mezi vůbec nejpoužívanější způsoby osobní přepravy, alespoň co se týče členských států Evropské unie. Vždyť dle nedávného průzkumu o způsobech přepravy cestujících dosahuje přeprava osobním automobilem v některých státech až 90%.¹ Ačkoliv je to v České republice o něco méně, stále mě tento fakt vede k přesvědčení, že téměř každý někdy automobil řídil, někoho s sebou vezl, nebo v něm jel alespoň jako spolujezdec. A to ať už s osobou, kterou zná lépe, jako je rodinný příslušník, kamarád či kolega, tak i s osobou cizí, třeba s náhodným řidičem, kterého si „stopne“ u kraje silnice, či řidičem taxislužby, kterého si předem telefonicky objedná.

Situace, kdy spolu více osob při přepravě sdílí jeden automobil a tím mezi nimi dochází ke spolujždě, nebudou tedy nijak neobvyklé, ba právě naopak. Většina lidí je zná a dennodenně zažívá. Co už si však každý nemusí uvědomovat je, jak se na takové situace v přepravě vlastně dívá právo? Jaké vztahy mezi spolujezdcí v takových případech vznikají? Jaká práva a jaké povinnosti tyto osoby mají? A jak se třeba bude řešit situace, když se stane dopravní nehoda a dojde ke zranění jednoho ze spolujezdců? Odpovědi na tyto a další podobné otázky mohou mít značný dopad do praktického života, a to mě přivádí k cíli této práce. Jak už název napovídá, jejím cílem bude zaprvé analyzovat a zhodnotit soukromoprávní aspekt takové přepravy – zejména otázku toho, jaký (a jestli vůbec nějaký) právní poměr mezi řidičem a spolujezdcem existuje,

¹ Dle statistiky Eurostatu o rozdělení vnitrozemské přepravy cestujících z roku 2016 je vidět, že v rámci členských států Evropské unie byl osobní automobil zdaleka nejdůležitějším způsobem přepravy. V některých členských zemích dosáhl podíl až na 90% (Litva, Portugalsko). A i když se tak vysokého čísla nedosahuje v České republice, i zde je podíl přes 75%.

Eurostat. *Statistika přepravy cestujících* [online]. 2019 [cit. 21. 1. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_transport_statistics/cs

pokud ano, tak za jakých podmínek vzniká, trvá, či zaniká, a stejně tak, jaká vzájemná práva a povinnosti z tohoto poměru vyplývají. A zadruhé postihnout i veřejnoprávní oblast – tedy otázky případné regulace a podmínek provozování takové přepravy, včetně veřejnoprávní odpovědnosti, která může na účastníky dopadat.

1. Pojem spolujízda

Už v úvodu jsem pojem *spolujízda* použil, záměrně jsem tak však učinil pouze jednou, abych předešel možnému zmatení čtenáře v souvislosti s nejasností v jeho významu. Jelikož za situace, kdy v České republice pojem *spolujízda* není v právním řádu definován a chybí i jiná jednotná definice, otevírá se o to větší prostor k tomu, aby mu každý člověk přiřkl jiný význam. Zatímco v běžné komunikaci to jistě nečiní větší potíže, pro účely této práce je zapotřebí, aby tento pojem byl definován jasněji a jeho obsah tak byl blíže vymezen.

1.1. Vymezení pojmu

1.1.1. Spolujízda stricto sensu

O spolujízdě se dá hovořit minimálně ve dvou rovinách. V obecném jazyce je tento pojem nejčastěji chápán a užíván v jeho **užším smyslu** (dále jen *prostá spolujízda*). Tím se má na mysli koncept či forma přepravy osob, kdy řidič motorového vozidla nabídne volné místo ve svém vozidle cizí osobě, která potřebuje jet stejným směrem. Záleží na řidiči vozidla, zda bude požadovat, aby se spolujezdec kromě společné cesty podílel i na (alespoň částečném) sdílení vynaložených nákladů na cestu, či nikoliv. Motivace řidičů a spolujezdců je různorodá a ačkoliv hlavní motivační faktor na obou stranách bude převážně finanční stránka spolujízdy, díky které mohou účastníci cestovat levněji, nebude to faktor jediný. V úvahu přichází i další důvody, které řidiče mohou motivovat k provedení spolujízdy bez požadavku na finanční příspěvek spolujezdce, jako je například prostá radost z možnosti sdílet dlouhou cestu a povídat si s někým jiným. V dnešní době může hrát důležitou roli i ekologický rozměr dané přepravy spatřovaný v šetrnosti vůči životnímu prostředí, a to z důvodu, že se společně přepravuje více osob pouze jedním dopravním prostředkem. A na straně cestujícího lze spatřovat další výhody jako jsou pohodlí či flexibilita takové přepravy, možná časová úspora či opět více praktické důvody jako třeba v jiných zemích možnost využití speciálního jízdního pruhu, který mohou používat pouze vozidla, která mají obsazený minimálně stanovený počet míst (tzv. *high-occupancy vehicle lane*, či *HOV lane*)² apod. Pokud však řidič finanční příspěvek bude vyžadovat, bude z pohledu práva hrát velice důležitou roli, jaká bude jeho výše. Jelikož ve chvíli, kdy by příspěvek přesahoval částku, kterou řidič vydá na náklady na cestu, mohlo by se jednat o potenciálně výdělečnou činnost, v důsledku čehož by se mohl změnit právní režim takové přepravy a na řidiče by mohla dopadat další

² Tyto jízdní pruhy jsou vyhrazené výlučně pro řidiče, kteří s sebou ve vozidle vezou ještě další cestující. Nejčastěji se lze s nimi setkat ve větších metropolitních oblastech napříč Spojenými státy americkými. V Evropě se jich tolik nenachází. V České republice fungují obdobně pruhy určené pro autobusy a taxislužbu. U.S. Department of Transportation. *High-Occupancy Vehicle Lanes* [online]. [cit. 21. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.transportation.gov/mission/health/High-Occupancy-Vehicle-Lanes>

veřejnoprávní regulace. Co se týče vzdálenosti nebo obecně cílového místa přepravy, nejčastěji půjde o přepravu mezi městy, ale přichází v úvahu i přeprava v rámci jednoho většího města.

Pro úplnost můžeme tuto formu přepravy ještě přesněji termínově rozlišit, a to dle způsobu, kterým se obě strany domluví, na již zmiňovanou *spolujízdu* a tzv. *autostop*. Zatímco autostop je spontánní záležitostí, kdy řidič vozidla zastaví možnému spolujezdci bez předchozí domluvy až během probíhající cesty, spolujízda se vyznačuje jejich předchozí domluvou (a je bez rozdílu, zda proběhne osobně, či například přes internet pomocí specializovaných stránek a aplikací).

To, že v České republice chybí legální definice prosté spolujízdy, není nic zvláštního, když ani v okolních státech nedochází k jejímu legálnímu zakotvení. Lze se tak spíše ojediněle setkat napříč státy s obdobnými definicemi v rámci soudních řízení. Na úrovni Evropské unie došlo nedávno k vymezení tohoto pojmu u soudního dvora, když byla posuzována povaha služby, kterou poskytuje společnost Uber. Tehdy definoval prostou spolujízdu obdobně generální advokát M. Szpunar: „*Spolujízda 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 spolujezdcí je usnadněno on-line aplikacemi, a jedná se tedy v podstatě o „autostop 2.0“. Každopádně nejde o výdělečnou činnost.*”³

1.1.2. Spolujízda largo sensu

Naopak **spolujízdou v širším smyslu** slova označujeme jakoukoliv situaci, kdy se spolu více fyzických osob přepravuje jedním dopravním prostředkem. Jedno za jakým účelem, za jakých podmínek a i kterým druhem dopravního prostředku. V tomto smyslu slova o pojmu spolujízda hovoří i některé české slovníky. Tak například online dostupný *Slovník spisovného jazyka českého* vymezuje *spolujízdu* jako „*jízdu konanou společně s někým, v témž dopravním prostředku (...)*”.⁴ Obdobně *Příruční slovník jazyka českého* uvádí u tohoto hesla, že jde o „*jízdu konanou společně s někým v autě, na jízdním kole a pod. (...)*”.⁵ Jak je patrné, při tomto širším vymezení lze pod pojem *spolujízdy* podřadit různé druhy dopravy. Kromě dopravy silniční by se dalo uvažovat například i o dopravě drážní, letecké či vodní.

Užití tohoto pojmu v širším smyslu můžeme nalézt i v nedávném rozhodnutí Ústavního soudu ze dne 17. 4. 2018, sp. zn. II. ÚS 492/17, ve kterém se se projednávala otázka, zda řidič

³ Stanovisko generálního advokáta Macieje Szpunara přednesené dne 11. května 2017 ve věci C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain, SL. Dostupné z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&doclang=CS>

⁴ Ústav pro jazyk český, v. v. i. *Slovník spisovného jazyka českého* [online]. 2011 [cit. 21. 1. 2020]. Dostupné z: <https://ssjc.ujc.cas.cz/>

⁵ Ústav pro jazyk český, v. v. i. *Příruční slovník jazyka českého* [online]. 2007–2008 [cit. 21. 1. 2020]. Dostupné z: <https://psjc.ujc.cas.cz/>

motorového vozidla je právně povinen zajistit, aby dospělí spolujezdci byli za jízdy připoutáni bezpečnostním pásem. V bodě 35. daného nálezu, kde se v souvislosti s předmětem rozhodnutí porovnává míra kvalifikace a schopnosti vyhodnotit případná rizika z porušení povinnosti být připoután bezpečnostním pásem mezi řidičem a spolujezdcem, vychází Ústavní soud z předpokladu, že osoba spolujezdce má mimo jiné „*zkušenosti jak s řízením motorového vozidla, tak se spolujízdou v něm (...)*“.⁶

1.1.3. Definice spolujízdy pro účely této práce

Jelikož si tato práce klade za cíl prozkoumat a zhodnotit právní úpravu každodenních situací, které zažíváme s ostatními osobami v přepravě automobilem, nelze použít definici prosté spolujízdy, neboť ta všechny možné situace neobsáhne (naopak bude pouze jednou z nich). Je proto vhodnější použít spíše definici spolujízdy *largo sensu*. Ovšem tím, že zde je obsah vymezen až zase příliš široce, bude záhodno učinit určité zúžení. Pro účely této práce se tak spolujízdou rozumí jakákoliv přeprava více fyzických osob v rámci jednoho automobilu. To znamená, že sem budou spadat jak situace, kdy přeprava probíhá v rámci rodiny, tak i třeba s úplně cizím člověkem, komerčně i nekomerčně.

V následujících částech práce se zaměřím na nejběžnější druhy takové spolujízdy. Druhá část se proto bude věnovat prosté spolujízdě a jí podobným přepravám. Třetí část s nimi dá do kontrastu komerční přepravu osob – zejména taxislužbu. A nakonec v části čtvrté bude na základě poznatků z předchozích částí krátce pojednáno o „dopravních aplikacích“ a jiných alternativních možnostech přepravy v rámci tzv. sdílené ekonomiky.

1.2. Právní úprava přepravy osob

Aby bylo možné zabývat se jednotlivými druhy spolujízdy – tedy druhy přepravy více fyzických osob v rámci jednoho automobilu – z pohledu práva soukromého a veřejného, je na místě se ve stručnosti podívat na to, jak je přeprava osob obecně upravena v našem právním řádu.

V situacích, kdy cestujeme sami vlastním dopravním prostředkem, bychom měli vědět alespoň o nejdůležitějších právních normách, které se nás týkají. Zejména díky autoškole a následné praxi bychom si tak měli být vědomi toho, že na nás dopadají určité podmínky provozu, které musíme splnit, ještě než se na samotnou cestu vydáme.⁷ Stejně tak je potřeba znát a za cesty dodržovat pravidla provozu.⁸ Právní předpisy, které tyto normy stanovují, jsou vysoce žádoucí

⁶ Nález Ústavního soudu ze dne 17. 4. 2018, sp. zn. II. ÚS 492/17.

⁷ Jako jsou třeba technické požadavky na provoz silničních vozidel dle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

⁸ Pravidla provozu na pozemních komunikacích dle zákona o silničním provozu.

kvůli zvýšení bezpečnosti silničního provozu a je nezbytné, aby o nich měli povědomí a řídili se jimi všichni účastníci silničního provozu (ačkoliv to tak bohužel vždy nebude).⁹

Jak se ale naše znalost a uvědomění si relevantních právních předpisů mění, pokud necestujeme vlastním dopravním prostředkem, ale místo toho nastoupíme k někomu do cizího dopravního prostředku? Stejně tak budeme si vědomi nějaké změny v právech a povinnostech za situace, že někdo jiný přistoupí k nám? Samozřejmě, pokud si koupíme jízdenku na vlak či jízdenku do městské hromadné dopravy, asi předpokládáme, že přeprava probíhá za určitých podmínek, které stanoví daný dopravce. Ostatně tyto podmínky máme často na očích, když na ně lze narazit na nástupištích a v samotných dopravních prostředcích. Myslíme ale během každé cesty na to, že s dopravcem vlastně uzavíráme smlouvu, zejména když se tak děje konkludentně? Domnívám se, že ne. A co teprve v případě již zmíněné prosté spolujízdy? Pokud se člověk domluví s někým přes internet na přepravě z jednoho místa do druhého, málokdo se zamyslí nad tím, jestli s řidičem má uzavřenou smlouvu.

Na těchto příkladech jsem chtěl demonstrovat, že znalost právní úpravy přepravy osob nebude, zvláště u laické veřejnosti, nikterak velká. Je to totiž oblast práva, která může být značně komplikovaná, zejména svou roztržitostí, vedoucí k tomu, že je potřeba znát celou škálu právních předpisů. A to nejen v rámci práva vnitrostátního, ale stále více i práva Evropské unie, včetně případných mezinárodních úmluv, pokud se jedná o přepravu s mezinárodním prvkem. Celkový počet právních předpisů týkajících se přepravy osob je nakonec umocněn také tím, že upravují vždy jen konkrétní druh přepravy. V následujících bodech proto uvedu přehled pramenů právní úpravy přepravy osob. Jelikož však existuje vícero druhů osobní přepravy, které nejsou relevantní pro účely této práce a které by činily tuto pasáž nadbytečně širokou, zaměřím se pouze na silniční přepravu osob a právní předpisy s ní související.

1.2.1. Silniční přeprava osob a vnitrostátní právo

Jak jsem již výše nastínil, právní úprava přepravy osob se vyznačuje velkým množstvím právních předpisů. Dalším charakteristickým znakem je skutečnost, že zde dochází k úzkému prolínání norem soukromého a veřejného práva. Proč tomu tak je?

⁹ Jak vyplývá z přehledu evidovaných přestupků podle zákona o silničním provozu v letech 2018 a 2019, kdy tento počet dosahuje téměř 400 000 přestupků ročně. Ministerstvo dopravy. *Informace o stavu bodového systému v České republice, přestupcích a trestných činech za rok 2019* [online]. 2019 [cit. 21. 1. 2020]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(4\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(4)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)

Soukromoprávní aspekt této problematiky je dán tím, že při přepravě dochází k využívání služeb jiné osoby, což mezi osobami může zakládat závazek¹⁰ a z toho pak plynoucí vzájemná práva a povinnosti, které je třeba upravit. Takový závazek bude vznikat ze smlouvy. A pokud je řeč o smlouvách a vzájemných právech smluvních stran, je patrné, že v takovém případě jde o oblast soukromoprávní úpravy.¹¹ Naopak veřejnoprávní aspekt se projevuje v tom, že přeprava osob (a věcí) podléhá poměrně velké regulaci ze strany státu, a to zejména v podobě stanovení závazných podmínek – za kterých je možné přepravu provádět – a veřejnoprávních povinností, které se týkají každého, kdo se takové přepravy účastní. Zásah státu je odůvodněn zejména legitimním požadavkem na ochranu zdraví, života a majetku – v souhrnu požadavkem na bezpečnost takové činnosti.¹² K těmto zásahům ze strany státu se vyjádřil i Ústavní soud v tom smyslu, že ačkoliv přeprava osob je dle jeho přesvědčení vztahem soukromoprávním, který vzniká na základě smlouvy o přepravě, uznává za přiměřenou veřejnoprávní regulaci některých otázek přepravy osob za situace, kdy je zde pochopitelný a odůvodněný zájem státu.¹³

Stěžejní právní úpravu v oblasti silniční přepravy osob tak lze nalézt zejména v následujících právních předpisech. Pokud bylo řečeno, že mezi osobami vzniká (smluvní) závazkový poměr, je patrné, že by ho měl upravovat **zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník**. To se tak taky děje, když nový občanský zákoník během rekonstrukce soukromého práva navázal na dosavadní právní úpravu závazků z přepravy a vhodně je sjednotil.¹⁴ Pro silniční přepravu osob jsou pak klíčová ustanovení v § 2550 až 2554 OZ, která se věnují smlouvě o přepravě osob, jakožto nominátnímu závazku, a dále § 2578 až 2581 OZ, kde jsou upravena společná ustanovení o přepravě osob a věcí. Tato, až stručná, úprava je společná všem druhům přepravy a představuje její soukromoprávní základ, který je dalšími právními předpisy rozvíjen a konkretizován. Ostatně to zákon předpokládá, když v ustanovení § 2578 OZ uvádí, že: „*Podrobnější úpravu přepravy*

¹⁰ K situacím, kdy nepůjde o závazek ze smlouvy, ale například o společenskou úsluhu, viz dále.

¹¹ Ostatně jak hned říká § 1 občanského zákoníku: „*Ustanovení právního řádu upravující vzájemná práva a povinnosti osob vytvářejí ve svém souhrnu soukromé právo. Uplatňování soukromého práva je nezávislé na uplatňování práva veřejného.*”

¹² Když nahlédneme do důvodové zprávy u dvou nejdůležitějších veřejnoprávních předpisů týkajících se silniční dopravy, zřetelně můžeme vidět, že zákonodárce akcentuje bezpečnost. Viz důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, poslanecký tisk č. 477/0: „*(...)Účelem zákona je především stanovení podmínek k zajištění bezpečného provozu na veřejně přístupných pozemních komunikacích.*” a podobně důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona o silniční dopravě, poslanecký tisk č. 799: „*Ustanovení vymezuje základní povinnosti dopravců, jejichž dodržení je nutné k zabezpečení řádné a bezpečné silniční dopravy.*”

¹³ Ústavní soud se povahou smlouvy o přepravě osob zabýval (bez rozdílu, že ještě za účinnosti starého občanského zákoníku) zejména ve svých dvou nálezech: nález Ústavního soudu ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000 a nález Ústavního soudu ze dne 11. 3. 2003, sp. zn. I. ÚS 276/01.

¹⁴ Nově tak lze v tomto zákoně nalézt přehledně veškeré závazky ze smluv o přepravě: smlouva o přepravě osob, smlouva o přepravě věci a smlouva o provozu dopravního prostředku (jež byla dříve zakotvena v obchodním zákoníku).

*osob a věci stanoví jiný právní předpis, zejména předpisy, kterými se stanoví přepravní řády, nestanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropských společenství.”. Zatímco v dřívější době hrály prim přepravní řády jakožto podzákonné právní předpisy, v současné době jsme svědky jiného trendu, kdy naopak dochází k jejich minimalizaci, zejména kvůli rostoucímu významu evropského práva. Podrobnější úpravu tak nyní nacházíme hlavně v rámci sekundárního práva Evropské unie ve formě přímo aplikovatelných nařízení. Jediný přepravní řád, který zůstal v platnosti¹⁵, je **Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu**. Tento přepravní řád týkající se pravidelné veřejné dopravy drážní a silniční na základě delegace občanského zákoníku stanoví podrobné podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat, včetně podmínek pro plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci.*

Z oblasti veřejného práva je zásadní **zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě**. Tímto předpisem zákonodárce reguluje způsob a podmínky, za jakých lze poskytovat služby v oblasti silniční přepravy osob. Zda tato regulace na osobu dopadá, bude posuzovaná zejména z hlediska naplnění znaku podnikání, když konkrétněji tento zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly 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. Poskytování přepravy v režimu tohoto zákona má za následek poměrně rozsáhlou regulaci, včetně působnosti dalších navazujících právních předpisů. To mohou být jak zákony, tak i prováděcí právní předpisy např. v podobě vyhlášek obcí. Projevem tak může být kupříkladu povinnost dopravce získat příslušné živnostenské oprávnění podle **zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání** nebo povinnost respektovat případnou regulaci ceny u nabízené přepravy podle **zákona č. 526/1990 Sb., o cenách**, na jehož základě může příslušné ministerstvo vydat výměr, kde je uvedeno zboží či služby s regulovanými cenami. Na závěr lze uvést již dva zmiňované zákony, které se týkají provozu na pozemních komunikacích, a tedy obecně všech osob, které se takového provozu účastní: **zákon o silničním provozu** a **zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**.

Pokud je zde uvedena relevantní právní úprava, v následujících částech bude vždy podrobněji vyložena ve vztahu ke konkrétnímu druhu spolujízdy.

¹⁵ Ostatní přepravní řády byly zrušeny nejpozději s přijetím současného občanského zákoníku (§ 3080 OZ).

1.2.2. Silniční přeprava osob a právo Evropské unie

Pravomoc Evropské unie přijímat právní předpisy v oblasti přepravy osob je dána zmocněním členskými zeměmi, které tak učinily prostřednictvím tzv. zakládajících smluv.¹⁶ Podle těchto smluv patří oblast dopravy (a tedy přepravy osob) mezi hlavní oblasti, ve kterých se uplatňuje tzv. sdílená legislativní pravomoc Evropské unie a členských zemí.¹⁷ To znamená, že vytvářet a přijímat právně závazné akty může Evropská unie i členské státy, ovšem ty tak činí pouze v rozsahu, v jakém svou pravomoc nevykonala Evropská unie. Rozsah a způsob výkonu této pravomoci určuje hlava VI (Doprava) SFEU v jejích člancích 90 až 100. Jejím projevem jsou zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterými se upravují především práva cestujících a náhrady škody.¹⁸

Pro oblast silniční přepravy je klíčové **Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě** a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004. Toto nařízení stanoví minimální práva cestujících v autobusové a autokarové dopravě v rámci Evropské unie. Upravuje tak poměrně detailně nejrůznější kategorie práv, jako je právo na informace či právo na pomoc v případě zrušení nebo zpoždění odjezdu. Toto nařízení však nebude relevantní pro účely práce. Ačkoliv by se během vnitrostátní spolujízdy dala překročit minimální přepravní vzdálenost 250 km mezi místem nástupu a výstupu, toto nařízení se vztahuje na jiný druh dopravy – optikou vnitrostátního práva se bude týkat veřejné silniční pravidelné dopravy, na kterou dopadá výše zmíněný přepravní řád.

Dále je možné zmínit **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě** a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES. Na toto nařízení, které upravuje požadavky na přístup a výkon povolání podnikatele v silniční dopravě, odkazuje ve svých ustanoveních i zákon o silniční dopravě, jelikož obsahuje podrobnou úpravu zvláštních podmínek pro provozování silniční dopravy.

¹⁶ Zejména *Smlouva o Evropské unii* a *Smlouva o fungování Evropské unie*.

¹⁷ Článek 2 odst. 2 a článek 4 odst. 2 písmeno g) SFEU.

¹⁸ Pro některé druhy přepravy jsou práva upravována velice detailně. Jako modelový příklad lze uvést leteckou přepravu a související Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91. Například v článku 9 tohoto nařízení – který se věnuje právu na poskytnutí péče – se hovoří kromě práva na poskytnutí stravy a občerstvení i o právu na to, aby bylo cestujícím nabídnuto uskutečnit zdarma dva telefonní hovory a podat dvě zprávy telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.

1.2.3. Silniční přeprava osob a mezinárodní právo

Jako hlavní pramen mezinárodního práva upravujícího silniční přepravu osob je třeba uvést **Úmluvu o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel**, která je v České republice uveřejněna pod č. 91/2006 Sb. m. s. Tato úmluva, která byla sjednána v Ženevě již v roce 1973 v rámci činnosti OSN, se má týkat, jak uvádí článek 1, každé smlouvy o přepravě cestujících, či jejich zavazadel silničními vozidly, je-li v přepravní smlouvě uvedeno, že se přeprava uskuteční po území nejméně dvou států, je-li místo odjezdu nebo místo cílové nebo obě tato místa na území jednoho ze smluvních států, bez ohledu na sídlo a státní příslušnost stran. Pro účely této práce však úmluva nebude relevantní, protože na spolujízdu nebude aplikována, když okruh osob, na které dopadá, zužuje na straně dopravce pouze na profesionální dopravce, s výjimkou osob, které provozují taxislužbu nebo pronajímají dopravní prostředky s řidičem. Ostatně aplikovatelnost této úmluvy je obecně diskutabilní a praxí neověřená¹⁹, což souvisí i s tím, že tuto smlouvu ratifikovalo pouze osm států.²⁰ To vše snižuje význam této úmluvy v porovnání s četností použití a reálným dopadem, jaký mají jiné mezinárodní úmluvy – jako třeba Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), či úmluvy v jiných druzích přepravy, jako je např. Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

1.3. Spolujízda věcí

Pokud se práce dosud věnovala pojmu spolujízdy a přepravy osob, rád bych zde odbočil ještě k jednomu slovnímu spojení, na které se dá na internetu narazit, a to „spolujízda věcí“ či „spolujízda pro věci“.²¹ Označují se tak některé služby, které fungují jako online platformy, které mají za cíl propojit osoby, které potřebují nechat přepravit zásilku v rámci České republiky, s osobami, které na daná místa plánují cestu a mají v autě místo. Motivací na straně lidí, kteří potřebují nějakou věc poslat, má být zejména možnost ušetřit za takovou přepravu. A naopak pro řidiče, kteří by zásilku měli přepravit, je to snížení nákladů na cestu. Mezi nejznámější platformy se řadí služby Zavezu.cz a Převezu.cz.²² Princip u obou služeb je stejný, ačkoliv lze nalézt rozdíly, jako je například určení ceny takové přepravy, kdy v případě Zavezu.cz zadává částku za přepravu

¹⁹ Jak se k úmluvě vyjádřilo v pochybách i české ministerstvo dopravy, kdy úpravě obsažené v CVR například vytklo, že není komplexní, soustředí se pouze na určité body související s problematikou přepravní smlouvy cestujících a zavazadel.

ČERNÁ, J. *ČESMAD Bohemia: Úmluva CVR* [online]. 2006 [cit. 26. 1. 2020]. Dostupné z <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=2498>

²⁰ Smluvní státy: Bosna a Hercegovina, Chorvatsko, Česká republika, Lotyšsko, Srbsko, Černá Hora, Slovensko a Ukrajina.

²¹ Viz např. článek VESELÍKOVÁ, M. *Sdílená ekonomika po Česku: Sousedská výpomoc, půjčování i spolujízda věcí*. [online]. 2017 [cit. 26. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/spotrebitel/320653-sdilená-ekonomika-po-cesku-sousedská-vypomoc-pujcovani-i-spolujízda-veci>

²² Viz <https://www.zavezu.cz/> [cit. 26. 1. 2020], <http://www.prevezu.cz/> [cit. 26. 1. 2020].

ten, kdo chce nechat zásilku odeslat. A převozníci / kurýři (jak je služby nazývají) si poté zásilky vybírají a cenu akceptují. Naopak u Převazu.cz cenu pro konkrétní zásilku navrhuje kurýr.

Ačkoliv třeba Zavezu.cz pojem spolujízdy používá přímo ve svém označení: „Zavezu.cz – Spolujízda pro věci”, je třeba říci, že z povahy služby se o spolujízdu nejedná, a to ani v úzkém a ani širokém významu slova. Právní režim se tak určitě nebude týkat smlouvy o přepravě osob, ale zcela jistě smlouvy o přepravě věci²³, na kterou ostatně samotné obchodní podmínky dané platformy odkazují.²⁴ V dalších částech se tak práce spolujízdou věcí nebude zabývat.

²³ Ustanovení § 2555 OZ: „Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.”

²⁴ Zavezu.cz. *Všeobecné obchodní podmínky* [online]. [cit. 26. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.zavezu.cz/vseobecne-obchodni-podminky.pdf>

2. Prostá spolujízda

2.1. Fenomén spolujízdy

V dnešní době už cestou autem nepotkáváme tolik stopařů jako kdysi. Přesto nemůžeme říci, že by spolujízda (v užším smyslu, o které je v této části pojednáváno) byla na ústupu. Právě naopak, pouze nemusí být tolik vidět její projevy. Protože zatímco dříve bylo potřeba postávat u krajnice s palcem vztyčeným nahoru, dnes lze díky technologickému pokroku posledních let „zastavit auto“ a domluvit si přepravu z pohodlí domova několika kliknutími v mobilním telefonu. Domlouvání spolujízdy se zkrátka přesunulo z okrajů silnic na internet, kde pro tyto účely vznikají specializované stránky, skupiny na různorodých sociálních sítích či přímo platformy, které mají jediný cíl, a to právě usnadnit domluvu spolujízdy mezi cestujícím a řidičem. Zvyšující se počet společností, které zmíněné stránky a platformy ke zprostředkování spolujízdy provozují, a poté zejména počet jejich členů může napovědět, že spolujízda je opět na vzestupu. Zřejmě největší a v rámci Evropy jednoznačně nejznámější francouzská platforma BlaBlaCar, která funguje od roku 2006 (a od roku 2016 i v rámci České republiky²⁵), ohlásila minulý rok, že působí již ve 22 zemích a její aplikaci využívá téměř 90 milionů uživatelů.²⁶ Ačkoliv přesná čísla nejsou známa u mladší americké platformy Waze Carpooling od společnosti Google²⁷, už samotný fakt, že právě celosvětová společnost Google investuje v posledních letech nemalé prostředky do této oblasti, může naznačit její budoucnost. A to nemluvě o dalších menších a specifických platformách, které se vyskytují v rámci jednotlivých zemí. Lze se tak například setkat s platformou, která umožňuje zprostředkování spolujízdy pouze ženám (a jejich dětem) s jinými ženami, řidičkami, a to s cílem poskytnout jim tak co nejbezpečnější možnost dopravy.²⁸ Nebo ve světě značně populárnější platformy zaměřující se na *corporate carpooling* (což lze volně přeložit jako firemní spolujízdu), jejichž cílem je usnadnit a zkoordinovat denní dojíždění lidem do práce. A to jak navzájem neznámým lidem, tak zejména mezi samotnými zaměstnanci v rámci velkých společností.²⁹

²⁵ Začátkem roku 2016 koupila společnost stojící za BlaBlaCar českou platformu Jízdomat.

BERÁNEK, J. *BlaBlaCar je naplno v Česku. Pro vstup si koupil Jízdomat* [online]. 2016 [cit. 28. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.lupa.cz/clanky/blablacar-je-naplno-v-cesku-pro-vstup-si-koupil-jizdomat/>

²⁶ Ještě závratnější je skokový nárůst nových uživatelů, když za rok 2019 jich služba přilákala 17 milionů.

DILLET, R. *BlaBlaCar's revenue grew by 71% in 2019* [online]. 2019 [cit. 28. 1. 2020]. Dostupné z: <https://techcrunch.com/2020/02/06/blablacars-revenue-grew-by-71-in-2019/>

²⁷ Ačkoli počet uživatelů společnost Waze tají, společnost předpovídá, že v roce 2020 by mohla jejich platforma zprostředkovat až 1 milion spolujízdy měsíčně. Že se společnosti daří, lze předpokládat i z faktu, že za pouhé 4 roky své existence se rozšířila napříč všemi státy USA a dále i do Brazílie, Izraele a Mexika.

HAWKINS, A. *Waze thinks it can get Americans carpooling again* [online]. 2019 [cit. 28. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.theverge.com/2019/10/10/20906281/waze-carpool-anniversary-stats-update-fee-navigation-drivers>

²⁸ Viz např. australská platforma *Shebah – All women rideshare*. <https://www.shebah.com.au/> [cit. 14. 2. 2020].

²⁹ Po celém světě lze nalézt různorodé fungující společnosti, mezi nejznámější patří například *JoJob* (Itálie) <https://www.jojob.it/> [cit. 14. 2. 2020], *Scoop* (USA) <https://www.takescoop.com/> [cit. 14. 2. 2020], *Toogethr*

Zabývat se tímto fenoménem je tak určitě na místě, a proto v následujících kapitolách bude pojednáno o tom, jak prostou spolujízdu reflektuje právo v České republice.

2.2. Soukromoprávní pohled

2.2.1. Závazek ze smlouvy o přepravě osob

Při přepravě osob vznikají závazky nejčastěji ze smlouvy o přepravě osob, což je zákonem upravený smluvní typ, který vymezuje základní práva a povinnosti smluvních stran. V případě prosté spolujízdy nás bude zajímat, zda osoby, které se jí účastní, spolu vůbec nějakou smlouvu uzavírají a zda tak mezi nimi vzniká závazek. A pokud ano, tak zda jde právě o závazek ze smlouvy o přepravě osoby. To bude záviset na tom, jestli obsah závazku zahrnuje podstatné obsahové náležitosti takové smlouvy, jak jsou stanovené v jejím základním ustanovení § 2550 OZ (ve smyslu § 1746 odst. 1 OZ). Dle tohoto ustanovení o smlouvu o přepravě osoby půjde, pokud obsahem závazku bude na jedné straně povinnost dopravce přepravit cestujícího do místa určení a na straně druhé povinnost cestujícího zaplatit za přepravu jízdné. Dojde v případě prosté spolujízdy k naplnění těchto pojmových znaků? V části první byla prostá spolujízda definována jako forma přepravy osob, kdy řidič, který by měl jinak ve svém vozidle volné místo, nabídne takové místo jiné osobě, která má zájem o přepravu do místa stanoveného řidičem. Je na účastnících, zda se domluví i na tom, že spolujezdec přispěje řidiči na náklady cesty. Tím, že občanský zákoník smluvní strany smlouvy o přepravě osoby pojmově blíže nspecifikuje a ani neurčuje, kdo může být dopravcem či cestujícím, nečiní potíže podřadit pod strany smlouvy řidiče nabízejícího volné místo ve vozidle jako dopravce a zájemce o spolujízdu jako cestujícího. Stejně tak není problém se závazkem řidiče (jakožto dopravce) přepravit spolujezdce (jakožto cestujícího), když tak řidič chce učinit svým dopravním prostředkem, ve kterém místo nabízí. Jak to ale bude s pojmovým znakem v podobě místa určení takové přepravy a jízdného, které má cestující zaplatit?

2.2.1.1. Místo určení

Zákon nestanovuje, jak přesně má být stranami smlouvy určeno místo určení neboli jinak řečeno cíl cesty cestujícího. A proto je třeba trvat pouze na tom, aby nějaké místo určení bylo vymezeno a aby ujednání mezi stranami dodrželo obecný požadavek na srozumitelnost a určitost ve smyslu § 553 odst. 1 OZ. Uzavření smlouvy tedy nebrání, když je toto místo vymezeno pouze obecněji například pouhým uvedením názvu cílového města (což se také v případě prosté

(Nizozemsko) <https://www.together.com/> [cit. 14. 2. 2020]. Objevují se ale i nové, když začátkem roku 2020 představila na tomto úseku své plány Toyota (<https://newsroom.toyota.eu/toyota-launches-kinto-a-single-brand-for-mobility-services-in-europe/> [cit. 14. 2. 2020]).

Corporate carpooling se začíná objevovat i v České republice. Tuto službu pro své zaměstnance představila Škoda Auto a.s. v podobě platformy *Jezdíme spolu*. <https://jezdimespolu.skoda-auto.cz/cs> [cit. 14. 2. 2020].

spolujízdy děje často), a poté během probíhající jízdy dojde k jeho upřesnění, avšak za podmínky, že se na tom obě strany shodnou. U prosté spolujízdy tak naplnění tohoto znaku nebude činit větší problém, když nejen v případě online platform se kontakt mezi řidičem a zájemcem o spolujízdu uskutečňuje právě na základě toho, že je zájemci o spolujízdu cíl cesty řidiče dopředu známý. Stačí tak, pokud spolujezdec takto určené místo akceptuje i jako svůj cíl cesty, nebo se s řidičem dohodne na místě jiném, kdy nejčastěji půjde o místo, které je po trase cesty, nebo v těsné blízkosti řidičem určeného cíle cesty. Ještě snadnější situace nastává, když ke kontaktu dochází ze strany řidiče na základě zveřejněné poptávky cestujícího, kde bude cíl jeho cesty uveden, a tedy oběma stranám dopředu znám. Méně transparentní bude situace u autostopu, kde domluva bude probíhat těsně před případnou spolujízdou. Bez povědomí o cíli cesty cestujícího a shody obou stran však spolujízda začne jen obtížně. Pokud by k domluvě o místě určení přeci jen nedošlo, například u autostopu, kdy cestující, jenž nemá žádný cíl cesty a chce se pouze nechat vozit po republice, řidiči toto oznámí a ten mu umožní nastoupit, jsem toho názoru, že místo určení by v takovém případě mohlo být obecně vymezeno také, a to i kdyby řidič cestujícímu ani nesdělil, kam vlastně jede. Tento názor stavím na úvaze, že cestující musí předpokládat, že řidič má svůj vlastní cíl cesty, a pokud nedošlo k domluvě o místě určení, musí být oběma stranám jasné, že nejzazší místo určení bude právě to řidičovo.³⁰ Smlouva by mohla být uzavřena i za situace, kdy každá strana bude mít na mysli jiné místo určení, pokud by mezi stranami došlo k dodatečnému vyjasnění ve smyslu § 553 odst. 2 OZ. Což bude platit i v jiných případech, kdy by bylo ujednání stran nesrozumitelné či neurčité. Pro představu by se mohlo jednat třeba o neurčitý způsob vymezení cíle cesty tím způsobem, že by řidič nabízel spolujízdu například do obce Moravany. Zájemce o spolujízdu by to s nadšením přijal, avšak až během cesty by zjistil, že místem určení je jiná obec než myslel (tento název totiž nese hned několik obcí a částí obcí v České republice i na Slovensku). Pokud by si strany vyjasnily, kam spolujezdec vlastně chce, a řidič by byl ochoten spolujezdece na dané místo přepravit, na uzavřenou smlouvu by se od počátku hledělo jako na bezvadné právní jednání. Taková situace u prosté spolujízdy ale zřejmě nebude tak častá jako u jiných druhů přepravy (zejména té komerční) a pokud by strany neurčitost o místě určení nezhojily, podle § 553 odst. 1 OZ by smlouva vůbec nevznikla.

³⁰ K tomuto závěru mě vede Frinta, který správně upozorňuje, že z dikce ustanovení § 2550 OZ neplyne požadavek, aby místo určení bylo předmětem smluvního konsensu obou stran smlouvy o přepravě osoby. Dle něj jde totiž o přepravu do nějakého cíle, nikoliv o přepravu „do místa určeného ve smlouvě“. To znamená, že řidič jakožto dopravce je zavázán dosáhnout určitého výsledku v podobě přemístění cestujícího do místa určení, přičemž není rozhodné, zda místo určení bude předmětem výslovného ujednání mezi stranami smlouvy.
FRINTA, O. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. s. 117–120.

2.2.1.2. Jízdné

Základní povinností cestujícího je podle ustanovení § 2550 OZ povinnost zaplatit jízdné, tedy uhradit stanovenou cenu přepravy. Stejně jako v případě místa určení, občanský zákoník nestanoví žádné další požadavky na určení jeho výše, či způsobu sjednání. Dalo by se tak říci, že by mělo vždy záležet pouze na vůli smluvních stran, což by i dávalo smysl, když se jedná o čistě soukromoprávní vztah dvou osob. Nicméně to neplatí bez výjimek a lze se setkat se situacemi, kdy dochází k regulaci jízdného ve veřejném zájmu. Následkem toho může být povinná úprava způsobu sjednání jízdného, či cenová regulace normami veřejného práva. První případ se týká veřejné pravidelné dopravy, kdy je dopravce kromě dalšího povinen vydat jízdní tarif, ve kterém budou uvedené ceny za jednotlivé přepravní úkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití.³¹ Co se týče cenové regulace, ta se může projevovat jednak usměrňováním maximálních cen, jednak zavedením zvláštních druhů jízdného. Díky tomu se tak lze v určitých případech (opět ve veřejné pravidelné dopravě) setkat s jízdným, které, ač je ve stanovené výši 0 Kč, naplní pojmový znak úplatnosti smlouvy.³² Zmíněné výjimky a cenové regulace se však v silniční dopravě budou týkat pouze veřejné silniční dopravy a taxislužby, o které bude pojednáno v části třetí, proto v případě prosté spolujízdy smlouva o přepravě osoby musí být smlouvou úplatnou v užším smyslu chápání, tedy bez možnosti stanovení nulového jízdného. Stejně tak sjednání jízdného bude bez zásahu státu, pouze na domluvě mezi řidičem a spolujezdcem. A bude bez rozdílu, zda půjde o plnohodnotné jízdné (reflektující skutečné náklady na cestu), či pouze symbolický finanční příspěvek. Zatímco v případě autostopu, jiné méně formální domluvy a spolujízdy mezi osobami blízkými bude běžné, že finanční příspěvek spolujezdce nebude vyžadován (půjde především o projev dobrosrdečnosti řidiče), v případě některých platforem je požadavek na finanční příspěvek spolujezdce stanoven dokonce povinně. Tak například platforma BlaBlaCar navrhne řidiči částku, kterou by mu měli spolujezdci uhradit, podle plánované cesty a počtu nabízených míst. Zároveň však stanoví rozsah, o který může řidič částku korigovat a to směrem nahoru i dolů.³³ Co se týče určení horního limitu, motivace je zde zřejmá – zabránit řidiči, aby mohl po spolujezdcích požadovat více než jen pouhý příspěvek na

³¹ Tak například v silniční přepravě jsou, dle důvodové zprávy k zákonu o silniční dopravě, stanoveny dopravci určité povinnosti v zájmu zajištění plynulosti provozu a uspokojování přepravních potřeb dané oblasti. Kromě provozních a přepravních povinností je kladen důraz i na povinnost seznámit veřejnost s jízdními řády, smluvními přepravními podmínkami a tarify.

Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona o silniční dopravě, poslanecký tisk č. 799.

³² Tato bezplatná přeprava je vymezena jako zvláštní druh jízdného dle cenového výměru ministerstva financí, které je vydané na základě zákona č. 526/1990 Sb., o cenách.

FRINTA, O. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. s. 121–123.

³³ Při vyzkoušení platformy byla cesta z Prahy do Brna (v případě nabízeného jednoho místa) navržena na 155 Kč, spodní hranice stanovena na 80 Kč a horní hranice na 230 Kč. V případě krátké vzdálenosti (po Praze, kolem 15 km) byla cena stanovena na 10 Kč a dále s ní nebylo možné manipulovat.

náklady na cestu a mohl tak na spolujízdě vydělávat. Jednak by mohlo vzniknout riziko na straně řidiče tím, že by se daná přeprava překloupila do odlišného právního režimu s veřejnoprávním dopadem (na což samotné podmínky platformy upozorňují³⁴) a jednak by se nepříjemnost s veřejnoprávní regulací mohla vystavit sama platforma, když by se tím mohla změnit její charakteristika směrem k alternativním dopravcům (jako je Uber, Bolt). Na to, proč je stanoven spodní limit příspěvku, který zabraňuje nabízet spolujízdu zdarma, však v podmínkách odpověď nenajdeme. Zda se v tom dá sledovat záměr, aby byl naplněn znak úplatnosti a mezi stranami se tak závazek řídil úpravou smlouvy o přepravě osob, nebo se jedná čistě jen o obchodní rozhodnutí společnosti, je tak nejasné.³⁵

K naplnění znaku úplatnosti by došlo i v případě, kdy by bylo mezi stranami stanoveno, že spolujezdec má přispět řidiči na náklady, avšak nebyla by sjednána přesná výše příspěvku. Stačilo by, aby si strany dohodly způsob jejího určení – například v závislosti na reálné spotřebě benzínu a jeho ceně. Pokud by se nestalo ani tak, nabízelo by se postupovat dle § 1792 odst. 1 OZ, kde je stanoveno, že plyne-li ze smlouvy povinnost stran poskytnout a přijmout plnění za úplatu, aniž je ujednána její výše či způsob, jakým bude tato výše určena, platí, že úplata byla ujednána ve výši obvyklé v době a v místě uzavření smlouvy. To znamená, že toto ustanovení by doplnilo úplatu do smlouvy, a to v ceně obvyklé. Jsem toho názoru, že pro její určení by bylo vhodné využít právě zmíněné platformy a jiné internetové stránky sloužící ke zprostředkování spolujízdy, jelikož by se zde dala obdobná trasa a její tržní cena najít.

Pokud by byla spolujízda provedena bezplatně – úplata by nebyla sjednána vůbec, či byla stanovena ve výši 0 Kč – nelze považovat uzavřenou smlouvu za smlouvu o přepravě osoby.

2.2.1.3. Práva a povinnosti smluvních stran

Z dosud uvedeného je patrné, že prostá spolujízda bez větších obtíží pojmové znaky dle § 2550 OZ naplní. Rozhodující faktor bude jízdné – zda spolujízda bude provedena za úplatu, či nikoliv. Tím, že občanský zákoník nevyžaduje k uzavření smlouvy o přepravě osoby písemnou formu, mohou tak strany učinit libovolným způsobem (za podmínky, že specifickou formu nebude vyžadovat jedna ze smluvních stran ve smyslu § 1758 OZ). V současné době bude smlouva sjednávána nejčastěji právě prostřednictvím mobilních aplikací a internetových stránek. Takový

³⁴ „(...)V důsledku souhlasíte s tím, že omezíte příspěvek na náklady vůči cestujícím jen na výši skutečných nákladů na jízdu. Jinak ponese samí rizika na změnu charakteru transakce provedené prostřednictvím platformy.” BlaBlaCar. *Podmínky užití, bod 5. Finanční podmínky* [online]. [cit. 14. 2. 2020]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us/terms-and-conditions>

³⁵ V některých zemích si platforma účtuje tzv. „service fee”, tedy poplatek z každé uskutečněné jízdy v závislosti na celkové hodnotě příspěvku pro řidiče. Například ve Velké Británii se tento poplatek pohybuje v rozmezí od 1£ až 10£, případně dále procentuálně z vyšší částky. V České republice však platforma (zatím) poplatek neúčtuje. BlaBlaCar. *Service Fees* [online]. [cit. 14. 2. 2020]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.co.uk/blablalife/lp/service-fees>

způsob však na závazku nic nemění a postavení smluvních stran bude stejné jako v případě jiných způsobů domluvy – ústní formě při autostopu, domluvě po telefonu apod. Smlouva má konsensuální charakter, a tudíž je uzavřena už v okamžiku, kdy se smluvní strany shodnou na jejich podstatných náležitostech. Právě tím vznikají vzájemná práva a povinnosti mezi dopravcem a cestujícím. Tím, že prostá spolujízda probíhá v režimu, který neupravují přepravní řády a ani normy evropského práva, práva a povinnosti budou stanoveny pouze občanským zákoníkem a smlouvou samotnou. Z navazujících ustanovení týkající se smlouvy o přepravě osoby vyplývají dopravci povinnosti, které upřesňují jeho základní povinnost – totiž přepravit cestujícího do místa určení. Dopravce tak má učinit řádně a včas, zároveň se má při přepravě postarat o bezpečnost a pohodlí cestujícího a má-li cestující zavazadlo, přepravit jej s ním nebo odděleně.

Povinnost **řádné a včasné přepravy** nenalezneme v zákoníku explicitně (na rozdíl od občanského zákoníku z roku 1964), nýbrž ji dovozujeme z obecného ustanovení upravující závazky v § 1908 odst. 2 OZ kde je stanoveno, že dlužník musí dluh splnit na svůj náklad a nebezpečí řádně a včas. Aby přeprava proběhla řádně, musí dopravce naplnit bez vad ujednání, která jsou stanovena ve smlouvě o přepravě. Kromě základní povinnosti dopravit cestujícího na stanovené místo určení přichází v úvahu i ujednání, která si sjednají strany navíc – jako například ujednání o typu a vybavení vozidla. Ohledně včasnosti přepravy bude záležet na tom, zda si řidič se spolujezdcem nějaký čas plnění určí. Sjednání času začátku přepravy je pro koordinaci stran nevyhnutelné, avšak určení času příjezdu do místa určení bude u prosté spolujízdy spíše raritou. Pokud by se však na něm strany smlouvy dohodnuly, bude řidič za provedení včasné přepravy odpovědný.

Povinnost **postarat se o bezpečnost** cestujícího nepřekvapí, když je na ni v oblasti přepravy osob kladen velký důraz. Její projev v případě prosté spolujízdy bude zejména v povinnosti uskutečňovat přepravu osob takovým dopravním prostředkem, které splňuje technické požadavky na jeho provoz, a v povinnosti dodržovat pravidla silničního provozu. Dopravce by měl kromě toho zajistit náležitá bezpečnostní zařízení (v závislosti na typu vozidla – bezpečnostní pás, airbag atd.) a informovat cestujícího o jejich umístění a způsobu použití.³⁶

K požadavku na pohodlí je třeba poznamenat, že pohodlí dosažené při přepravě bude vnímáno cestujícími subjektivně a rozdílně, i přesto je dopravce povinen dodržet minimální objektivní standard, který se dá od daného druhu a ceny přepravy očekávat. Kromě toho mohou být dány i zvláštní požadavky na pohodlí, a to zejména u osob, které mohou mít ve vztahu k

³⁶ SEDLÁČEK, P. Komentář k § 2551. In: HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 988.

přepřavě specifické potřeby – například osoby se zdravotním postižením nebo těhotné ženy.³⁷ V případě prosté spolujízdy ovšem bude na smluvních stranách, aby si tuto povinnost upřesnily, jelikož bude-li chybět její konkretizace dílčími povinnostmi (jak to činí přepravní řád, normy evropského práva a dále smluvní přepravní podmínky dopravců), bude složité posoudit, jestli řidič tuto povinnost něčím porušil. Frinta zdůrazňuje, že povinnost postarat se o bezpečnost a pohodlí cestujícího je potřeba vykládat v širokém smyslu slova. To znamená, že se nebude týkat pouze doby strávené ve vozidle, ale i činností, které se samotnou přepravou souvisejí, tedy i úkonů, které je třeba učinit před i po. Typickým projevem by mohlo být umožnění pohodlného a hlavně bezpečného nástupu i výstupu cestujícího.³⁸

K povinnosti **přepřavit zavazadlo** je třeba říci, že ačkoliv by se mohlo zdát, že dle ustanovení § 2552 OZ musí dopravce přepřavit jakékoliv zavazadlo, které má cestující u sebe, není tomu tak. Toto ustanovení zaprvé rozlišuje způsoby přepravy zavazadel (přepřava společně s cestujícím a pod jeho dohledem, nebo přepřava od něj odděleně) a zadruhé stanovuje dopravci povinnost v případě oddělené přepravy zavazadla, aby zavazadlo cestujícího bylo přepřaveno do místa určení nejpozději spolu s ním. Jak bylo zmíněno u předchozích povinností, i zde hraje důležitou roli § 2578 OZ, který deleguje stanovení podrobností na přímo použitelné předpisy evropské unie a přepravní řády. Až tyto právní předpisy stanovují danou povinnost a zároveň dopravcům umožňují upřesnit podrobné podmínky, za jakých tato přepřava zavazadla proběhne (např. stanovením limitu na hmotnost, množství a rozměr). To znamená, že u prosté spolujízdy nelze požadovat přepřavu zavazadla bez předchozí domluvy smluvních stran.

Na základě výše uvedeného lze shrnout, že občanský zákoník práva a povinnosti ze smlouvy o přepřavě upravuje opravdu velmi stručně a za situace, kdy na daný typ přepravy nedopadá žádný přímo použitelný předpis evropského práva či přepravní řád, jako se děje v případě prosté spolujízdy, bude konkretizace těchto práv a povinností právě pouze na smluvních stranách.

2.2.1.4. Odpovědnost dopravce

Jestliže jsou výše uvedené povinnosti dopravce, které vyplývají ze smlouvy o přepřavě osoby, je třeba se zabývat otázkou, co nastane, pokud některá z nich bude porušena. V občanském právu se pracuje s institutem soukromoprávní odpovědnosti. Ačkoliv její definice není jednotná, dle převažující teorie ji můžeme vymezit jako nepříznivý následek porušení (původní)

³⁷ Tamtéž.

³⁸ FRINTA, O. *Smlouva o přepřavě osoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. s. 201–203.

občanskoprávní povinnosti projevující se ve vzniku nové (sekundární) povinnosti, a tedy i nového odpovědnostního právního vztahu, který nastupuje na místo, nebo vedle vztahu původního.³⁹

Občanský zákoník pracuje s odpovědností za vady a odpovědností za újmu. Zatímco odpovědnost za vady souvisí se samotným předmětem plnění (povinnost nebyla splněna řádně), odpovědnost za újmu se týká újmy (majetkové i nemajetkové), která vznikla právě v důsledku vadného plnění. Zároveň dle § 1925 OZ platí, že: „*Právo z vadného plnění nevyklučuje právo na náhradu škody; čeho však lze dosáhnout uplatněním práva z vadného plnění, toho se nelze domáhat z jiného právního důvodu.*“, což bude důležité, jelikož porušení povinnosti dopravcem může cestujícímu založit jak nárok z vadného plnění, tak nárok z utrpěné škody. Tak se například děje v situacích, kdy přeprava **nebyla provedena včas** (tj. byla provedena opožděně oproti dohodnuté době, nebo nebyla provedena vůbec). Zákon tuto situaci u přepravy osob předpokládá a upravuje ji v ustanovení § 2553 OZ. Rozlišuje však mezi dopravou pravidelnou, kterou upravuje v odstavci prvním, a dopravou nepravidelnou, která je upravena v odstavci druhém. U pravidelné dopravy dochází k delegaci na přepravní řády, které mají tuto problematiku komplexně upravit a stanovit, jaká práva mají cestující vůči dopravci, nebyla-li přeprava provedena včas. Pro nepravidelnou dopravu však k celkové delegaci nedochází a povinnost dopravce nahradit škodu je zde přímo stanovena. Na přepravní řády je zde pouze odkazováno co do rozsahu a podmínek náhrady. Tím, že se prostě spolujízdy žádný přepravní řád netýká, žádné omezení zde stanoveno není. Prokáže-li tak cestující příčinnou souvislost mezi zpožděnou přepravou a utrpěnou škodou, bude ji dopravce povinen nahradit.⁴⁰ Kromě toho cestující bude mít již zmíněná práva z vadného plnění. Dle § 1923 OZ přichází u přepravy osob v úvahu odstranění vady (což bude možné pouze při určitých odstranitelných vadách, jako je například špatné místo určení), přiměřená sleva z ceny, nebo odstoupení od smlouvy (nelze-li vadu odstranit, např. zpožděná přeprava).

V občanském zákoníku je výslovně upravena ještě jedna povinnost dopravce, která souvisí zejména s **porušením povinnosti zajistit bezpečnou přepravu**. Ustanovení § 2554 odst. 1 OZ upravuje povinnost dopravce nahradit újmu na zdraví cestujícího a škodu na zavazadle, či věci, kterou měl cestující u sebe, jestliže taková újma vznikla za přepravy. Nahradit ji má dopravce podle ustanovení o náhradě škody způsobené provozem dopravních prostředků (§ 2927 a násl. OZ).⁴¹ Odkazované ustanovení zavádí povinnost tomu, kdo provozuje dopravu, aby nahradil

³⁹ ŠVESTKA, J. *Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku*. Praha: Academia, 1966, s. 36.

⁴⁰ Například cestující kvůli zpoždění či neprovedení přepravy přijde o možnost účastnit se konference, za kterou již zaplatil konferenční poplatek.

⁴¹ Pro úplnost je třeba zmínit, že dle § 2554 odst. 2 OZ škodu způsobenou na zavazadle, které bude přepravované odděleně od cestujícího je dopravce povinen nahradit podle ustanovení o náhradě škody při přepravě věci.

škodu, která byla vyvolána zvláštní povahou tohoto provozu, případě způsobena okolnostmi, které mají v provozu svůj původ.

Velice zjednodušeně řečeno se tak bude v jednotlivých situacích posuzovat zejména to, zda vzniklá újma má původ v provozu dopravního prostředku, a pokud ano, tak zda tu existuje okolnost pro alespoň částečné zproštění provozovatele odpovědnosti. Tak například povinnost řidiče nahradit újmu spolujezdce nebude dána za situace, kdy se tak stane během přepravy v důsledku jednání jiného spolujezdce (např. dojde ke krádeži jiným spolujezdcem), jelikož tak by se mohlo stát kdekoliv, a nepůjde tedy o škodu, která by měla původ ve zvláštní povaze provozu dopravního prostředku. Naopak škodu vzniklou v důsledku dopravní nehody bude možno považovat za škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu a spíše bude třeba zkoumat důvod dané nehody – zda bude dána okolnost pro zproštění řidiče odpovědnosti. K této široké problematice náhrady škody z provozu dopravního prostředku existuje bohatá judikatura, která jednotlivé případy blíže posuzuje. Z dosavadní rozhodovací praxe kupříkladu vyplývá, že řidič odpovídá i za nahodilou technickou závadu vozidla (např. porucha brzdového systému) či náhlou zdravotní indispozici (např. infarkt, mozková příhoda). Co se týče liberačních důvodů, bude na řidiči, aby prokázal, že újmě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat, a že se tak jednalo o objektivně neodvratitelnou újmu. Ta může vzniknout zejména působením přírodních sil, jako je vichřice či silný mráz, srážkou s divokým zvířetem, nebo v chování třetí osoby. Vždy však bude záležet na posouzení konkrétního případu.⁴²

2.2.2. Povaha závazku při bezúplatné přepravě

Výše bylo dovozeno, že u prosté spolujízdy bude z hlediska smlouvy o přepravě zásadní naplnění znaku úplatnosti. O jakou smlouvu půjde, pokud nedojde k naplnění všech typových znaků dle § 2550 OZ? A zhorší se zásadně při přepravě postavení smluvních stran, pokud nepůjde právě o smlouvu o přepravě osoby?

Nejprve je třeba zabývat se otázkou, zda spolu strany budou uzavírat jinou pojmenovanou smlouvu, tak jak je upravuje občanský zákoník ve svých ustanoveních, nebo se bude jednat o

⁴² K tomuto lze zmínit úryvek ze zprávy Nejvyššího soudu (Cpj 10/83): „Provozovatel vždy odpovídá za škodu, pokud byla způsobena v důsledku selhání nebo nedostatku činnosti organismu osob použitých v provozu; stejně tak odpovídá za škodu, která má svůj původ v technickém stavu použitého dopravního prostředku. Vynaložením veškerého úsilí je třeba rozumět každou možnou pečlivost, kterou bylo možné za daných podmínek konkrétního případu vyvinout, aby se zabránilo vzniku škody; o neodvratitelnost škody půjde tehdy, pokud škodě nemohlo být za současného stavu a rozvoje techniky zabráněno žádným opatřením. Škoda, kterou není možné odvrátit, může mít svůj původ v přírodní události (blesk, povodeň, zemětřesení apod.) nebo v lidském chování nebo chování zvířete. Škoda musí být neodvratitelná objektivně (nikoliv tedy jen subjektivně), to znamená, že škodu za daných poměrů nemohl odvrátit ne jen konkrétní provozovatel, ale ani žádný jiný na jeho místě.“

BEZOUŠKA, P. § 2927. In: HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 1611.

smlouvu tzv. inominátní. Jestliže půjde o smlouvu, která výslovně občanským zákoníkem upravena není, bude na ni dopadat právní úprava co do obsahu a účelu nejbližší, ve smyslu § 10 OZ. Možnost uzavírat tyto nepojmenované smlouvy stanovuje explicitně občanský zákoník v § 1746 odst. 2 a souvisí s jednou z nejdůležitějších zásad soukromého práva, a to zásadou autonomie vůle. Tento princip se dotýká každodenního života všech osob, zvláště při uzavírání smluv. Projevuje se tím, že ponechává jedinci možnost svobodně rozhodovat o tom, zda vstoupí, či nevstoupí do právního vztahu, a pokud ano, tak kdo bude adresátem právního jednání, v jaké formě tak bude činit a jaký bude vlastně obsah zamýšleného právního vztahu.⁴³ To uvádí hned ustanovení § 1 odst. 2 OZ, kde je stanoveno, že si osoby mohou ujednat práva a povinnosti i jinak než stanoví zákon, pokud to ten sám výslovně nezakazuje, či pokud tato ujednání nebudou porušovat dobré mravy, veřejný pořádek, či právo týkající se postavení osob, včetně práva na ochranu osobnosti.

Pro určení toho, zda lze podřadit smlouvu pod jiný smluvní typ, je třeba vycházet z obsahu smlouvy. Je bez významu, jak ji smluvní strany nazvou či sami sebe označí. Problému povahy závazku při absenci jednoho z pojmových znaků se věnoval podrobně Frinta.⁴⁴ Ten postupoval při analýze od smluvních typů, ze kterých se smlouva o přepravě historicky vydělila – což byla smlouva o dílo a smlouva příkazní. Tím, že smlouva o dílo je smlouvou úplatnou, stejně jako smlouva o přepravě osoby, nelze o ní v tomto případě uvažovat. Frinta se tak zabývá výkladem ustanovení § 2430 OZ – kde jsou uvedené podstatné náležitosti **smlouvy příkazní**, kterou se příkazník zavazuje obstarat záležitost příkazce – a otázkou, zda lze pod pojem „záležitost“ podřadit právě přepravu osoby. Dochází k závěru, že ano, když pod tento pojem lze zahrnout jednání jak právní, tak i faktické.⁴⁵ Tím pádem lze při absenci úplatnosti při přepravě hovořit o smlouvě příkazní.

V případě prosté spolujízdy, kdy si strany spolu nedomluví jízdné, tak může řidič být příkazníkem, který se zavazuje obstarat záležitost v podobě přemístění spolujezdce (jakožto příkazce) dopravním prostředkem na místo určení. K tomu, zda se zásadně zhorší postavení osob, které se budou účastnit spolujízdy na základě příkazní smlouvy, uvádím následující úvahu nad právy a povinnostmi smluvních stran.

⁴³ DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. *Občanské právo hmotné. Svazek 1. Díl první: Obecná část. 2. vydání.* Praha: Wolters Kluwer, 2016. s. 34–37.

⁴⁴ FRINTA, O. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu.* Praha: Wolters Kluwer, 2018. s. 142–145.

⁴⁵ Shodně například komentářová literatura: „Činnost příkazníka pro příkazce může být faktická (např. příkazník se zaváže vykonávat pro příkazce stavební dozor) nebo může spočívat v právním jednání (tj. hmotněprávním i procesněprávním).”

SIMON, P. Komentář k § 2430. In: HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část. Komentář.* 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 779.

2.2.2.1. Práva a povinnosti z příkazní smlouvy

Povinnost příkazníka obstarat záležitost příkazce (tedy přepravit spolujezdce do místa určení) řádně a včas bude platit, jak už bylo řečeno, stejně jako u všech ostatních závazků z obecného ustanovení zákona. Povinnost postarat se o bezpečnou přepravu řidiči vyplývá jednak z veřejnoprávních předpisů, které se věnují provozu na pozemních komunikacích, a jednak z obecné prevenční povinnosti vyplývající z § 2900 OZ, podle které je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného, vyžadují-li to okolnosti případu či zvyklosti soukromého života. Povinnost postarat se o pohodlí cestujícího nebo přepravit zavazadlo, nelze u této smlouvy ze zákona dovodit. Jak však bylo poznamenáno, i u smlouvy o přepravě osoby nemá tato povinnost, respektive právo cestujícího, u prosté spolujízdy bez konkretizace smluvních stran zásadní dopad. Co je zde naopak navíc, je povinnost příkazníka poctivě a pečlivě plnit příkaz podle svých schopností. K tomu mu může příkazce udělit pokyny, které se budou týkat způsobu splnění daného příkazu (např. rychlost, či trasa přepravy), avšak nemohou jít mimo jeho rozsah (např. přeprava na jiné místo určení). Pokud by příkazce tento rozsah svými pokyny překročil, nemusí je příkazník splnit. Avšak pokud by s nimi souhlasil (a je jedno, jestli výslovně, či konkludentně – začal by se jimi řídit), dojde mezi stranami k dohodě o změně obsahu závazku a tím k novaci původní smlouvy ve smyslu § 1901 a 1902 OZ.⁴⁶ I kdyby byl pokyn zřejmě nesprávný a příkazník by na to příkazce upozornil, pokud na něm příkazce bude trvat, příkazník má povinnost takový pokyn přesto splnit. Zde je však důležité upozornit, že se to nebude týkat pokynů protiprávních, nemravných či nepoctivých (§ 6 odst. 1 OZ).⁴⁷

Kde však spatřuji možné nebezpečí a zhoršení postavení spolujezdce, je zaprvé vyloučení práv z vadného plnění⁴⁸ a zadruhé zákonem rozšířenou povinnost příkazce (spolujezdce) nahradit příkazníkovi (řidiči) škodu dle § 2437 OZ. Zatímco povinnost k náhradě škody, kterou způsobí spolujezdec řidiči, je dána jak u přepravní smlouvy, tak smlouvy příkazní (a to podle obecných ustanovení § 2909 a násl. OZ), ustanovení § 2437 v odst. 1 OZ rozšiřuje tuto povinnost u příkazní smlouvy i na škodu, kterou příkazník utrpí v souvislosti s plněním příkazu (*damnum ex causa mandati*). Ještě dále zachází odstavec druhý § 2437 OZ, který hovoří o povinnosti nahradit škodu, kterou příkazník utrpí při plnění příkazu náhodou (*damnum ex occasione mandati*), pokud se

⁴⁶ SIMON, P. Komentář k § 2432. In: HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 789.

⁴⁷ Tamtéž.

⁴⁸ Práva z vadného plnění se týkají pouze úplatných závazků, jak plyne z ustanovení § 1914 odst. 1 OZ.

příkazník zavázal provést příkaz bezplatně.⁴⁹ Co by toto ustanovení mohlo v praxi pro spolujezdce znamenat?

Z povahy prosté spolujízdy vyplývá, že přeprava by byla řidičem realizována i za situace, kdy by řidič nevezl žádného spolujezdce. Řidič primárně přepravuje sám sebe, a proto si myslím, že každou škodu, kterou řidič během přepravy utrpí, nebude možné automaticky označit za škodu, kterou řidič utrpěl v souvislosti s plněním příkazu. Ovšem za situace, kdy místo určení spolujezdce bude (klidně nepatrně) rozdílné oproti cílovému místu řidiče, domnívám se, že zde k naplnění daného ustanovení může dojít, jelikož řidič by tuto cestu bez příkazu nevykonal. Pokud tak například automobil uvázne či se poškodí kvůli nesjízděné cestě, po které měl řidič podle pokynů spolujezdce jet, jsem toho názoru, že předpoklad pro náhradu škody zde může být dán.⁵⁰ Co se týče náhrady škody, kterou příkazník utrpí při plnění příkazu náhodou, což může být třeba dopravní nehoda, v takové případě je výše náhrady alespoň limitována, a to výší obvyklé odměny, která by příkazníkovi náležela, kdyby byla sjednána (k tomu viz výše – určení obvyklé ceny u spolujízdy).

Podle mého názoru je na základě těchto poznatků pro spolujezdce a jeho práva výhodnější, pokud spolujízda probíhá alespoň za symbolický finanční příspěvek, a tím pádem na základě smlouvy o přepravě osoby.

2.2.3. Spolujízda bez závazku – společenská úsluha

Když mezi stranami v rámci spolujízdy *stricto sensu* bude docházet k uzavírání smluv o přepravě osoby, nebo za podmínky bezúplatnosti takové přepravy smluv příkazních, zbývá vyřešit dříve položenou otázkou, jestli spolu strany vůbec nějakou smlouvu uzavřít chtějí. Nebylo by absurdní, kdyby tyto smlouvy byly pravidelně uzavírány mezi členy rodiny, blízkými přáteli, nebo

⁴⁹ Hned několik komentářů (k současnému občanskému zákoníku např. komentář od Milana Hulmáka a kol., případně komentář od kolektivu autorů pod vedením Jiřího Švestky, Jana Dvořáka a Josefa Fialy) k danému ustanovení shodně zmiňují pro znázornění rozdílů mezi jednotlivými druhy škody příklad z dobového komentáře k obecnému zákoníku občanskému (Rouček, Sedláček, 1936): „(...) *zmocněnec jede u výkonu příkazu svým autem a toto se náhodou srazí s cizím autem a poškodí se. S řádným provedením činností zmocněncovou nesouvisí toto poškození vozidla. Na vysvětlenou tento opačný případ: jde o záchranu věcí z domu povodní ohroženého, zmocněnec jede po cestě též ohrožené povodní, vozidlo je vlnami zachyceno a poškozeno, jde o náhodu ex causa mandati a nikoliv ex occasione.*”. ROUČEK, F., SEDLÁČEK, J. a kol. *Komentář k československému obecnému zákoníku občanskému a občanské právo platné na Slovensku a v Podkarpatské Rusi. Díl 4. (§§ 859 až 1089)*. 1. vydání. Praha: Právnické knihkupectví a nakladatelství V. Linhart, 1936. s. 616.

⁵⁰ „*Příkazce nahradí příkazníkovi takovou škodu i tehdy, pokud by k její náhradě příkazníkovi byl ze zákona povinen někdo jiný. Zákon zde vychází ze zásady, že riziko má nést ten, o jehož věc jde. Kdyby si totiž příkazce obstarával věc sám, zpravidla by ho postihla stejná škoda, tedy i z tohoto pohledu jde o spravedlivé řešení.*” SIMON, P. Komentář k § 2437. In: HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 800–802.

kolegy z práce? Nepůjde spíše o tzv. *liberality* neboli projevy štědrosti či laskavosti, kterými osoba nesleduje vznik závazku?⁵¹

Platná právní úprava existenci liberalit připouští, když v ustanovení § 2055 odst. 2 OZ výslovně rozlišuje mezi darováním jako závazkem z právního jednání a plněním z pouhé společenské služby, kde chybí úmysl stran smluvně se zavázat. Ovšem toto odlišení platí i v jiných situacích, když zmínku nalezneme i v ustanoveních upravující výjimky z bezdůvodného obohacení (např. § 2992 OZ).⁵² Komentářová literatura na toto odlišení upozorňuje například přímo u příkazní smlouvy, kde uvádí, že i u závazku z příkazní smlouvy se uplatní obecné ustanovení § 1722 OZ, které stanovuje, že plnění, které je předmětem závazku, musí být majetkové povahy (tj. být ocenitelné v penězích) a odpovídat zájmu věřitele, i když tento zájem není jen majetkový. Pokud by majetkový zájem absentoval u obou smluvních stran, nebude možné hovořit o příkazní smlouvě, ale právě o společenské službě, u které není úmyslem stran dosáhnout právních následků, ale jedná se pouze o projev společenské konvence.⁵³

Určení toho, kdy půjde o závazek a kdy o liberalitu, není jednoznačné, protože zde neexistuje ostrá hranice. Přitom pro právní postavení osob je toto určení důležité, jelikož z těchto faktických jednání stranám neplynou práva ani povinnosti a jejich splnění, či nesplnění je maximálně věcí morálky. Dle Elischerů bude posouzení povahy jednání záviset především na projevené vůli stran a dalších okolnostech jeho bezplatného poskytnutí. Motivy k tomu vedoucí přitom mohou být různé, ať už půjde o určitý projev dobročinnosti, zdvořilosti nebo přátelství, stejně jako o případy, kdy je dobrovolnost „vynucena“ společenskou situací či společenskými pravidly (např. přenechání spropitného nebo jiné nepovinné platby).⁵⁴ Ovšem ohledně posouzení konkrétních okolností zůstává v právní teorii několik sporných otázek, jako je například důležitost výše majetkové hodnoty předmětu plnění, či vůbec otázka, zda pro určení jsou důležitější subjektivní okolnosti (zejména úmysl jednajících osob), nebo okolnosti objektivní (např. příbuzenský vztah jednajících osob, hodnota plnění).⁵⁵ Dle Pražáka je v případě dvoustranných a vícestranných jednání potřeba zkoumat skutečný úmysl jednající osoby a vycházet přitom ze zásady kontraktační svobody, ze které plyne, že je pouze na subjektech, zda spolu smlouvu budou chtít uzavřít a pokud ano, tak jakým způsobem. Není možné akceptovat přístup, podle kterého by

⁵¹ ELISCHER, D. *Darování a jeho podoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. s. 39.

⁵² „Byl-li splněn dluh, (...) nevzniká povinnost obohacení vydat; to platí i v případě, že jedna osoba obohatí druhou s úmyslem ji obdarovat nebo obohatit bez úmyslu právně se vázat.“

⁵³ SIMON, P. Komentář k § 2430. In: HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 779.

⁵⁴ ELISCHER, D. *Darování a jeho podoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. s. 40.

⁵⁵ PRAŽÁK, P. *Společenské služby a jiné liberality v českém soukromém právu*. Praha, 2020. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Katedra občanského práva. s. 60–64. Dostupné online: <https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/116175>

smlouva byla uzavřena vždy, jakmile by strany jednaly za okolností, při kterých k uzavření dané smlouvy obvykle dochází. To by mohlo vést v důsledku ve smluvní přímus, který je s touto zásadou v rozporu.⁵⁶ To ale znamená, že například každé použití platformy zprostředkávající kontakt mezi řidiči a zájemci o spolujízdu, díky níž se smlouva o přepravě osoby typicky uzavírá, nebude automaticky vést k jejímu uzavření (např. protože tam spolu jednájí přátelé). Stejně tak tomu může být u autostopu. A naopak je myslitelná situace, kdy k uzavření smlouvy dojde i mezi příbuznými, kteří spolu nemusí mít tak vřelé vztahy apod.

Vždy tak bude třeba zjišťovat úmysl osob s přihlédnutím k objektivním okolnostem. Z toho podle mého názoru vyplývá, že na základě pouhého způsobu jednání nebo jednoho pojmového znaku (třeba bezúplatnosti) přepravy nelze vyvodit závěr, zda se jedná o plnění ze společenské úsluhy, nebo o závazek ze smlouvy.

2.3. Veřejnoprávní pohled

Jak už bylo řečeno, silniční doprava a zvláště pak přeprava osobním automobilem se řadí mezi nejoblíbenější způsoby osobní přepravy. Zároveň se však silniční doprava považuje za vůbec nejnebezpečnější druh dopravy v rámci Evropské unie⁵⁷, ačkoliv se situace v posledních letech zlepšuje a smrtelných nehod ubývá.⁵⁸ I proto oblast silniční dopravy podléhá značné veřejnoprávní regulaci. V této kapitole bude pojednáno o nejdůležitějších veřejnoprávních předpisech, které dopadají na prostou spolujízdu.

2.3.1. Provoz na pozemních komunikacích

Každý, kdo se chce účastnit silničního provozu na pozemních komunikacích⁵⁹, musí dodržovat pravidla stanovená **zákonem o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích** a **zákonem o silničním provozu**. Zatímco prvně zmíněný zákon dopadá pouze na řidiče (zejména v podobě požadavku na zajištění technicky způsobilého vozidla), zákon o silničním provozu reguluje vztahy všech fyzických osob, které se provozu účastní – ať už aktivně, tak i pasivně. To znamená, že jako účastníka silničního provozu je třeba kromě řidiče vozidla také brát např. cyklistu, chodce, ale i spolujezdce a každou další přepravovanou osobu ve vozidle. V

⁵⁶ Tamtéž.

⁵⁷ Dopravní nehody na silnicích v rámci Evropské unie tvoří téměř 97% všech úmrtí v dopravě. European Transport Safety Council. *Transport Safety Performance in the EU – A Statistical Overview* [online]. 2003 [cit. 20. 3. 2020]. Dostupné z: <https://etsc.eu/transport-safety-performance-in-the-eu-a-statistical-overview/>

⁵⁸ Celkový počet úmrtí při dopravních nehodách se v rámci EU mezi lety 2001 a 2016 snížil o 53%. Eurostat. *Road safety statistics - characteristics at national and regional level* [online]. 2018 [cit. 20. 3. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_-_characteristics_at_national_and_regional_level

⁵⁹ Ve smyslu § 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích je tím zejména myšlena dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Zákon rozlišuje pozemní komunikace na čtyři kategorie: dálnice, silnice, místní komunikace, účelová komunikace.

případě prosté spolujízdy tak tento zákon stanoví povinnosti jak pro samotného řidiče, tak i spolujezdce, když tyto osoby musí dodržovat jak obecnou úpravu povinností, které platí pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích, tak i úpravu speciálních povinností, které se jich týkají pouze jako členů některé skupiny účastníků provozu – v tomto případě řidiče (obecně a motorových vozidel) a přepravované osoby.⁶⁰

Není účelné podrobně tato pravidla v rámci práce vykládat, zvláště, když by je měl znát každý, kdo úspěšně absolvoval autoškolu. Rád bych však vyzdvihnul s tímto zákonem související **problematiku povinnosti řidiče zajistit připoutání spolujezdce bezpečnostním pásem**. Jedná se totiž o povinnost, která byla až do nedávna předmětem nejednotného výkladu ze strany soudů a která je přitom pro spolujízdu a odpovědnost řidiče důležitá. Ponese řidič odpovědnost za to, že spolujezdec nebude připoután bezpečnostním pásem?

Povinnost být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem je stanovena zákonem o silničním provozu jak pro řidiče, tak spolujezdce (přepravovanou osobu). Sporným bodem se však stalo ustanovení § 5 odst. 1 písm. i) ZSP, podle kterého má řidič povinnost zajistit bezpečnost přepravované osoby (nebo zvířete a bezpečnou přepravu nákladu). Spadá pod tuto obecnou povinnost i zajištění toho, že spolujezdec bude připoután bezpečnostním pásem, když z jiného ustanovení zákona tato povinnost výslovně neplyne?⁶¹ K této otázce bylo v rozhodovací praxi soudů v průběhu let přistupováno různě, dokonce i v rámci Nejvyššího soudu. Zatímco v občanskoprávních případech Nejvyšší soud dospěl k názoru, že takovou povinnost řidič nemá (až na odůvodněné případy spočívající v přepravované osobě jako je například zdravotní stav osoby apod.), v trestněprávních rozhodnutích Nejvyšší soud dovodil, že součástí této obecné povinnosti je povinnost zajistit připoutání spolujezdce bezpečnostním pásem, a pokud se spolujezdec odmítne připoutat, nemá řidič dle názoru Nejvyššího soudu jízdu vůbec zahajovat. Až Ústavní soud ve svém nedávném nálezu ÚS 492/17, který byl zmíněn již v části první, vyjasnil tuto otázku, když se přiklonil k výkladu občanskoprávního a obchodního kolegia Nejvyššího soudu a stanovil, že řidič by k této povinnosti měl přistupovat právě podle osoby spolujezdce. To znamená, že v případech – kdy spolujezdcem bude osoba dospělá, plně svéprávná, u které se dá předpokládat, že má předchozí zkušenost s cestováním v motorových vozidlech – se řidiče tato povinnost netýká a odpovědnost za to neponese. Pokud si však řidič nemůže být jistý tím, že si je spolujezdec o své

⁶⁰ Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, poslanecký tisk č. 477/0.

⁶¹ Zákon ukládá pouze poučovací povinnost v § 6 odst. 1 písm. g) ZSP, kde je stanoveno, že řidič má povinnost poučit osoby starší tří let nebo osoby je doprovázející o povinnosti použít bezpečnostní pásy, pokud tato informace není zajištěna jiným způsobem. Tato povinnost se týká ovšem jen případů, kdy řidič řídí vozidlo určité kategorie (kategorie M2 a M3 – zjednodušeně, vozidlo s více než osmi místy k sezení kromě místa řidiče).

povinnosti být připoután bezpečnostním pásem dle § 9 odst. 1 písm. a) ZSP vědom (např. jde o osobu nesvéprávnou, osobu nízkého věku, či osobu, která jede motorovým vozidlem poprvé) nebo, že jí není schopen samostatně dostat (např. jde o osobu se zdravotním postižením, která k zapnutí bezpečnostního pásu vyžaduje zdravotní asistenci), v takovém případě řidič musí připoutání spolujezdce bezpečnostním pásem zajistit.⁶²

Za situace, kdy znalost samotného zákona bez relevantní judikatury neposkytuje úplný přehled o právech a povinnostech – s přihlédnutím k tomu, že se jedná o zákon, který se týká tak velkého množství lidí (kde většina stojí mimo právnickou profesi) a může mít razantní dopady na jejich každodenní život – je otázkou, zda by zákon o silničním provozu neměl na základě tohoto ústavního nálezu časem projít určitou novelizací a tuto povinnost mít jasně vymezenou.

2.3.2. Spolujízda s výdělkem – podnikání v přepravě osob

Pokud jsou kladeny nároky na každého, kdo se chce silničního provozu účastnit, tím spíše musí stát stanovit pravidla pro ty, kteří chtějí přepravovat jiné osoby za úplatu v rámci své podnikatelské činnosti. Zákon tak musí činit s ohledem na bezpečnost poskytované přepravy, ochranu potencialních zákazníků a ochranu samotného trhu. Proto jsou veřejnoprávní regulací stanoveny speciální požadavky na vybavení vozidel, nároky na osoby, které mají přepravu poskytovat, apod. Zda se tato regulace bude týkat řidičů poskytující prostou spolujízdu, bude závislé na naplnění znaku podnikání.

Řidič bude podnikatelem, jestliže jeho činnost naplní kumulativně znaky podnikání tak, jak je vymezuje § 420 odst. 1 OZ. Dle tohoto ustanovení by se muselo jednat o *výdělečnou* činnost vykonávanou *samostatně na vlastní účet a odpovědnost, živnostenským nebo obdobným způsobem, a to se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku*.⁶³ Pokud prostá spolujízda bude uskutečňována na základě smlouvy o přepravě osoby, je zde teoretická šance k naplnění těchto znaků. Řidič se účastní prosté spolujízdy na základě své vlastní úvahy, závazek ze smlouvy vzniká právě jemu a stejně tak je to právě řidič, který nese odpovědnost ze smlouvy i veřejnoprávních předpisů. Dá se i připustit, že řidič by naplnil požadavek na výkon činnosti živnostenským nebo obdobným způsobem, když prostá spolujízda obsahově spadá pod koncesovanou živnost „*silniční motorová doprava – osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče*“, kterou upravuje živnostenský zákon.⁶⁴ Poslední dva znaky však budou naplněny v

⁶² Tato povinnost však nebude vyplývat z výkladu ustanovení § 5 odst. 1 písm. i) ZSP, ale z dobrovolného převzetí povinností, či z jednání, ke kterému byl řidič z jiného důvodu podle okolností a svých poměrů povinen, ve smyslu § 112 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník.

⁶³ LASÁK, J. Komentář k § 420. In: LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 1605.

⁶⁴ Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), Příloha č. 3.

podstatně méně případech. Znak soustavnosti naplní řidiči, kteří např. poskytují místo ve vozidle pro dojíždění do práce či jiné pravidelné, ačkoliv méně časté, cesty. Řidiči, kteří se účastní prosté spolujízdy výjimečně nebo nahodile, už tento znak nenaplní.⁶⁵ Poslední znak – vykonávat činnost se záměrem dosahovat zisku – nebude naplněn v absolutní většině případů, když řidiči prostou spolujízdu nabízejí zejména za účelem, aby si snížili náklady na svou vlastní přepravu, kterou by vykonali i bez cestujícího. Chtít dosáhnout zisku by bylo obtížné jednak z pohledu toho, že nejpoužívanější platformy limitují výši finančního příspěvku, a jednak i z pohledu samotných cestujících, kteří by upřednostňovali řidiče, kteří nabízí cestu levněji. Přesto však ve výsledku bude rozhodující úmysl řidiče – zda bude prostou spolujízdu poskytovat se záměrem dosáhnout zisku – jelikož se nepožaduje, aby řidič zisku skutečně dosáhl.⁶⁶ Naplnění tohoto znaku tak bude raritní, nikoliv však vyloučené.

Dá se shrnout, že pokud řidič poskytuje prostou spolujízdu, jeho činnost nenaplní definiční znaky podnikání, a proto na něj nedopadá regulace dle zákona o silniční dopravě. Z veřejnoprávních předpisů se ho budou týkat pouze obecné předpisy, které se týkají každého účastníka silničního provozu. Pokud by však ve výjimečných případech znak podnikání naplněn byl, nedá se již mluvit o prosté spolujízdě, ale o komerční přepravě osob – tedy o příležitostné osobní dopravě či taxislužbě tak, jak je upravuje zákon o silniční dopravě – a přeprava bude probíhat v jiném právním režimu.

⁶⁵ Požadavek soustavnosti není vykládán jako požadavek na nepřetržitý či trvalý výkon činnosti a k naplnění znaku dojde i v případě určité nepravidelnosti. Pro určení naplnění znaku je třeba posuzovat konkrétní případ, když žádná prahová hranice např. počtu jízd stanovena není. Srov. např. rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 22 Cdo 679/2007 ze dne 22. 4. 2008.

⁶⁶ LASÁK, J. Komentář k § 420. In: LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 1605.

3. Taxislužba

3.1. Komerční přeprava osob

Taxislužbu lze bez pochyby zařadit mezi tradiční a vyhledávané způsoby přepravy osob ve městě a jeho okolí. Je to právě taxislužba, která nabízí osobám pohodlí a mobilitu, kterou jiný způsob přepravy (jako je například městská hromadná doprava) dokáže nabídnout pouze obtížně. Protože zatímco jinde bude čas a trasa přepravy daná jízdními řády dopravce, v případě taxislužby se přeprava realizuje pouze na základě poptávky a specifikace zákazníka. Tato vyšší flexibilita a zároveň zákaznickova výsada – určit, odkud kam a kdy se přeprava uskuteční – je poté ovšem kompenzována i podstatně vyšší cenou jízdného. Na rozdíl od prosté spolujízdy, kde řidič s ostatními sdílí vozidlo z nekomerčních důvodů (maximálně k částečnému pokrytí nákladů na cestu), je taxislužba provozovaná podnikateli, kteří tak budou činit za účelem dosažení zisku.

Pokud bylo řečeno, že moderní technologie změnily zásadně způsob, jakým se domlouvá prostá spolujízda, pak technologický rozmach v oblasti taxislužby způsobil přímo revoluci. V posledních letech se nejen zjednodušil způsob, jakým lze přepravu sjednat, ale změnil se i přístup k službě samotné a s tím související nároky zákazníků. Zejména s příchodem společností Uber a Bolt (dříve Taxify) na český trh, se díky dopravním aplikacím, které společnosti provozují, taxislužba přiblížila jak novým zákazníkům, tak i řidičům, kteří mají zájem tuto komerční přepravu osob nabízet. Kupříkladu v hlavním městě Praze se za poslední čtyři roky počet vydaných oprávnění řidiče taxislužby téměř zdvojnásobil.⁶⁷ Novinky, které přinesly tyto dopravní aplikace, sice ukázaly nové možné způsoby fungování přepravy osob a nastavily zrcadlo jak taxislužbě, tak související právní úpravě, ovšem také se nevyhnuly určité kontroverzi.⁶⁸

Tato část se tak bude věnovat tomu – jak se právní režim spolujízdy mění, pokud je provozována komerčně, jako se děje v případě taxislužby – a zároveň otázce, zda je současná právní úprava na výše popsané novinky a trendy připravená.

⁶⁷ HODKOVÁ, Z. 7000 nových povolení za 20 měsíců. V Praze raketově přibývá taxikářů [online]. 2020 [cit. 26. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/7-000-novych-povoleni-za-20-mesicu-v-praze-raketove-pribyva-taxikaru-88964>

⁶⁸ TOMEŠ, M. Taxikáři chystají další protesty proti aplikacím. Čtěte, na čem se strany sporu neshodnou [online]. 2018 [cit. 26. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/taxikari-chystaji-dalsi-protesty-proti-aplikacim-ctete-na-cem-se-strany-sporu-neshodnou-1343782>

3.2. Veřejnoprávní pohled

3.2.1. Zákon o silniční dopravě

Taxislužba patří mezi silniční přepravu osob provozovanou podnikatelsky, kterou spolu s dalšími druhy přepravy upravuje a přesně definuje zákon o silniční dopravě.⁶⁹ V oblasti přepravy osob zákon rozlišuje kromě taxislužby dále *linkovou osobní dopravu*, *kyvadlovou dopravu* a *příležitostnou osobní dopravu*. Odlišnost oproti zmíněným přepravním službám bude spočívat zejména v tom, že taxislužba je pouze vnitrostátní přeprava, která je provozovaná „malými vozidly“ (s obsaditelností do 9 osob včetně řidiče) a nepravidelně (nerealizuje se podle jízdního řádu v pravidelných intervalech a stanovených zastávkách). Přesnou definici lze nalézt v ustanovení § 2 odst. 9 ZSD: „*Taxislužba je osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou.*”.

Od novely z roku 2013 lze v rámci aktuální právní úpravy samotnou taxislužbu ještě dále rozlišit na tři dílčí segmenty, a to v závislosti na způsobu, jakým ji je možné provozovat. Toto rozlišení bude hrát důležitou roli, jelikož od zvoleného způsobu se budou odvíjet konkrétní povinnosti. Prvním segmentem je tzv. *klasická taxislužba*, která se dá označit jako základní způsob provozování taxislužby. Jedná se o přepravní službu, která je poskytována vozidlem taxislužby, které je označené a vybavené předepsaným způsobem, a při které je řidič povinen používat taxametr. Dalšími segmenty, a tedy alternativními způsoby provozování taxislužby, jsou tzv. *smluvní taxislužba* – přeprava poskytovaná na základě předchozí písemné smlouvy mezi dopravcem a objednatelům přepravy – a tzv. *drink servis* – taxislužba, kterou se poskytuje odvoz cestujících jejich vlastním vozidlem.⁷⁰

3.2.1.1. Podmínky provozování taxislužby

Stát veřejnoprávní úpravou ukládá dopravcům podmínky a povinnosti, aby zabezpečil řádnost a bezpečnost přepravy, kterou provozují. Co musí splnit osoba, jestliže chce provozovat taxislužbu? Podmínky v zákoně o silniční dopravě lze rozdělit na podmínky základní týkající se všech osob, které chtějí provozovat silniční dopravu, a na podmínky zvláštní vztahující se vždy pouze ke konkrétnímu druhu přepravy. Zcela základní podmínkou pro jakoukoliv osobu, která má

⁶⁹ Silniční dopravu zákon vymezuje v ustanovení § 2 odst. 1 ZSD jako souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

⁷⁰ Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, poslanecký tisk 823/0.

v úmyslu podnikat v silniční přepravě osob, je **získání živnostenského oprávnění** dle § 4 ZSD. Tato činnost spadá pod koncesované živnosti dle přílohy č. 3 k zákonu č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání. Předmětem podnikání v případě taxislužby je silniční motorová doprava - osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče. Získání koncese (tedy státního povolení) pro provozování taxislužby je na rozdíl od ostatních přepravních služeb relativně jednoduché, když se k jejímu získání nevyžaduje složení odborné zkoušky a navíc dopravní úřad vydá dle § 5 ZSD k související žádosti vždy souhlasné stanovisko.

Poměrně nákladnější a složitější ke splnění jsou zvláštní požadavky v § 21 a násl. ZSD, které jsou stanoveny pro dopravce jako provozovatele taxislužby, respektive pro řidiče taxislužby. Jak bylo výše uvedeno, určení konkrétních povinností se bude odvíjet od toho, jaký segment taxislužby bude dopravce provozovat. Nejpřísnější požadavky, které lze pro účely práce rozdělit do dvou základních skupin, dopadají na *klasickou taxislužbu*. Tak například u **požadavků na vozidlo** zákon ukládá dopravci povinnost, aby provozoval taxislužbu pouze vozidlem, které je zapsané v evidenci vozidel taxislužby, vybavené taxametrem a zároveň je viditelně a čitelně označené jednak střešní svítlnou žluté barvy s nápisem „TAXI“ a jednak obchodní firmou, či jménem a příjmením dopravce. Dále musí dopravce zajistit splnění **požadavků na osobu řidiče taxislužby**, kterého se poté týkají zvláštní povinnosti na výkon jeho práce. Práci řidiče taxislužby může vykonávat pouze osoba, která je v základním pracovněprávním vztahu s dopravcem, není-li řidičem sám dopravce, spolupracující manžel nebo registrovaný partner. Kromě toho každá taková osoba musí být držitelem oprávnění řidiče taxislužby. V zákoně stanovené nároky na získání tohoto oprávnění nejsou znovu nikterak přísné, když dopravní úřad vydá oprávnění každému žadateli, který je starší 21 let a splňuje podmínku spolehlivosti (což lze označit jako zvláštní požadavek na bezúhonnost) podle § 9 odst. 3 ZSD.⁷¹ Ovšem tyto podmínky nemusí být jediné, jelikož zákon dává obcím v ustanovení § 21b ZSD pravomoc ke stanovení dodatečných podmínek řidiči taxislužby pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce. Podle tohoto ustanovení může obec po řidiči vyžadovat prokázání znalosti místopisu, obsluhy taxametru a právních předpisů upravujících provozování taxislužby a ochranu spotřebitele. Znalost se prokazuje složením zkoušky, jejíž organizaci, stejně jako samotné podmínky, stanoví obec obecně závaznou

⁷¹ Na rozdíl od *bezúhonnosti* podle živnostenského zákona (§ 6 odst. 2 živnostenského zákona) – kde se po osobě požaduje, aby nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin spáchaný úmyslně v souvislosti s podnikáním – je *spolehlivost* podle zákona o silniční dopravě (§ 9 odst. 3 ZSD) vymezena širěji, jelikož kromě taxativně uvedených trestných činů se vztahuje i na přestupky. A to jak na přestupky související s výkonem práce řidiče taxislužby (např. poškození cestujícího na ceně jízdného), tak týkající se řízení vozidla pod vlivem alkoholických či jiných návykových látek.

vyhláškou.⁷² V rámci pravomoci obce lze dále stanovit podmínky užívání stanovišť taxislužby, které jsou zřízeny obcí.⁷³ Naposledy jak pro užívání stanoviště taxislužby, tak pro zahájení nebo nabízení přepravy může obec nadto požadovat splnění zvláštních požadavků na vozidlo taxislužby, kterými mohou být požadavek na barvu karoserie vozidla⁷⁴ nebo požadavky technické povahy (např. druh paliva, minimální nebo maximální rozměry vozidla apod.).

Dá se shrnout, že splnění podmínek pro zahájení provozování *klasické taxislužby* není až tak složité, pokud jde o ty podmínky, které vyplývají přímo ze zákona o silniční dopravě, i když některé z nich mohou být pro dopravce poměrně nákladné (zejména označení a vybavení vozidla taxislužby). Určité komplikace už ovšem přináší ty podmínky, které může nadto stanovit obec. Ačkoliv rozumím tomu, že cílem těchto dodatečných požadavků má být zejména ochrana cestujících, mým názorem je, že svěřená pravomoc je až příliš rozsáhlá a bylo by vhodné ji zúžit. Zvláště s přihlédnutím k tomu, že některé požadavky přestávají plnit svůj účel, když spíše než jako záruka kvality fungují pouze jako bariéra vstupu na trh taxislužby. Jako příklad lze uvést nutnost prokazování znalosti místopisu. Tato podmínka se mi zdá se současným technologickým vývojem víceméně irelevantní, když v dnešní době řidiči spoléhají na GPS navigace a různé mobilní aplikace, které jim navíc umožňují přizpůsobit jízdu aktuální dopravní situaci.

3.2.1.2. Provozování taxislužby ve zvláštním režimu

Klasická taxislužba spadá pod veřejnou dopravu, jelikož je nabízena neuzavřenému okruhu osob a připouští možnost sjednání přepravy i pohotově tzv. „na ulici“. I z toho důvodu zákon ukládá povinnost na označení vozidla střešní svítilnou – aby byly vozidla taxislužby pro cestující snadno rozpoznatelné – a povinnost používat při přepravě taxametr, aby bylo minimalizováno riziko poškození cestujících na výši jízdného. Alternativní způsoby provozu taxislužby však řadíme pod dopravu neveřejnou, neboť těmito způsoby může být přeprava poskytována pouze na základě předchozí objednávky. V těchto případech zákonodárce upouští jak od požadavku na povinné označení vozidla, tak od požadavku na vybavení a používání taxametru. Výjimka z používání taxametru je umožněna s ohledem na skutečnost, že podmínky přepravy (zejména cena

⁷² Např. vyhláška č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy. Dostupné online: http://www.praha.eu/public/22/3c/24/2566561_838629_vyhlaska_c.23_1998_zkousky_taxi.pdf [cit. 10. 5. 2020].

⁷³ Např. vyhláška č. 3/2012 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Provozní řád a stanoví podmínky užívání stanovišť taxislužby zřízených na místních komunikacích ve vlastnictví hlavního města Prahy. Dostupné online: https://www.praha.eu/file/1283992/vyhlaska_c.3.pdf [cit. 10. 5. 2020].

⁷⁴ Např. zmiňovaná vyhláška hl. m. Prahy, kterou se vydává Provozní řád stanovišť taxislužby, požadavek na barvu karoserie ukládá v § 2 odst. 2 písm. a): „žlutá barva v rozpětí odstínů č. RAL 1003, 1016, 1018, 1021 a 1023 a 1026 - na celé ploše vozidla“.

nebo způsob jejího určení) jsou sjednány (a cestujícím známy) již před začátkem samotné přepravy.

Jako první ze dvou alternativních způsobů lze zmínit tzv. *drink servis* (označení vyplývá z toho, že jde o přepravní službu, která je zaměřena převážně na indisponované řidiče). Podstatou tohoto způsobu je, že cestující, který má být přepraven, dopravci poskytne vozidlo, kterým má být jeho přeprava provedena. Pro dopravce, respektive řidiče taxislužby budou nadále platit požadavky na osobu řidiče taxislužby. Požadavky na vozidlo taxislužby se však nebudou týkat ani vozidla cestujícího, ani vozidla dopravce či řidiče taxislužby, kterým se dopravil na místo začátku přepravy. Je ovšem vhodné připomenout fakt, že pokud by mělo dojít k odvozu samotného vozidla bez cestujícího (např. cestující by si po objednání přepravy odvoz své osoby rozmyslel), nejednalo by se již o taxislužbu, ale o nákladní dopravu, na kterou bude dopadat jiný právní režim.⁷⁵

I v případě *smluvní taxislužby* podle § 21 odst. 4 ZSD musí být přeprava poskytována na základě předchozí objednávky. Objednávka zde ale musí mít formu písemné smlouvy, jež musí být v den přepravy přítomna ve vozidle taxislužby. Smlouva nicméně může být uzavřena i elektronicky (např. elektronickou poštou, nebo prostřednictvím mobilní aplikace), když to zákon připouští v ustanovení § 562 OZ.⁷⁶ V případě elektronického uzavírání smlouvy je zapotřebí, aby bylo možné smlouvu vygenerovat a následně vytisknout, nebo ji mít dostupnou k zobrazení na elektronickém zařízení. Kromě obecných náležitostí, které na smlouvu o přepravě klade občanský zákoník, musí smlouva dále obsahovat údaje o přepravovaných osobách, datu a trase přepravy a ceně za přepravu nebo způsob jejího určení. Zároveň platí zákaz smlouvu uzavřít ve vozidle taxislužby nebo na jiném místě bezprostředně před zahájením přepravy, a to s ohledem na to, aby bylo zabráněno zneužívání těchto výjimek při poskytování *klasické taxislužby*.

3.2.2. Regulace výše jízdného

Na základě § 10 zákona o cenách mohou cenové orgány stanovit seznam zboží, které podléhá cenové regulaci.⁷⁷ Tato regulace může spočívat např. ve stanovení minimální, či maximální ceny určeného zboží, nebo stanovení jiných podmínek pro sjednávání cen. Jedním z

⁷⁵ Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, poslanecký tisk 823/0.

⁷⁶ Co se týče podpisu smlouvy, dle aktuální právní úpravy lze k podepsání listiny mezi soukromými osobami použít všechny typy elektronického podpisu. To znamená i nejčastěji používaný tzv. „prostý elektronický podpis“, kterým může být například podpis e-mailové zprávy ve formě pouhého textového označení odesílatele. ZELENKOVÁ, N. *Kdy je nově prostý elektronický podpis rovnocenný s podpisem vlastnoručním?* [online]. 2017 [cit. 11. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/kdy-je-nove-prosty-elektronicky-podpis-rovnocenny-s-podpisem-vlastnorucnim-104697.html>

⁷⁷ Pojem „zboží“ je legislativní zkratka definovaná v § 1 odst. 1 zákona o cenách pro „výrobky, výkony, práce a služby“. Stejně tak „cenové orgány“ je zavedená legislativní zkratka pro „Správní orgány příslušné k regulaci cen podle zákona upravujícího působnost orgánů České republiky v oblasti cen“ (§ 1 odst. 6 zákona o cenách).

těchto cenových orgánů je i Ministerstvo financí, které svým výměrem takový seznam každoročně vydává.⁷⁸ Taxislužba je do tohoto seznamu zboží zařazena a lze ji nalézt jako položku číslo 4 v části I. oddílu B zmíněného výměru. Tento oddíl upravuje zboží, pro které mohou stanovit kraje a obce maximální ceny podle zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů. Územně samosprávné celky mohou stanovit maximální ceny nařízením, jestliže je naplněna alespoň jedna z podmínek podle § 1 odst. 6 zákona o cenách. V případě taxislužby půjde zejména o to, zda by bez cenové regulace hrozilo omezení hospodářské soutěže, což bylo opakovaně zkoumáno soudy zejména na území hlavního města Prahy.⁷⁹ K oprávněnosti cenové regulace taxislužby se nakonec kladně vyjádřil i Nejvyšší správní soud v několika svých rozhodnutích, ve kterých zastává názor, že „*provozování taxislužby představuje trh, který je (a to zejména v hlavním městě Praze) postižen silnou informační asymetrií (nedostatek informací zákazníků, jazyková bariéra, neznalost podmínek a celkového kontextu uživatelů služby), která ve svém důsledku vede k selhávání trhu a k omezení efektivní hospodářské soutěže. Tento trh tedy zcela jednoznačně odpovídá hypotéze obsažené v § 1 odst. 6 zákona o cenách.*“⁸⁰ S tímto závěrem Nejvyššího správního soudu a vůbec samotnou cenovou regulací se dá pouze souhlasit, zvláště s přihlédnutím k neslavným případům předražování jízdného, které se nejen v hlavním městě dějí.

3.2.3. Zvláštní oprávnění při provozu na pozemních komunikacích

Nelze opomenout, že pro řidiče taxislužby jsou zákonem daná určitá zvláštní oprávnění ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích. V zákoně o silničním provozu tak lze nalézt dvě dodatečná ustanovení týkající se přepravy osob vozidlem taxislužby. Ustanovením § 50 odst. 1 ZSP je řidiči vozidla taxislužby svěřeno **oprávnění zastavovat ostatní vozidla**, pokud přepravované osoby mají vstoupit do vozovky při vystupování či nastupování mimo zastávku (respektive stanoviště taxislužby), kvůli provozním nebo jiným závažným důvodům. Toto oprávnění, které je primárně stanoveno řidičům veřejné hromadné dopravy, se pojí s povinností osob nastupujících či vystupujících z vozidla taxislužby, upravenou v odstavci druhém. Tyto osoby se tak v dané situaci musí řídit pokyny řidiče tohoto vozidla. Tato povinnost je již ovšem obecně upravena v § 9 odst. 1 písm. d) ZSP, kde je přepravovaným osobám nařízeno dbát pokynů řidiče, zejména při nastupování do vozidla a vystupování z něj. Dá se tedy říci, že je tento odstavec

⁷⁸ Aktuálně jde o Výměr MF č. 01/2020 ze dne 17. prosince 2019, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami.

⁷⁹ Magistrát hl. m. Prahy stanovuje ceny pro taxislužbu nařízením č. 20/2006 Sb. hl. m. Prahy, o maximálních cenách osobní taxislužby. V roce 2020 došlo nařízením č. 1/2020 Sb. hl. m. Prahy ke zvýšení těchto cen (např. maximální cena za jeden kilometr jízdy na území hlavního města Prahy se zvedla z 28 Kč na 36 Kč).

⁸⁰ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR, č. j. 1 Afs 47/2010 - 79 ze dne 14. 4. 2011.

nadbytečný, zvláště s přihlédnutím k § 26 odst. 1 ZSP, ze kterého vyplývá další povinnost přepravovaných osob neohrozit sebe ani ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích právě při nastupování a vystupování z vozidla nebo obecně při otevírání dveří či bočních stěn vozidla.⁸¹ Druhým zvláštním oprávněním dle zákona o silničním provozu je poté v § 25 odst. 2 ZSP umožnění **zastavit při výkonu taxislužby v druhé řadě**, samozřejmě pouze s potřebnou opatrností, aby nebyla ohrožena bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Nakonec třetí zvláštní oprávnění řidiče taxislužby je i možnost **využití vyhrazeného jízdního pruhu**, o kterém se zmiňuje zákon o silničním provozu v § 14 odst. 1 ZSP ve spojení s přílohou k vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.⁸²

3.2.4. Odpovědnost za přestupky

Na osobu provozující taxislužbu a její činnost, ať už v postavení dopravce nebo řidiče taxislužby, dopadá celá řada veřejnoprávních předpisů. Na základě těchto předpisů mezi danou osobou a státem vzniká veřejnoprávní vztah, v rámci kterého je osoba povinna dodržovat a plnit stanovené veřejnoprávní povinnosti. „*Ke stanovení těchto veřejnoprávních povinností zákonem dochází na základě potřeby chránit základní společenské statky a hodnoty, které jsou pak společností označeny a chápány jako veřejný zájem.*“⁸³ V případě porušení některé z povinností pak osoba musí nést veřejnoprávní odpovědnost spočívající v sekundární povinnosti strpět sankce, které jsou za porušení primární povinnosti stanoveny zákonem. Nejčastějším druhem veřejnoprávní odpovědnosti bude v oblasti taxislužby *odpovědnost správní* (odpovědnost za přestupky), ačkoliv při závažnějším protiprávním jednáním může přicházet v úvahu i *odpovědnost trestní*.⁸⁴

Při provozování taxislužby dochází zejména k porušování zákona o silniční dopravě a zákona o cenách. Ačkoliv oficiální statistika chybí, lze vycházet z dostupných informací týkajících se provozování taxislužby na území hlavního města Prahy. Mimo mediálně známé případy lze uvést i výsledky kontrol, které provedl Magistrát hl. m. Prahy na svém území a které odhalují některé z nejčastějších přestupků na tomto úseku. Dostupné jsou informace z let 2002 až 2012, kdy za tuto dobu bylo uskutečněno 4456 kontrolních jízd. V roce 2002 došlo ve více než 30 % kontrolovaných jízd k předražení jízdného (porušení zákona o cenách) a nevydání stvrzenek z

⁸¹ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. Komentář k § 50. In: KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. 2. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2012. s. 125.

⁸² Až příloha ke zmiňované vyhlášce konkretizuje význam a užití dopravní značky „*Vyhrazený jízdní pruh*“, o které mluví § 14 odst. 1 ZSP. V souvislosti s taxislužbou je k této dopravní značce uvedeno, že: „*Je-li v modrém poli uveden nápis TAXI, je vyhrazený jízdní pruh určen pro vozidla taxislužby označená střešní svítilnou s nápisem TAXI.*“.

⁸³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR, č. j. 7 As 4/2009 - 67 ze dne 11. 6. 2009.

⁸⁴ GERLOCH, A. *Teorie práva*. 7. vydání. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. s. 174–175.

taxamtru (porušení zákona o silniční dopravě).⁸⁵ Ačkoliv počet porušení zákona se v následující letech snížil (v roce 2012 došlo u kontrol k předražení jízdného v necelých 3 % a k nevydání stvrzenky z taxamtru v necelých 9 %), další dostupná data z období – kdy v České republice začala provozovat svou činnost společnost Uber – ukazují nový negativní trend. Od příchodu této společnosti v roce 2014 ke dni 5. 9. 2019 provedl Magistrát hl. m. Prahy 441 kontrolních jízd zaměřených na přepravu osob domluvenou přes dopravní aplikaci Uber. Zákon o silniční dopravě byl nejčastěji porušovaným právním předpisem, když jeho porušení bylo zjištěno v 98 % kontrolních jízd. Cenové předpisy byly porušeny v 15 % kontrolních jízd. Z celkových 432 porušení zákona o silniční dopravě byla porušena povinnost mít vozidlo vedené v evidenci vozidel taxislužby (365 prohřešků), poté povinnost řidiče mít oprávnění řidiče taxislužby (268 prohřešků) a povinnost provozovat přepravu na základě koncese (61 prohřešků).⁸⁶

Zákonodárce se na nepříznivou situaci ohledně nedodržování stanovených povinností snaží reagovat. V rámci poslední novely zákona o silniční dopravě (jež nabyla účinnosti) z roku 2017 došlo například ke zpřísnění úpravy spolehlivosti ve smyslu § 9 odst. 3 ZSD. Zatímco dříve bylo pro ztrátu spolehlivosti potřeba, aby provozovatel taxislužby byl trestán pro přešůpek opakovaně, dle současné právní úpravy se osoba může stát nespolehlivou již na základě jednoho potrestání. Dále také bylo zakotveno oprávnění kontrolních orgánů zadržet na místě průkaz řidiče taxislužby, jestliže bylo zjištěno závažné protiprávní jednání. Jak se však ukázalo, tomuto postupu se může řidič taxislužby snadno vyhnout, pokud prohlásí, že svůj průkaz nemá při sobě. V takovém případě může řidič svou činnost vykonávat i nadále, a to až do vydání pravomocného rozhodnutí o odnětí průkazu dopravním úřadem, což ale může trvat dlouhou dobu. Situace s dodržováním veřejnoprávních povinností se nelepší a současná právní úprava taxislužby, jak byla popsána v této části, se ukazuje býti nedostatečnou.

Řešením má být další chystaná úprava zákona o silniční dopravě. Zákonodárce chce touto novelou reagovat právě na některé nedostatky novely předchozí⁸⁷ a vůbec reflektovat současný společenský vývoj. Zamezit nelegálnímu provozu taxislužby má pomoci jednak částečné uvolnění stávajících povinností a jednak zavedení nových právních nástrojů (zejména v oblasti kontroly a vynutitelnosti práva). Ačkoliv je těžké předpovědět, jaký dopad tato novela bude mít, domnívám se, že by určité zlepšení v dodržování povinností měla přinést.

⁸⁵ RICHTER, J. *V Praze je prý skoro třikrát více taxikářů, než je potřeba* [online]. 2013 [cit. 20. 5. 2020].

Dostupné z: <http://www.tydeniky.cz/cz/menu/81/doprava/clanek-18791-v-praze-je-pry-skoro-trikrat-vice-taxikaru-nez-je-potreba/>

⁸⁶ Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, poslanecký tisk č. 431/0. s. 6.

⁸⁷ Například tím, že postup při zadržení průkazu řidiče taxislužby lze nově uplatnit, i pokud průkaz nebyl řidičem při provádění státního odborného dozoru předložen.

3.2.5. Novela zákona o silniční dopravě

S příchodem dopravních aplikací na český trh sice roste počet dopravců a řidičů taxislužby, ovšem ve spoustě případů také dochází k současnému porušování zákona, když tyto osoby provozují osobní přepravu protiprávně. Ačkoliv by současná podoba zákona o silniční dopravě umožňovala legální používání dopravních aplikací za použití výjimek, které se týkají *smluvní taxislužby*, poslední léta ukazují, že dotčení dopravci a řidiči raději právní úpravu cíleně ignorují. Kromě toho současná úprava *smluvní taxislužby* téměř znemožňuje jakoukoliv snahu o kontrolu tohoto segmentu, jelikož vozidla *smluvní taxislužby* jsou pro kontrolní orgány nerozeznatelná od ostatních. Zákonodárce si je tak vědom toho, že „*je žádoucí provést takové změny právní úpravy, které ve větší míře umožní legálně poskytovat služby, o které má společnost zájem.*”⁸⁸ Na základě toho zákonodárce přistoupil k určité liberalizaci taxislužby novelou zákona o silniční dopravě⁸⁹, která vyšla ve sbírce zákonů 24. března 2020 a nabývá účinnosti 1. července 2020. Níže je poukázáno na některé zásadní změny, které tato velmi diskutovaná novela přináší.

3.2.5.1. Taxislužba přes mobilní aplikace

Současná právní úprava pracuje se třemi segmenty taxislužby, kdy *smluvní taxislužba* neboli přeprava uskutečněná na základě předchozí písemné smlouvy má zákonem dané určité výjimky ze zákonných povinností. Novela přináší další podobný režim, kterým se snaží reagovat na vzrůstající popularitu, četnost používání a fungování dopravních aplikací. Nově zákon vymezuje **poskytování taxislužby na základě objednávky provedené elektronickými prostředky** jinou než hlasovou službou. Tento nový režim může, za splnění dodatečných povinností, využívat stejných výjimek jako *smluvní taxislužba*. To znamená, že dopravce není povinen používat a vůbec vybavit vozidlo taxametrem a zároveň ani nemusí označit vozidlo střešní svítlnou či obchodním jménem. V tomto režimu však dopravce musí splnit zvláštní informační povinnost a akceptovat pevnou cenu za přepravu, jelikož objednateli (zákazníkovi) musí být před objednáním přepravy sdělena konečná cena za tuto přepravu. Dále musí dopravce sdělit údaje o sobě samém, řidiči a vozidle taxislužby, případně o zprostředkovateli taxislužby.⁹⁰ Nakonec musí dopravce zajistit, že potvrzení o přepravě bude po zbývajících část dne k dispozici u řidiče, který přepravu poskytl, a zároveň bude potvrzení bezprostředně po ukončení přepravy zasláno na e-mailovou adresu, kterou uvedl objednatel. Tímto způsobem se zákon snaží kompenzovat absenci

⁸⁸ Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, poslanecký tisk 431/0.

⁸⁹ Zákon č. 115/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

⁹⁰ Viz dále.

taxametu a zajistit ochranu jak zákazníků, tak i daňových zájmů státu. Splnění těchto povinností by však nemělo činit potíže, neboť současné nejpoužívanější dopravní aplikace je již dávno plní.

3.2.5.2. Změna povinného označení vozidla

Viditelnou změnou, které si bude moci všimnout každý pozorný člověk i na ulici, je **povinnost označit vozidlo taxislužby evidenční nálepkou**. Tato povinnost úzce souvisí s aktuálně povinným značením vozidel taxislužby, které přinášelo hned dva problémy. Existence výjimky pro smluvní taxislužbu činila obtíže s kontrolou na straně státu. Ovšem na druhé straně činila tato povinnost obtíže i dopravcům, kteří nebyli ochotni akceptovat, aby svá vozidla museli takto „výstředně“ označit (např. pokud provozovali přepravu luxusními limuzínami) a zároveň nebyli schopni naplnit podmínky, které se kladou na *smluvní taxislužbu* (zejména podmínku způsobu uzavření smlouvy).⁹¹ Zákodárce právě i proto přidal nový výše popsaný segment taxislužby, který umožní využít výjimek pro povinné značení vozidel. Problém s nerozeznatelností takových vozidel pak elegantně vyřešil povinným označením všech vozidel taxislužby evidenční nálepkou, která bude pro dané vozidlo vydána.⁹²

3.2.5.3. Zúžení pravomoci obce

Ze strany potencionálních i činných dopravců je velice vítanou změnou **zúžení pravomoci obce** ohledně stanovení podmínek pro zahájení nebo nabízení přepravy na jejím území. Obce již nebudou moci vyžadovat zkoušky ze znalosti místopisu, obsluhy taxametu či souvisejících právních předpisů. Tím se nejen otevírá snadnější přístup k povolání řidiče taxislužby, ale také to umožňuje provozovat taxislužbu v jakémkoliv městě v České republice. Kromě toho dochází k zúžení zmocnění obce ohledně stanovení zvláštních požadavků na vozidla taxislužby. Nově tak nelze na dopravcích vyžadovat pouze určitou barvu či minimální rozměry vozidla. Domnívám se, že dříve vyžadované znalosti a požadavky již absolutně neplní svůj účel, jsou pouze jakýmsi pozůstatkem minulých let, a proto je vhodné, že došlo k jejich odstranění.

3.2.5.4. Zprostředkovatel taxislužby

Novela definuje nový pojem *zprostředkovatele taxislužby*. Tím je dle § 2 odst. 10 ZSD osoba (fyzická nebo právnická), která za úplatu zprostředkuje uzavření přepravní smlouvy mezi dopravcem a objednatelům přepravy, jejímž předmětem je poskytnutí taxislužby. Mezi zprostředkovatele budou především patřit dopravní aplikace (respektive společnosti, které je

⁹¹ Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, poslanecký tisk č. 431/0. s. 9.

⁹² Ačkoliv bude stále hrozit situace, že dopravce nálepkou na vozidlo jednoduše nenalepí, byť se tím vystaví možné pokutě až do výše 350 000 Kč (v případě řidiče taxislužby 50 000 Kč).

provazují, jako jsou Uber, Bolt, Liftago a další), ale i klasické dispečinky taxislužeb, případně hotely sjednávající přepravu pro své hosty apod. Zákon těmto osobám ukládá povinnosti v ustanovení § 21e ZSD, kde vedle povinnosti vést evidenci zprostředkovaných přeprav je hlavní povinností zajistit, aby zprostředkovaná přeprava byla provedena v souladu se zákonem. Tedy především, aby taková přepravní služba byla poskytována k tomu oprávněnými subjekty (dopravcem a řidičem taxislužby), dle požadavků zákona o silniční dopravě. Zavedením tohoto nového subjektu a stanovením jeho povinností sleduje zákonodárce zvýšení ochrany práv zákazníků. Jak je totiž uvedeno v důvodové zprávě, v případě poškození cestujícího při přepravě (např. předražením jízdného) hraje zásadní roli při vymáhání náhrady škody i při veřejnoprávním postihu to, zda je přeprava poskytována oprávněnou osobou, či nikoliv. Za nedodržení těchto povinností se zprostředkoval dopouští přestupku, za který lze uložit pokutu až do výše 500 000 Kč.

Jak vyplývá ze závěrečné zprávy z hodnocení dopadů regulace, o zavedení subjektu zprostředkovatele taxislužby a jeho povinností se uvažovalo již v rámci poslední novely zákona o silniční dopravě z roku 2017.⁹³ Návrh povinností zprostředkovatele taxislužby prošel již meziresortním připomínkovým řízením, ovšem nakonec byl z návrhu novely zákona vypuštěn. V této době totiž ještě nebyla v rámci Evropské unie vyřešena otázka možné regulace zprostředkovatelů osobní silniční dopravy, a proto panovala nejistota ohledně toho, zda by pro zamýšlenou regulaci neplatila notifikační povinnost vůči Evropské komisi. Až rozsudkem Soudního dvora Evropského unie ve věci C-434/15, Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL bylo konstatováno, že činnost společnosti Uber je třeba podřadit pod službu v oblasti dopravy a nikoliv pod službu informační společnosti, a proto členské státy mohou tuto zprostředkovatelskou činnost regulovat.⁹⁴

3.3. Soukromoprávní pohled

U taxislužby bude v soukromoprávní oblasti platit to, co bylo v části druhé řečeno o prosté spolujízdě. Nebude pochyb o tom, že mezi dopravcem a zákazníkem (cestujícím) vzniká v absolutní většině případů závazek ze smlouvy o přepravě osob. Naplnění pojmových znaků zde navíc nebude činit žádné obtíže, když místo určení bude stanoveno zákazníkem a jízdné bude vždy vyžadováno dopravcem. Na stanovení jízdného ovšem mohou platit určitá omezení z veřejnoprávních předpisů, jak bylo výše zmíněno. Pokud by dopravce chtěl přeci jen vykonat

⁹³ Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, poslanecký tisk č. 431/0. s. 13.

⁹⁴ Ačkoliv samotný spor začal již v roce 2014, rozsudek byl vydán 20. prosince 2017.

přepřavu bezúplatně (např. z dobrosrdečnosti), může jít jak o závazek z příkazní smlouvy, tak o plnění ze společenské úsluhy. V těchto dvou případech navíc nebude na přepřavu dopadat veřejnoprávní regulace dle zákona o silniční dopravě, jelikož dle § 1 odst. 4 ZSD provozování bezúplatné silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby – provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti či jiných osob je vyloučeno z působnosti zákona. Přes tyto společné znaky však lze u komerční spolujízdy nalézt významné soukromoprávní odchylky, které v této kapitole budou podrobněji analyzovány.

3.3.1. Dopravce jako podnikatel

První ze soukromoprávních odlišností plyne z postavení dopravce jakožto podnikatele. Současný občanský zákoník vychází z premisy, že každá svéprávní osoba jedná s běžnou pečlivostí a opatrností, což u ní mohou ostatní důvodně předpokládat. Pokud se však jedná o osobu, která vystupuje jako podnikatel, či slovy zákona jde o osobu, která se veřejně přihlašuje k určitému povolání nebo stavu, má být taková osoba schopna jednat se znalostí a pečlivostí, která je s jejím povoláním nebo stavem spojena. Důvodem je skutečnost, že veřejnost si s touto příslušností může spojovat, či od ní očekávat určitou úroveň odbornosti nebo kompetentnosti, na jejímž základě se pak může rozhodovat o tom, zda využije podnikatelem nabízených služeb, či nikoliv. To samé bude platit i pro případ, kdy se osoba za příslušníka určité profese pouze vydává, aniž jí skutečně je.⁹⁵

Na řidiče taxislužby jsou tak kladeny vyšší nároky, co se týče kvality jeho jednání. Dle § 5 odst. 1 OZ by měl mít jako podnikatel profesionál odpovídající znalosti a dovednosti a měl by je být schopen využívat s **odbornou péčí**. Tento standard péče bude vyžadován zejména v souvislosti s povinností zajistit řádně bezpečnost cestujícího během přepřavy. Pokud by řidič tuto odbornou péči nedodržel, musí nést případné následky, jelikož zákon s vyšší odborností spojuje i vyšší míru odpovědnosti. Možné negativní důsledky upravuje kupříkladu ustanovení § 2912 odst. 2 OZ, kterým zákon při porušení zákonné povinnosti zakládá domněnku nedbalosti, kterou může škůdce vyvrátit pouze tehdy, prokáže-li, že jednal právě se zmíněnou odbornou péčí. Dalším důsledkem bude vyloučení moderačního práva soudu podle ustanovení § 2953 odst. 2 OZ. což bude mít za následek, že soud v případném soudním řízení nebude moci snížit škůdci jeho povinnost k náhradě škody.

⁹⁵ PELIKÁNOVÁ, I., PELIKÁN, R. Komentář k § 5. In: ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. et al.: *Občanský zákoník: Komentář, Svazek I.* Praha: Wolters Kluwer, 2014. s. 33–35.

3.3.1.1. Ochrana slabší strany

Požadavek na vyšší standard péče a kvality jednání dopravce jako profesionála nebude jediným důsledkem jeho postavení. Jednou ze základních zásad soukromého práva je zásada ochrany slabší strany. Tento princip nalézá naplnění v ustanoveních napříč celým občanským zákoníkem. Zvláště pak ale v ustanoveních, které upravují závazkové vztahy, ve kterých vystupuje podnikatel. Právě pro dopravce jakožto podnikatele tak bude platit **obecný zákaz zneužití svého postavení** dle § 433 OZ. Dopravce nesmí vůči dalším osobám v hospodářském styku zneužít svou kvalitu odborníka či své hospodářské postavení k vytváření nebo k využití závislosti slabší strany a k dosažení zřejmé a nedůvodné nerovnováhy ve vzájemných právech a povinnostech stran. Občanský zákoník v druhém odstavci § 433 stanoví vyvratitelnou domněnku, že slabší stranou je vždy osoba, která vůči podnikateli v hospodářském styku vystupuje mimo souvislost s vlastním podnikáním. Ovšem půjde pouze o domněnku, žádné restriktivní vymezení slabší strany stanoveno není, tudíž slabší stranou může být nejen fyzická osoba nepodnikající, ale i fyzická či právnická osoba, která je podnikatelem. Pro určení toho, zda určitá osoba je slabší stranou, bude samozřejmě vždy nutné posoudit konkrétní situaci a s ní související faktory (odbornost cestujícího, informační asymetrie mezi stranami apod.). Pokud by v rámci smluvního vztahu dopravce toto ustanovení porušil a zneužil své postavení, cestující má právo (jako poškozená strana) dovolat se relativní neplatnosti dané smlouvy, a to podle ustanovení § 580 OZ ve spojení s § 586 OZ.⁹⁶ Kromě toho by přicházela v úvahu i náhrada škody podle § 2910 OZ za porušení právem stanovené povinnosti.

Jestliže se zamyslím nad aplikovatelností tohoto ustanovení v praxi, jsem toho názoru, že cestující v postavení slabší strany by se této ochrany mohl domoci například v situacích, kdy by se dopravce dopustil úmyslného prodlužování cesty se záměrem podstatně navýšit cenu jízdného. Nápravy by se ovšem cestující mohl domoci, i kdyby postavení slabší strany neměl, jelikož taková přeprava by nenaplnila požadavek na její řádné provedení, jak ukládá dopravci zákon. Správně zvolenou trasu považuje za jeden z atributů řádné přepravy taxislužbou i Nejvyšší správní soud a opakovaně to ve své judikatuře uvádí. Jako příklad lze uvést jeden z mnoha judikátů, ve kterých se soud zabýval nevydáním dokladu o zaplacení jízdného, jak vyžaduje zákon o silniční dopravě v § 21 odst. 3: *“Doklad o zaplacení jízdného pořízený jako výstup z tiskárny taxamtru není samoučelný, ale slouží především cestujícímu k tomu, aby mohl sám překontrolovat, zda mu taxislužba byla poskytnuta řádně, zejména zda řidič taxislužby nejel z výchozího do cílového místa nedůvodně delší trasou, zda účtovaná cena odpovídá počtu ujetých kilometrů a cenovým*

⁹⁶ LASÁK, J. Komentář k § 433. In: LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 1651.

předpisům, jakož i k uplatnění případných nároků na vydání bezdůvodného obohacení, náhrady škody apod.”⁹⁷

3.3.1.2. Cestující jako spotřebitel

Zákon jde však ve smyslu zásady ochrany slabší strany ještě dále a snaží se korigovat faktickou nerovnováhu, která může nastat **ve vztahu podnikatele a tzv. spotřebitele**. Spotřebitelem se rozumí dle § 419 OZ každý člověk, který mimo rámec své podnikatelské činnosti nebo mimo rámec samostatného výkonu svého povolání uzavírá smlouvu s podnikatelem nebo s ním jinak jedná. Ochrana spotřebitele je tak jakousi zvláštní dodatečnou ochranou slabší strany, jež má reagovat na nevýhody, které mohou být v popsaném právním vztahu přítomny. Půjde zejména o snahu korigovat informační deficit spotřebitele (a to ať už ohledně produktu či služby, ale i právních aspektů souvisejících se samotnou smlouvou) a hospodářskou nerovnost mezi smluvními stranami (která může vést např. k vynucování výhodnějších smluvních podmínek ze strany ekonomicky silnějšího subjektu).⁹⁸ Oproti vymezení slabší strany dle § 433 OZ se pak ochrana spotřebitele bude vztahovat na užší okruh osob, když spotřebitelem může být dle ustanovení § 419 OZ pouze fyzická osoba, jež naplní zmíněné definiční znaky.

V rámci komerční spolujízdy cestující pojmové znaky spotřebitele naplní ve většině případů a uzavřenou smlouvu o přepravě osob mezi dopravcem a cestujícím lze označit jako smlouvu spotřebitelskou. Na tuto smlouvu poté budou dopadat ustanovení § 1810 a násl. OZ, které upravují závazky ze smluv uzavíraných se spotřebitelem. To má za následek zejména dodatečné povinnosti na straně dopravce. Pro komerční spolujízdu se však neuplatní veškerá ustanovení spotřebitelského práva, ať již z důvodu, že s oblastí přepravy osob nesouvisí, nebo z důvodu, že zákon z jejich působnosti výslovně smlouvu o přepravě osob vyloučil.⁹⁹ Zbývají tak ustanovení obecné ochrany spotřebitele dle § 1810 až 1819 OZ, která upravují zejména podnikatelskou informační povinnost, limitaci smluvní autonomie (např. ochranu před nepřiměřenými smluvními podmínkami) a zvláštní výkladové pravidlo, které stanoví, že připouští-li obsah spotřebitelské smlouvy různý výklad, použije se výklad pro spotřebitele nejpriznivější. Je však třeba upozornit na výjimku u informační povinnosti. Zákon stanoví v § 1811 odst. 1 OZ povinnost učinit veškerá

⁹⁷ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR, č. j. 6 As 64/2013-66 ze dne 19. 12. 2013.

Shodně např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ČR, č. j. 1 As 9/2008-156 ze dne 17. 6. 2010, rozsudek Nejvyššího správního soudu, 3 As 51/2004-72 ze dne 8. 6. 2005.

⁹⁸ ČERNÁ, S. *Obchodní právo – podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. s. 401–404.

⁹⁹ Tak například ustanovení § 1841 a násl. OZ upravující finanční služby, stejně jako § 1852 a násl. OZ upravující tzv. timesharové smlouvy, s přepravou osob nesouvisí. Oproti tomu ustanovení obecnějšího charakteru upravující distanční smlouvy a smlouvy uzavřené mimo obchodní prostory v § 1820 až 1840 OZ by se aplikovat mohly. Zákon však z důvodu nevhodnosti jejich použití, či samostatné regulace zvláštními předpisy omezuje jejich použitelnost na určité smlouvy, včetně smlouvy o přepravě osoby (§ 1840 odst. 1 písm. h) OZ).

sdělení vůči spotřebiteli jasně a srozumitelně v tom jazyce, ve kterém se uzavírá smlouva. Dále v odstavci druhém klade značné požadavky na to, co vše musí podnikatel spotřebiteli sdělit než s ním uzavře smlouvu či začne jinak kontrahovat. Ovšem i tato povinnost nebude pro oblast taxislužby platit, jelikož ustanovení v § 1811 odst. 3 písm. a) OZ vylučuje použitelnost druhého odstavce pro smlouvy, které jsou uzavírané za účelem vyřizování záležitostí každodenního života, jestliže má dojít k vzájemnému plnění bezprostředně po jejím uzavření. Do této výjimky bude taxislužba bezpochyby patřit, a proto pro dopravce bude platit pouze požadavek na jasnost a srozumitelnost sdělení.

3.3.2. Adhezní charakter smlouvy

V rámci komerční spolujízdy bude běžné, že práva a povinnosti stran budou často konkretizovány obchodními podmínkami, které dopravce vydá ve smyslu § 1751 OZ. Dopravce tak bude činit z důvodu, že v rámci své činnosti bude uzavírat velké množství podobných smluv a nebude mít zájem veškerá smluvní ujednání sjednávat individuálně, či se vůbec od stanoveného obsahu odchylovat. Toto ovšem vede k tomu, že cestující ve většině případů nemá faktickou možnost ovlivnit obsah smlouvy, či slovy zákona *základní podmínky smlouvy*. Tento pojem ale nelze zaměňovat za podstatné náležitosti smlouvy (jak je vymezuje § 1746 odst. 1 OZ) či jiné právní podmínky. Naopak tento pojem musí být vykládán ve smyslu obchodních podmínek, jakožto (paradoxně) detailnějších pravidel, kterými se smluvní vztah má řídit.¹⁰⁰

V situacích, kdy slabší strana neměla skutečnou příležitost obsah těchto základních podmínek ovlivnit, zákon označuje danou smlouvu jako smlouvu tzv. adhezní (§ 1789 OZ) a poskytuje slabší straně v ustanoveních § 1799 až 1801 OZ dodatečnou ochranu spočívající zejména v ochraně před zvláště nevýhodnými doložkami ve smlouvě. Je však třeba zdůraznit, že tato ustanovení mají za cíl spíše doplnit ochranu, která je poskytována spotřebiteli, i ve prospěch slabší strany, která pojem spotřebitele nenaplní. Ustanovení tak budou poskytovat nanejvýše takovou míru ochrany, jakou stanovuje právě spotřebitelské právo.¹⁰¹

3.3.3. Soukromoprávní důsledky porušení veřejnoprávních povinností

Výše bylo poukázáno na to, že smluvní vztah, ve kterém vystupuje dopravce jako podnikatel, bude mít určitá specifika, která povedou k dodatečným povinnostem na straně dopravce v zájmu ochrany cestujícího jako slabší strany. Na závěr je třeba zdůraznit, že výše

¹⁰⁰ PELIKÁNOVÁ, I., PELIKÁN, R. Komentář k § 1798. In: ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. et al.: *Občanský zákoník: Komentář, Svazek V*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. s. 159–161.

¹⁰¹ PETROV, J. Komentář k § 1798. In: HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 342.

popsané požadavky a právní odchylky budou platit i v případě, že by dopravce postrádal podnikatelské oprávnění, které by vyžadoval zákon. Dle aktuální právní úpravy bude považován za podnikatele každý, kdo svou činností naplní charakteristické znaky podnikatelské činnosti, i kdyby zákonem vyžadované podnikatelské oprávnění neměl.¹⁰²

Tento závěr souvisí s důležitou otázkou, zda porušením veřejnoprávních povinností mohou nastat právní následky ve sféře soukromého práva. Může být kupříkladu způsobena neplatnost přepravní smlouvy, kterou uzavřel řidič taxislužby (doprovce) se zákazníkem (cestujícím), porušením povinnosti ze zákona o silniční dopravě (např. tím, že řidič není držitelem oprávnění řidiče taxislužby)? Na tuto otázku zákon dává odpověď v ustanoveních občanského zákoníku § 5 odst. 2 a § 580 odst. 1 OZ, a to ve smyslu zásady o nezávislosti uplatňování soukromého a veřejného práva, která je vyjádřena ve druhé větě § 1 odst. 1 OZ.¹⁰³ Dle těchto ustanovení nelze zpochybnit povahu nebo platnost právního jednání jen proto, že jednal ten, kdo nemá ke své činnosti potřebné oprávnění nebo komu je činnost zakázána. Stejně tak bude neplatné pouze to právní jednání, které odporuje zákonu (jak z oblasti práva soukromého, tak práva veřejného), avšak za předpokladu, že to vyžaduje smysl a účel daného zákona.¹⁰⁴ Z tohoto plyne, že porušení veřejnoprávních povinností povede zejména k veřejnoprávní odpovědnosti a nikoliv bez dalšího k neplatnosti soukromoprávního jednání. Naopak bude žádoucí, aby si právní jednání zachovalo svou platnost právě z důvodu ochrany druhé strany. Na uvedenou otázku ohledně platnosti smlouvy o přepravě osoby tak lze odpovědět, že smlouva bude platná, i když dojde k porušení zákona o silniční dopravě.¹⁰⁵

¹⁰² Důvodová zpráva k vládnímu návrhu občanského zákoníku, poslanecký tisk č. 362/0.

¹⁰³ LAVICKÝ, P. Komentář k § 1. In: LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 1.

¹⁰⁴ HANDLAR, J., DOBROVOLNÁ, E. Komentář k § 580. In: LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část. Komentář*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 2077.

¹⁰⁵ Obdobný závěr v souvislosti s danou otázkou porušení veřejnoprávních povinností a soukromoprávního jednání vyslovil Nejvyšší soud ve svém rozsudku ze dne 27. 5. 2004, sp. zn. 32 Odo 314/2003. V něm soud posuzoval situaci, kdy byla namítána absolutní neplatnost kupní smlouvy vzhledem k nedostatku živnostenského oprávnění, které bylo zákonem vyžadováno. Soud dospěl k závěru, že porušením živnostenského zákona nemůže dojít bez dalšího k neplatnosti soukromoprávní smlouvy a neplatnosti se tak z toho důvodu nemůže domáhat ani jedna ze smluvních stran.

4. Spolujízda přes dopravní aplikace

4.1. Sdílená ekonomika

Sdílená ekonomika je fenomén, který v posledních deseti letech získal značnou pozornost ve společnosti a vyvolal i nemalé kontroverze. Moderní technologie, které umožnily snadnější sdílení statků mezi lidmi, jednou pro vždy změnilo celou řadu oblastí podnikání. Ačkoliv neexistuje legální definice sdílené ekonomiky, lze v této práci vycházet z definice Evropské Komise, která ji vymezuje jako „*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.*”¹⁰⁶ Konkrétnějších obrysů tato definice získává, když se představí nejznámější společnosti, které jsou s ekonomikou sdílení spojovány, jako je *Uber* (oblast osobní přepravy), *Airbnb* (oblast ubytování), *Zonky* (oblast úvěrového financování) a mnohé další. Ovšem s některými společnostmi přichází i zmíněné kontroverze, když se zdá, že původní myšlenka o sdílení již existujících statků se u jejich služeb vytratila, a proto není jejich označení za sdílenou ekonomiku zcela přesné. Část společnosti má pak za to, že tyto společnosti pojem sdílené ekonomiky přímo zneužívají ve snaze vyhybat se veřejnoprávním regulacím.¹⁰⁷

Tato celospolečenská debata byla v posledních letech znatelná zvláště v oblasti osobní přepravy poskytované prostřednictvím dopravních aplikací. V rámci laické i odborné veřejnosti probíhaly opakovaně debaty nad povahou služeb, které tyto dopravní aplikace nabízejí a umožňují. Mění se právní režim spolujízdy tím, že je domluvena přes dopravní aplikaci? Na základě předchozích částí práce by nemělo být obtížné na tuto otázku ve stručnosti odpovědět.

4.2. Dopravní aplikace

Mezi zástupce dopravních aplikací, respektive jejich provozovatele lze v České republice zařadit společnosti *Uber*, *Bolt* (dříve *Taxify*), *Liftago*, *Hopin* a *BlaBlaCar*. Účel aplikací je ve všech případech stejný – zprostředkovat jejich uživatelům přepravu z místa na místo – ovšem způsob, jakým tak činí, se mezi aplikacemi již liší. Ve chvíli, kdy uživatel v aplikaci zadá odkud kam se chce nechat přepravit, bude záležet na konkrétní aplikaci, za jakých podmínek se přeprava uskuteční. Zejména kvůli otázkám, kdo bude dopravcem a jak bude stanovena cena, pak vznikají u některých aplikací kontroverze.

¹⁰⁶ Evropská Komise. *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů. Evropský program pro ekonomiku sdílení*. 2016. COM(2016). 356 final. s. 3.

¹⁰⁷ PICHRT, J., BOHÁČ, R., MORÁVEK, J. (eds.) *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. s. 16.

Tak kupříkladu velká část společnosti zatím nemusela nikdy slyšet o společnosti BlaBlaCar, která se označuje jako zprostředkovatel prosté spolujízdy, jelikož určení právního režimu zprostředkované přepravy nečiní obtíže. Dopravcem je řidič, který má ve svém vozidle volné místo, které nabízí za jízdné stanovené jako přiměřený příspěvek na náklady, tedy v souladu s tím, co bylo o prosté spolujízdě řečeno v části druhé. Stejně tak pro někoho mohou být neznámé společnosti Liftago či Hopin, které lze označit za zprostředkovatele klasické nebo smluvní taxislužby dle zákona o silniční dopravě. Povaha zprostředkované přepravní služby není sporná, když ji provozují pouze profesionální dopravci, tak jak vyžaduje zákon a jak bylo popsáno v části třetí. Ovšem tak snadné k posouzení to dříve nebylo se společností Uber nebo Bolt, kterým se dařilo využívat nadšení z fenoménu sdílené ekonomiky a za pomoci svého marketingu zastřít povahu zprostředkované přepravy.

4.2.1. Uber a vývoj situace v ČR

Nepřehledná právní situace panovala kolem společnosti Uber od jejího příchodu na český trh v roce 2014. Ačkoliv na úplném začátku společnost v České republice vyrukovala pouze s nabízením smluvní taxislužby luxusními vozidly (i když často protiprávně) pod označením *UberBLACK*, krátce na to začala nabízet svou další službu označenou jako *UberPOP* (od roku 2019 jako *UberX*). Tato služba – která měla umožnit komukoliv přivydělat si ve volném čase poskytováním přepravy uživatelům aplikace Uber – rezonovala médií nejvíce a zapříčinila nejasnost v právní povaze zprostředkované přepravy. Není se však čemu divit, když sama společnost tuto službu označovala jako (prostou) spolujízdu a řidičem nabízejícím přepravu se dle slov společnosti mohl stát každý, komu je alespoň 21 let, má řidičský průkaz a čistý trestní rejstřík.¹⁰⁸ Společnost ze začátku nepřipouštěla, že činnost, kterou řidiči realizují – tedy provedení přepravy na základě objednávky uživatele (zákazníka) aplikace, do místa určení určeného uživatelem, za stanovené jízdné umožňující dosažení zisku – by mohla být označena jako taxislužba. Ovšem dle rozboru z předchozích částí je přitom patrné, že činnost naplňuje všechny znaky, kterými se liší komerční spolujízda od spolujízdy nekomerční.¹⁰⁹

K tomuto za nedlouho dospěl kupříkladu i Magistrát hl. m. Prahy a začal poskytovanou přepravu v režimu UberPOP kontrolovat a pokutovat jako taxislužbu (zejména pro porušení zákona o silniční dopravě). Avšak nejistotu v povaze služby poté opět přinesla (rozdílná)

¹⁰⁸ ČT24 – Česká Televize. *Spolujízda, nebo taxi? Uber už nabízí v Praze svou kontroverzní službu* [online]. 2014 [cit. 20. 5. 2020]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/1010617-spolujizda-nebo-taxi-uber-uz-nabizi-v-praze-svou-kontroverzni-sluzbu>

¹⁰⁹ Srov. KRUPA, M. *Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace*. Praha: Leges, 2019. s. 99–103.

rozhodovací praxe soudů. Například Městský soud v Praze v rámci správního soudnictví projednával žalobu proti rozhodnutí správního orgánu ve věci, ve které byla řidičem nabízejícím přepravu prostřednictvím aplikace Uber zpochybňována jemu uložená sankce (pokuta ve výši 15 000 Kč a zákaz činnosti provozu taxislužby na dobu 12 měsíců), a to za výkon činnosti spadající pod pojem *taxislužba* bez příslušného oprávnění.¹¹⁰ V tomto rozsudku soud kontroverzně zrušil rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy, kterým byla zmíněná sankce potvrzena, a to s tvrzením, že: „*Využívání této mobilní aplikace bylo v rozhodné době dovoleno, žalobce nemohl předem rozpoznat, že jeho jednání by mohlo být považováno za nezákonné, neboť využívání mobilní aplikace Uber nebylo zapovězeno žádným právním předpisem.*”¹¹¹ Je pravdou, že v této době ještě nebylo rozhodnuto o předběžné otázce u Soudního dvora Evropské unie ohledně povahy služby Uber a související činnosti řidičů (C-434/15 - Asociación Profesional Elite Taxi), na což soud i upozornil. Přesto rozsudkem naznačil, že v situaci, kdy je tradiční činnost zprostředkována moderním způsobem (přes technologickou platformu), veřejnoprávní regulace se jí nemusí týkat. Takový závěr však nelze připustit, když by mohl vést ke stanovisku, že každá regulovaná služba, která bude poskytnuta prostřednictvím mobilní aplikace, bude poskytována vlastně mimo známý právní režim a žádná regulace se jí tak nebude týkat.

Po tomto rozsudku následoval bouřlivý vývoj spojený například i s rozdílným rozhodováním o předběžných opatřeních ohledně zákazu poskytování služby Uber v různých městech České republiky. Zatímco v Brně bylo návrhu vyhověno a služba na území města byla zakázána, v Praze nikoliv.¹¹² Nakonec došlo i ke zrušení uvedeného rozsudku Městského soudu v Praze, a to na základě kasační stížnosti podané k Nejvyššímu správnímu soudu.¹¹³ Ten správně dovodil, že **je třeba vždy posuzovat samotnou činnost řidiče** – zda naplní znaky taxislužby dle zákona o silniční dopravě – a nelze se spokojit s konstatováním, že je činnost realizována způsobem, který doposud není regulovaný. Jak soud výstižně uvedl: „*Přeprava osob uskutečňovaná řidiči, kteří používají aplikaci UberPOP, se neodehrává v právním vakuu. Jakkoliv využívají moderní technologická řešení a alternativní ekonomické formy, neznamená to automaticky, že jejich činnost nepodléhá žádným pravidlům. Při aplikaci práva je třeba vycházet z aktuálního právního rámce a konkrétní situaci hodnotit jeho optikou, nikoli naopak.*”¹¹⁴ V podobném duchu se nakonec vyjádřil i Ústavní soud v ústavním nálezu ze dne 5. 11. 2018, sp. zn. III. ÚS 4072/17,

¹¹⁰ Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 10. 2016, č.j. 1 A 96/2015-38.

¹¹¹ Tamtéž.

¹¹² Srov. KRUPA, M. *Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace*. Praha: Leges, 2019. s. 126–134.

¹¹³ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2017, sp. zn. 9 As 291/2016-136.

¹¹⁴ Tamtéž.

ve kterém sám soud sice povahu činnosti neposoudil, ale představil postup, jakým by měly soudy k dané otázce přistoupit.¹¹⁵

4.2.2. Přeprava prostřednictvím aplikace Uber

Dnes je již situace kolem právní povahy těchto alternativních dopravců vyjasněna. Není pochyb o tom, že přeprava zprostředkovaná aplikací Uber nespadá pod režim prosté spolujízdy, ale naopak naplňuje znaky klasické taxislužby. Jak bylo ale v předchozí části práce řečeno, problémem je, že dopravci a řidiči nedodržují přísné podmínky, které pro tento segment ukládají veřejnoprávní předpisy. A to ani v případech, kdy se dopravci a řidiči hlásí k segmentu smluvní taxislužby (aktuálně dle § 21 odst. 4 ZSD).

Zastávám názor, že veřejnoprávní regulace takové přepravy a její vynucování je zcela namístě. Nebylo by spravedlivé a ani jinak opodstatnitelné, kdyby dopravci a řidiči nemuseli dodržovat veřejnoprávní předpisy jen kvůli tomu, že přepravu nabízejí „moderně“ prostřednictvím mobilních aplikací. Zároveň však považuji za správné, že zákonodárce reaguje na technologický vývoj a snaží se přizpůsobit stávající podmínky nové době, tak jak činí schválenou novelou zákona o silniční dopravě. Tato novela by měla přinést určité uvolnění podmínek pro provozování taxislužby, což pomůže zejména taxislužbě nabízené prostřednictvím mobilních aplikací. Je však těžké předpovědět, jaký skutečný dopad tato novela bude mít na trh taxislužby.

¹¹⁵ „Lze uvést příklad abdukce podle známého anglického rčení o něčem, co se projevuje jako kachna, tak jí také zpravidla bude (If it looks like a duck, swims like a duck, and quacks like a duck, then it probably is a duck).“.
Nález Ústavního soudu ze dne 5. 11. 2018, sp. zn. III. ÚS 4072/17.

Závěr

Cílem této diplomové práce bylo analyzovat a zhodnotit právní režim spolujízdy v České republice. Z důvodu nejednoznačnosti a absence legální definice pojmu *spolujízda* byl tento pojem nejprve vymezen pro účely této práce, a to jako jakákoliv přeprava více fyzických osob v rámci jednoho automobilu. V souvislosti s tím byly představeny nejčastější druhy spolujízdy – které lidé v běžném životě zažívají – a relevantní právní předpisy týkající se silniční přepravy osob. Jelikož v rámci problematiky přepravy osob dochází k úzkému prolínání norem práva soukromého i veřejného, bylo pro naplnění vytyčeného cíle zapotřebí v jednotlivých částech práce zkoumat jak soukromoprávní, tak veřejnoprávní aspekt takové přepravy.

Jako první byla analyzována spolujízda v úzkém smyslu slova, označována v této práci jako prostá spolujízda. Z hlediska soukromého práva bylo dovozeno, že při této formě nekomerční přepravy osob – kdy dochází ke sdílení volného místa ve vozidle – vzniká mezi osobami ve většině případů závazek ze smlouvy o přepravě osob. V práci tak byly vyplývající práva a povinnosti smluvních stran podrobeny zkoumání, stejně jako související soukromoprávní odpovědnost dopravce. Jelikož rozhodujícím faktorem pro naplnění pojmových znaků smlouvy o přepravě osoby je sjednání jízdného, došlo i ke zkoumání povahy závazku při jeho absenci. V případě bezúplatné přepravy bude mezi osobami uzavírána smlouva příkazní, anebo jejich jednání bude mít povahu pouhé společenské služby bez závazku. U příkazní smlouvy byla nadto domýšlena změna v odpovědnosti smluvních stran, z čehož bylo dovozeno, že pro spolujezdce jako cestujícího je z právního hlediska výhodnější, pokud přeprava probíhá alespoň za minimální úplatu, a tedy na základě smlouvy o přepravě osoby. Z hlediska veřejného práva se osob podílejících se na prosté spolujízdě budou týkat pouze obecné právní předpisy, které se týkají všech účastníků silničního provozu, neboť jiné veřejnoprávní předpisy dopadají pouze na silniční přepravu – jež naplní definiční znaky podnikání – k čemuž u prosté spolujízdy v absolutní většině případů nedojde.

Právní úprava prosté spolujízdy se dá po celkovém shrnutí hodnotit kladně, když na tuto formu nekomerční přepravy osob nejsou kladeny přebytečné nároky a přeprava probíhá na základě soukromoprávního poměru bez veřejnoprávních zásahů, které by postrádaly účelnost.

Práce se dále zaměřila na právní úpravu taxislužby, aby bylo porovnáno, jak se právní kvalifikace mění, pokud je silniční přeprava osob provozována komerčně. Zcela zásadní změnu ve sféře veřejného práva přináší působnost zákona o silniční dopravě a související cenové předpisy. Podrobně tak byly zkoumány následky této regulace, a to zejména podoba podmínek provozování taxislužby a cenová regulace jízdného. Z analýzy vyplynulo, že zákon o silniční dopravě rozeznává tři segmenty taxislužby, a to v závislosti na způsobu provozování přepravy a

souvisejících povinností. Vůbec nejpřísnější požadavky musí splnit a dodržovat dopravce či řidič poskytující taxislužbu ve formě tzv. klasické taxislužby. Ačkoliv podmínky stanovené přímo ze zákona nejsou až tolik problematické, široká pravomoc obcí komplikuje zahájení a nabízení přepravy v některých městech. Mimo veřejné právo byly představeny i významné soukromoprávní odchylky, které ukázaly, že občanský zákoník zvyšuje své nároky na osoby, které vykonávají přepravu osob a uzavírají smlouvy jako podnikatelé.

Při celkovém pohledu na právní režim taxislužby se dá hodnotit kladně, že stát – v legitimním zájmu na bezpečnosti a určité kvalitě poskytované přepravy osob – klade vyšší nároky na provozovatele taxislužby. Ačkoliv se dá vytknout, že podle současné právní úpravy jsou některé požadavky až příliš přísné a nadto ztrácejí v dnešní době své opodstatnění. Lze proto velmi uvítat snahu zákonodárce reagovat na současnou situaci novelou zákona o silniční dopravě, která má přizpůsobit právní režim taxislužby aktuálnímu technologickému vývoji a společenské poptávce. Novela dle změn, které má přinést, podstatně uvolňuje podmínky – které na provozovatele taxislužby dopadají – a to ve prospěch tzv. alternativních dopravců. Jaký reálný dopad tato novela bude mít na trh taxislužby, je však těžké předpovědět.

V samotném závěru práce bylo krátce pojednáno o fenoménu tzv. sdílené ekonomiky a dopravních aplikacích. Představen byl stručný vývoj jak ve vnímání těchto aplikací společností, tak v jejich právní kvalifikaci v České republice. Na základě předchozích částí práce bylo možné uzavřít, že činnost řidičů – kteří nabízejí přepravu prostřednictvím těchto aplikací – se dá bez obtíží podřadit pod existující právní režim některé formy spolujízdy. Podle autora práce tak český právní řád vhodně reflektuje rozmanité situace, které spolujízda může přinášet. Nadto je vidět snaha zákonodárce reagovat, i když s menším zpožděním, na nové trendy v oblasti přepravy osob, což lze pouze ocenit.

Seznam zkratk

občanský zákoník z roku 1964

zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

občanský zákoník / OZ

zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

obchodní zákoník

zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník

SFEU

Smlouva o fungování Evropské unie

zákon o cenách

zákon č. 526/1990 Sb., o cenách

zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

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 silniční dopravě / ZSD

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

zákon o silničním provozu / ZSP

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

živnostenský zákon

zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon)

Seznam použitých zdrojů

1. Seznam použité literatury

- ČERNÁ, S. *Obchodní právo – podnikatel, podnikání, závazky s účastí podnikatele*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 978-80-7552-333-4.
- DVOŘÁK, J., ŠVESTKA, J., ZUKLÍNOVÁ, M. *Občanské právo hmotné. Svazek 1. Díl první: Obecná část. 2. vydání*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 978-80-7552-187-3.
- ELISCHER, D. *Darování a jeho podoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 978-80-7552-298-6.
- FRINTA, O. *Smlouva o přepravě osoby v novém soukromém právu*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. ISBN 978-80-7552-886-5.
- GERLOCH, A. *Teorie práva. 7. vydání*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2017. ISBN 978-80-7380-652-1.
- HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník V. Závazkové právo. Obecná část. Komentář. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2014. ISBN 978-80-7400-535-0.
- HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část. Komentář. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2014. ISBN 978-80-7400-287-8.
- KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích. 2. vydání*. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-418-6.
- KRUPA, M. *Dopravní aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace*. Praha: Leges, 2019. ISBN 978-80-7502-352-0.
- LAVICKÝ, P. a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část. Komentář. 1. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2014. ISBN 978-80-7400-529-9.
- PICHT, J., BOHÁČ, R., MORÁVEK, J. (eds.) *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.
- PRAŽÁK, P. *Společenské služby a jiné liberality v českém soukromém právu*. Praha, 2020. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta, Katedra občanského práva. Dostupné online: <https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/116175>
- ROUČEK, F., SEDLÁČEK, J. a kol. *Komentář k československému obecnému zákoníku občanskému a občanské právo platné na Slovensku a v Podkarpatské Rusi. Díl 4. (§§ 859 až 1089)*. 1. vydání. Praha: Právnické knihkupectví a nakladatelství V. Linhart, 1936.
- ŠVESTKA, J. *Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku*. Praha: Academia, 1966.
- ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. et al.: *Občanský zákoník: Komentář, Svazek I*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-370-8.
- ŠVESTKA, J., DVOŘÁK, J., FIALA, J. et al.: *Občanský zákoník: Komentář, Svazek V*. Praha: Wolters Kluwer, 2014. ISBN 978-80-7478-638-9.

2. Seznam použitých internetových zdrojů

- BERÁNEK, J. *BlaBlaCar je naplno v Česku. Pro vstup si koupil Jízdomat* [online]. 2016 [cit. 28. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.lupa.cz/clanky/blablacar-je-naplno-v-cesku-pro-vstup-si-koupil-jizdomat/>
- BlaBlaCar. *Podmínky užití, bod 5. Finanční podmínky* [online]. [cit. 14. 2. 2020]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.cz/about-us/terms-and-conditions>

- BlaBlaCar. *Service Fees* [online]. [cit. 14. 2. 2020]. Dostupné z: <https://blog.blablacar.co.uk/blablalife/lp/service-fees>
- ČERNÁ, J. *ČESMAD Bohemia: Úmluva CVR* [online]. 2006 [cit. 26. 1. 2020]. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=2498>
- ČT24 – Česká Televize. *Spolujízda, nebo taxi? Uber už nabízí v Praze svou kontroverzní službu* [online]. 2014 [cit. 20. 5. 2020]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/1010617-spolujizda-nebo-taxi-uber-uz-nabizi-v-praze-svou-kontroverzni-sluzbu>
- DILLET, R. *BlaBlaCar's revenue grew by 71% in 2019* [online]. 2019 [cit. 28. 1. 2020]. Dostupné z: <https://techcrunch.com/2020/02/06/blablacars-revenue-grew-by-71-in-2019/>
- European Transport Safety Council. *Transport Safety Performance in the EU – A Statistical Overview* [online]. 2003 [cit. 20. 3. 2020]. Dostupné z: <https://etsc.eu/transport-safety-performance-in-the-eu-a-statistical-overview/>
- Eurostat. *Road safety statistics - characteristics at national and regional level* [online]. 2018 [cit. 20. 3. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_-_characteristics_at_national_and_regional_level
- Eurostat. *Statistika přepravy cestujících* [online]. 2019 [cit. 21. 1. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_transport_statistics/cs
- HAWKINS, A. *Waze thinks it can get Americans carpooling again* [online]. 2019 [cit. 28. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.theverge.com/2019/10/10/20906281/waze-carpool-anniversary-stats-update-fee-navigation-drivers>
- HODKOVÁ, Z. *7000 nových povolení za 20 měsíců. V Praze raketově přibývá taxikářů* [online]. 2020 [cit. 26. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/7-000-novych-povoleni-za-20-mesicu-v-praze-raketove-pribyva-taxikaru-88964>
- Ministerstvo dopravy. *Informace o stavu bodového systému v České republice, přestupcích a trestných činech za rok 2019* [online]. 2019 [cit. 21. 1. 2020]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(4\)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(4)/Bodovane-prestupky-a-trestne-ciny.pdf.aspx)
- RICHTER, J. *V Praze je prý skoro třikrát více taxikářů, než je potřeba* [online]. 2013 [cit. 20. 5. 2020]. Dostupné z: <http://www.tydeniky.cz/cz/menu/81/doprava/clanek-18791-v-praze-je-pry-skoro-trikrat-vice-taxikaru-nez-je-potreba/>
- TOMEŠ, M. *Taxikáři chystají další protesty proti aplikacím. Čtete, na čem se strany sporu neshodnou* [online]. 2018 [cit. 26. 3. 2020]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/taxikari-chystaji-dalsi-protesty-proti-aplikacim-ctete-na-cem-se-strany-sporu-neshodnou-1343782>
- U.S. Department of Transportation. *High-Occupancy Vehicle Lanes* [online]. [cit. 21. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.transportation.gov/mission/health/High-Occupancy-Vehicle-Lanes>
- Ústav pro jazyk český, v. v. i. *Slovník spisovného jazyka českého* [online]. 2011 [cit. 21. 1. 2020]. Dostupné z: <https://ssjc.ujc.cas.cz/>

Ústav pro jazyk český, v. v. i. *Příruční slovník jazyka českého* [online]. 2007–2008 [cit. 21. 1. 2020]. Dostupné z: <https://psjc.ujc.cas.cz/>

VESELÍKOVÁ, M. *Sdílená ekonomika po Česku: Sousedská výpomoc, půjčování i spolujízda věci* [online]. 2017 [cit. 26. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.penize.cz/spotrebitel/320653-sdilen-ekonomika-po-cesku-sousedska-vypomoc-pujcovani-i-spolujizda-veci>

Zavezu.cz. *Všeobecné obchodní podmínky* [online]. [cit. 26. 1. 2020]. Dostupné z: <https://www.zavezu.cz/vseobecne-obchodni-podminky.pdf>

ZELENKOVÁ, N. *Kdy je nově prostý elektronický podpis rovnocenný s podpisem vlastnoručním?* [online]. 2017 [cit. 11. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/clanky/kdy-je-nove-prosty-elektronicky-podpis-rovnocenny-s-podpisem-vlastnorucnim-104697.html>

<http://www.prevezu.cz/> [cit. 26. 1. 2020]

<https://jezdimespolu.skoda-auto.cz/cs> [cit. 14. 2. 2020]

<https://newsroom.toyota.eu/toyota-launches-kinto-a-single-brand-for-mobility-services-in-europe/> [cit. 14. 2. 2020]

<https://www.jojob.it/> [cit. 14. 2. 2020]

<https://www.shebah.com.au/> [cit. 14. 2. 2020]

<https://www.takescoop.com/> [cit. 14. 2. 2020]

<https://www.togethr.com/> [cit. 14. 2. 2020]

<https://www.zavezu.cz/> [cit. 26. 1. 2020]

3. Seznam použitých právních předpisů

Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách

Zákon č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů

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

Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

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

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 č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Zákon č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce

Zákon č. 115/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

Nařízení č. 1/2020 Sb. hl. m. Prahy, kterým se mění nařízení č. 20/2006 Sb. hl. m. Prahy, o maximálních cenách osobní taxislužby, ve znění nařízení č. 7/2013 Sb. hl. m. Prahy

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES.

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004.

Smlouva o Evropské unii, publikovaná v Úředním věstníku EU pod č. 2012/C 326/01

Smlouva o fungování Evropské unie, publikovaná v Úředním věstníku EU pod č. 2012/C 326/01

Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) (Bern, 1980), vyhlášená vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb.

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) (Ženeva, 1956), vyhlášená vyhláškou Ministerstva zahraničních věcí č. 11/1975 Sb.

Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční přepravě cestujících a zavazadel (CVR) (Ženeva, 1973), vyhlášená sdělením ministerstva zahraničních věcí č. 91/2006 Sb. m. s

Vyhláška č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

Vyhláška č. 3/2012 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Provozní řád a stanoví podmínky užívání stanovišť taxislužby zřízených na místních komunikacích ve vlastnictví hlavního města Prahy

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Výměr MF č. 01/2020 ze dne 17. prosince 2019, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami

4. Seznam použité judikatury

Nález Ústavního soudu ze dne 10. 1. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 33/2000

Nález Ústavního soudu ze dne 11. 3. 2003, sp. zn. I. ÚS 276/01

Nález Ústavního soudu ze dne 17. 4. 2018, sp. zn. II. ÚS 492/17

Nález Ústavního soudu ze dne 5. 11. 2018, sp. zn. III. ÚS 4072/17

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

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 5. 2004, sp. zn. 32 Odo 314/2003

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

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 8. 6. 2005, č. j. 3 As 51/2004-72

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 6. 2010, č. j. 1 As 9/2008-156

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 4. 2011, č. j. 1 Afs 47/2010-79
Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2013, č. j. 6 As 64/2013-66
Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2017, č. j. 9 As 291/2016-136
Zpráva Nejvyššího soudu České socialistické republiky ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83

5. Seznam ostatních zdrojů

Důvodová zpráva k vládnímu návrhu občanského zákoníku, poslanecký tisk č. 362/0.

Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, poslanecký tisk č. 477/0.

Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona o silniční dopravě, poslanecký tisk č. 799.

Důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, poslanecký tisk 823/0.

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů. Evropský program pro ekonomiku sdílení. 2016. COM(2016). 356 final.

Stanovisko generálního advokáta ve věci C-434/15 ze dne 11. května 2017, Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain, SL. Dostupné z: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=190593&doclang=CS>

Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, poslanecký tisk č. 431/0.

Spolujízda z hlediska soukromého a veřejného práva

Abstrakt

Diplomová práce se věnuje právnímu režimu spolujízdy v České republice. Za spolujízdu je pro účely práce označena jakákoliv přeprava více fyzických osob v rámci jednoho automobilu. V práci je tak analyzován a hodnocen právní režim nejčastějších forem spolujízdy, které lidé v běžném životě zažívají, jako je spolujízda prostá spočívající v nekomerčním sdílení volného místa ve vozidle a spolujízda komerční zastoupená taxislužbou. Opomenuty nejsou ani dopravní aplikace a přeprava, která je jejich prostřednictvím realizována. Pro naplnění cíle práce bylo třeba analyzovat soukromoprávní i veřejnoprávní aspekt spolujízdy, a to z důvodu provázanosti soukromoprávních a veřejnoprávních norem v oblasti přepravy osob.

V první části dochází k vymezení samotného pojmu spolujízdy a představení tradičních forem spolujízdy. Pro snadnější orientaci je představena i relevantní právní úprava, která se týká silniční přepravy osob.

Druhá část je věnována prosté spolujízdě. Z hlediska soukromého práva je podrobně analyzován možný právní poměr mezi osobami, které se prosté spolujízdy účastní. Smluvní závazky, které během takové přepravy mohou vzniknout, jsou podrobněji vyloženy s důrazem na smlouvu o přepravě osob a smlouvu příkazní. V práci dochází k upozornění na rozdíly, které jednotlivé smluvní režimy mohou přinášet. V rámci veřejného práva je poté zkoumáno, které právní předpisy se prosté spolujízdy týkají a za jakých podmínek.

Ve třetí části je na právní úpravě taxislužby poukázáno na právní rozdíly, které přináší komerční provozování přepravy osob. Důraz je kladen na normy veřejného práva, zejména na zákon o silniční dopravě včetně jeho schválené novely. Opomenuty ale nejsou ani cenové předpisy a předpisy týkající se provozu na pozemních komunikacích. Z hlediska soukromého práva jsou zkoumány změny, které přináší občanský zákoník do právního poměru mezi dopravcem v postavení podnikatele a cestujícím.

Část čtvrtá krátce pojednává o dopravních aplikacích a fenoménu tzv. sdílené ekonomiky. Na základě předchozích částí je řešena právní kvalifikace přepravy, která je přes dopravní aplikace zprostředkována.

Klíčová slova: spolujízda, přeprava osob, taxislužba

Ridesharing in the light of private and public law

Abstract

The diploma thesis deals with the legal regulation of ridesharing in the Czech Republic. For the purposes of thesis, ridesharing is defined as any carriage of several natural persons within one car. The thesis analyzes and evaluates the legal aspects of the most common forms of ridesharing, namely carpooling characterized by non-commercial sharing of empty seats in a car and commercial carriage of persons represented by a taxi service. The legal issue of transport applications and carriage of persons, which is realized through them, is also addressed. In order to fulfill the aim of the thesis, it was necessary to analyze pieces of legislation both of public and private law.

The first part shows the different usage and meaning of term ridesharing as well as traditional forms of ridesharing. For easier orientation, the relevant legal regulation concerning road passenger transport is also presented.

The second part is dedicated to carpooling. The possible legal relationship between persons who participate in carpooling is analyzed in detail. Emphasis is placed on possible contracts which passengers can enter into, especially the contract for the carriage of a person and the mandate contract. The thesis highlights the differences in the rights and duties that individual contractual regimes can bring. As far as public law is concerned, the thesis examines which legislation applies to carpooling and under what conditions.

In the third part, the legal differences that taxi service as the commercial carriage of persons can bring are highlighted. Emphasis is placed on pieces of legislation of public law, especially on the Road Transport Act, including its approved amendment. Price regulations and regulations concerning road traffic are not neglected either. In regard to private law, the changes that are brought by the current Czech Civil Code into the legal relationship between the carrier who is an entrepreneur, and the passenger are examined.

The fourth part briefly discusses transport applications and the phenomenon of the so-called sharing economy. The carriage of persons realized through transport applications is legally qualified based on the previous parts.

Key words: ridesharing, carriage of persons, taxi