

ZDIEĽANÉ HOSPODÁRSTVO V OBLASTI DOPRAVY (VYBRANÉ OTÁZKY)¹

COLLABORATIVE ECONOMY IN TRANSPORT (CERTAIN ISSUES)

Laura Rózenfeldová

Regina Hučková

Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, Právnická fakulta

<https://doi.org/10.33542/SIC2019-1-11>

ABSTRAKT

Autori sa v tomto príspevku zameriavajú na posúdenie pôsobenia kolaboratívnych platforiem v konkrétnom odvetví ekonomiky – odvetví dopravy, jednému z najvýznamnejších sektorov kolaboratívnej ekonomiky. Predmetom tohto príspevku je konkrétne preskúmanie relevantnej judikatúry Súdneho dvora v predmetnej oblasti, a to vo vzťahu k charakteru služieb poskytovaných týmito platformami. Závbery súčasnej judikatúry vzťahujúcej sa na posúdenie charakteru služieb spoločnosti Uber sú autormi aplikované aj na iné významné platformy pôsobiace v tejto oblasti na území Európskej únie, a to na spoločnosť Taxify a platformu BlaBlaCar. Nadväzne je v príspevku posúdený aj posledný návrh novely zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave, ktorý o. i. zjednodušuje možnosť pôsobenia kolaboratívnych platforiem na území Slovenskej republiky.

ABSTRACT

The authors of this paper examine the collaborative platforms existing in the specific field of economy – transport, one of the most significant sectors of the collaborative economy. This paper specifically focuses on the analysis of the relevant case law of the Court of Justice in this regard, interpreting the nature of services provided by these platforms. The conclusions of the existing case law on the nature of services of the Uber company are applied to other relevant platforms operating in this sector within the European Union, particularly the Taxify company and the BlaBlaCar platform. This paper also analyses the recent proposal for the amendment of the Act No. 56/2012 Coll. on the Road Transport that inter alia simplifies the possibility for collaborative platforms to operate within the Slovak Republic's territory.

I. ÚVOD

Tento článok nadväzuje na článok, ktorý bol publikovaný v predchádzajúcom čísle tohto vedeckého periodika pod názvom “Zdieľané hospodárstvo - otvorené problémy a diskusia (najmä s prihliadnutím na obchodnoprávne a daňovoprávne súvislosti).”² Cieľom tohto článku je nadväzujúc na východiská publikované v predchádzajúcom vedeckom príspevku analyzovať

¹ Článok vznikol v rámci riešenia grantovej úlohy APVV-14-0598 Elektronizácia v podnikaní s akcentom na právne a technické aspekty a APVV-17-0561 Ľudskoprávne a etické aspekty kybernetickej bezpečnosti.

² Pozri: HUČKOVÁ, R. BONK, F. RÓZENFELDOVÁ, L. *Zdieľané hospodárstvo – otvorené problémy a diskusia (najmä s prihliadnutím na obchodnoprávne a daňovoprávne súvislosti)*. 2018 UPJŠ v Košiciach: STUDIA IURIDICA Cassoviensia, Roč. 6, č. 2. ISSN: 1339-3995.

vybrané súvislosti zdieľaného hospodárstva najmä so zreteľom na oblasť dopravy, ktorá sa stala kľúčovým segmentom fenoménu zdieľaného využívania statkov spravidla ich vlastníkmi a tretími osobami.

Kolaboratívna ekonomika predstavuje nový ekonomický model, ktorý umožňuje efektívne zdieľanie zdrojov v rámci určitej komunity.³ Akceleráciu zdieľania statkov nepochybne umožnil internet a rôzne on-line platformy vytvorené práve za účelom zjednodušenia, či vôbec umožnenia zdieľania statkov a služieb. Skutočne treba zdôrazniť skutočnosť, že bez existencie tohto zjednodušujúceho prvku by bolo možné len zaťažko dosiahnuť súčasný rozmer zdieľania rôznorodých statkov a služieb.

Zvlášť intenzívne prebieha zdieľanie už v spomenutej oblasti dopravy, ďalej v oblastiach zdieľania (najmä súkromného) ubytovania, zdieľania osobných schopností, či služieb a zdieľanie v oblasti financií.⁴ Podľa správy „*Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe*“ vyhotovenej pre potreby Európskej komisie v apríli 2016 spoločnosťou PwC UK obrat v spomenutých 5 kľúčových oblastiach kolaboratívnej ekonomiky bol v roku 2016 viac ako 4 miliardy Eur a zároveň súvisiace transakcie boli v hodnote viac ako 28 miliárd Eur. Uvedená správa identifikovala 275 kolaboratívnych platforiem, prostredníctvom ktorých sa zdieľajú dopravné prostriedky, zdieľa sa súkromná nehnuteľnosť, či poskytujú sa tretím osobám vlastné schopnosti či zručnosti.

V našom článku sa zameriavame na oblasť dopravy a najvýznamnejšie aktivity v oblasti zdieľaného využívania dopravných prostriedkov. Tento sektor zaujal našu pozornosť vzhľadom na skutočnosť, že jednotlivé inovatívne iniciatívy sa v ostatných mesiacoch stretli s rôznymi reakciami. Verejnosť túto novinku privítala s ováciami, avšak profesionálna verejnosť - podnikatelia (tu máme na mysli podnikateľov, ktorí sa dostali do priamej konkurencie s týmito aktivitami) prijala túto novinku s výraznou nevôľou.

Tento sektor zdieľanej ekonomiky je realizovaný vo viacerých formách. V našom článku sa zameriame na momentálne najdiskutovanejšiu platformu, a to platformu Uber, ktorej podstatou je zdieľanie jász na krátke vzdialenosti. Na opačnej strane spektra stojí platforma BlaBlaCar, čo sú služby zdieľania jász na dlhšie vzdialenosti. Charakterom odlišnými sú platformy, ktoré sú zamerané na zdieľanie dopravných prostriedkov, predovšetkým áut, a to medzi jednotlivcami – tzv. Peer to Peer platformy (napr. Getaround), medzi podnikateľmi a jednotlivcami – tzv. Business to Consumer (napr. Zipcar, Car2Go).⁵ Tieto platformy sa postupne udomáňujú i v tuzemských podmienkach, jednou z prvých je platforma Carrivederci.⁶ Spoločným menovateľom uvedených platforiem v porovnaní s platformou Uber alebo BlaBlaCar je odlišný charakter zdieľaných služieb. Kým v prípade Uber-u alebo BlaBlaCar-u je objektom zmluvného vzťahu realizácia jazdy z bodu A do bodu B so všetkým, čo k tomu patrí, tak v prípade ostatných spomenutých platforiem sa jedná o nájom dopravného prostriedku. Dôležitým momentom zdieľanej ekonomiky je zachovávanie vlastníckych práv majiteľov tovarov a služieb, ktorí vystupujú na ponukovej strane trhu a snaha o zvýšenie využiteľnosti menej využívaných tovarov a služieb ostatnými jednotlivcami na dopytovej

³ Pozri definície pojmu kolaboratívna ekonomika: BOTSMAN, R., ROGERS, R., *What's mine is yours: the rise of collaborative consumption*. New York, Harper Business, 2010; Rifkin, J., *The zero marginal cost society: the internet of things, the collaborative commons, and the eclipse of capitalism*. London, Palgrave Macmillan, 2014; Sundararajan, A., *The sharing economy. The end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, MIT Press, 2016.

⁴ Pozri podrobnú správu VAUGHAN, R., DAVERIO, R., *Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe*. Apríl 2016. Dostupné: <http://grupo.us.es/iwpr/wp-content/uploads/2017/12/INFORME-PWC-COMISI%C3%93N.pdf>.

⁵ Správa Slovak Business Agency – Analýza zdieľanej ekonomiky v prostredí malých a stredných podnikov. Február 2018. Dostupná: http://www.sbagency.sk/sites/default/files/6_analyza_zdielanej_ekonomiky_v_prostredi_msp.pdf.

⁶ Pozri všeobecné obchodné podmienky www.carrivederci.com.

strane trhu.⁷ Kľúčovým aspektom zdieľanej ekonomiky sú informačné technológie, prostredníctvom ktorých môžu sprostredkovatelia zachytiť základné preferencie a charakteristiky potenciálnych poskytovateľov služieb a ich používateľov, a teda dochádza k efektívnejšiemu párovaniu ponuky a dopytu po službách.⁸

V článku sa zameriavame na najfrekvencovanejšie kolaboratívne platformy v Európe, poukážeme na problematické aspekty spojené s ich doterajším pôsobením v sektore dopravy, a to vzhľadom na problematickosť klasifikácie nimi sprostredkovaných služieb. Zároveň analyzujeme reakciu tuzemského zákonodarcu na pôsobenie niektorých platform na našom území. Pokúsime sa odpovedať na otázku, či zvolený prístup nášho zákonodarcu je optimálny a aké dôsledky to bude mať pre rozvoj nových modelov podnikania. V závere nášho predchádzajúceho článku sme zdôraznili nevyhnutnosť vyváženej budúcej právnej úpravy tak, aby nedochádzalo k nežiaducim deformáciám v praxi smerom k potlačeniu moderných trendov v podnikaní, ale zároveň, aby príliš liberálna úprava nevedla k rozmachu neželaných javov.

II. KOLABORATÍVNE PLATFORMY PÔSOBIACE V OBLASTI DOPRAVY NA ÚZEMÍ EURÓPSKEJ ÚNIE

1. Všeobecne o spoločnosti Uber a charaktere služieb poskytovaných touto spoločnosťou

Spoločnosť Uber bola založená v roku 2009 v San Franciscu, USA. V súčasnosti pôsobí vo viac ako 65 štátoch sveta, vo viac ako 600 mestách, pričom údajne sa využitím jej služieb sprostredkuje každý deň približne 15 miliónov jazd. V rámci Európy pôsobí prostredníctvom súkromnej spoločnosti s ručením obmedzeným Uber B.V. založenej a sídliacej v Holandsku.

Činnosť tejto spoločnosti spočíva v poskytovaní služieb. Problematickým sa stalo určenie charakteru týchto služieb. Samotná spoločnosť Uber vo svojich Obchodných podmienkach⁹ opisuje svoju činnosť ako činnosť spočívajúcu v poskytovaní technologickej platformy, ktorá spája jej užívateľov, osoby, ktoré si chcú zabezpečiť prepravu, a neprofesionálnych vodičov, ktorí ako nezávislé tretie strany poskytujú užívateľom prepravné a/alebo iné logistické služby. K prepojeniu užívateľov a neprofesionálnych vodičov dochádza prostredníctvom aplikácie výpočtovej techniky s názvom Uber, ku ktorej užívatelia získavajú obmedzenú, nevýhradnú, odvolateľnú a neprenosnú licenciu, ktorú nemožno poskytnúť ďalej. Využívanie tejto aplikácie je po jej nainštalovaní založené na princípe registrácie, v rámci ktorej musí užívateľ poskytnúť spoločnosti určité osobné údaje, a to konkrétne meno, adresu, telefónne číslo, vek (keďže aplikáciu môžu využívať výlučne osoby, ktoré dovърšili 18. rok veku) a jeden platný spôsob platby. Po registrácii si môže užívateľ prostredníctvom aplikácie zarezervovať jazdu, ktorú mu poskytne neprofesionálny vodič v rámci vymedzeného územia. Samotná platba za takto poskytnutú službu sa uskutočňuje prostredníctvom aplikácie z účtu užívateľa, ktorý tento uviedol pri registrácii.

Spoločnosť Uber vo svojich Obchodných podmienkach na viacerých miestach deklaruje, že nie je spoločnosťou poskytujúcou prepravné alebo logistické služby, nakoľko tieto služby poskytujú nezávislé tretie strany, ktoré nie sú vo vzťahu k spoločnosti v zamestnaneckom pomere. Činnosť spoločnosti teda spočíva iba v sprostredkovaní týchto služieb, čo by v rámci Európskej únie malo spadať pod poskytovanie služieb informačnej spoločnosti. Čl. 1 ods. 1 písm. b) Smernice (EÚ) 2015/1535 pod službami poskytovanými informačnou spoločnosťou

⁷ Správa Slovak Business Agency – Analýza zdieľanej ekonomiky v prostredí malých a stredných podnikov. Február 2018, str. 13. Dostupná: http://www.sbagency.sk/sites/default/files/6_analyza_zdielanej_ekonomiky_v_prostredi_msp.pdf.

⁸ Tamže.

⁹ Obchodné podmienky Uber B.V. Dostupné: <https://www.uber.com/legal/terms/sk/>.

rozumie služby, ktoré sa bežne poskytujú za odmenu, na diaľku (bez súčasnej prítomnosti oboch strán), elektronickým spôsobom a na základe individuálnej žiadosti príjemcu služieb.¹⁰

Posúdenie charakteru služieb poskytovaných spoločnosťou Uber bolo predmetom skúmania pred Súdny dvorom vo veci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi,¹¹ ako aj vo veci C-360/16 Uber France.¹² Samotná sprostredkovateľská služba, ktorej podstatou je umožnenie rezervácie jazdy v rámci mesta medzi užívateľom a neprofesionálnym vodičom využívajúcim svoje vlastné vozidlo, v podstate zodpovedá kritériám kvalifikácie služby informačnej spoločnosti tak ako bola vymedzená vyššie. Súdny dvor však v tejto súvislosti uviedol, že charakter služieb poskytovaných spoločnosťou Uber nie je limitovaný výlučne na služby informačnej spoločnosti. Uvedené tvrdenie vyplýva z ďalších nadväzných činností vykonávaných spoločnosťou Uber, a to konkrétne:

- a) spoločnosť vytvára ponuku služby prepravy v rámci mesta, ktorú sprístupňuje prostredníctvom vlastnej aplikácie, a súčasne organizuje jej všeobecné fungovanie v prospech osôb, ktoré chcú túto ponuku využiť na účely vlastnej prepravy alebo prepravy tovaru;
- b) spoločnosť poskytuje aplikáciu neprofesionálnym vodičom, bez ktorej by títo nemohli poskytovať vlastné prepravné služby;
- c) užívatelia hľadajúci prepravu v rámci mesta by bez predmetnej aplikácie nemali prístup k službám neprofesionálnych vodičov;
- d) spoločnosť má súčasne rozhodujúci vplyv na podmienky, za ktorých vodiči poskytujú svoje služby, a to najmä tým, že sprostredkúva platbu za poskytnutú prepravnú službu, pričom stanovuje maximálnu cenu jazdy, nadväzne vykonáva určitú kontrolu kvality vozidiel a ich vodičov, vrátane správania vodičov (prostredníctvom hodnotení zo strany užívateľov, ktorí využili ich prepravné služby), pričom môže prípadne vodičov aj vylúčiť.

Nadväzne Súdny dvor zohľadnil aj vlastnú predchádzajúcu judikatúru v tejto oblasti, podľa ktorej platí, že služba v oblasti dopravy zahŕňa „*nielen fyzický akt presunu osôb alebo tovaru z jedného miesta na druhé, a to prostredníctvom vozidla, lietadla alebo vodného plavidla, ale aj akúkoľvek službu spojenú s týmto aktom.*“¹³ V dôsledku uvedených skutočností dospel Súdny dvor k záveru, že síce spoločnosť Uber poskytuje sprostredkovateľskú službu, túto však „*treba považovať za neoddeliteľnú súčasť celkovej služby, ktorej hlavným prvkom je dopravná služba a ktorá v dôsledku toho nezodpovedá kvalifikácii „služby informačnej spoločnosti“ (...), ale kvalifikácii „služby v oblasti dopravy“ v zmysle článku 2 ods. 2 písm. d) smernice 2006/123.*“¹⁴

Ako sme už vymedzili v našom predchádzajúcom príspevku, „*hlavným dôsledkom rozhodnutia Súdneho dvora pre spoločnosť Uber je skutočnosť, že táto spoločnosť bude podliehať príslušnej vnútroštátnej právnej úprave jednotlivých členských štátov.*“¹⁵ Dôvodom pre uvedené je absencia osobitnej právnej úpravy na úrovni Európskej únie, vzhľadom na to, že nedošlo k zavedeniu spoločnej dopravnej politiky za účelom zabezpečenia uplatňovania zásady slobodného poskytovania služieb v tejto oblasti, ktorú predpokladá článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Uvedené zdôraznil aj Súdny dvor, ktorý uviedol, že pri

¹⁰ Čl. 1 ods. 1 písm. b) Smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti. Ú. v. EÚ L 241, 17.9.2015, s. 1-15.

¹¹ Rozsudok Súdneho dvora z 20. decembra 2017 vo veci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi, ECLI:EU:C:2017:981.

¹² Rozsudok Súdneho dvora z 10. apríla 2018 vo veci C-320/16 Uber France, ECLI:EU:C:2018:221.

¹³ Rozsudok Súdneho dvora z 15. októbra 2015 vo veci C-168/14 Grupo Itevelesa a i., ECLI:EU:C:2015:685, bod 46.

¹⁴ Rozsudok Súdneho dvora z 20. decembra 2017 vo veci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi, ECLI:EU:C:2017:981, bod 40.

¹⁵ HUČKOVÁ, R. BONK, F. RÓZENFELDOVÁ, L. *Zdieľané hospodárstvo – otvorené problémy a diskusia (najmä s prihliadnutím na obchodnoprávne a daňovoprávne súvislosti.* 2018 UPJŠ v Košiciach: STUDIA IURIDICA Cassoviensia, Roč. 6, č. 2. ISSN: 1339-3995. str. 132.

súčasnom stave práva EÚ „*prináleží členským štátom, aby so zreteľom na všeobecné pravidlá [ZFEÚ] upravili podmienky poskytovania sprostredkovateľských služieb.*“¹⁶

2. Prístup jednotlivých štátov k spoločnosti Uber

Pôsobenie spoločnosti Uber v jednotlivých členských štátoch vyvoláva viaceré problematické otázky v oblasti vymedzenia vzťahu medzi spoločnosťou a neprofesionálnymi vodičmi, v súvislosti s potrebou zabezpečiť verejnú bezpečnosť ako aj v nadväznosti na nekalosúťažné praktiky spoločnosti.

Vymedzenie *charakteru vzťahu, ktorý existuje medzi spoločnosťou Uber a neprofesionálnymi vodičmi*, ktorí využívajú vlastné vozidlo uskutočňujú samotnú prepravu osôb alebo tovaru, nie je jednoduché. Pokiaľ by sme mali vychádzať výlučne zo zmlúv uzatvorených medzi týmito subjektmi (a z obchodných podmienok spoločnosti k nim pripojených), boli by predmetní vodiči charakterizovaní ako nezávislí dodávatelia, ktorí sú tretími stranami a ktorí nie sú v zamestnaneckom pomere k spoločnosti Uber ani ku žiadnej k nej pridruženým spoločnostiam. Nadväzne samotní vodiči pri uzatvorení tejto zmluvy výslovne súhlasia s tým, že nedochádza k vzniku zamestnaneckého pomeru medzi nimi a spoločnosťou.

Uvedené vymedzenie vzájomného vzťahu týchto subjektov však bolo vo viacerých štátoch súdne napadnuté. Hlavnými dôvodmi, ktoré svedčia o opaku, a teda o skutočnosti, že medzi predmetnými vodičmi a spoločnosťou dochádza k vzniku zamestnaneckého pomeru, sú najmä uvedené skutočnosti:

- a) spoločnosť Uber aktívne vyhľadáva a na základe pohovorov si vyberá budúcich neprofesionálnych vodičov, s ktorými chce nadviazať spoluprácu;
- b) spoločnosť disponuje základnými informáciami o užívateľoch (pasažieroch), ku ktorým nemajú títo vodiči prístup;
- c) spoločnosť má rozhodujúci vplyv na podmienky, za ktorých sú osoby alebo tovar prepravované, a to najmä:
 - určuje štandardnú trasu jazdy vodičovi,
 - ustanovuje maximálnu cenu jazdy, ktorú následne od užívateľa priamo vyberá,
 - ovplyvňuje konanie vodičov, ktorým ukladá pod hrozbou vylúčenia povinnosť prijať žiadosť o prepravu, vykonáva kontrolu vodičov a rieši sťažnosti na nich podané, a
- d) spoločnosť si vyhradzuje právo jednostranne ukončiť spoluprácu s vodičom.

Nadväzne na uvedené preto prichádza do úvahy charakterizovanie vzájomného vzťahu medzi spoločnosťou Uber a neprofesionálnymi vodičmi ako vzťahu zamestnaneckého, v prípade, ak to zodpovedá príslušným ustanoveniam pracovného práva v tom-ktorom členskom štáte, nakoľko ich vzťah tak, ako je vymedzený v ich zmluve, v podstate nezodpovedá skutočnosti. Spoločnosť Uber v snahe vyhnúť sa takémuto zadefinovaniu jej vzťahu k vodičom poskytuje v niektorých štátoch vodičom dodatkové služby, napr. poistenie. Naďalej však zostáva na príslušnom vnútroštátnom súde aby posúdil, či daný vzťah (s prihliadnutím na vyššie uvedené charakteristiky) zodpovedá vzťahu zamestnanca a zamestnávateľa podľa relevantných ustanovení vnútroštátneho práva.

Ďalšie problematické otázky súvisia s *potrebou zaistiť verejnú bezpečnosť*. Absencia osobitnej vnútroštátnej právnej úpravy zameriavajúcej sa na pôsobenie kolaboratívnych platforiem v štáte spôsobila, že štáty spravidla pristupujú k platformám dvoma spôsobmi. Niektoré štáty pristupujú k regulácii platforiem formou *aplikácie existujúcej právnej úpravy* na základe využitia *analogie legis*, tzn. aplikáciou právnych predpisov, ktoré upravujú vzťahy

¹⁶ Rozsudok Súdneho dvora z 20. decembra 2017 vo veci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi, ECLI:EU:C:2017:981. bod 47.

obsahom a účelom im najbližšie. Problematickým je v tomto ohľade však skutočnosť, že takto analogicky aplikované právne predpisy neboli pôvodne vytvorené na účel regulácie kolaboratívnych platforiem a preto nereflektujú osobitosti spojené s ich pôsobením. V nadväznosti na oblasť dopravy štáty spravidla aplikujú existujúce pravidlá pre poskytovanie prepravy osôb alebo tovaru pôvodne vytvorené pre taxislužby. Konkrétne ide o podmieňovanie činnosti platforiem splnením osobitných povinností vo vzťahu k vodičom (napr. určenie minimálneho veku vodiča, podmienka bezúhonnosti, poistenie), ako aj k nimi využívanými vozidlami (pravidelné kontroly vozidla, poistenie). V prípade porušenia uvedených povinností môžu byť následne platformám ukladané pokuty. Zaujímavým je aj uloženie osobitných povinností vodičom, napr. povinnosť zložiť jazykovú skúšku za účelom zabezpečenia toho, že vodiči budú schopní komunikovať s pasažiermi, príslušníkmi polície a budú rozumieť dopravnému značeniu.¹⁷

Druhým, často využívaným prístupom štátov je jednoduchý *zákaz akýchkoľvek činností platforiem*. Takýto prístup bol zvolený vo viacerých členských štátoch Európskej únie, vrátane Slovenskej republiky (Uznesením Okresného súdu Bratislava I. pre porušovanie príslušných povinností ukladaných prevádzkovateľom taxislužby vyplývajúcich zo zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov). Uvedené zákazy sú spravidla iniciované prevádzkovateľmi taxislužieb, ktorí obviňovali spoločnosť Uber z používania *nekalosúťažných praktík*, ktoré spočívali v prevádzkovaní taxislužby bez dodržiavania príslušných povinností vyplývajúcich zo zákona, najmä pôsobenie bez získania na to potrebného oprávnenia, resp. licencie, bez príslušného poistenia a pod. Na zabezpečenie dodržiavania uloženého zákazu niektoré súdy ukladajú osobitné povinnosti aj tretím subjektom, napr. zákaz propagovať aktivity platformy, zákaz prijímať platby v jej mene alebo zákaz spolupracovať s platformou pri poskytovaní geo-lokalizačných služieb a pod.

3. Porovnanie s inými platformami pôsobiacimi v oblasti dopravy

Napriek tomu, že doteraz prijaté súdne rozhodnutia sa zaoberali najmä činnosťou spoločnosti Uber, je potrebné poukázať aj na iné kolaboratívne platformy pôsobiace v oblasti dopravy, a to v rámci EÚ najmä platformy Taxify a BlaBlaCar. V nasledujúcom texte sa pokúsime vymedziť charakter služieb poskytovaných uvedenými platformami a aplikovať existujúcu judikatúru na tieto služby.

3.1. Spoločnosť Taxify

Spoločnosť Taxify pôsobí obdobne ako spoločnosť Uber v rámci Európy vo forme spoločnosti s ručením obmedzeným so sídlom v Estónsku. Totožne tiež charakterizuje služby ňou poskytované ako služby informačnej spoločnosti a nie ako služby v oblasti dopravy, ktoré podľa spoločnosti poskytujú individuálni vodiči na základe jednotlivých zmlúv o preprave osôb, ktoré uzatvárajú so svojimi cestujúcimi.

Všeobecné podmienky pre vodičov¹⁸ spoločnosti Taxify priamo ukladajú týmto vodičom povinnosť poskytovať služby v oblasti dopravy v súlade s právnymi predpismi štátu, na území ktorého sú tieto služby poskytované, pričom vodiči nesú plnú zodpovednosť za ich porušenie. V súvislosti s uvedeným možno vidieť *aktívnejší prístup spoločnosti Taxify*, ktorá si vo svojich Všeobecných podmienkach pre vodičov vyhradila právo požadovať od jednotlivého vodiča predloženie príslušnej dokumentácie preukazujúcej splnenie predpísaných povinností.

¹⁷ RODIONOVA, Z. *Uber drivers must pass written English test, High Court rules*. Dostupné tu: <https://www.independent.co.uk/news/business/news/uber-london-drivers-written-english-test-tfl-lose-high-court-case-33000-job-losses-a7609171.html>

¹⁸ Všeobecné podmienky pre vodičov Taxify. Dostupné tu: <https://taxify.eu/sk/legal/terms-for-drivers/>

V dôsledku uvedeného by preto nemali vznikať podobné problémy ako pri spoločnosti Uber, keďže spoločnosť Taxify priamo vyžaduje splnenie všetkých náležitostí, ktoré predpisuje vnútroštátne právo, na poskytovanie služieb v oblasti dopravy, čo nadväzne vylučuje možné tvrdenia o prípadnom nekalosúťažnom pôsobení pri poskytovaní týchto služieb.

Nadväzne spoločnosť Taxify neovplyvňuje tak významne správanie vodičov ako spoločnosť Uber. Napriek tomu, že bez platformy poskytovanej spoločnosťou Taxify by nemohlo dôjsť k spojeniu ponuky a dopytu, tzn. vodičov s pasažiermi, spoločnosť v ostatných otázkach týkajúcich sa spôsobu uskutočnenia prepravy ponúka vodičom *skôr odporúčania ako príkazy*. Uvedené spočíva v tom, že spoločnosť síce ukladá povinnosť vodičom poskytovať predmetné služby profesionálne a na základe princípov obchodnej etiky, iba príkladom však ustanovuje, čo pod uvedený pojem spadá. Konkrétne ide o odporúčanie zvoliť pre pasažiera čo najlacnejšiu trasu jazdy (spravidla najkratšiu), okrem prípadu, ak sám pasažier požiada o inú trasu, pričom spoločnosť vodičovi nepredpisuje, ktorú konkrétnu trasu si má zvoliť. Okrem samotnej trasy jazdy vodič sám rozhoduje aj o čase poskytovania služieb, ako aj o prijatí alebo odmietnutí žiadostí o prepravu. Uvedené vyplýva z Všeobecných podmienok pre vodičov, čo však nezodpovedá praxi, keďže vodiči spravidla využívajú trasu, ktorá im bola navrhnutá, nakoľko môžu byť penalizovaní v prípade jej nevyužitia (najmä pri podstatne dlhších trasách než by boli pre danú jazdu vhodné). Obdobne nemajú vodiči takú voľnosť ani pri rozhodovaní o odmietnutí jazdy, nakoľko spoločnosť Taxify vyhodnocuje pôsobenie vodiča a vyžaduje od neho aktivitu v určitom minimálnom rozsahu, pri nesplnení ktorej má spoločnosť právo jednostranne prerušiť (dočasne alebo natrvalo) poskytovanie svojich služieb vodičovi.

V súvislosti so spôsobom úhrady ceny jazdného je uvedené riešené obdobne ako pri spoločnosti Uber. Cenu jazdného spravidla uhrádza pasažier prostredníctvom aplikácie. Všeobecné podmienky pre vodičov v tejto súvislosti vymedzujú pôsobenie spoločnosti Taxify v pozícii „limitovaného“ obchodného zástupcu, ktorý v mene vodiča prijíma cenu jazdného. Súčasne sa však pripúšťa aj úhrada ceny jazdného priamo vodičovi v hotovosti.

Obdobne ako pri spoločnosti Uber je riešená aj otázka existencie zamestnaneckého vzťahu medzi spoločnosťou a individuálnymi vodičmi. Všeobecné obchodné podmienky výslovne ustanovujú, že nedochádza k vzniku zamestnaneckého pomeru medzi uvedenými subjektmi. Súčasne však riešia situáciu, ak by sa aplikáciou príslušného vnútroštátneho práva určilo, že k vzniku takéhoto vzťahu došlo. V takom prípade platí, že sa daný vodič vzdáva akýchkoľvek nárokov vyplývajúcich z tohto vzťahu. Súladnosť uvedeného ustanovenia bude potrebné posúdiť v každom jednotlivom prípade podľa aplikovateľného vnútroštátneho práva.

Po posúdení uvedeného zastávame názor, že charakter služieb poskytovaných spoločnosťou Taxify je možno pripodobniť službám poskytovaným spoločnosťou Uber. Nevidíme v charaktere poskytovaných služieb také rozdiely, ktoré by vylúčili aplikáciu existujúceho výkladu Súdneho dvora aj na služby poskytované spoločnosťou Taxify. Opätovne však bude potrebné individuálne preskúmanie problematických otázok podľa relevantného práva štátu, v ktorom spoločnosť pôsobí. Máme však za to, že k uvedenému preskúmaniu nebude dochádzať tak často ako pri spoločnosti Uber vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť Taxify dohliada na dodržiavanie relevantných vnútroštátnych predpisov, tzn. nezvýhodňuje vodičov v takej miere, ako je to pri spoločnosti Uber.

3.2. Platforma BlaBlaCar

Ďalšou platformou, ktorá umožňuje zdieľanie jazd, je platforma BlaBlaCar. Táto online platforma sprostredkúva kontakt medzi osobami, ktoré cestujú na určité miesto vlastným vozidlom (neprofesionálni vodiči), s osobami, ktoré vyhľadávajú prepravu na dané miesto (cestujúci), za účelom umožniť týmto osobám zdieľanie jazdy ako aj s tým spojených nákladov. Jazdy sprostredkované touto platformou sú spravidla určené na dlhšie trasy, nie v rámci mesta.

Platforma funguje na princípe zverejňovania inzerátov vodičmi, ktoré vymedzujú základné informácie o plánovanej jazde, ktorú má vodič v úmysle vykonať (dátum, čas, počet ponúkaných miest, suma príspevku na náklady, nástupné a výstupné miesto a pod.). Za obsah inzerátu zodpovedá výhradne vodič. Obchodné podmienky¹⁹ súčasne v tejto súvislosti ustanovujú, že vodič nie je oprávnený pridať na platformu ďalší inzerát na rovnakú jazdu, nakoľko je povinný vykonať inzerovanú jazdu sám a s vlastným vozidlom. Uvedené je jedným z prvkov, z ktorých vyplýva neprofesionálnosť poskytovania takejto služby. Platforma BlaBlaCar si súčasne vyhradzuje právo nezverejniť, prípadne odstrániť inzerát v prípade, ak je v rozpore s jej Obchodnými podmienkami, ako aj právo jednostranne určiť kritériá pre posúdenie klasifikácie a poradia zobrazenia inzerátu. Po zverejnení inzerátu si môžu členovia platformy (osoby, ktoré si vytvorili na platforme účet) zarezervovať jazdu prostredníctvom online systému rezervácie miest poskytovaných platformou. Platforma následne poskytne stranám telefónne čísla, prostredníctvom ktorých sa môžu skontaktovať.

Za uskutočnenie prepravy patrí vodičovi *právo na príspevok na náklady*. V porovnaní so spoločnosťami Uber a Taxify možno nájsť viaceré odlišnosti v tejto súvislosti:

- a) *účel príspevku* - príspevok na náklady slúži na úhradu nákladov, ktoré vznikli vodičovi v dôsledku vykonania jazdy, pričom vodič je povinný znášať časť nákladov, ktoré na neho pripadajú; účelom príspevku teda nie je nadobudnutie zisku;
- b) *spôsob úhrady* – príspevok uhrádzajú cestujúci priamo vodičovi bez akejkoľvek participácie platformy, a to najneskôr na výstupnom mieste;
- c) *určenie výšky príspevku* – platforma navrhuje vodičovi výšku príspevku, ktorá zohľadňuje povahu jazdy a prejednú vzdialenosť, avšak konečné rozhodnutie o výške príspevku spočíva na vodičovi samotnom, ktorý môže navrhovanú sumu zvýšiť alebo znížiť podľa vlastného uváženia.

Veľkú pozornosť venujú Obchodné podmienky záväzku vodiča používať platformu *len na neprofesionálnom, neobchodnom a nekomerčnom základe*. Uvedenú činnosť preto vodiči nesmú poskytovať na profesionálnej úrovni, ale len na príležitostnej báze, a za účelom pokrytia nákladov spojených s touto činnosťou, nie za účelom dosiahnutia zisku. V prípade, ak sú uvedené podmienky splnené, nemožno podľa nás subsumovať existujúcu judikatúru Súdneho dvora na pôsobenie tejto platformy, keďže služby poskytované platformou BlaBlaCar podľa nášho názoru zodpovedajú právnej úprave služieb informačnej spoločnosti a miera participácie na transakcii je pri uvedenej platforme podstatne menšia, než akú možno rozoznávať pri vyššie uvedených spoločnostiach Uber a Taxify.

V súvislosti s poskytovaním služieb prostredníctvom platformou vidieť zo strany jednotlivých štátov tendenciu rozlišovania medzi službami poskytovanými profesionálne za účelom dosiahnutia zisku a službami, ktoré sú poskytované neprofesionálne za účelom úhrady nákladov s tým spojených. Na rozlíšenie týchto služieb sú spravidla zadefinované v jednotlivých odvetviach rôzne kritériá, napr. výška ročného obratu, po prekročení ktorého už nemožno hovoriť o neprofesionálnom poskytovaní služieb. V odvetví dopravy možno rozlišovať štáty, ktoré nepripúšťajú pri „neprofesionáloch“ nadobúdanie zisku (Írsko, Francúzsko, Španielsko), ako aj štáty, ktoré nadobudnutie zisku pripúšťajú, ale len do určitej výšky (Fínsko). V niektorých štátoch je výslovne vylúčená možnosť aplikovať existujúcu legislatívu na neprofesionálne poskytovanie služieb, ktoré spravidla ani nie sú osobitne upravené a nie je na ich výkon potrebné ani získanie osobitného povolenia.

¹⁹ Obchodné podmienky BlaBlaCar. Dostupné tu: <https://blog.sk.blablacar.com/about-us/terms-and-conditions>.

III. PRVÉ POZNÁMKY K PRIPRAVOVANÝM ZMENÁM LEGISLATÍVY

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky predložilo na prerokovanie návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa existujúci zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len „návrh“). Predmetný návrh sleduje dosiahnutie dvoch hlavných cieľov: vytvorenie priaznivejšieho podnikateľského prostredia v oblasti poskytovania taxislužieb a podpora využívania digitálnych platforiem pri podnikaní v oblasti prepravy osôb. V predmetnom príspevku sa budeme venovať preskúmaniu spôsobu, akým štát chce dosiahnuť vyššiu mieru participácie kolaboratívnych platforiem pri poskytovaní prepravných služieb jednotlivcom.

Umožnením pôsobenia a špecifikáciou podmienok činnosti kolaboratívnych platforiem pri poskytovaní prepravných služieb štát sleduje dosiahnutie výhod spojených s kolaboratívnou ekonomikou, a to najmä:

- a) zavedenie a využívanie nových technologických služieb, ktoré stimulujú rast ekonomiky,
- b) vytvorenie konkurencieschopného prostredia ovplyvňujúceho výšku cien a kvalitu služieb (spätná väzba, reputácia vodičov, bezhotovostné platby), čo súčasne vytvára tlak na inovácie,
- c) zvýšenie transparentnosti vo vzťahu k verejným inštitúciám a daňovému systému,
- d) oslovenie nových zákazníkov, ktorí by inak tieto služby nevyužili,
- e) poskytnutie dodatočných príjmov nízkopríjmovým skupinám obyvateľstva (napr. študentom).

Na dosiahnutie uvedených cieľov bolo zvolené riešenie prostredníctvom návrhu zavedenia zákonnej možnosti *sprostredkovať služby prepravy osôb* vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča prostredníctvom telefónu, digitálnej platformy alebo iným spôsobom. Ide v podstate o *zavedenie novej formy podnikania - dispečingu*. Prostredníctvom dispečingu bude môcť následne dopravca uzatvárať zmluvy o preprave osôb s cestujúcimi, kontakt s ktorými bude sprostredkovaný prostredníctvom platformy.

Významnou výhodou pre prevádzkovateľa dispečingu je skutočnosť, že nie je v pozícii prevádzkovateľa taxislužby. Na prevádzkovanie dispečingu sa nevyžaduje koncesia (aj keď v prípade, ak ňou prevádzkovateľ disponuje, oprávňuje ho na vykonávanie predmetnej činnosti), ale postačuje získanie *povolenia na prevádzkovanie dispečingu*, ktorého vydávanie by malo spadať do právomoci okresných úradov v sídle kraja. Predmetné povolenie možno udeliť žiadateľovi, ktorý spĺňa na to predpísané požiadavky, a to konkrétne má pobyť, miesto podnikania alebo sídlo na území SR alebo v niektorom z členských štátov, je spôsobilý na právne úkony v plnom rozsahu a je bezúhonný. Prevádzkovateľ dispečingu však na rozdiel od prevádzkovateľa taxislužby nebude povinný preukazovať, že má najmenej jedno vlastné vozidlo, jedno prenataté vozidlo, jedno vozidlo na lízing alebo jedno vypožičané vozidlo, ktoré spĺňa predpísané zákonné požiadavky, nakoľko splnenie tejto požiadavky sa vyžaduje iba pri žiadateľovi koncesie. Uvedené povolenie sa totožne ako koncesia udeľuje na obdobie desiatich rokov, ak sám žiadateľ nepožiadá o kratší čas platnosti povolenia. V ostatných otázkach týkajúcich sa trvalej neprenosnosti povolenia na inú osobu, zániku platnosti a ďalších skutočnostiach sa vo vzťahu k povoleniu aplikujú obdobné pravidlá ako pri koncesii.

Nadväzne zákon približuje možný spôsob dojednania ceny za prepravu, ktorá môže byť podľa návrhu „a) určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času, alebo b) dohodnutá pred začatím prepravy prostredníctvom digitálnej platformy, písomne, telefonicky alebo iným spôsobom.“²⁰ V uvedenom ustanovení sa predkladateľ vysporiadal s jedným z dôvodov, ktorý často slúži na podporu argumentu, že kolaboratívne platformy nie sú výlučne poskytovateľmi

²⁰ Vládny návrh zákona č. 1137, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.

služieb informačnej spoločnosti, ale aj poskytovateľmi služieb v oblasti dopravy, nakoľko zasahujú do procesu určenia výšky ceny napr. ustanovením maximálnych limitov. V uvedenom prípade v podstate predkladateľ zahrnul pod služby poskytované digitálnou platformou službu určenia ceny za prepravu pred jej začatím. Nadväzne je potrebné uviesť, že uvedeným sa sleduje aj uľahčenie poskytovania taxislužby, nakoľko samotní dopravcovia budú môcť používať namiesto taxametra digitálnu platformu, čo im môže priniesť určité úspory.

Zo spôsobu určenia ceny za prepravu, ale aj z celkovej koncepcie návrhu možno vidieť, že predkladateľ nevymedzil jednoznačne svoje stanovisko k charakteru služieb poskytovaných digitálnymi platformami. Namiesto uvedeného vytvoril novú kategóriu podnikania - dispečing - zohľadňujúcu osobitosti pôsobenia platforiem na trhu s prepravou osôb. Uvedenú kategóriu podnikania na jednej strane vymedzil ako činnosť spočívajúcu v sprostredkovaní prepravy osôb (čo by zodpovedalo poskytovaniu služieb informačnej spoločnosti), a na druhej strane k danej sprostredkovateľskej službe zahrnul služby spravidla spojené s poskytovaním služieb na základe zmluvy o preprave osôb (možnosť určiť cenu vopred prostredníctvom platformy).

V tomto zmysle Návrh vymedzil osobitné povinnosti prevádzkovateľa dispečingu, ktorý je najmä povinný *sprostredkovať prepravu výlučne prostredníctvom prevádzkovateľov taxislužby*, čo potvrdzuje skutočnosť, že prevádzkovateľ dispečingu neposkytuje služby v oblasti dopravy. Ďalšou významnou povinnosťou prevádzkovateľa dispečingu je povinnosť *sprostredkovať prepravu len vozidlami taxislužby, ktoré sú zapísané v koncesii*, čo zabezpečuje vhodný technický stav vozidla a spôsobilosť uskutočňovať prepravu osôb. Na uvedené nadväzujú ďalšie oznamovacie a informačné povinnosti prevádzkovateľa dispečingu.

Predmetný návrh v podstate vychádza v ústrety kolaboratívnym platformám, nakoľko (napriek niektorým výnimkám) smeruje k vymedzeniu služieb nimi poskytovaných ako služieb informačnej spoločnosti. V prípade prijatia predmetného návrhu bude zaujímavé sledovať reakciu kľúčových hráčov na trhu kolaboratívnych platforiem, konkrétne či budú vedieť zosúladiť svoju činnosť so zákonnými požiadavkami alebo nie. Otvorenou však ostáva otázka zachovania rovnováhy na trhu služieb prepravy jednotlivcov, nakoľko pôsobenie platforiem v tejto oblasti je jednoznačne zvýhodnené informáciami, ktorými platformy disponujú, v dôsledku čoho sa vytvára priestor na ovládnutie trhu, nakoľko subjekt kontrolujúci dopyt dokáže následne výrazne ovplyvniť ponuku. Na záver je potrebné uviesť, že predmetný návrh bol zo strany normotvorcu prijatý s účinnosťou od 1. apríla 2019.

IV. ZÁVER

Predmetom tohto príspevku bolo preskúmanie kolaboratívnych platforiem pôsobiacich v oblasti dopravy v rámci Európy, a to z hľadiska vymedzenia ich postavenia v právnom poriadku Európskej únie. Autori sa v príspevku zamerali najmä na najväčšie kolaboratívne platformy, a to tie, ktoré poskytuje spoločnosť Uber, Taxify a BlaBlaCar. Cieľom autorov bolo vychádzajúc z existujúcej judikatúry Súdneho dvora posúdiť charakter služieb poskytovaných týmito platformami, ako aj vymedziť základné kritériá, ktoré slúžia na rozlíšenie predmetných platforiem. Dôvodom pre uvedené je najmä absencia jednotného prístupu k pôsobeniu kolaboratívnych platforiem na vnútornom trhu v jednotlivých členských štátoch Európskej únie, v dôsledku ktorej došlo k vytvoreniu rôznych právnych režimov platforiem a k celkovej fragmentácii právnej úpravy. Máme za to, že z príslušnej judikatúry Súdneho dvora, ako aj zo samotného charakteru činnosti vykonávanej kolaboratívnymi platformami možno vymedziť určité kritériá, ktoré je pri posudzovaní týchto platforiem potrebné zohľadniť.

Nadväzne autori v tomto príspevku prihliadli na v súčasnosti už prijatú novelu zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov. Z uvedenej novely možno vymedziť prístup slovenského zákonodarcu k predmetnej problematike, ktorý za účelom podpory pôsobenia kolaboratívnych platforiem na slovenskom trhu prispôbil existujúcu

legislatívu tejto forme podnikania. Relevantným je najmä spôsob riešenia zvolený zákonodarcom - v snahe vyhnúť sa úplnému zákazu takejto činnosti bolo zvolené riešenie vytvorenia osobitnej formy podnikania - dispečingu, ktorá by mala byť pre väčšinu platforiem pôsobiacich v tejto oblasti prijateľná. Bude zaujímavé sledovať, ako sa predmetné riešenie uplatní v praxi a či povedie k rozmachu pôsobenia kolaboratívnych platforiem na území Slovenskej republiky.

KLÚČOVÉ SLOVÁ

kolaboratívne platformy, doprava, Uber, Taxify, BlaBlaCar

KEY WORDS

colaborative platforms, transport, Uber, Taxify, BlaBlaCar

POUŽITÁ LITERATÚRA

1. HUČKOVÁ, R. BONK, F. RÓZENFELDOVÁ, L. *Zdieľané hospodárstvo – otvorené problémy a diskusia (najmä s prihliadnutím na obchodnoprávne a daňovoprávne súvislosti)*. 2018 UPJŠ v Košiciach: STUDIA IURIDICA Cassoviensia, Roč. 6, č. 2. ISSN: 1339-3995.
2. RODIONOVA, Z. *Uber drivers must pass written English test, High Court rules*. Dostupné tu: <https://www.independent.co.uk/news/business/news/uber-london-drivers-written-english-test-tfl-lose-high-court-case-33000-job-losses-a7609171.html>.
3. Rozsudok Súdneho dvora z 20. decembra 2017 vo veci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi, ECLI:EU:C:2017:981.
4. Rozsudok Súdneho dvora z 10. apríla 2018 vo veci C-320/16 Uber France, ECLI:EU:C:2018:221.
5. Rozsudok Súdneho dvora z 15. októbra 2015 vo veci C-168/14 Grupo Itevelesa a i., ECLI:EU:C:2015:685.
6. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti. *Ú. v. EÚ L 241, 17.9.2015, s. 1-15*.
7. Vládny návrh zákona č. 1137, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.
8. Všeobecné obchodné podmienky spoločnosti Uber
9. Všeobecné obchodné podmienky spoločnosti Taxify
10. Obchodné podmienky BlaBlaCar

KONTAKTNÉ ÚDAJE AUTOROV

doc. JUDr. Regina Hučková, PhD.

Katedra obchodného práva a hospodárskeho práva

Právnická fakulta UPJŠ v Košiciach

Kováčska 26, Košice

regina.huckova@upjs.sk

Mgr. Laura Rózenfeldová
Katedra obchodného práva a hospodárskeho práva
Právnická fakulta UPJŠ v Košiciach
Kováčska 26, Košice
laura.rozenfeldova@student.upjs.sk