

Univerzita Palackého v Olomouci

Právnická fakulta

Pavλίna Rejmanová

Sdílená ekonomika se zaměřením na platformu Uber

Diplomová práce

Olomouc

2020

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma “Sdílená ekonomika se zaměřením na platformu Uber” vypracovala samostatně a citovala všechny použité zdroje.

V Jičíně dne 11. ledna 2020

Pavλίna Rejmánová

Obsah

Úvod	4
1 Sdílená ekonomika	5
1.1 Definice sdílené ekonomiky.....	5
1.1.1 Collaborative Consumption, Collaborative Economy, Sharing Economy a další pojmy související se sdílenou ekonomikou	7
1.1.2 Modely sdílené ekonomiky	8
1.2 Historie sdílené ekonomiky	10
1.3 Doba internetová a Generace Z.....	11
1.4 Výhody sdílené ekonomiky	12
2 Platforma Uber	14
2.1 Myšlenka fungování společnosti	15
2.2 Služba poskytovaná společnostmi Uber.....	17
2.2.1 Digitální aplikace	17
2.2.2 Bezpečnost při využívání přepravy přes platformu Uber	19
2.3 Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb	20
3 Srovnání s taxislužbou dle právní úpravy České republiky	22
3.1 Řidič.....	23
3.1.1 Status řidiče Uberu – podnikatel nebo zaměstnanec	23
3.1.2 Požadavky na řidiče	27
3.1.3 Povinnost odvodu daní	29
3.2 Požadavky na vozidla.....	31
3.2.1 Taxametr	32
3.2.2 Speciální požadavky na vozidla Uber.....	33
3.3 Nekalá soutěž.....	34
3.4 Novela zákona o silniční dopravě	36
Závěr.....	39

Úvod

Jako téma své diplomové práce jsem si zvolila oblast sdílené ekonomiky. Protože se jedná o oblast poměrně širokou s velkou škálou rozličných oblastí od sdíleného ubytování, carsharing, po půjčování pracovního nářadí apod., konkrétně se zaměřím pouze na platformu Uber.

Dané téma jsem si vybrala proto, že sdílená ekonomika je fenomén moderní doby, který doposud není přesně regulován. Protože jde o téma velice aktuální a živé, které vzbuzuje vášně v širokém spektru společnosti od pole vědeckého, přes právní, až po širokou veřejnost, a vyvolává vážné diskuze v oblasti legislativní a judikatorní, je třeba se jím zabývat. Co do společenské významnosti se jedná o velmi významnou oblast, a to jak co do rozšířenosti a oblíbenosti platformy, tak také samotného faktu, že právo nakládat se svým majetkem je esenciální část vlastnictví, které patří mezi absolutní majetková práva.

Mou prací budou provázet stěžejní otázky, a to zda je sdílená ekonomika v České republice dostatečně regulována, a dále zda a jak se odlišuje alternativní taxislužba Uber od klasické taxislužby, potažmo zda je fungování alternativní taxislužby Uber v rozporu s naším právním řádem.

V začátku práce se nejprve zaměřím na samotnou sdílenou ekonomiku. Pokusím se ji jasně charakterizovat, shrnout důvody jejího rozmachu a základní zásady, na nichž je vybudována. Poté pozornost přesunu na samotnou, v současné době pravděpodobně nejkontroverznější platformu z oblasti sdílené ekonomiky vůbec, alternativní taxislužbu Uber. Protože platforma přináší řadu inovativních metod v oblasti přepravy osob, chci se zabývat jednotlivými principy jejího fungování, a to i s ohledem na právní řád České republiky. Neopomenu ani právní postavení řidičů jezdících na základě mobilní aplikace Uber.

Protože bych ráda porovнала klasickou regulovanou taxislužbu s touto moderní alternativou, zaměřím se též na podmínky pro provozování taxislužeb podle aktuální zákonné úpravy. Ráda bych provedla analýzu rozdílu mezi taxislužbou a Uberem nejen z hlediska faktického a právního, ale také z pohledu zákazníka a jeho ochrany.

Na závěr se pokusím postihnout nejdůležitější poznatky o této problematice. Zhodnotím aktuální právní úpravu, zejména se pokusím shrnout její soulad s faktickým fungováním platformy v této oblasti. Protože se jedná o oblast, jejíž právní úprava není dokončená, naopak je spíše v počátcích a očekává se významná novelizace, pokusím se shrnout aktuální pohled na její směřování.

1 Sdílená ekonomika

Protože ve společnosti nežijeme izolovaně, významnému sdílení statků se nelze vyhnout. Podílíme se na něm od narození. Sdílení můžeme charakterizovat jako jeden ze signifikantních prvků, co svět utváří, dělá ho takový, jaký je. Podíváme-li se na situaci z širšího pohledu, těžko bychom žili bez toho, aniž by nám jiný poskytl svůj čas, ať už přímo, či prostřednictvím nějaké služby nebo produktu, nebo se podělil o své znalosti nebo dovednosti. Veškerá podoba světa je vlastně výsledkem toho, co někdo vymyslel, vybudoval, vyrobil nebo poskytl. Každá jednotlivá osoba je pak jak příjemcem, tak také poskytovatelem těchto hodnot.

V určité míře se tedy jedná o sdílení nutné, přímo nevyhnutelné, zde jde především o statky veřejné (jako je ovzduší nebo veřejná prostranství), dále se jedná o sdílení plynoucí ze sociálních interakcí a běžných životních situací (například soužití ve společném bytě s partnerem nebo dnešní dobu tolik určující využívání radiových, televizních a především pak internetových připojení) a v neposlední řadě pak sdílení fakultativní, tedy dobrovolné, které je pro účastníky vhodné, nebo lépe řečeno výhodné.

Jedná se o případy, kdy někdo našel způsob, jak sdílení přímo využít ve svůj prospěch, toto nazvěme jako sdílení v užším smyslu, základ ekonomických platforem. Principy těchto platforem se v průběhu času vyvíjí. Od Thomase Hiltona, který jako první vytvořil mezinárodní síť hotelů, která je založená na fixní ceně a papírovém rezervačním systému, kdy rezervace byla zpočátku prováděna distančním způsobem telefonicky nebo prostřednictvím faxové sítě, se doba posunula k velmi pohodlnému a uživatelsky velmi personalizovanému businessu/prostředí prostřednictvím sociálních sítí.¹ A to je právě jádro sdílené ekonomiky.

1.1 Definice sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika nemá jednotnou definici. Podle Merriam-Websterského slovníku se jedná o ekonomické aktivity, které zahrnují koupi nebo prodej obvykle dočasného přístupu ke zboží nebo službám zorganizovaného prostřednictvím online společností nebo organizací.² Dočasnost přístupu ovšem závisí na modelu sdílené ekonomiky, neboť jak bude vysvětleno níže, může docházet také k převodu vlastnického práva, a jít tedy o přístup trvalý, resp. do doby, kdy případně bude produkt opět objektem dalšího obchodu.

Sarah Serightová popsala pro blog platformy Neighbor sdílenou ekonomiku jednoduše jako výbornou možnost pro ty, kteří chtějí ušetřit nebo vydělat peníze, přičemž její princip spočívá ve

¹ GANSKY, Lisa. *The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing*. New York: Portfolio Penguin, 2010. str. 11.

² Merriam-Webster Dictionary [online]. Citováno dne 5. července 2019. Dostupné na <<https://www.merriam-webster.com/dictionary/sharing%20economy>>.

spárování běžných osob, které mají co nabídnout s těmi, kteří přesně tu danou hodnotu potřebují.³

Evropská komise definuje ekonomiku sdílení 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*“.⁴ Tato ekonomika v sobě tedy zahrnuje tři kategorie aktérů, a to a) poskytovatele služeb (poskytujících aktiva, služby, čas nebo dovednosti), kdy se může jednat o poskytovatele příležitostné nebo poskytovatele profesionální, kteří jednájí v rámci výkonu svého povolání; b) jejich uživatele a c) zprostředkovatele, kteří je propojují usnadňují mezi nimi komunikaci, toto se děje prostřednictvím on-line platformem.⁵

Americká teoretička Lisa Gansky nazývá tento nový business model The Mesh. Popisuje ho jako model, ve kterém mají spotřebitelé více možností, nástrojů a větší možnost volby. Jde o systém založený na internetové síti, který upřednostňuje přístup k produktu před jeho vlastnictvím. Obchodní strategií je vlastně prodat stejný produkt vícekrát.⁶ Za úspěchem tohoto modelu stojí rozvoj internetu, bezdrátových připojení, mobilních telefonů a sociálních médií. Platformy používají veškerá dostupná data k tomu, aby lidem poskytlí vysoce kvalitní zboží a služby v čase, kdy je potřebují nebo chtějí. Mesh business vykazuje 4 hlavní znaky:

1. Nabízí něco, co je možné sdílet v rámci komunity, trhu nebo hodnotového řetězce. Patří tam zboží, služby nebo surový materiál.
2. Používá rozšíření webových a mobilních datových sítí které je užíváno ke sledování zboží, jeho užívání, zákazníků a informací o produktech.
3. Důraz je kladen na fyzickou podobu sdíleného zboží, dodání zboží a služeb a jejich údržbu.
4. Nabídky, novinky a doporučení jsou předávány především ústně doplněné o prostřednictvím sociálních médií.⁷

Botsmanová a Rogers pak říkají, že spoluspotřebitelství je založeno na čtyřech esenciálních principech, a to dostatečném množství (ve smyslu pestrosti nabídky i osob participujících), nevyužité kapacitě, víry ve společné a důvěry mezi neznámými osobami.⁸

³ SERIGHT, Sarah. *Sharing Economy Pioneers: 15 Companies Disrupting Industries Left And Right*. [online]. Neighbor, 1. října 2018. Dostupné na <<https://www.neighbor.com/storage-blog/sharing-economy-pioneers/>>.

⁴ Sdělení komise Evropského parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů, *Evropský program pro ekonomii sdílení*. 2. června 2016, str. 3.

⁵ Tamtéž

⁶ GANSKY, Lisa. *The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing*. New York: Portfolio Penguin, 2010. str. 12

⁷ Tamtéž, str. 20.

⁸ BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: Collins Business, 2010. str. 88-95.

Dostatečné množství je nutné z důvodu, že spokojenost z nakupování je zpravidla spojena s možností širokého výběru. Aby sdílená ekonomika byla konkurenceschopná s klasickým nakupováním, je tedy třeba, aby zákazník měl dostatečně širokou možnost volby, zkrátka aby si každý mohl najít něco, co se mu líbí, a měl pocit, že si vybral dobře. Dále se s ní pojí také „social proof“, tedy jakési prověření společností. Ve zkratce se jedná o to, že lidé mají tendenci chovat se tak, jak se chovají ostatní. Protože spoluspotřebitelství přináší nutnost určité změny chování, je to velmi důležitý aspekt, je mnohem pravděpodobnější, že lidé tento krok udělají, když uvidí zkušenosti dostatečného množství osob, které tento krok udělaly před nimi.⁹

Nevyužitá kapacita je možná hlavním důvodem sdílení. Každá domácnost, každá osoba, vlastní obrovské množství věcí, které vlastně využívá pouze velmi zřídka, po zbytek času je věc nevyužitá. Příkladem jsou třeba vrtačky, které vlastní téměř každá domácnost, i když je zpravidla využije pouze pár minut během celé jejich životnosti. Navíc se s vlastnictvím pojí další náklady jako údržba, obnova atd. Sdílení pak nabízí velmi jednoduché a efektivní řešení, kdy pomocí GPS lokace vyhledáme potřebnou věc poblíž, a prostřednictvím internetu si domluvíme její půjčení bez nutnosti věc vlastnit.¹⁰

Víra ve společné je tedy myšlenkou, na které sdílení funguje. S rozvojem internetu a digitálních zkušeností společnost přichází k poznání, že poskytnutím nějaké hodnoty komunitě se vlastní hodnoty jednotlivce zvyšují. Výborným příkladem je Wikipedia, internetová encyklopedie, do které každá osoba (jednotlivec) může přispět svými znalostmi určité věci, přičemž výsledkem je rozsáhlá encyklopedie z které následně všichni (společnost) mohou čerpat. Platformy sdílené ekonomiky fungují tím lépe, čím větší množství poptávajících a nabízejících uživatelů mají.¹¹

Většina forem kolaborativní ekonomiky vyžaduje důvěru v někoho, koho neznáme, například důvěru v toho, ke komu usedáme do vozu ke spolujždě, nebo komu půjčujeme byt. Tato důvěra je vybudována na zpětné vazbě, kterou digitální platformy evidují. Jestliže někdo udělá něco špatného nebo nepříjemného, jako nezaplacení poplatků nebo poškozování vypůjčených hodnot, celá komunita se to dozví.¹²

1.1.1 Collaborative Consumption, Collaborative Economy, Sharing Economy a další pojmy související se sdílenou ekonomikou

Se sdílenou ekonomikou souvisí hned několik pojmů, mezi tři základní patří – Collaborative Consumption, Collaborative Economy a Sharing Economy. Tyto pojmy se používají více či méně jako synonyma, vzhledem k následujícím definicím mám za to, že pojem

⁹ BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. *What's Mine Is Yours: ...* str. 88-95.

¹⁰ BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. *What's Mine Is Yours: ...* 95-99.

¹¹ BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. *What's Mine Is Yours: ...* 100-103.

¹² BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. *What's Mine Is Yours: ...* 103-105.

sdílená ekonomika můžeme považovat jako pojem zastřešující a pro účely této práce mezi nimi není třeba nějak významně rozlišovat.

Collaborative Consumption, tedy společná spotřeba nebo také spoluspotřebitelství, je jakýmsi omlazením tradičního tržního chování – pronajímání, výměny, sdílení nebo darování prostřednictvím technologií, které před příchodem masového internetového přístupu nebyly možné. Mezi takové platformy patří Zipcars nebo eBay.¹³

Collaborative Economy neboli společná ekonomika je ekonomický systém decentralizovaných sítí a trhů, který otevírá hodnoty nevyužitých aktiv spárováním poptávek a nabídek způsobem, který obchází tradičního prostředkovatele. Zde můžeme uvést společnost Quirky.¹⁴

Sharing Economy, tedy sdílená ekonomika je ekonomický systém založený na sdílení nevyužitých aktiv nebo služeb, ať už zdarma či za poplatek, přímo mezi jednotlivci. Příkladem je Airbnb nebo BlaBlaCar.¹⁵

Botsmanová dále vyčleňuje On-Demand Services, čímž označuje platformy, které přímo párují potřeby zákazníků s poskytovateli a okamžitě poskytují zboží či služby. Sem spadá například právě Uber¹⁶, který kryje naléhavou potřebu dopravit se k místu na místo uvnitř města.

Dále se také můžeme setkat s pojmem Peer-to-Peer Economy (Peer Economy), což lze charakterizovat jako soubor virtuálních trhů, které prostřednictvím digitálních platform sdružují jednotlivce, kteří chtějí obchodovat se zbožím nebo službami navzájem. Na jedné straně je kupující, který poptává konkrétní zboží nebo službu a na straně druhé obchodu chytivý jednatel, který naopak nabízí zboží, které má být prodáno nebo pronajato.¹⁷

1.1.2 Modely sdílené ekonomiky

Jak již bylo zmíněno, sdílení má mnoho podob, proto se v teorii vyčleňují různá dělení, dovolím si zmínit dělení předních odborníků na danou problematiku, a to Lisy Gansky a Rachel Botsmanové s Roo Rogersem.

Gdasky dělí její Mesh na dva modely, přičemž dělícím kritériem je vlastnictví. Prvním z nich označuje jako „Full Mesh Model“. V tomto případě společnost sama vlastní a udržuje

¹³ BOTSMAN, Rachel. *Defining The Sharing Economy: What Is Collaborative Consumption – And What Isn't?* [online]. Fast Company, 27. května 2015. Dostupné na <<https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>>.

¹⁴ Tamtéž

¹⁵ Tamtéž

¹⁶ Tamtéž

¹⁷ ASLAM, Aqib, SHAH, Alpa. Taxation and the Peer-to-Peer Economy. [online] The Working Papers č. 17/187, International Monetary Fund. 8. srpna 2017, Dostupné na <<https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2017/08/08/Taxation-and-the-Peer-to-Peer-Economy-45157>>.

poskytované zboží, zákazník svou účastí na systému získává pouze benefity vlastnictví, bez jeho negativ a nákladů.¹⁸ Jedná se tedy vlastně o klasické společnosti, které ale plně využívají online komunikace se zákazníky. Jako příklad můžeme zmínit společnost Zipcars.

Druhým je pak Own-to-Mesh model, který označuje vytvoření platformy pro lidi, kteří vlastní sdílitelné statky a umožňuje tak jejich snadné a výhodné sdílení.¹⁹ Tyto platformy jsou tedy pouze jakýmsi zprostředkovateli mezi vlastníky zboží či poskytovateli služeb a jejich uživateli. Na jejichž základě dochází ke spárování nabídky a poptávky online formou. Do této oblasti patří celosvětově rozšířené platformy jako Uber nebo Airbnb.

Botsmanová a Rogers kritérium vlastnictví nepoužívají, jejich dělení se rozpadá na tři části – Product Service System, Redistribution Markets a Collaborative Lifestyles. Základem Product Service System je ochota platit za benefity produktu bez nutnosti ho vlastnit. Patří tam veškeré služby, které umožňují sdílení nebo pronájem produktů ať už ve vlastnictví společnosti, nebo ve vlastnictví soukromém.²⁰ Pokud se budeme držet výše zmíněných příkladů, je tímto modelem Zipcars, kdy je vozidlo ve vlastnictví společnosti, i Uber, kdy jsou automobily ve vlastnictví soukromém.

Redistribution Markets, neboli redistributivní trhy značí platforma sloužící k redistribuci již nepotřebných statků. Může se jednat o výměnu zboží, směnu zboží i o jeho prodej, pointa je v tom, že produkt, který je už pro jeho vlastníka nepotřebný, je přesunut na osobu, která ho potřebuje, a tím dojde k jeho znovu užití namísto vyhození a tím pádem dochází k omezení plýtvání produkty a snížení nákladů pojící se s věcí novou.²¹ Příkladem této platformy je například eBay nebo Aukro či Vinted.

Collaborative Lifestyles (kolaborativní životní styl) je systém, který sdružuje osoby se společnými zájmy za účelem sdílení a výměny nehmotných statků jako čas, prostor nebo dovednosti, ale také peníze. Příkladem zde je především Airbnb nebo CouchSurfing.²²

Na závěr stojí za to ještě v rychlosti zmínit dělení podle účastníků obchodu, a to na model Business-to-Business (B2B), který umožňuje sdílení nevyužitých aktiv mezi společnostmi (např. Storefront), dále Business-to-Consumer, kdy společnost vlastní předmětné statky a jednotlivec k nim získává přístup (viz Zipcar), P2P model (Peer-to-Peer), který značí sdílení aktiv přímo mezi jednotlivci nebo skupinou jednotlivců (Uber, BlaBlaCar, Airbnb) a model Peer-to-Business-

¹⁸ GANSKY, Lisa. *The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing*. str. 25.

¹⁹ GANSKY, Lisa. *The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing*. str. 26.

²⁰ BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: Collins Business, 2010. str. 84.

²¹ BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. *What's Mine Is Yours*: ... str. 85.

²² BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. *What's Mine Is Yours*: ... str. 86.

to-Peer, kdy aktiva ve vlastnictví jednotlivce jsou poskytována společnosti a ta je nabízí dalšímu jednotlivci (zde je příkladem EasyCarclub).²³

1.2 Historie sdílené ekonomiky

Uřčit počátek sdílené ekonomiky je velmi obtížné, neboť určité půjčování mezi osobami existuje od nepaměti. Jistě můžeme najít v době dávno minulé mnohé případy zapůjčení automobilu mezi sousedy na víkend, nebo horské chaty mezi přáteli na víkend či dovolenou, ať už bezúplatně či výměnou za peněžitou, ev. materiální náhradu nebo nějakou protislužbu. Toto sdílení bylo ale založeno vždy na nějakém bližším vztahu a z něho vyplývající důvěry.

Rachel Botsmanová a Roo Rogers ve své knize *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption* uvádějí, že společnost se na konci minulého století v USA dostala do fáze, kdy se zcela oddala individualismu před kolektivní spoluprací a byla zaplavena nadměrnou konzumací. Jednotlivci se natolik orientovali na vlastnictví, že k jeho získání byli ochotni obětovat veškerý volný čas, samotná pointa vlastnictví tak postrádala smysl. Osoby sice byly vlastníky, už v mnohem menší míře ale skutečnými uživateli. Společnost se postupem času natolik odcizila, že dnes lidé jen velmi povrchně, pokud vůbec, znají své nejbližší sousedy a mezisousedské výpůjčky založené na důvěře se tak staly těžko myslitelné. V myšlení společnosti ale v novém tisíciletí nastala změna. Společnost si uvědomila, že přílišný materialismus ji ochuzuje o sociální vazby, začala hledat způsoby, jak získat více z toho co koupí, ale také z toho, čeho se vlastníky nestanou, jinými slovy tedy lépe uváží, kdy se jim vyplatí stát se vlastníky věci (a jak toto vlastnictví případně dále využít), a kdy jim postačí její užití. Spoluspotřebitelství se odvrací od myšlení „já“, tedy jednotlivce, k „my“, společnost. Začínáme vnímat, že dobro jednotlivce, je součástí dobra společnosti.²⁴

Významný krok k vytvoření digitálních platform sdílené ekonomiky znamenala společnost Zipcars. Tato společnost zavedla sdílení aut prostřednictvím mobilní aplikace, která poskytuje více flexibilní pronajímání automobilů. Systém umožňoval zvolit hodinu a vyzvednout vozidlo na běžném parkovišti. Ač to znamenalo významný posun v obchodním myšlení, z pohledu základních prvků tohoto business modelu se stále jednalo spíše o klasickou půjčovnu automobilů.²⁵ Společnost byla na svůj rok založení 2001 velmi pokrokovou, vytvořila velice

²³ BOTSMAN, Rachel. *The Sharing Economy: Dictionary of Commonly Used Terms*. [online]. rachelbotsman.com. Citováno dne 12. července 2019. Dostupné na <<https://rachelbotsman.com/blog/the-sharing-economy-dictionary-of-commonly-used-terms/>>.

²⁴ BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: Collins Business, 2010. str. 56-59.

²⁵ SUNDARARAJAN, Arun. *From Zipcars to Sharing Economy*. [online]. Harvard Business Review, 3. února 2013, Dostupné na: <<https://hbr.org/2013/01/from-zipcar-to-the-sharing-eco>>.

uživatelsky příjemné a důvěryhodné prostředí, když mimo samotné využívání mobilní aplikace bylo každé vozidlo bylo pojmenováno, své klienty nazvala Zipsters a každý vlastnil členskou zákaznickou kartu. Nicméně společnost ale sama vlastnila vozovou flotilu, starala se o její technickou údržbu, čistotu a lokaci. Veškerý uživatelský komfort a provoz vozidel tedy zajišťovala sama.²⁶ Jedná se tedy pouze o jakýsi první stupeň sdílené ekonomiky, první krok k vybudování systému, kdy digitální platforma je jen prostředím pro spárování nabízejícího a poptávajícího. Tak, jak lidé budovali důvěru v Zipcars a podobné platformy, budovaly důvěru cizí subjekt a uvolňovalo se myšlení. Postupně se vytvořily P2P modely, kdy sdílení probíhá přímo mezi jednotlivci a platforma jim slouží pouze k jejich online střetu.

Od té doby vzniklo digitálních ekonomických platforem nespočet, a to s širokým spektrem nabízených objektů, od aut, bytů a jiných prostor, přes půjčování zahrad nebo náradí, až po oblečení. Namátkou například BlaBlaCar byl založen v roce 2005, Airbnb v roce 2008, Uber pak o rok později. Česká platforma sdílející jízdní kola Rekola vznikla v roce 2013. Úřadu vlády ČR označuje za rozvoj sdílené ekonomiky rok 2008 a spojuje ho se světovou ekonomickou krizí.²⁷

1.3 Doba internetová a Generace Z

Z výše uvedeného je více než zřejmé, že velmi významný vliv na rozvoj sdílené ekonomiky má doba internetová a s tím spojená změna myšlení populace. Celosvětově patří ke dni 31. května 2019 k uživatelům internetu 56,8% populace. Ač nejvíce uživatelů internetu vykazuje Asie, jde především o důsledek nejvyššího počtu obyvatelstva, internetově aktivní je zde pouze lehce přes 50 % obyvatelstva, přičemž toto procento ani výrazně neroste. V nejnáspěšnějších oblastech světa je toto číslo naopak výrazně nad průměrem. Vůbec nejvyšší procento uživatelů internetu vzhledem k počtu obyvatel se vyskytuje v Severní Americe, kde tento poměr dosahuje 89,4 %. Jen zlehka zaostává Evropa, kde se mezi uživatele internetu řadí 86,8 % populace, přičemž právě na našem kontinentu došlo k bezkonkurenčně nejvyššímu nárůstu uživatelů internetu mezi lety 2001-2019, konkrétně o 584 %.²⁸

To má samozřejmě dopad na populaci. Domnívám se, že právě současná mladá generace, zvaná Generace Z má významný podíl na úspěchu sdílených ekonomik. Za generaci se pro účely rozlišování generací dnes považuje skupina osob narozená v rozmezí zhruba 15 let, které vyrůstají v podobně vyspělé oblasti na pozadí podobných sociálních událostí. Vlivem globalizace

²⁶ GANSKY, Lisa. *The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing*. New York: Portfolio Penguin, 2010. str. 14-16.

²⁷ Úřad vlády České republiky. *Analýza sdílené ekonomiky a digitální platform* [online]. www.vlada.cz, 2017. Dostupné na <https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf>. str. 9.

²⁸ Statistika ke dni 31. 5. 2019, citováno dne 3. 5. 2019, Dostupné na <<https://www.internetworldstats.com/stats.htm>>.

a nástupu moderních technologií jsou si pak osoby podobné více než kdy dříve bez ohledu na geologickou lokaci. Podobné znaky tak vykazují stejně staré osoby napříč Evropou, Severní Amerikou, Austrálií nebo třeba Japonskem. Vůbec poprvé tak můžeme hovořit o globální generaci, přičemž jako součást jejího definování nelze opomenout vliv sociálních medií.²⁹ Tento faktor je vzhledem k tématu práce velmi zásadní, protože jde o princip, na kterém jsou ekonomické platformy založeny.

Generací Z jsou označovány osoby narozené mezi lety 1995 až 2010 a s nadsázkou se dá říct, že se jedná o digitální domorodce. Od útlého věku byli vystavováni internetu, sociálním sítím a mobilním systémům. To přineslo generaci, pro kterou je virtuální komunikace naprosto přirozená, komfortní. Hlavním společným elementem této generace je, že vždy hledají pravdu, proto je někdy přezdívána jako True Gen (generace pravdy). Dále oceňuje individualitu, často se nesnaží přesně definovat, věří v dialog jako prostředek řešení konfliktů a ve zlepšení světa a také v komunitu. K rozhodnutím se uchylují velmi analytickou a pragmatickou cestou, jsou realisté. Oproti tomu předchozí generace směřovala svůj pohled na sebe, byla idealistická, vyhýbala se konfrontaci a neochotně přijímala odlišné názory. Nicméně jak globální konektivita stoupá, mladí lidé mají potenciál ovlivnit lidi všech věkových kategorií a příjmů, a to včetně způsobu, jakým tito lidé konzumují.³⁰ Aplikujeme-li na aktivitu True Gen výše zmíněnou teorii Social Proof, kdy osoby jsou ochotny uchýlit se ke změnám ve vlastním chování na základě následování ostatních, vidíme, že právě životní styl, konzumace a ekonomické chování mladé generace může ukázat směr pro následování generacím starším, což se také aktivně děje. Tyto generace postupně získávají důvěru v sociální média, což jistě posiluje také sílu sdílené ekonomie.

1.4 Výhody sdílené ekonomiky

Sdílení hodnot na místo jejich vlastnění má mnoho benefitů jak pro celou komunitu, tak také pro jednotlivce. Pro mnohé možná nejvýznamnější výhodou je pravděpodobně ta ekonomická. Osoba, která produkt poskytuje, ho tak vlastně využívá v okamžiku, kdy by jinak ležel ladem, a ekonomicky z toho prosperuje. Stejně tak protistrana, která zboží poptává, zaplatí zpravidla nižší částku, než jaká by byla potřeba vynaložit ke koupi nového zboží. Výsledkem toho není společnost zavalena nadprodukcí, která ve velké míře není využita.

²⁹ McCrindle, Mark. *The ABC of XYZ: Understanding the Global Generations*. 3. vydání. Australia: McCrindle Research Pty Ltd, 2018. s. 17 – 18.

³⁰ FRANCIS, Tracy. "True Gen": Generation Z and its implications for companies. [online]. McKinsey & Company, Listopad 2018. Dostupné na <<https://www.mckinsey.com/industries/consumer-packaged-goods/our-insights/true-gen-generation-z-and-its-implications-for-companies>>.

Pro mnohé nezanedbatelnou výhodou může být úspora času. Prostředí digitálních platforem je velice efektivní také z hlediska časového. Díky online prostředí je možné využít k vyhledání vhodného zboží či služby a uzavření smlouvy v čase, který bychom k návštěvě kamenných obchodů využít nemohli, vše probírá rychle a jednoduše. Odpadá také doba strávená údržbou věcí, jichž bychom jinak museli být vlastníci.

Dozajisté můžeme také pozorovat významný vliv na životní prostředí, a to at' už se jedná o ušetřené náklady na výrobu nového výrobku, nebo o nižší zatížení prostředí díky například spolujízdě, kdy je zjevné, že jestliže se několik osob z blízkého okolí domluví na spolujízdě, jejich enviromentální stopa je mnohem nižší, než pokud by každý ke stejné cestě použil vozidlo své.

Poslední výhodou, kterou chci jmenovat, je vliv na životní styl jedince a sociální interakci. Pokud je osoba otevřena sdílení, nemusí se obklopovat hromadou věcí, které zřídka využije, čímž šetří nejen prostor. Věřím, že pro mnohé může být výhodou také interakce s jinými, poznávání nových lidí, především prostřednictvím sdílení ubytování nebo carsharingu.

2 Platforma Uber

Společnost Uber je pravděpodobně spolu s Airbnb (platformou sdružující osoby poskytující nevyužité prostory k ubytování) největší hráč na poli sdílené ekonomiky. Jde o původem americkou nadnárodní společnost založenou v březnu roku 2009 v San Franciscu, vzhledem ke snaze dokázat, že se nejedná o taxislužbu, trochu paradoxně pod názvem UberCab. Tento název byl také proto pod vlivem tenzí zkrácen pouze na Uber. Služba byla původně poskytovaná pouze černými vozy, mluvilo se tedy o „black-car servisu“³¹, což považuji vzhledem k zvůčným kontroverzím kolem platformy po celou dobu její existence, ač je to pravděpodobně neúmyslné, za tak trochu symbolické, připomínající černý trh na poli taxikářství.

Nápad vznikl v prosinci 2008 ve Francii když Garret Camp a Travis Kalanick, v té době již oba milionáři se zkušenostmi se sdílenou ekonomikou, měli problém po konferenci LeWeb sehnat taxi a jeho cena byla enormní. Camp se nápadu nevzdal, spolu se přáteli ze školy Oscarem Salazarem a Conradem Whelanem ho rozvíjel a v březnu startup založil. V létě téhož roku se Kalanick přidal jako poradce a hlavní vývojář. Způsob, jakým firma našla svého prvního výkonného ředitele, je pro sdílenou ekonomiku více než symbolický, když Kalanick napsal příspěvek na Twitter, v jazyce typickém pro sociální síť a Ryan Graves odpověděl.³²

Počáteční cena byla 1,5krát vyšší než cena taxi, přesto měl ale, pravděpodobně pro snadné objednání použitím smartphonu, startup okamžitě obrovský úspěch. Dnes, po deseti letech své existence je Uber rozšířen do 600 měst v 65 zemích světa, zaznamenává zhruba 15 milionů jízd denně a s třemi miliony řidičů je největší „taxislužbou“ světa, ač aktivně nevlastní jediný vůz. Před jeho vstupem na burzu se jednalo o druhý nejhodnotnější startup světa.³³

Dnes Uber nefiguruje pouze na poli přepravy osob, ale společnost výrazně expandovala. Mezi oblasti, do kterých se rozšířila, patří logistika, tedy přeprava věcí, dále rozvoz jídel pod názvem Uber Eats (v České republice konkurující například službě Dáme jídlo), do oblasti půjčování kol nebo koloběžek (Uber Bike). Přípravovaná je pak velmi ambiciózní doprava letecká (Uber Air), kdy má jít o leteckou obdobu taxislužeb, která je obrovsky rychlá, ale cenově dostupná a co nejvíce ekologická.³⁴

³¹ HARTMANS, Avery. PAIGE, Leskin. *The history of how Uber went from the most feared startup in the world to its massive IPO* [online]. Business Insider, 18. května 2019 [cit. 10. října 2019]. Dostupné na <<https://www.businessinsider.com/ubers-history>>.

³² Tamtéž

³³ STROUHAL, Jan. *Ze země do vzduchu. Před 10 lety vznikl Uber a změnil svět přepravy* [online]. Forbes, 7. března 2019 [cit. 10. října 2019]. Dostupné na <<https://www.forbes.cz/ze-zeme-do-vzduchu-pred-10-lety-vznikl-uber-a-zmenil-svet-prepravy/>>.

³⁴ *Aerial ridesharing at scale* [online]. Dostupné na <<https://www.uber.com/us/en/elevate/uberair/>>.

Ač se Uber setkává s protesty téměř v každé zemi, leckdy i v každém městě kam expanduje, několik zemí ho dokonce zakázalo, tam, kde se udržel, musí přijímat podmínky vycházející z právních rádek daných států, rozhodně ho to nějak nebrzdí. Postavením a silou společnosti výrazně neotřásl ani kontroverze týkající se chování uvnitř společnosti, kdy hlasitě padla obvinění ze sexismu a sexuálního obtěžování, ani skandál Kalanicka, v té době výkonného ředitele společnosti, nebo protestní akce ze strany “vlastních” řidičů. Nic z toho neodrazuje ani velká jména na poli businessu, aby přinášely velké obnosy peněz jako investoři.³⁵

2.1 Myšlenka fungování společnosti

Základní myšlenkou Uberu je, že řidičem taxislužby může být každý, kdo vlastní řidičské oprávnění, automobil dostávající podmínkám, a má čas. Oproti tomu ten, kdo potřebuje svezení, se zaregistruje zadáním několika základních informací a pomocí pár kliknutí službu získá.

Jde tedy o střed nabídky a poptávky, kdy cestující a řidič jsou spárování pomocí digitální platformy. Jedná se o příklad Peer-to-Peer businessu, kdy platforma napomáhá právě výměně mezi stranou jednou a druhou. Platforma Uber vystupuje jako zprostředkovatel.

Pokud bychom aplikovali výše popsané modely, jedná se o jasný případ Own-to-Mesh modelu dle Gdanský. Platforma tedy sama nevlastní nabízené služby (není vlastníkem automobilů ani zaměstnavatelem řidičů), nýbrž pouze sdružuje osoby (řidiče), kteří nabízejí takové služby nabízejí a umožňuje jim snadné poskytnutí oné služby tím, že je páruje s vhodným poptávajícím (cestujícím).

Dle Botsmanové s Rogersem se jedná o model Product Service Systems. Nicméně domnívám se, že jde spíše o jakýsi hybridní příklad tohoto modelu. Jestliže je základem tohoto modelu ochota platit ochota platit za benefity produktu bez nutnosti ho vlastnit, tedy platit za využití automobilu aniž je ve vlastnictví osoby, chování společnosti Uber při velmi širokém pojetí do této definice zapadá. Při využívání služby Uber cestující jistě využívá benefitu vozidla, tedy možnosti pohodlně se v soukromí přesunout z místa na místo, nicméně dle mého názoru nejde ani tak o využití vozidla, jako o využití služby řidiče, který ho na dané místo dopraví.

Pokud bychom měli hovořit o čistém využití benefitu vozidla bez jeho vlastnictví, pak bych uvedla spíše příklad platformy, která funguje na principu jakési alternativní obdoby půjčovny automobilů. Takovou společností je například Zipcars, pokud bychom hledali variantu,

³⁵ HARTMANS, Avery. PAIGE, Leskin. *The history of how Uber went from the most feared startup in the world to its massive IPO* [online]. Business Insider, 18. května 2019 [cit. 10. října 2019]. Dostupné na <<https://www.businessinsider.com/ubers-history>>.

kde nabízená vozidla nejsou ve vlastnictví společnosti ale ve vlastnictví soukromém, pak lze jako příklad uvést v České republice provozovanou službou HoppyGo.

Jak jsem již nastínila, v případě platformy Uber pak ovšem nejde o čisté sdílení automobilu, ale minimálně o sdílení automobilu a času. Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, na principu sdílené ekonomiky je možné sdílet i čas, nicméně již z povahy této veličiny lze vycítit, že toto je velmi problematické téma. Jako formu sdílení a využívání času si podle mého názoru lze snadno bez větších problémů představit například hlídání dětí. Rodič nemá čas hlídat své dítě a tak využije službu osoby, která tento čas má a nabízí. Toto ale nelze aplikovat na formu alternativní taxislužby. Zde se nejedná o nabízení času jednou osobou, a jeho využívání jinou, jako spíše o nabízení času jednou osobou, a přijetí služby osobou druhou ne z důvodu, že sama čas postrádá, ale protože postrádá buď oprávnění (nedisponuje řidičským oprávněním) nebo způsobilost (zpravidla z důvodu požití alkoholu).

Na základě tohoto si trůfám tvrdit, že samotné podřazení platformy Uber a jí podobné pod sdílenou ekonomiku není úplně bez otazníků. Jistě, do určité míry znaky naplňuje, nicméně o klasický bezproblémový příklad sdílené ekonomiky se rozhodně nejedná. Hlavní motivací sdílené ekonomiky je efektivní sdílení zdrojů, umožnění plně využít statek, který by jinak využit nebyl, a tím snížit náklady, spotřebu, atd. Určitě můžeme argumentovat, že v případě Uberu jde o využití jinak stojícího vozidla a přebytečného času, nicméně domnívám se, že motivace na obou stranách vztahu jsou odlišné od principů sdílené ekonomiky. Dle mého názoru jde spíše o čistou motivaci finanční na straně řidiče (sama společnost Uber obecně představuje svou službu jako snadný příjvůdek) a motivaci pohodlí na straně cestujícího.

Není překvapivé, že platformy sdílené ekonomiky obecně vzbuzují rozruch, ať už z důvodu zákonnosti, nebo pouhého faktu, že jde o náhlou alternativu úspěšně konkurující zavedené tradiční službě. Jde o entity, které celkem úspěšně vyrostly mimo právní řád, který s nimi při jeho formování logicky nepočítal. Legalizační procesy snažící se o jejich zakotvení běží, nicméně růst on-line businessů je vzhledem k jejich prostředí ještě rychlejší. Existují tak například debaty o nutnosti omezit či vytlačit Airbnb z důvodu nedostatku ubytovacích kapacit, nicméně žádné diskuze nejsou tak vyhrocené a tak kontroverzní ve vztahu k zákonu, jako právě platforma Uber.

Sama společnost Uber počítá s tím, že vyvolává problémy na každém kroku, a řídí se heslem, že bitva je dobrá, vítězství ještě lepší a úplně nejlepší je explozivní růst. Platforma si již po velmi krátké době vybuodovala obrovskou síť, a jak řekl již v roce 2013 Shervin Pishevar, jednatel investorské společnosti Menlo Ventures, jakmile si Uber vybuduje svou síť, má obrovský

potenciál růstu, prostor trochu nadsazeně „vybudovat impérium“.³⁶ A tak se také děje. Uber si vybudoval obrovskou mezinárodní členskou základnu na základě jeho původních aktivit (přepravy osob), a nyní už na tomto jen těží, když přidává další služby, které mají automaticky potenciál uspět už jen z důvodu, že vystupují pod jeho jménem. Domnívám se, že síla jeho jména je zároveň tlak na jeho další rozmach co se týče působení ve světě. Uber má jméno, slovo “ubered” se dokonce v angličtině stalo součástí slovní zásoby, když příznačně značí přijetí na místo prostřednictvím Uberu.³⁷ Nyní už je téměř nemožné ho zastavit bez ohledu na snahy zákonodárců v jednotlivých zemích.

2.2 Služba poskytovaná společností Uber

Ve smluvních podmínkách společnost Uber sama svou službu popisuje jako „*technologickou platformu, pomocí které uživatelé mobilních aplikací nebo webů společnosti Uber poskytovaných v rámci služeb domlouvají a plánují přepravu nebo logistické služby s nezávislymi poskytovateli těchto služeb, včetně nezávislých přepravníků a nezávislých poskytovatelů logistických služeb, na základě smlouvy se společností Uber nebo některými pobočkami společnosti Uber*“⁶⁸ Společnost dále zdůrazňuje, že sama neposkytuje přepravní nebo logistické služby ani nepůsobí jako přepravní společnost, a všechno takové služby jsou poskytované nezávislymi poskytovateli, kteří k ní nejsou v zaměstnaneckém poměru. Není-li individuálně sjednáno jinak, jde zásadně o služby poskytované k nekomerčnímu využití.³⁹ O tom, zda společnost skutečně provozuje pouze zprostředkovatelskou informační službu bude pojednáno dále.

2.2.1 Digitální aplikace

Jak již bylo zmíněno, platforma Uber funguje na základě mobilní aplikace. Vzhledem k tomu, že se jedná o naprosto esenciální prvek fungování celé platformy, pojďme si ji představit. K jejímu používání je potřeba zřízení aktivního účtu, k jehož získání je potřeba zadat jméno a příjmení, adresu, věk, emailovou adresu a telefonní číslo, na základě kterého je provedena jeho verifikace, tedy aktivace účtu. Podmínkou pro zřízení účtu je minimální věk 18 let nebo způsobilost k právním úkonům dle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník⁴⁰. Před začátkem aktivního užívání aplikace je třeba uvést informace vedoucí k umožnění platby, zpravidla se jedná

³⁶ LAGORIO-CHAVKIN, Christine. *Resistance Is Futile* [online]. Inc., číslo červenec/srpen 2013 [Cit. 15. října 2019]. Dostupné na <<https://www.inc.com/magazine/201307/christine-lagorio/uber-the-car-service-explosive-growth.html>>.

³⁷ Urban Dictionary [online]. Dostupné na <<https://www.urbandictionary.com/define.php?term=Ubered>>.

³⁸ *Právní informace – Smluvní podmínky společnosti Uber* [online]. 12. dubna 2016, (cit. 12. října 2019). Dostupné na <<https://www.uber.com/cs-CZ/legal/terms/cz/>>.

³⁹ Tamtéž

⁴⁰ dále jen občanský zákoník

o údaje k platební kartě. Každá osoba je oprávněna vlastnit pouze jeden uživatelský účet, není-li individuálně (v písemné formě) sjednáno jinak.⁴¹

Služba není k dispozici osobám mladším osmnácti let a osoba vlastnící aktivní účet nesmí za žádných okolností umožnit mladistvému umožnit přepravu, pokud ho nedoprovází. Stejně tak není možné umožnit užít účet jiné osobě.⁴²

Pro objednání jízdy postačí otevřít aplikaci a zadat místo nástupu a cíl. Pro místo nástupu jde použít určení polohy pomocí funkce polohy fungující na principu GPS lokalizace, jež obsahují všechny běžné smartphony, případně zadat místo jiné. Cestující má vždy na výběr z aktuálně dostupných typů vozidel (tedy typu služby), přičemž je před jeho výběrem vždy zobrazena též cena jízdy a trasa. Tato cena se může změnit pouze v případech, že cestující změní cíl jízdy, nebo přidá zastávku navíc. Nezávisle na cestujícím je možné cenu změnit pouze pokud se neočekávaně změní trasa či doba jízdy. Touto neočekávanou změnou ovšem není běžná dopravní situace, neboť aplikace automaticky počítá s aktuálním provozem.⁴³

Po zvolení typu vozidla a potvrzení jízdy aplikace během několika okamžiků spáruje požadavky cestujícího s vhodným řidičem a zobrazí jeho profil. V profilu řidiče zákazník získá informace o vozidle včetně jeho typu a poznávací značky, ale také informace o řidiči obsahující jeho jméno a příjmení, kontaktní informace, IČO a také hodnocení získané od cestujících na základě předešlých provedených přeprav.

Mobilní aplikace tedy figuruje na místě taxametru. Aplikace spočítá délku trasy v kilometrech podle GPS a uvede též cenu. Vše před potvrzením jízdy.

Vezmeme-li v potaz, že původní cena přepravní služby poskytované na základě Uberu byla 1,5krát vyšší a přesto zaznamenala okamžitý úspěch, je zřejmé, že právě aplikace je důvod jejího úspěchu. Z pohledu běžného zákazníka je právě tohle kruciólní rozdíl mezi běžnou taxislužbou, kterou lze získat buď přímo na místě nebo (zpravidla) telefonicky, a alternativní taxislužbou. Používá aplikací je dnes běžnou součástí života více, než telefonování, a k jejímu vytvoření se uchylují společnosti napříč všemi sektory vč. železniční dopravy, bankovníctví, apod. Její zavedení do oblasti taxislužeb je tedy velmi atraktivní a není divu, že zaznamenala celosvětově obrovský úspěch.

⁴¹ *Právní informace – Smluvní podmínky společnosti Uber* [online]. 12. dubna 2016, (cit. 12. října 2019). Dostupné na <<https://www.uber.com/cs-CZ/legal/terms/cz/>>.

⁴² Tamtéž

⁴³ Internetové stránky společnosti Uber. Dostupné na <<https://www.uber.com/cz/cs/ride/how-uber-works/upfront-pricing/>>.

2.2.2 Bezpečnost při využívání přepravy přes platformu Uber

Jednou z otázek diskutovaných v souvislosti se společností Uber je otázka bezpečnosti, nicméně domnívám se, že tato platforma v žádném případě nezaostává za tradiční taxislužbou, právě naopak.

Přímo v aplikaci se nachází funkce, která umožňuje zavolat na tísňovou linku. Jak již bylo zmíněno, aplikace funguje na bázi GPS. Tuto funkci je možné si ve vlastním účtu nastavit tak, že poloha bude sdílena s platformou a dispečink Uberu bude moci v případě náhlé události moci nasdílet tuto informaci bezpečnostním složkám, což výrazně ulehčuje a zrychluje poskytnutí pomoci.⁴⁴

Jednou z vlastností digitální aplikace, která sice nemá nic společného s právním řádem nebo přímo zabezpečením, přesto podle mého názoru má nezanedbatelný bezpečnostní efekt, je funkce, která vychází právě z doby internetu a sociálních sítí, a to možnost udílet hodnocení. Toto svou familiárností jednak vzbuzuje pocit bezpečí, jednat ale reálně může fungovat jako eliminace potenciálně nebezpečných nebo nevhodně chovajících se subjektů. Aplikace funguje tak, že umožňuje po skončení přepravy ohodnotit protistranu. Zpětná vazba funguje oboustranně a kdo ji má dlouhodobě nízkou, může mu být profil dočasně nebo trvale zablokován.⁴⁵ Samozřejmě, toto hodnocení je velmi subjektivní, nicméně domnívám se, že s množstvím hodnocení tato subjektivita klesá a může působit preventivně. Cestující má navíc možnost po přidělení řidiče cestu stornovat (možnost zatížení storno poplatkem).

Aplikace dále nabízí nepřetržitou zákaznickou podporu, což shledávám za efektivní, neboť v případě problému s řidičem vozidla je možné poslat zprávu místo telefonátu, což je diskrétnější a v daném případě bezpečnější. Dále obsahuje GPS sledování jízdy, kdy cestující vždy vidí kde se právě nachází, společnost provádí kontrolu pohybu vozidla pomocí senzorů a GPS a pokud na delší dobu neočekávaně zastaví, sama zjistí co se stalo a nabídne pomoc. Naposled, aplikace obsahuje funkci sdílení jízdy, kdy je možné si vybrat důvěryhodné kontakty a nastavit si připomínky, které cestujícího upozorní, že s těmito kontakty má cestu sdílet.⁴⁶

Jak již bylo výše zmíněno, vozidlem vždy musí cestovat osoba, z jejíhož účtu byla služba objednána. Účet navíc nelze ani předat nebo jinak převést na jiného. Domnívám se, že právě otázka zpětné vazby je jeden z důvodů proč. Účet si zachovává svou historii, proto pokud by byl převeden na jiného, ona zpětná vazba, by už nebyla pravdivá.

⁴⁴ *Právní podmínky společnosti Uber – Bezpečnost a ochrana* [online]. Cit. 18. října 2019. Dostupné na <<https://www.uber.com/cs-CZ/legal/safety-and-security/sos-share/cs/>>.

⁴⁵ *Internetové stránky společnosti Uber – Zvyšujeme bezpečí* [online]. Dostupné na <<https://www.uber.com/cz/cs/ride/safety/>>.

⁴⁶ Tamtéž

Za bezpečností opatření, ač se nejedná o opatření vztahující se k ochraně života nebo zdraví ať už kterékoli stran, ale o ochranu majetku poskytovatele služby, se dá považovat také skutečnost, že společnost Uber si vyhrazuje právo zprostředkovat platbu nezávislému zprostředkovateli (řidiči) za náklady na opravy nebo čištění způsobené při provádění přepravy, jestliže se jedná o cestujícím způsobené poškození nebo znečištění, které přesahuje běžnou míru opotřebení, a to za předpokladu, že o to poskytovatel požádá, a to pomocí platební metody uvedené v účtu zákazníka. Tato částka je nevratná.⁴⁷

Naposled, 6. listopadu 2019 společnost oznámila, že z důvodu navyšujícího se počtu násilných činů, jako jsou ozbrojené loupeže, různé formy násilných útoků nebo znásilnění především v Latinské Americe, se společnost rozhodla zabudovat do své aplikace odposlouchávací zařízení. Nahrávání bude spuštěno na základě jeho zapnutí v aplikaci řidičem nebo cestujícím a její zpětné přehrávání nebude běžně dostupné, ale bude možné pouze v případě obvinění z pochybení nebo trestného činu. Záznamy budou moc být poskytnuty také orgánům činným v trestním řízení za účelem vymáhání práva. Funkce má debutovat v Brazílii a Mexiku, později se má rozšířit do ostatních zemí.⁴⁸

2.3 Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb

Po bouřlivých protestech ze strany taxikářů a množství odborných diskuzí o legálnosti provozování přepravních služeb osob na základě mobilní aplikace provozované společností Uber na území České republiky došlo ke dni 30. dubna 2018 k dohodě mezi společností Uber a Vládou České republiky, za přítomnosti primátorky Hlavního města Prahy Adriany Krnáčové, na základě které vzniklo Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky (dále Memorandum). Jde o dohodu stran, soft law, není to tedy předpis oplývající právní silou.

Dohoda přinesla množství povinností jak pro společnost Uber, tak také pro Českou republiku a Prahu, kde Uber působí. Hlavním aspektem dohody je ekonomická stránka provozu alternativní taxislužby a narovnání situace na poli přepravy osob. Účastníci se také dohodli na spolupráci na budoucí právní úpravě alternativních taxislužeb.

Uber se sám zavazuje podnikat na základě živnostenského oprávnění pro živnost volnou – Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském

⁴⁷ *Právní informace – Smluvní podmínky společnosti Uber* [online]. 12. dubna 2016, (cit. 12. října 2019). Dostupné na <<https://www.uber.com/cs-CZ/legal/terms/cz/>>.

⁴⁸ ROCHABRUN, Marcelo. O'BRIEN, Rosalba. *Uber to let passengers record rides in effort to curb crime in Latin America* [online]. Reuters, 6. listopadu 2019 [cit. 18. listopadu 2019]. Dostupné na <<https://www.reuters.com/article/us-uber-safety/uber-to-let-passengers-record-rides-in-effort-to-curb-crime-in-latin-america-idUSKBN1XG33I>>.

podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. „s oborem činnosti č. 47 - „zprostředkování obchodu a služeb“. Dohoda dále narovnala podmínky pro smluvní řidiče společnosti Uber a řidiče provozující taxislužbu, když zavedla povinnost patřičného živnostenského oprávnění a koncese pro provozování taxislužby (viz níže). Rovněž zavádí povinnost řidičů podrobit se zkoušce z místopisu, v případech kdy to daná obec vyžaduje, a tomu odpovídající povinnost státu, potažmo Prahy, zajistit dostatečný počet zkušebních spotů. Společnost Uber se zavazuje zprostředkovávat přepravu právě pouze řidičům disponujícím těmito oprávněními.⁴⁹

Memorandum zavedlo také povinnost výměny informací o osobách, které mají s Uberem smluvní vztah za účelem správy daní a účast na Elektronické evidenci tržeb (EET). Uber se zavázal napomáhat dodržování daňových povinností ze stran jejích smluvních řidičů.⁵⁰

Uber se zavázal upravit aplikaci tak, aby odpovídala režimu tzv. smluvní přepravy podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Elektronická smlouva mezi cestujícím a dopravcem musí dostát všem náležitostem smluvní přepravy a konečná cena musí být pevně stanovena před zahájením skutečné přepravy.⁵¹ Na rozdíl od institutu smluvní přepravy tedy nestačí stanovit způsob určení ceny ale cena musí být jasně vyčíslena předem. Z alternativní taxislužby se tímto stala na dobu do přijetí patřičné právní úpravy jakási pseudo smluvní přeprava.

⁴⁹ Vláda ČR. *Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky*. Dostupné na <<https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Memorandum-o-porozumeni-pri-zajistovani-prepravnich-sluzeb-na-uzemi.pdf>>.

⁵⁰ Tamtéž

⁵¹ Tamtéž

3 Srovnání s taxislužbou dle právní úpravy České republiky

Taxislužba je v České republice upravena zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou č. 478/2000 Sb., kterou se tento zákon provádí. Na rozdíl od přepravních služeb osob fungujících na elektronických platformách (v době jejich vstupu na trh) je tak zatížen značnou řadou pravidel.

Dle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě je taxislužbou „*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.*“

Pokusím se tento pojem rozebrat. Že se nejedná o linkovou, mezinárodní nebo příležitostnou. Začneme pojmem osobní doprava pro cizí potřeby. Pro naše potřeby se tím rozumí přeprava osob, „*při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejích přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, ...*“⁶² Pojďme prozatím ignorovat fakt, kdo je oním provozovatelem dané dopravy a konstatujme, že zde zcela nepochybně vzniká závazkový vztah na jehož základě je poskytována přeprava osob.

Že jde o přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče jsme potvrdili už tím, že právě tato koncese se vyskytla v Memorandu, rovněž koresponduje s nabízenými vozy platformou. Tato otázka se ani nepovažuje za spornou. Stejně tak není sporná ani otázka mezinárodní kyvadlové dopravy. Tuto možnost můžeme zcela jistě vyloučit.

Linková doprava znamená pravidelné poskytování služeb na jedné určité trase, přičemž cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách (§ 2 odst. 7 zákona o silniční dopravě). Ač je možné na trase udělat zastávky, ev. přibrat cestujícího, nejedná se o linkovou dopravu, neboť se nejedná o pravidelnou trasu a zastávky.

Příležitostná osobní silniční doprava je dle § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě je neveřejná osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se určuje přeprava na základě objednávky předem. V tomto případě se jedná spíše o různé formy dopravy na výlety. Pokud bychom chtěli hledat v platformách sdílené ekonomiky, mohly bychom ukázat na platformu BlaBlaCar, která je internetovou stránkou, kde řidiči nabízí volné místo ve vozidle během své příležitostné cesty za účelem rozdělení si nákladů.⁵³

Dle mého názoru se tedy služba krytá platformou Uber splňuje všechny zákonné znaky taxislužby. Že se o taxislužbu jedná konstatoval i Soudní dvůr Evropské Unie. Ten navíc mimo jiné konstatoval také to, že platforma Uber sice za úplatu zprostředkovává pomocí mobilní

⁵² § 2 odst. 3 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

⁵³ viz Internetové stránky BlaBlaCar < <https://www.blablacar.cz/> >.

aplikace kontakt řidičů (původně neprofesionálních) a osob poptávajících přemístění po městě, nicméně nemůže se jednat o pouhou službu informační společnosti, neboť platforma současně vytváří nabídku přepravy, jelikož bez ní by daní řidiči službu neposkytovali. Uber kromě zprostředkování služby také organizuje, určuje cenu jízdného a tu inkasuje a vyplácí z ní následně patřičnou procentní část řidiči, má určitou kontrolu nad vozidly i řidiči a může je z platformy též vyloučit. Soudní dvůr tedy shledává, že ona zprostředkovatelská služba je pouze nedílná součást komplexní služby, jejíž hlavní složkou je služba přepravní.⁵⁴ S tímto výrokem musím souhlasit, neboť platforma originálně nabízela služby neprofesionálními řidiči a tito by bez platformy Uber (nebo jí podobné) neměli možnost smluvní přepravu osob (ve formě taxislužby) provozovat. Je to právě předmětná digitální platforma kdo toto umožnil a je tedy slepé tvrdit, že pouze poskytuje informační službu. Kromě toho Uber poskytuje cestujícím zákaznický servis po celou dobu jízdy.

3.1 Řidič

Ač primární myšlenka platformy fungující v rámci sdílené ekonomii funguje na ideje se zaregistrovat a s buď poskytovat nebo přijímat službu, tedy v daném případě participovat v přepravě osob jako řidič nebo cestující, a samotná webová stránka společnosti Uber vyvolává na první, a možná i druhý, pohled dojem, že po jednoduché registraci si může osoba poskytující službu řidiče přijít na dobré peníze, přičemž zůstává naprostým pánem svého času, situace zdaleka není tak jednoduchá. Řidič musí dostát celé řadě podmínek, a mimo to, vzhledem k tomu, že se jedná o úplatné poskytování služby, je nepochybné, že musí participovat také v daňovém systému.

3.1.1 Status řidiče Uberu – podnikatel nebo zaměstnanec

Uber považuje své řidiče zásadně za nezávislé poskytovatele služeb⁵⁵, nicméně s tím tak úplně nesouhlasí samotní řidiči a na mnoha místech dokonce došlo k jejich protestům. Mnoho států přistoupilo k rozhodnutí, že se jedná o zaměstnance. Stalo se tak například ve Švýcarsku nebo Velké Británii.⁵⁶ Podívejme se proto na otázku, zda se jedná opravdu o podnikatele (osoby samostatně výdělečně činné), nebo je činnosti řidičů Uberu nasvědčuje spíše výkonu závislé

⁵⁴ Rozsudek ze dne 20. prosince 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain, S.L.*, C-434/15, bod 33 – 48.

⁵⁵ *Právní informace – Smluvní podmínky společnosti Uber* [online]. 12. dubna 2016, [cit. 12. října 2019]. Dostupné na <<https://www.uber.com/cs-CZ/legal/terms/cz/>>.

⁵⁶ SHIELDS, M. MACFIE, N. HUDSON, A. *Uber driver is employee, not freelancer: Swiss agency* [online]. Reuters, 5. ledna 2017 [cit. 14. října 2019]. Dostupné na <<https://www.reuters.com/article/us-swiss-uber-idUSKBN14P0J9>>.

práce, která je možná vykonávat výlučně v základním pracovněprávním poměru⁵⁷ a tedy vztahu zaměstnaneckému, pracovněprávnímu, dle českého právního řádu.

Dle § 420 odst. 1 občanského zákoníku je podnikatelem ten, „kdo samostatně vykonává na vlastní účet a odpovědnost výdělečnou činnost živnostenským nebo obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem dosažení zisku“⁵⁸. Aby se jednalo o podnikatele, musí tedy činnost naplňovat pět znaků – osoba vykonává činnost samostatně, na vlastní účet (tj. vlastní podnikatelské riziko), činí tak soustavně, za účelem dosažení zisku a to živnostenským nebo obdobným způsobem.

Aby se naopak jednalo o závislou práci, a tedy o pracovněprávní vztah, musela by činnost naplňovat sedm kritérií. Musí se jednat 1. o činnost vykonávanou ve vztahu nadřízenosti zaměstnavatele, resp. podřízenosti zaměstnance, 2. jménem zaměstnavatele dle jeho pokynů, přičemž činnost je 3. vykonávána osobně. Práce musí být 4. vykonávána za mzdu, plat nebo odměnu za práci, 5. na náklady zaměstnavatele a to 6. v pracovní době na 7. pracovišti.⁵⁹

Pokud se nejprve podíváme na úpravu závislé práce, celkem bez zacházení do detailů můžeme celkem snadno odškrtnout hned několik znaků, a to výkon práce osobně, neboť jak již bylo zmíněno, účet nesmí využívat nikdo jiný, než na koho je registrován. Problém nebude ani s pracovištěm, neboť nepochybně lze jako takové určit celé město, u nás tedy Prahu. Je evidentní, že se jedná o službu úplatnou, dá se tedy zhodnotit, že řidiči je poskytována odměna za práci.

Ač se na první pohled může zdát snadné dovodit, že se jedná o vztah nadřízenosti, resp. podřízenosti, neboť řidič musí dodržovat podmínky společnosti, jinak mu hrozí deaktivace⁶⁰ a digitální platforma mu též přiděluje jednotlivé jízdy, situace není tak jednoduchá, neboť řidič má vždy možnost cestu odmítnout a jízdy jsou mu přidělovány pouze, pokud je zrovna v aplikaci přihlášen. Podobná je situace ohledně vykonávání činnosti jménem zaměstnavatele dle jeho pokynů. Pokyny zaměstnavatele bychom dovodili, neboť Uber stanovuje požadavky na průměrnou míru hodnocení, procento zrušených objednávek, kvalitu apod.⁶¹ Digitální aplikace dále určuje cenu a cestu pomocí GPS. Co se jména týká, jde o situaci poměrně kontroverzní. Společnost se sice distancuje od provozování přepravy a tvrdí, že je poskytována nezávislými poskytovateli a jméno řidiče (jeho kompletní profil) je vždy v aplikaci zobrazen, všechno včetně účtenky evokuje, že služba je poskytována právě Uberem. Troufám si říci, že široká veřejnost všeobecně vnímá právě přepravní službu jako službu, kterou poskytuje Uber, nikoli pouze

⁵⁷ § 3 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

⁵⁸ § 420 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

⁵⁹ § 2 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

⁶⁰ *Driver deactivation policy* [online]. Dostupné na <<https://help.uber.com/partners/article/driver-deactivation-policy?nodeId=ada3b961-e3c2-48e6-ac3f-2db5936e37a9>>.

⁶¹ *Právní informace. Pravidla pro komunitu Uberu* [online]. Dostupné na <<https://www.uber.com/legal/community-guidelines/cz-cs/>>.

spárování cestujícího a řidiče. Vždyť jak bylo zmíněno, v Americe se vžilo slovo “ubered” znamenající přijet Uberem. Proto si myslím, že pokud by toto mělo být rozhodujícím kritériem, pak by bylo vhodné se spíše přiklonit k tomu, že služba je poskytována jménem společnosti.

Na zásadní problém ale narážíme u práce v pracovní době. Dnes práce v pracovní době vykonávána není. Pokud bychom ale došli k závěru, že činnost vykonávaná pod platformou Uber je závislou prací, činnost by nutně musela ztratit na své flexibilitě pro řidiče. Nyní je systém koncipován tak, že řidič může jezdit tolik, kolik sám uzná za vhodné. Pracovní doba tak stanovena vůbec není. Závislá práce jako taková je možná ale vykonávat pouze na základě pracovněprávního vztahu a ten je zakládán buď pracovním poměrem nebo dohodami o pracích konaných mimo pracovních poměr.⁶² Pokud bychom chtěli aplikovat ustanovení o pracovním poměru, musel by řidič rázem splňovat mimo dalších nevyhnutelných podmínek požadavky na pracovní dobu, která činí 40 hodin týdně, není-li sjednaná doba kratší a tuto pracovní dobu by musel konstantně dodržovat. Jiná možnost se naskýtá pouze na základě práce pracovat mimo pracovní poměr a to na základě jedné z dohod. Nicméně na základě dohody o provedení práce není možné pracovat více než 300 hodin ročně a na základě dohody o provedení činnosti zase smí osoba pracovat v průměru pouze polovinu pracovní doby.⁶³ Situace by se tedy rázem stala omezující.

Služba zároveň neprobíhá na náklady zaměstnavatele. Přeprava probíhá soukromými vozidly, když Uber nevlastní ani jediné.⁶⁴ Na základě výše uvedeného je tedy jasné, že službu nejde zcela podřadit pod závislou práci a tedy pracovněprávní vztah, nejví se mi to ani jako zcela vhodné.

Nyní se podívejme na úpravu podnikatele. Začneme tím, zda se jedná o výdělečnou činnost vykonávanou za účelem dosažení zisku, který je nejméně problematický. Společnost sama deklaruje že se jedná o výdělečnou činnost, když různě po svých internetových stránkách inzeruje slogany jako “*Začni si vydělávat řízením*”⁶⁵. Pokládám za více než zřejmé, že na rozdíl od ostatních možností přepravy na základě carsharingu (neinstitucionalizované spolujízdy nebo spolujízdy na základě platformy BlaBlaCar), kde, jak srovnává například Stonjek⁶⁶, se jedná zejména o sdílení nákladů, jestliže se osoba registruje do platformy sloužící k zprostředkování k úplatné činnosti, činí tak nepochybně za účelem zisku.

⁶² dále jen dohody

⁶³ §§ 3, 74 – 76 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

⁶⁴ STROUHAL, Jan. *Ze země do vzduchu. Před 10 lety vznikl Uber a změnil svět přepravy* [online]. Forbes, 7. března 2019 [cit. 10. října 2019]. Dostupné na <<https://www.forbes.cz/ze-zeme-do-vzduchu-pred-10-lety-vznikl-uber-a-zmenil-svet-prepravy/>>.

⁶⁵ Internetové stránky společnosti Uber. Dostupné na <<https://www.uber.com/cz/cs/>>.

⁶⁶ STONJEK, Patrik. Sdílená ekonomika – kdy se již jedná o podnikání? PICHRT, J. BOHÁČ, R. MORÁVEK, J. (eds). *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 279 – 282.

Problém nebude ani s vymezením soustavnosti. Provozovat činnost soustavně znamená trvale, nepřetržitě, ale nemusí se jednat o provoz pravidelný. Neznačená to tedy, že pokud se naskytne okolnost, kvůli které osoba nebude schopna činnost po určitou dobu vykonávat, v našem případě se může jednat například o dočasné pozbytí automobilu, nebude se jednat o činnost soustavnou. O soustavnost nejde v případech, kdy má osoba záměr činnost provozovat pouze nahodile nebo výjimečně.⁶⁷

Velmi komplikovaná je otázka vykonávání činnosti samostatně na vlastní účet. Je pravdou, že řidič si sám určuje kdy bude jezdit, jak často, jak dlouho, nicméně společnost Uber má zároveň nastavená pravidla, která je omezují (jak bylo nastíněno výše). Komentář říká, že jednat na vlastní účet a zodpovědnost znamená v první řadě skutečnost, že *“podnikatelem není ten, kdo jedná výhradně na cizí účet, respektive na cizí odpovědnost.”*⁶⁸ V první části této podmínky tedy nebude problém. Společnost Uber sice inkasuje od svých řidičů určitou procentní část jejich zisku za poskytnutí služby za její zprostředkování (konkrétně 25 %⁶⁹), nicméně mám za to, že nenese podnikatelské riziko úspěchu nebo neúspěchu řidiče. Je pravdou, že finanční prosperita společnosti je závislá na uskutečnění přepravy řidiči, nicméně vzhledem k faktu, že platforma sdružuje zhruba 3,9 milionu řidičů⁷⁰ po celém světě, jde o takové množství, že neúspěch jednotlivého řidiče má na společnost mizivý, troufám si říct až nulový, efekt. Mám tedy za to, že nejde o jednání na účet Uberu.

Složitější už je ale otázka, zda jedná samostatně. Samostatnost znamená, že podnikatel vykonává onou činnost na základě své vlastní úvahy a přesvědčení. Sám rozhoduje jaké výrobky vyrábí nebo jaké služby poskytuje, za jakou cenu, apod. To ovšem neznamená, že jeho možnost volby je neomezená, vždy se musí pohybovat v mezích právních předpisů, může být též ovlivňován prostřednictvím různých formálních nebo neformálních vazeb.⁷¹ Řidič si jistě sám zvolil, že bude provozovat přepravní službu osob, v tomto smyslu tedy sám rozhodl o tom, jakou službu bude provozovat. Co se týče ceny, je ale jeho cena daná přímo společností. Tato podmínka je tedy hraniční.

Od platnosti Memoranda se zároveň jedná o službu poskytovanou živnostenským způsobem, když řidiči musí mít živnostenské oprávnění, a to konkrétně pro živnost

⁶⁷ LASÁK, J. In LAVICKÝ a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*, 1. vydání, Praha: C.H. Beck 2014, s. 1605 – 1609.

⁶⁸ Tamtéž

⁶⁹ Internetové stránky společnosti Uber. Payment and Earnings. Dostupné na <<https://www.uber.com/en-GH/drive/resources/payments/>>.

⁷⁰ Uber Revenue and Usage Statistics (2019) [online]. Business of Apps, 10. května 2019 [cit. 10. října 2019]. Dostupné na <<https://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/>>.

⁷¹ LASÁK, J. In LAVICKÝ a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*, ... s. 1605 – 1609.

koncesovanou pro provozování silniční motorové dopravy – osobní provozované vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče.⁷²

Po zvážení se tedy domnívám, že ač jsou řidiči ve vztahu k společnosti Uber zcela nepochybně ve slabším postavení a i komentář k § 2 zákoníku práce říká, že správní orgány a soudy musí v každém konkrétním případě pečlivě posoudit všechno okolnosti, za nichž je činnost vykonávána, a zkoumat všechny znaky a indicie svědčící pro anebo proti tomu, zda se jedná o závislou práci, a teprve po komplexním posouzení všech dostupných informací udělat závěr, zda se o závislou práci jedná, či nikoli,⁷³ se domnívám, že se jedná spíše o výkon podnikatelské činnosti, než vztah zaměstnanecký. Tento závěr ale nic nemění na faktu, že společnost Uber je nositelem dominantního postavení a je tak nezbytné její status legislativně kontrolovat.

Touto cestou se nakonec vydává i právní úprava v České republice, když Memorandum nazvalo řidiče osoby samostatně výdělečně činné a stanovilo společnosti Uber povinnost, aby řidiči pod ní fungující měli zmíněné živnostenské oprávnění a patřičnou koncesi pro provozování taxislužby⁷⁴. Připravovaná novela zákona o silniční dopravě v této snaze, jak bude popsáno níže, pokračuje když mimo jiné zakotvuje pojem provozovatel do zákona a ukládá mu povinnosti, tedy podrobuje ho odpovědnosti. Dle mého názoru je tento krok správný tím spíše, vezmeme-li v potaz, že platforma pramení ze sdílené ekonomiky, jejíž smysl je v komunitním prvku snadného sdílení, nikoli zaměstnávání.

3.1.2 Požadavky na řidiče

Pravděpodobně nejhlasitějším argumentem proti Uberu byla nerovnost podmínek pro řidiče provozující taxislužbu oproti řidičům Uberu, kteří provozovali v jádru stejnou službu, avšak bez zatížení potřebnými oprávněními. Memorandum tyto podmínky narovnal a dnes tak panují jak pro řidiče taxislužeb, tak pro řidiče figurující pod platformou Uber, stejné podmínky.

Začneme oprávněním řidiče taxislužby. Toto oprávnění vydává na žádost příslušný dopravní úřad, pokud je žadatel starší 21 let a je spolehlivý. Jeho platnost je vždy na 5 let a pokud dopravní úřad žádosti vyhoví, vydá místo písemného vyhotovení rozhodnutí průkaz řidiče taxislužby. Průkaz je veřejnou listinou.⁷⁵

⁷² Vláda ČR. *Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky*. Dostupné na <<https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Memorandum-o-porozumeni-pri-zajistovani-prepravnich-sluzeb-na-uzemi.pdf>>.

⁷³ BĚLINA, M. In BĚLINA, M. DRÁPAL, L. a kol. *Zákoník práce*, 3. vydání. Praha: C.H. Beck 2019, s. 25 – 27.

⁷⁴ viz kapitola 2.3 Memoranda o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky

⁷⁵ § 21c zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Osobu spolehlivou vymezuje § 9 odst. 3 zákona o silniční dopravě, přičemž za osobu spolehlivou se nepovažuje osoba, které byl v posledních třech letech uložen správní trest za přestupek spáchaný při výkonu práce řidiče taxislužby, jako například poškození cestujícího na ceně jízdného nebo nepořízení záznamu o přepravě. Dále osoba, které byl v posledních dvou letech uložen správní trest za řízením nebo jízdě na zvířeti v souvislosti s užitím návykových látek nebo alkoholických nápojů. Za spolehlivého se nepovažuje ani ten, kdo byl odsouzen za (zpravidla) nejzávažnější trestné činy spadající do hlav I. – X zákona č. 40/2009, Sb., trestní zákoník, ledaže se na něho hledí, jako by nebyl odsouzen. Nakonec, taxislužbu pochopitelně nemůže vykonávat ani ten, komu byl uložen správní trest nebo trest zákazu činnosti spočívajícího v zákazu výkonu práce řidiče taxislužby po dobu trvání tohoto trestu.⁷⁶

Všichni řidiči Uberu musí dále stejně jako taxikáři disponovat koncesí pro provozování silniční motorové dopravy – osobní provozované vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče. Jedná se o živnost koncesovanou dle přílohy č.3 k zákonu č. 455/1999 Sb., živnostenský zákon, kterou vydává dopravní úřad.⁷⁷ Všichni řidiči provozující taxislužbu nebo přepravu pod hlavičkou Uber též podléhají zkoušce z místopisu, jež je na území Hlavního města Prahy povinná. Osvědčení se v případě složení zkoušky vydává na 1 – 4 roky v závislosti na úspěšnosti.⁷⁸

Domnívám se, že ač bylo zavedeno množství požadavků na řidiče provozující přepravu pod platformou Uber, všechny nově zavedené požadavky jsou legitimní a zároveň nejsou ani přehnaně omezující principy sdílené ekonomiky. Je sice pravdou, že si potenciální řidič musí vyřídit koncesi, nicméně přesto, že se jedná o živnost koncesovanou, není pro tento typ přepravy (tj. nejvýše 9 osob) zapotřebí žádné odborné způsobilosti a podmínky pro získání průkazu řidiče taxislužby jsou více než na místě.

Kromě toho i před přijetím dohody mezi Vládou ČR a Uberem (Memorandum) a tedy “povýšení” jejich řidičů na řidiče taxislužby bylo nutné dosáhnou věku 21 let a doložit výpis z rejstříku trestů pro osvědčení bezúhonnosti⁷⁹, jediným rozdílem je tedy zohlednění přestupků na poli dopravy a taxislužby. Jak jsme zhodnotili výše, činnost poskytovaná na základě digitální platformy Uber je ve všech znacích shodná z činností poskytovanou taxislužbou, proto mimo nepřipustnosti rozdílných podmínek pro osoby provozující stejnou činnost, není rozdílné zacházení na místě ani z důvodu, že nahrává provozování činnosti pod Uberem v případech, kdy

⁷⁶ § 9 odst. 3 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

⁷⁷ § 26 ve spojení s přílohou č. 3 zákona č. 455/1999 Sb., živnostenský zákon, ve znění pozdějších předpisů

⁷⁸ Vyhláška hl. m. Prahy č. 23/1998 Sb., o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů

⁷⁹ KRAJČÍK, V., VEBER, J.; V.; KLJUČNIKOV, A. a kol. *Analýza dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí*. 2017, Praha: VŠPP, s. 22.

osobě bylo znemožněno vykonávání taxislužby (tedy principiálně stejné činnosti) z důvodu, kdy jí byl uložen trest zákazu výkonu řidiče taxislužby či zmíněný správní trest. Možnost takového jednání je zcela nepřijatelná.

Jedinou citelnou změnou je tak zkouška z místopisu, která vyžaduje rozšířené znalosti, nicméně i vzhledem k tomu, že jde o přechodné období a novelizace (viz níže) plánuje zkoušku zrušit, mám za to, že přístup k platformě zůstává obecně i nadále dost otevřený, požadavky jsou více formalistické než skutečně omezující, a zároveň shodně v souladu rovností, právem i smyslu sdílené ekonomiky.

3.1.3 Povinnost odvodu daní

Provoz taxislužby je zcela nepochybně ekonomickou činností, řidič pod platformou Uber je, jak jsme rozebrali výše, navíc hodnocen jako osoba samostatně výdělečně činná, tedy podnikatel, živnostník. Je tedy více než zřejmé, že musí participovat na daňovém systému.

Hrdlička ve svém příspěvku z konference Sdílená ekonomika – sdílený právní problém? pořádané Právnickou fakultou Univerzity Karlovy uvádí, že jedním z hlavních problémů sdílené ekonomiky je obtížnost získávat relevantní informace pro správu daní správcem daní.⁸⁰ Ač se jedná zatím pouze o soft law, Memorandum jde této problematice vstřícným směrem. Vláda uzavřela s Uberem dohodu, že společnost bude poskytovat pravidelně informace týkající se řidičů samostatně výdělečně činných a právnických osob (dopravců), které mají s Uberem smluvní vztah za účelem správy daní. Společnost se také zavázala k podpoře dodržování daňových povinností ze strany řidičů.⁸¹

Generální finanční ředitelství, sekce metodiky a výkonu daní k této problematice vydala Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER), ve kterých objasňuje, že poskytovatelé mají povinnost odvádět daně z přidané hodnoty, daň z příjmů a také daň silniční.⁸² Po celkem dlouhém hledání ve dvou jazycích se mi na internetových stránkách společnosti Uber podařilo najít poměrně obsáhlé informace o dani z přidané hodnoty (dále DPH)⁸³, již se mi ale nepodařilo dohledat zmínku k informaci k dani z příjmů, která je, troufám si říci, veřejností obecně předvídaná, ale ani k dani silniční. Vzhledem

⁸⁰ HRDLIČKA, Lukáš. Právní úprava zdanění příjmů fyzických osob ze sdílení volného času a vozidla s využitím digitálních platforem. PICHRT, J. BOHÁČ, R. MORÁVEK, J. (eds). *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 166.

⁸¹ Vláda ČR. *Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky*. Dostupné na <<https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Memorandum-o-porozumeni-pri-zajistovani-prepravnich-sluzeb-na-uzemi.pdf>>.

⁸² Generální finanční ředitelství. *Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER)* [online]. 29. května 2017 [cit 24. listopadu 2019]. Dostupné na <https://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-seznam-dani/2017_DPH_Info-k-danovemu-posouzeni-povinnosti-poskytovatelu-prepravnich-sluzeb-UBER.pdf>.

⁸³ Internetové stránky společnosti Uber. *Jak se registrovat k DPH*. <<https://www.uber.com/cz/cs/drive/tax-information/>>.

k tomuto faktu si nejsem jistá, koliko svému slovu prozatím v tomto konkrétním aspektu společnost dostala.

Pojďme se tedy stručně podívat na jednotlivé typy daní, jimž musí poskytovatel služby dostat. Jako první se tedy jedná o daň z přidané hodnoty. Plátcem DPH se osoba stává, jestliže její obrat přesáhne za nejvýše 12 předcházejících kalendářních měsíců obrat vyšší než 1 000 000 Kč a to podáním přihlášky do 15 dní od skončení kalendářního měsíce, ve kterém přesáhla stanovený obrat. Jako plátce DPH je možné se přihlásit také dobrovolně. Poskytovatel přepravy je také v postavení příjemce služby od společnosti zabezpečující přístup k softwaru (Uber), tato služba je předmětem daně a povinnost odvést daň se přenáší na příjemce této služby, tj. na poskytovatele přeprav. Pokud je poskytovatel plátcem DPH, pak to pro něho tedy znamená povinnost přiznat daň také z této služby.⁸⁴

Protože se v České republice působí Uber jako společnost Uber B. V. se sídlem v Nizozemsku⁸⁵ a jedná se tedy o společnost, jejíž sídlo není v tuzemsku, má osoba, která není plátcem DPH povinnost se přihlásit jako identifikovaná osoba, a to do 15 dní ode dne přijetí služby v České republice od osoby v tuzemsku neusazené. Identifikovanou osobou je možné se stát též a priori. Smyslem institutu je, že identifikovaná osoba musí přiznat DPH ze služeb přijatých od osob u nás neusazených (tedy i Uber), ale nemá povinnost přiznávat DPH z tuzemských plnění.⁸⁶ To znamená, že bez ohledu na výši obratu musí být osoba evidována (jako plátce DPH nebo identifikovaná osoba) a podat daňové přiznání.

Na základě provozování přepravní služby osob zprostředkované platformou Uber, která je principiálně úplatná, vzniká příjem, ten samozřejmě musí podléhat zákonu č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, ve znění pozdějších předpisů. Co se týče daně z příjmů, Generální finanční ředitelství klasifikuje řidiče Uberu jako podnikatele a proto se jejich příjmy daní jako příjmy ze samostatné činnosti, což kritizuje například právě Hrdlička, když rozlišuje mezi příjmy ze samostatné činnosti a ostatními příjmy (v tomto případě by se jednalo o příležitostný příjem).⁸⁷ Dle mého názoru je přístup Generálního finančního ředitelství korektní, neboť jak bylo zhodnoceno výše, považují řidiče Uberu za podnikatele. Kromě výše uvedeného tento názor

⁸⁴ Generální finanční ředitelství. *Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER)* [online]. 29. května 2017 [cit 24. listopadu 2019]. Dostupné na < https://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-seznam-dani/2017_DPH_Info-k-danovemu-posouzeni-povinnosti-poskytovatelu-prepravnich-sluzeb-UBER.pdf>.

⁸⁵ Internetové stránky společnosti Uber. *Právní informace – Jiné.* <<https://www.uber.com/cs-CZ/legal/other/impressum/>>.

⁸⁶ Generální finanční ředitelství. *Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER)* [online]. 29. května 2017 [cit 24. listopadu 2019]. Dostupné na < https://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-seznam-dani/2017_DPH_Info-k-danovemu-posouzeni-povinnosti-poskytovatelu-prepravnich-sluzeb-UBER.pdf>.

⁸⁷ HRDLIČKA, Lukáš. Právní úprava zdanění příjmů fyzických osob ze sdílení volného času a vozidla s využitím digitálních platforem. PICHRT, J. BOHÁČ, R. MORÁVEK, J. (eds). *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, s. 166.

upevňuje také to, že po změně podmínek k přístupu k platformě pro řidiče, tedy zavedení koncesí, průkazů řidiče taxislužby a povinnost zaevidovat vozidlo jako vozidlo taxislužby, je nepravděpodobné, že by někdo podstupoval tuto proceduru za účelem přivýdělku (výkonu příležitostné práce) ve výši nepřesahující 30 000 Kč, který je v případě ostatního příjmu osvobozený od daně.⁸⁸

Po podání daňového přiznání musí poskytovatel splnit také svou povinnost vůči České správě sociálního zabezpečení a zdravotní pojišťovně a to tím, že jí dodá přehledy o svých příjmech a výdajích za uplynulý rok. Pokud pak příjem přesáhne rozhodnou částku (pro rok 2019 se jedná o 78 478 Kč), pak bude muset odvádět též minimální měsíční zálohy na sociální a zdravotní pojištění.⁸⁹

V neposlední řadě se musíme podívat na daň silniční. Předmětem silniční daně jsou vozidla registrovaná a provozovaná v České republice, používaná poplatníkem daně z příjmů fyzických osob k činnosti nebo v přímé souvislosti s činností, ze které plynou příjmy ze samostatné činnosti. Totéž platí pro poplatníka právnickou osobu, ledaže jde o veřejně prospěšného poplatníka a příjmy z této činnosti nejsou předmětem daně z příjmů.⁹⁰ To znamená, že vozidla, jimiž je poskytována přepravní služba na základě mobilní aplikace Uber jsou předmětem daně silniční, a to v těch měsících, kdy bylo dané vozidlo pro činnost skutečně použito. Poplatníkem je v našem případě provozovatel vozidla.⁹¹

Bez ohledu na to, jak bychom se rozhodli sdílenou ekonomiku uchopit nebo právně zakotvit, stále se jedná o činnost naplňující předmět výše uvedených daní. Pokud by daně odváděny nebyly, jednalo by se tedy o porušení zákona.

3.2 Požadavky na vozidla

Co se týče právních požadavků na vozy Uber, musí dle webových stránek společnosti vozy oplývat kromě technického průkazu a pojištění, což je pro samotný provoz automobilu samozřejmostí, také Výpisem z evidence vozidel taxislužby, což znamená že automobil musí být evidován jako vozidlo taxislužby dle zákona o silniční dopravě.

⁸⁸ § 10 zákona č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, ve znění pozdějších předpisů

⁸⁹ SVOBODA, Martin. *Jaké daňové povinnosti musí řešit řidiči Uberu a poskytovatelé ubytování přes Airbnb?* [online]. epravo, 10. července 2019 [cit 24. listopadu 2019]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/jake-danove-povinnosti-musi-resit-ridici-uberu-a-poskytovatele-ubytovani-pres-airbnb-109603.html>>.

⁹⁰ § 2 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů

⁹¹ Generální finanční ředitelství. *Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER)* [online]. 29. května 2017 [cit 24. listopadu 2019]. Dostupné na <https://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-seznam-dani/2017_DPH_Info-k-danovemu-posouzeni-povinnosti-poskytovatelu-prepravnich-sluzeb-UBER.pdf>.

Pro provoz taxislužby jde zapsat vozidlo kategorie M1 a L, tedy motorová vozidla s maximálním počtem devíti míst k sezení včetně místa řidiče, a také motocykly.⁹² Na rozdíl od vozů pod Uberem se tedy nemusí jednat pouze o automobily, ale také motocykly, a zároveň také není nikterak stanoven nebo omezen počet dveří ani minimální počet míst k sezení. Zákonem pak není restriktivně upraveno ani stáří vozidla. Je bez pochyb, že ať již společnosti či soukromé osoby provozující taxislužby též dbají o své flotily, mají ovšem širší možnost volby, než pokud se rozhodnout využít platformy Uber.

Podmínkou, kterou musí splňovat vozidla taxislužby, ale pro automobily Uberu neplatí, ba naopak toto využívat ani nesmějí, je povinné označení střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI z přední i zadní strany a čitelné označení jménem a příjmením, popřípadě obchodní firmou nebo názvem dopravce na viditelném místě tak, aby se s ním mohl cestující seznámit před jednáním s řidičem.⁹³

Ustanovení o povinném umístění svítilny neplatí ani pro taxislužbu poskytovanou na základě předem uzavřené písemné smlouvy, která principiálně nesmí být uzavřena bezprostředně před uzavřením smlouvy.⁹⁴ Domnívám se proto, že slouží především k identifikaci vozidel taxislužby pro případy, že je smlouva uzavírána přímo na místě. Smlouva musí být uzavřena předem i v případě služby zprostředkované moderní aplikací, a proto je jen logické, že pro ni platí stejná pravidla jako pro smluvní taxislužbu. Kromě toho se domnívám, že toto se nedá hodnotit jako nerovnováhu povinností mezi taxislužbou a Uberem. Jde pouze o vyústění rozdílných možností k přístupu k přepravě a dle návrhu novelizace bude přinášet také výhody, jako například možnost zastavit v druhé řadě dle § 25 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.⁹⁵

3.2.1 Taxametr

Nejvíce diskutovanou součástí vozidel taxislužby, kterou alternativní platformy nemají a na místo ní používají digitální aplikace, je taxametrová soustava, jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna (dále jen taxametr).⁹⁶

S taxametrem souvisí celá řada dalších povinností. Vozidlo musí být vybaveno též knihou taxametru a záznamy o přepravě z daného dne, ev. záznam o poslední uskutečněné přepravě, pokud daného dne dosud uskutečněna přeprava nebyla. Údaje a hodnoty nastavené v taxametru

⁹² Příloha č. 2 k vyhlášce č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

⁹³ § 21 odst. 3 písm. c) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

⁹⁴ § 21 odst. 4 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

⁹⁵ Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, ze dne 18. 3. 2019

⁹⁶ § 21 odst. 3 písm. d) bod 1. zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

musí odpovídat skutečnosti a musí být čitelné a viditelné z místa přepravované osoby. Ihned po ukončení přepravy pak musí být pomocí tiskárny pořízen záznam o přepravě. Pokud o to cestující požádá, řidič mu také vydá doklad o přepravě pořízený jako výstup z tiskárny. Záznamy o přepravě musí dopravce, který provozuje přepravu vozidlem taxislužby (tj. ne vozidlem cestujícího) spolu se záznamy o provozu vozidla vést po dobu 1 roku.⁹⁷

Dle stávající platné úpravy jsou jedinou alternativou, kdy vozidlo nemusí obsahovat taxametr, případy, kdy je přeprava poskytována na základě předem uzavřené písemné smlouvy. Taková smlouva nelze uzavřít bezprostředně před zahájením přepravy, a to ani na jiném místě než přímo ve vozidle. Kompletní smlouva nebo její kopie pak musí být umístěna přímo ve vozidle. Na doplněnou, v těchto případech (stejně jako v případech, kdy je vozidlo používáno k jiným účelům než provozu taxislužby), nesmí být vozidlo označeno ani svítlnou. Použití svítlny je tedy spojeno s taxametrem.⁹⁸

Výraznou změnu v této oblasti má přinést novela zákona o silniční dopravě, která má za cíl zrušit povinné taxametry, resp. je ponechat a vedle nich zavést alternativu v podobně moderních mobilních aplikací. Touto aplikací je i právě aplikace Uber, který, jak již bylo výše zmíněno, funguje v provizoriu, když se s Vládou ČR a přímo Prahou společnost domluvila v Memorandu, že bude fungovat na základě aplikace, ale upraví ji tak, aby splňovala právě náležitosti smlouvy na jejímž základě je poskytována tzv. smluvní přeprava.⁹⁹ Tato povinnost ale není prozatím legislativně zakotvena a nejde tedy o nic víc, než vzájemnou vstřícnost stran.

3.2.2 Speciální požadavky na vozidla Uber

Kromě zákonných požadavků na automobily, jímž je poskytována doprava krytá společnostmi Uber musí navíc splňovat minimální požadavky stanovené digitální platformou, jakými jsou rok výroby 2000 či pozdější, nesmí se jednat o dvoudvřevý model, auto by mělo být v dobrém stavu včetně toho kosmetického a obsahovat minimálně pět bezpečnostních pásů. Uber poskytuje několik typů automobilů, přičemž nikdy nesmí být vozidlo méně než pět míst, čtyři pro cestující plus místo pro řidiče.¹⁰⁰

Dle typu automobilu Uber rozlišuje čtyři typy služby. Uber Select sdružuje vozidla střední a vyšší třídy, mezi které patří například Škoda Octavia od roku výroby 2014. Uber Black pak nabízí luxusní sedany v černé barvě s koženým interiérem, jako je například BMW od série 3 (dle

⁹⁷ § 21 odst. 3, odst. 6 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

⁹⁸ § 21 odst. 4 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

⁹⁹ Vláda ČR. *Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky*. Dostupné na <<https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Memorandum-o-porozumeni-pri-zajistovani-prepravnich-sluzeb-na-uzemi.pdf>>.

¹⁰⁰ Internetové stránky společnosti Uber. *Požadavky na vozidla*. <<https://www.uber.com/cs-CZ/drive/resources/vehicle-requirements/>>.

roku výroby). Uber XL je služba poskytující přepravu SUV nebo minivanem od r.v. 2009 nejméně pro šest osob. Všechny ostatní typy vozů spadají pod UberX. UberX, Uber Select i Uber Black musí oplývat klimatizací a musí oplývat funkčním stanováním oken.¹⁰¹

Pomineme-li tedy na chvíli propriety taxikářské profese (taxametr a světelná cedule), tak můžeme konstatovat, že pro možnost stát se součástí platformy Uber jako řidič jsou podmínky na vozidla obecně více restriktivní, než při provozu taxislužby. Tyto podmínky si stanovuje společnost dobrovolně sama, nejde o podmínky zákonné, nicméně proto, že jsou přísnější, není zde jediný problém s nutností evidence vozidla jako vozidlo taxislužby, který by popíral principy sdílené ekonomiky.

Na závěr si dovoluji zmínit, že pro případy, kdy osoba nedisponuje automobilem, Uber nabízí možnost pronajmutí vozu od partnerů společnosti, nebo možnost přidání se k některé z partnerských flotil (čímž se stane zaměstnancem flotily)¹⁰², nicméně tato situace je natolik specifická (a troufám si říct, že ani není tak častá), že se jí nebudeme pro účely této práce zabývat.

3.3 Nekalá soutěž

Jestliže je služba poskytovaná společností Uber pojmově shodná s taxislužbou, je třeba se také zamyslet nad možností nekalé soutěže na poli přepravy osob. To je ostatně celosvětově jeden z tradičních argumentů proti Uberu. Za nekalou soutěž označily praktiky platformy například soudy Itálie¹⁰³ nebo naposledy na konci roku 2019 v Turecku.¹⁰⁴

Abychom mohli jednání označit za nekalosoutěžní, musí kumulativně splňovat následující podmínky: 1. Jde o jednání v hospodářském styku, 2. které je v rozporu s dobrými mravy soutěže, a 3. je způsobilé přivodit soutěžitelům nebo zákazníkům újmu.¹⁰⁵ Jedná se o takzvanou generální klauzuli, která je v určitém smyslu rozšiřující i omezující vzhledem ke konkrétním skutkovým podstatám. Omezující ve smyslu, že i z předpokladu, že jednání naplňuje znaky některé ze skutkových podstat, nejedná se o nekalou soutěž, jestliže není generální klauzule splněna. Její rozšiřující aspekt se pak projevuje tím způsobem, že jednání je klasifikováno jako nekalosoutěžní již samotným naplněním oné klauzule, ačkoli nenaplňuje znaky žádné konkrétní skutkové podstaty. Tato koncepce je velmi významná, neboť zevrubné kodifikování všech možných

¹⁰¹ Internetové stránky společnosti Uber. *Požadavky na vozidla*. Dostupné na <<https://www.uber.com/cs-CZ/drive/resources/vehicle-requirements/>>.

¹⁰² Internetové stránky společnosti Uber. *Možnosti získání vozidel*. Dostupné na <<https://www.uber.com/cz/cs/drive/vehicle-solutions/>>.

¹⁰³ SEGRETI, Giulia, PULLELLA, Philip. *Italy court blocks Uber services in Italy, citing unfair competition* [online]. Reuters, 7. dubna 2017 [cit. 7. ledna 2019]. Dostupné na <<https://www.reuters.com/article/us-italy-uber-idUSKBN1792IS>>.

¹⁰⁴ *Istanbul court rules unfair competition in Uber case, bans access to app* [online]. Daily Sabah, 16. října 2019 [cit. 7. ledna 2019]. Dostupné na <<https://www.dailysabah.com/business/2019/10/16/istanbul-court-rules-unfair-competition-in-uber-case-bans-access-to-app>>.

¹⁰⁵ § 2976 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů

praktik nekalé soutěže je objektivně nemožné. Lidská vynalézavost je bezmezná a jiné uchopení dané problematiky by vedlo ke snadnému nepostihnutelnému obcházení soutěže.¹⁰⁶

Hospodářský styk je neurčitý právní pojem definován pro účely nekalé soutěže velmi široce judikaturou, nicméně pro zhodnocení daného případu stačí velmi zjednodušené konstatování, že o soutěž (jež je součástí hospodářského styku) jde v případě, že odbyt jedné osoby může být ovlivněn plněním určité druhé osoby, jež je jeho skutečným konkurentem,¹⁰⁷ V případě Uberu a tradičních poskytovatelů taxislužeb se jedná o provoz principiálně obdobné služby dvěma společnostmi, které spolu soupeří o přízeň stejného okruhu spotřebitelů. I podle nejužší definice lze tedy dojít k jasnému závěru, že tradiční taxislužby a Uber vůči sobě nepopíratelně vystupují jako soutěžitelé.

I jednání s dobrými mravy soutěže je ponecháno k výkladu soudům, a to v každém konkrétním případě dle jeho okolností. Na základě této činnosti se vyvinuly tzv. soudcovské skutkové podstaty nekalé soutěže. Dobré mravy soutěže je nutné odlišovat od pojmu dobré mravy obecně, neboť co je dobré z hlediska obecné morálky, může odporovat pravidlům spravedlivého soutěžení. Dobré mravy soutěže znamenají normy požadující jednání poctivé, slušné, sledující vlastní prospěch, avšak zároveň nepoškozující jiného. Přičemž se jedná o kategorii norem objektivních, znamenající že záměr jednajícího je irelevantní, jediným rozhodujícím kritériem je, zda jde o soutěžní jednání dobré mravy porušující, či nikoli.¹⁰⁸ Pro provoz taxislužeb je nezbytné splnit značnou řadu podmínek, proto se domnívám, že jestliže existuje alternativní varianta umožňující poskytovat stejnou službu (přepravu osob) bez splnění stanovených zákonných podmínek, tedy služba, která otevírá možnost participovat v hospodářské soutěži osobám, které tak ze zákona oprávněny nejsou a tím zvyšuje konkurenci, došel by v daném případě soud k závěru, že jde o poškození jiného a nejedná se o poctivé soutěžní jednání.

Nakonec, jak bylo zmíněno, Uber je mezinárodní společnost fungující v 65 zemích světa sdružující nejvyšší počet automobilů na poli taxislužby. Svou velikostí nemá konkurenci a proto zcela logicky kryje velmi významnou část poptávky. Jestliže tedy nejedná v souladu s dobrými mravy soutěže, způsobuje svým jednáním zcela jednoznačně újmu tradičním soutěžitelům.

Dle mého názoru můžeme prohlásit generální klauzuli za naplněnou. Pokud se podíváme na konkrétní skutkové podstaty uvedené v § 2776 odst. 2 občanského zákona, nemůžeme danou situaci podřadit pod žádnou z nich, což ale neznamená nic jiného, než že právě zde se projevuje

¹⁰⁶ ONDREJOVÁ, Dana. *Nekalá soutěž v novém občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 34–90.

¹⁰⁷ ONDREJOVÁ, Dana a kol. *Násín obchodního práva*. 1. vydání. Brno: Masarykova Univerzita, Právnická fakulta, 2014. s. 83–91.

¹⁰⁸ ONDREJOVÁ, Dana. *Nekalá soutěž v novém občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 34–90.

rozšiřující aspekt generální klauzule, tedy uplatnění soudcovského práva, resp. tzv. soudcovských skutkových podstat (přesněji nepojmenovaných skutkových podstat).

Ondrejová dělí soudcovské skutkové podstaty do tří skupin, a to *1. porušení norem veřejného nebo soukromého práva se soutěžním dopadem, 2. jednání nenaplňující znaky zákonných (pojmenovaných) skutkových podstat nekalé soutěže, ale těmto se blíží, a za 3. ostatní jednání v rozporu s dobrými mravy soutěže*.¹⁰⁹ Právě do první kategorie můžeme zařadit praktiky společnosti Uber, když ta využívá nedostatečné úpravy nových digitálních platforem k odůvodnění neplnění zákonných pravidel stanovených zejména zákonem o silniční dopravě. Dochází tedy k porušování veřejného práva, které má soutěžní dopad.

Dle mého názoru se tedy skutečně jedná se tedy o nekalosoutěžní jednání, které je jako takové zakázáno. Pokládám ale za nutné dodat, že tato úvaha je provedena na základě originální podoby fungování společnosti Uber, nikoli na již pozměněném systému, kdy řidiči platformy musí splňovat stejné požadavky jako řidiči taxislužeb a jediný signifikantní rozdíl tak zůstává nevyužívání jinak povinných taxametru, v jakém Uber funguje v České republice dnes.

3.4 Novela zákona o silniční dopravě

Chystaná novela zákona o silniční dopravě, jejíž návrh byl dne 18. března 2019 předložen vládou a dne 27. listopadu 2019 úspěšně schválen Poslaneckou sněmovnou¹¹⁰, má za cíl odstranit přílišný formalismus v úpravě taxislužeb a narovnat situaci mezi alternativními poskytovateli přepravních služeb osob (jako je Uber) a tradiční taxislužbou.

Novela se vydává cestou legalizace digitálních platforem, přičemž neruší nebo výrazně nemění podmínky tradiční taxislužby, jako spíše poskytuje možnost další volby. Úprava vkládá třetí možnost mezi vozidla s taxametrem a přepravní službu osob poskytovanou na základě předem uzavřené písemné smlouvy (smluvní přeprava), když zavádí možnost fungování bez taxametru na základě objednávky provedené elektronickými prostředky jinou než hlasovou službou.

Toto je možné za podmínky, že objednateli byla před uzavřením smlouvy sdělena konečná cena a je-li služba zprostředkována prostřednictvím zprostředkovatele, pak údaje o něm. Pojem zprostředkovatel novela legálně zakotvuje, když ho popisuje jako osobu, která za úplatu

¹⁰⁹ ONDREJOVÁ, Dana. *Nekalá soutěž v novém občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. s. 34–90.

¹¹⁰ Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky. Sněmovní tisk č. 431, *Novela zákona o silniční dopravě – EU* [online]. Stav projednávání ke dni 28. listopadu 2019. Dostupné na <<http://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=8&t=431>>.

zprostředkuje uzavření smlouvy mezi dopravcem a objednatelům přepravy, jejímž předmětem je poskytnutí taxislužby.¹¹¹

Novelizace zprostředkovateli stanovuje mnohé povinnosti a tím zakotvuje jeho odpovědnost. Jeho povinností je zajistit, že je doprava poskytnuta osobou podnikatelem, jenž je držitelem patřičné koncese pro provozování silniční dopravy, doprava je poskytnuta vozidlem taxislužby nebo vozem cestujícího a je provedena řidičem, který je držitelem oprávnění řidiče taxislužby. Zprostředkovatel je také povinen vést evidenci zprostředkovaných přeprav, a to po dobu třech let od ukončení patřičné zprostředkované přepravy.¹¹² Tuto část úpravy hodnotím jako velmi důležitý krok, neboť i když jsme klasifikovali řidiče poskytující službu na základě digitální platformy osobami podnikající v přepravě osob na základně živnostenského oprávnění, je na místě zakotvit takové platformy jako zprostředkovatele do zákona. Jak bylo rozebráno výše, nejedná se pouze o běžné zprostředkování uzavření smlouvy, ale spíše o provozování dopravní služby poskytované osobami samostatně výdělečně činnými. Platforma je vůči řidičům v mnohých ohledech ve výrazně nadřazeném postavení a má celosvětově na poli dopravy osob obrovský vliv. Je více než na místě, aby bylo postavení takových platform legislativně zakotveno a byla jim udělena odpovědnost, neboť je nemyšlitelné, aby platforma s tak dominantním postavením ve věci poskytování předmětné služby byla ponechána bez odpovědnosti, mimo běžné odpovědnosti za zprostředkování dle Občanského zákoníku.

Mezi obligatorní náležitosti takové objednávky přepravy, které musí být sděleny před jejím zahájením, pak patří také údaje o dopravci, který dopravu poskytuje, konkrétním řidiči, který přepravu provede a informace o vozidle, kterým bude přeprava provedena, a to včetně státní poznávací značky, tovární značky a obchodního označení. Poslední podmínkou je, aby objednateli bylo bezprostředně po ukončení přepravy zasláno prostřednictvím elektronické pošty (e-mail) potvrzení o přepravě.¹¹³ Dle mého názoru se tedy jedná vlastně o doslovné zakotvení aplikací, na kterých stojí dnes provozované alternativní taxislužby do právní roviny.

Co se střešní svítilny týče, povinnost mít vozidla jí označená stále zatěžuje ty dopravce, kteří provozují taxislužbu na základě taxametrů. Vozidla, která taxametrem vybavena nejsou, ji naopak na sobě mít umístěnou nesmí, a to za žádných okolností, stejně tak nesmí být označeny ani nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s tímto označením. Pouze řidiči takto označených vozidel jsou naopak oprávněni zastavit v druhé řadě. Stejně tak pouze řidiči těchto

¹¹¹ Návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, ze dne 18. 3. 2019

¹¹² Tamtéž

¹¹³ Tamtéž

vozidel jsou oprávněni zastavovat ostatní vozidla v případech, kdy je nutné, aby cestující vystupovali do vozovky.¹¹⁴

Další navrhovanou změnou úzce související se zavedením onoho třetího typu taxislužby je zavedení evidenčních nálepek. Vozidlo jakéhokoli typu taxislužby by mělo být kromě zápisu v evidenci vozidel taxislužby také vybaveno evidenční nálepkou vozidla taxislužby která byla pro dané konkrétní vozidlo vydána. Bez patřičné nálepky vozidlo nesmí být užito k provozování taxislužby, ledaže jde o vozidlo cestujícího. Nálepkou by měl vydávat dopravní úřad při zápisu vozidla do evidence vozidel taxislužby nebo na žádost a její cena by měla být 500 Kč. Umístění nálepky na vozidle již z povahy věci na rozdíl od použití střešní svítilny nemá bránit jeho použití k jinému účelu než k provozování taxislužby (např. pro vlastní potřebu). Nálepka musí být odstraněna neprodleně po vyřazení vozidla z evidence.¹¹⁵ Tato samolepka velmi efektivně nahrazuje povinnost umístění aktuálního výpisu z Evidence vozidel taxislužby ve vozidle. Toto řešení napomáhá upouštění od přílišného formalismu ve smyslu snížení obligatorního množství dokumentů ve vozidle. Zároveň jasně označuje všechny vozidla taxislužby bez ohledu na její typ navenek, což považuji za velmi vítané, neboť tím, že bude zlegalizovaná taxislužba prostřednictvím mobilních aplikací, přibude obrovské množství vozů taxislužby, které by ale vzhledem k tomu, že takové vozy nedisponují střešními svítilnami, nebyly nijak viditelně označené.

Poslední signifikantní změnou kterou novela přináší je odebrání obcím možnosti požadovat po řidičích taxislužby zkoušky z místopisu.¹¹⁶ Tato změna se tedy významně dotýká také právě řidičů fungujících pod platformou Uber, neboť Hlavní město Praha takovou povinnost pro řidiče působící na jejím území aktuálně ukládá (viz. Vyhláška hl. m. Prahy č. 23/1998 Sb., o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy). Dle mého názoru je tento krok správný, neboť na rozdíl od roku 1998 kdy byla vyhláška vydána se kompletně změnila situace na poli navigace. Zatímco tenkrát se řidiči spoléhali na mapy v papírové podobě, a požadavek znalosti místopisu byl tedy at' pro plynulost provozu nebo komfortnost služby legitimní, dnes se téměř každý spoléhá na navigační systémy GPS navigací at' už v podobě samostatného navigačního zařízení nebo navigace, jež obsahuje každý chytrý telefon. Nutnost obligatorních zkoušek z místopisu pak považuji dnes již za přežitek.

¹¹⁴Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, ze dne 18. 3. 2019

¹¹⁵ Tamtéž

¹¹⁶ Tamtéž

Závěr

Digitální platformy obecně přináší velké změny v myšlení i chování společnosti, nicméně domnívám se, že jde o přirozený vývoj založený na posunu společnosti jako takové. V žádném případě se nejedná o první takovou změnu. Stejně jako historicky například listovní korespondenci z velké části nahradila korespondence elektronická, se nyní začínají prosazovat digitální platformy vedle klasických.

Pokud aplikujeme principy sdílené ekonomiky na platformu Uber a snažíme se ji klasifikovat, zjistíme, že situace je zde ještě mnohem složitější, neboť se jedná o jakousi hybridní formu spoluspotřebitelství, když se nejedná o čisté úplné sdílení zdrojů za účelem zvýšení reálného využití potenciálu hodnoty, tedy snížení nevyužité kapacity, nedohledáme tedy hlavní smysl sdílené ekonomiky, a to snížení nadprodukce. Rovněž nemůžeme zde hovořit o vlivech na životní prostředí. Jedná se spíše o obdobu taxislužby, která z prvků sdílené ekonomiky využívá pouze ty, které jsou pro ni výhodné, a tedy stojí na výhodném online prostředí a slouží k ziskové činnosti ze strany nabízejícího. Pro poptávajícího pak nejde o nic víc než o uživatelsky z mnoha zmíněných důvodů atraktivní službu.

Činnost poskytovaná poskytovateli přepravy (řidiči) fungující pod digitální platformou Uber je zcela nepochybně principiálně shodná se službou poskytovanou poskytovatelem taxislužby, a to individuální přeprava osob z místa na místo určené. Je tedy nepřijatelné, aby pro shodnou činnost existovaly pro jednotlivé řidiče signifikantně odlišné podmínky. Počáteční fungování dopravy zprostředkované Uberem bylo jednoznačně v rozporu s právním řádem a mimo to také nekalou soutěží, která je zakázána.

Ač bylo od vstupu společnosti Uber na český trh její fungování zatíženo mnohými povinnostmi a omezeními, prostřednictvím kterých byla situace na poli taxislužby významně narovnána, není fungování taxislužeb provozovaných na základě digitálních platform v souladu se zákonem ani nyní, a to především z důvodu absence taxametrů.

Na české scéně má světlo zákonosti do situace přinést novela zákona o silniční dopravě a zákonů s ním souvisejících, jež úspěšně prošla Poslaneckou sněmovnou a nyní čeká na schválení Senátem. Návrh obsahuje přepis digitálních platform do zákonné podoby. To, že problematika prošla dlouhou cestou, dokazuje fakt, že navrhovaný text zákona velmi úzce koresponduje s aktuální situací. Jelikož se jedná o věc signifikantního významu, neboť nejen že jde o velkou změnu, ale také o přijetí rozsáhlé komunity řidičů a vozidel taxislužby fungující na zcela novém režimu, součástí je také celá řada přidružených změn, jako existence evidenčních nálepek, které mají za cíl dostat novou situaci zevrubně pod kontrolu.

Je zcela pochopitelné, že stávající právní úprava je nedostatečná, neboť fungování na základě digitálních internetových platforem a mobilních aplikací je nový trend, který vznikl na podkladě posunu ve společnosti, který přinesl rozvoj internetu a sociálních sítí, který sebou přirozeně nese změnu chování. Dosavadní právní úprava vznikala před touto érou a je proto více než logické, že s nastalou situací nepočítala. Vývoj platforem v online světě je obrovský a běží tedy rychleji než probíhající legislativa. Na síle platformám přidává, že jsou vysoce akceptované veřejností. Tyto systémy jsou dnes nedílnou součástí společnosti, dle mého názoru proto není cestou je zakazovat, ale spíše citlivě zakotvovat s ohledem na jejich původ.

Je zjevné, že s postupem, který zvolila česká legislativa, zajisté nebudou spokojeni především provozovatelé taxislužeb v dosavadním režimu, nicméně cílem moci zákonodárné není zavděčit se určité skupině obyvatelstva. Z výše uvedených důvodů shledávám, že se česká legislativa se vydává správným směrem, když se rozhodla následovat Estonsko¹¹⁷ a stávající situaci na poli taxislužby zjednodušit a mobilní aplikace přijmout a přenést je do zákonné podoby.

Troufám si říct, že digitální platformy natolik souzní s dnešní společností, že i tam, kde dnes dochází k jejich zákazům, si cestu nakonec najdou, a proto je vhodné pro ně právní řád adaptovat dříve, než později. Stejně, jako se vyvíjí společnost, je třeba, aby se vyvíjel také právní řád. Dle mého názoru není dlouho udržitelné, aby právní řád existoval v jiné realitě, než společnost. Nedostatek právního zakotvení je právě jeden z důvodů, pro rychlý a úspěšný rozvoj sdílené ekonomiky. Z dnešního pohledu se zdá naprosto nereálné, že by se vývoj digitálního světa zastavil nebo zpomalil, proto vnímám boj s digitálními platformami jako boj nereálný. Jde o novou realitu, kterou je třeba vhodně navigovat přenést do takové roviny, aby mohla fungovat dle zásad spravedlnosti a právního státu. Aktuálně probíhající činnost na úseku taxislužeb je jednou z takových cest.

¹¹⁷ MUNDORD, Monty. *Estonia Embraces Uber and Taxify As first European Country To Legalize And Regulate Ride – Sharing* [online]. Forbes, 28. února 2016 [Cit. 26. listopadu 2019]. Dostupné na <<https://www.forbes.com/sites/montymunford/2016/02/28/estonia-embraces-uber-and-taxify-as-first-european-country-to-legalize-and-regulate-ride-sharing/#1761438143c5>>.

Použitá literatura:

Monografie

1. BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo. *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: Collins Business, 2010. 288 s.
2. GANSKY, Lisa. *The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing*. New York: Portfolio Penguin, 2010. 256 s.
3. KRAJČÍK, V., VEBER, J.; V.; KLJUČNIKOV, A. a kol. *Analýza dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí*. 2017, Praha: VŠPP. 82 s.
4. MCCRINDLE, Mark. *The ABC of XYZ: Understanding the Global Generations*. 3. vydání. Australia: McCrindle Research Pty Ltd, 2018. 290 s.
5. ONDREJOVÁ, Dana a kol. *Nástin obchodního práva*. 1 vydání. Brno: Masarykova Univerzita, Právnická fakulta, 2014. 357 s.
6. ONDREJOVÁ, Dana. *Nekalá soutěž v novém občanském zákoníku*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014. 380 s.

Právní předpisy

1. zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
2. zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů
3. zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
4. zákon č. 455/1999 Sb., živnostenský zákon, ve znění pozdějších předpisů
5. zákon č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů, ve znění pozdějších předpisů
6. Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, ze dne 18. 3. 2019
7. vyhláška hl. m. Prahy č. 23/1998 Sb., o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů
8. vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Judikatura

1. Rozsudek ze dne 20. prosince 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain, S.L.*, C-434/15.

Příspěvek ve sborníku

1. HRDLIČKA, Lukáš. Právní úprava zdanění příjmů fyzických osob ze sdílení volného času a vozidla s využitím digitálních platorem. PICHRT, J. BOHÁČ, R. MORÁVEK, J. (eds). *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, 336s.
2. STONJEK, Patrik. Sdílená ekonomika – kdy se již jedná o podnikání? PICHRT, J. BOHÁČ, R. MORÁVEK, J. (eds). *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017, 336s.

Komentář

1. BĚLINA, M. DRÁPAL, L. a kol. *Zákoník práce*, 3. vydání. Praha: C.H. Beck, 2019, 1508s.
2. LAVICKÝ a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*, 1. vydání, Praha: C.H. Beck, 2014, s. 2400s.

Internetové zdroje

1. ASLAM, Aqib, SHAH, Alpa. Taxation and the Peer-to-Peer Economy. [online] The Working Papers č. 17/187, International Monetary Fund. 8. srpna 2017, Dostupné na <<https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2017/08/08/Taxation-and-the-Peer-to-Peer-Economy-45157>>.
2. BOTSMAN, Rachel. *Defining The Sharing Economy: What Is Collaborative Consumption – And What Isn't?* [online]. Fast Company, 27. května 2015. Dostupné na <<https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>>.
3. BOTSMAN, Rachel. The Sharing Economy: Dictionary of Commonly Used Terms. [online]. rachelbotsman.com. Citováno dne 12. července 2019. Dostupné na <<https://rachelbotsman.com/blog/the-sharing-economy-dictionary-of-commonly-used-terms/>>.
4. FRANCIS, Tracy. "True Gen": Generation Z and its implications for companies. [online]. McKinsey & Company, Listopad 2018. Dostupné na <<https://www.mckinsey.com/industries/consumer-packaged-goods/our-insights/true-gen-generation-z-and-its-implications-for-companies>>.
5. Generální finanční ředitelství. *Informace ke daňovému posouzení povinností poskytovatelů přepravních služeb (UBER)* [online]. 29. května 2017 [cit 24. listopadu 2019]. Dostupné na <https://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-seznam-dani/2017_DPH_Info-k-danovemu-posouzeni-povinnosti-poskytovatelu-prepravnich-sluzeb-UBER.pdf>.

6. HARTMANS, Avery. PAIGE, Leskin. *The history of how Uber went from the most feared startup in the world to its massive IPO* [online]. Business Insider, 18. května 2019 [cit. 10. října 2019]. Dostupné na <<https://www.businessinsider.com/ubers-history>>.
7. Internetové stránky BlaBlaCar. Dostupné na <<https://www.blablacar.cz/>>.
8. Internetové stránky společnosti Uber. Dostupné na <<https://www.uber.com/cz/cs/>>.
9. *Istanbul court rules unfair competition in Uber case, bans access to app* [online]. Daily Sabah, 16. října 2019 [cit. 7. ledna 2019]. Dostupné na <<https://www.dailysabah.com/business/2019/10/16/istanbul-court-rules-unfair-competition-in-uber-case-bans-access-to-app>>.
10. LAGORIO-CHAVKIN, Christine. *Resistance Is Futile* [online]. Inc., číslo červenec/srpen 2013 [Cit. 15. října 2019]. Dostupné na <<https://www.inc.com/magazine/201307/christine-lagorio/uber-the-car-service-explosive-growth.html>>.
11. Merriam-Webster Dictionary [online]. Citováno dne 5. července 2019. Dostupné na <<https://www.merriam-webster.com/dictionary/sharing%20economy>>.
12. MUNDORD, Monty. *Estonia Embraces Uber and Taxify As first European Country To Legalize And Regulate Ride – Sharing* [online]. Forbes, 28. února 2016 [Cit. 26. listopadu 2019]. Dostupné na <<https://www.forbes.com/sites/montymunford/2016/02/28/estonia-embraces-uber-and-taxify-as-first-european-country-to-legalize-and-regulate-ride-sharing/#1761438143c5>>.
13. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky. Sněmovní tisk č. 431, Novela zákona o silniční dopravě – EU [online]. Stav projednávání ke dni 28. listopadu 2019. Dostupné na <<http://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=8&t=431>>.
14. ROCHABRUN, Marcelo. O'BRIEN, Rosalba. *Uber to let passengers record rides in effort to curb crime in Latin America* [online]. Reuters, 6. listopadu 2019 [cit. 18. listopadu 2019]. Dostupné na <<https://www.reuters.com/article/us-uber-safety/uber-to-let-passengers-record-rides-in-effort-to-curb-crime-in-latin-america-idUSKBN1XG33I>>.
15. Sdělení komise Evropského parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů, *Evropský program pro ekonomii sdílení*. 2. června 2016.
16. SEGRETI, Giulia. PULLELLA, Philip. *Italy court blocks Uber services in Italy, citing unfair competition* [online]. Reuters, 7. dubna 2017 [cit. 7. ledna 2019]. Dostupné na <<https://www.reuters.com/article/us-italy-uber-idUSKBN1792IS>>.

17. SERIGHT, Sarah. *Sharing Economy Pioneers: 15 Companies Disrupting Industries Left And Right*. [online]. Neighbor, 1. října 2018. Dostupné na <<https://www.neighbor.com/storage-blog/sharing-economy-pioneers/>>.
18. SHIELDS, M. MACFIE, N. HUDSON, A. *Uber driver is employee, not freelancer: Swiss agency* [online]. Reuters, 5. ledna 2017 [cit. 14. října 2019]. Dostupné na <<https://www.reuters.com/article/us-swiss-uber-idUSKBN14P0J9>>.
19. Statistika ke dni 31. 5. 2019, citováno dne 3. 5. 2019, Dostupné na <<https://www.internetworldstats.com/stats.htm>>.
20. STROUHAL, Jan. *Ze země do vzduchu. Před 10 lety vznikl Uber a změnil svět přepravy* [online]. Forbes, 7. března 2019 [cit. 10. října 2019]. Dostupné na <<https://www.forbes.cz/ze-zeme-do-vzduchu-pred-10-lety-vznikl-uber-a-zmenil-svet-prepravy/>>.
21. SUNDARARAJAN, Arun. *From Zipcars to Sharing Economy*. [online]. Harvard Business Review, 3. února 2013, Dostupné na: <<https://hbr.org/2013/01/from-zipcar-to-the-sharing-eco>>.
22. SVOBODA, Martin. *Jaké daňové povinnosti musí řešit řidiči Uberu a poskytovatelé ubytování přes Airbnb?* [online]. epravo, 10. července 2019 [cit. 24. listopadu 2019]. Dostupné na <<https://www.epravo.cz/top/clanky/jake-danove-povinnosti-musi-resit-ridici-uberu-a-poskytovatele-ubytovani-pres-airbnb-109603.html>>.
23. Uber Nápověda. *Driver deactivation policy* [online]. Dostupné na <<https://help.uber.com/partners/article/driver-deactivation-policy?nodeId=ada3b961-e3c2-48e6-ac3f-2db5936e37a9>>.
24. Uber Revenue and Usage Statistics (2019) [online]. Business of Apps, 10. května 2019 [cit. 10. října 2019]. Dostupné na <<https://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/>>.
25. Urban Dictionary [online]. Dostupné na <<https://www.urbandictionary.com/define.php?term=Ubered>>.
26. Úřad vlády České republiky. *Analýza sdílené ekonomiky a digitální platform* [online]. www.vlada.cz, 2017. Dostupné na <https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf>.
27. Vláda ČR. *Memorandum o porozumění při zajišťování přepravních služeb na území České republiky*. Dostupné na <<https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/Memorandum-o-porozumeni-pri-zajistovani-prepravnich-sluzeb-na-uzemi.pdf>>.

Abstrakt

Diplomová práce pojednává o sdílené ekonomice, přičemž se konkrétně zaměřuje na digitální platformu Uber. Práce nejprve shrnuje základy a principy fungování sdílené ekonomiky, které poté aplikuje na platformu Uber. Ta je následně srovnána s taxislužbou. Práce se také věnuje velké novele zákona o silničním provozu, která je právě ve schvalovacím procesu. Autorka se zabývá rovněž postavením řidičů Uberu. Cílem práce je posoudit rozdílnost nebo shodnost fungování přepravy osob na základě platformy Uber a taxislužby a dle toho zhodnotit současnou právní úpravu a její budoucí směřování.

Abstract

The thesis discusses sharing economy with the main focus to Uber platform. The work summarizes the essentials and the principles of sharing economy which it applies to Uber platform. Next, the Uber platform is compared to a taxi industry. The work pays its attention to amendment of Road Traffic Act which is currently in the middle of the legislative procedure. Author is also discussing a legal status of the Uber drivers. The focus of the thesis is to evaluate the similarities or the differences of transport based on Uber platform and Taxi and evaluates the current legislation and its future heading based on its result.

Klíčová slova

Sdílená ekonomika, spoluspotřebitelství, digitální platforma, mobilní aplikace, taxametr, Uber, taxislužba.

Key Words

Sharing Economy, Collaborative Consumption, Digital Platform, Smartphone App, Taximeter, Uber, Taxi.