

# z právní teorie a praxe

## Provozování taxislužby prostřednictvím alternativních dopravců jako nekalosoutěžní jednání?

*Cílem tohoto článku je rozebrat postup českých i slovenských soudů při řešení nekalosoutěžní povahy alternativních forem osobní dopravy a poukázat na významné závěry použitelné v souvisejících případech.*



**Doc. JUDr. Dana Ondřejová, Ph.D.,**

je advokátkou a partnerkou v LEGALITĚ advokátní kancelář s. r. o., Praha, rozhodkyní, a působí jako docentka na katedře obchodního práva Právnické fakulty MU v Brně.



**Mgr. Tomáš Zvoniček**

působí jako advokátní koncipient v LEGALITĚ advokátní kancelář s. r. o., Praha.

Nedávno proběhla v Praze série hromadných protestů stovek řidičů klasických taxislužeb proti nerovným podmínkám ve vztahu k řidičům služeb Uber a Bolt (tehdy pod názvem Taxify), dále označovaných jako „alternativní dopravci“. Tyto protesty byly jen jedním z řady kontroverzí spojených s příchodem a rostoucí popularitou **alternativních forem dopravy** (Uber, Bolt, popř. v České republice nepůsobící Lyft)<sup>1</sup> **založených na modelu virtuálních platforem, vytvářejících důvěryhodné spojení mezi řidičem a zájemcem o dopravu.**

Na rozdíl od tradičních taxislužeb, které tuto osobní přepravu uskutečňují v podmínkách veřejnoprávní regulace, se alternativní dopravci požadavky na taxislužbu necítili být vázání a sami sebe označovali pouze za technologického zprostředkovatele dopravy mezi dvěma samostatnými subjekty – řidičem a spolujezdcem.

Vedle sebe tak fakticky souběžně existovaly dva regulační modely provozování totožné služby, přičemž k právnímu řešení tohoto konfliktu, jež se úzce dotýká střetu moderních inovací a formálních veřejnoprávních požadavků, bylo povoláno právo nekalé soutěže.

Od roku 2018 již dochází k posunům v legislativě (k tomu viz dále v textu), přičemž alternativní dopravci se v důsledku přizpůsobení těmto (zejména veřejnoprávním) požadavkům stávají oficiálně legalizovanými dopravci. Očekávat však lze, že otázka právní povahy, a to i s přihlédnutím k nekalosoutěžním aspektům obdobných tzv. průlomových modelů inovace, bude před soudy v budoucnosti stavěna opakovaně.

### K podstatě provozování taxislužby prostřednictvím alternativních dopravců

Alternativní modely osobní dopravy bývají obvykle zařazovány do oblasti tzv. **sdílené ekonomiky**<sup>2</sup> a představují ve své podstatě důsledek rozšíření zařízení s připojením na internet a s geolokalizačními nástroji (tzv. smartphonů), technologií umožňujících sběr dat a ekonomických tlaků na flexibilizaci trhu práce a snižování transakčních nákladů. Sjednání i provozování přepravy prostřednictvím alternativních dopravců je velmi jednoduché a lze jej demonstrovat níže uvedenými principy.

V intuitivní mobilní aplikaci cestující zadá pouze začátek (není-li dán jeho aktuální lokalitou) a cíl jízdy, všechny další potřebné „technikálie“ přebírá již následně služba samotná. Cestujícímu je tak přiřazen nejbližší řidič (ten má obvykle několik

<sup>1</sup> Do této kategorie záměrně nezařazujeme službu BlaBlaCar, neboť ze své povahy představuje spolujízdu, a službu Liftago, jež se nehlásí k tzv. sdílené ekonomice a zprostředkovávání dopravy pouze s profesionálními subjekty nebylo nikdy předmětem právní kontroverze.

<sup>2</sup> Kritizováno bývá užití termínu „sdílení“, který se mnohým autorům vzhledem k tržnímu charakteru a peněžní motivaci zúčastněných stran nejví jako vhodný. Vzhledem k zaužívanosti však u tohoto označení zůstáváme.

vteřin na přijetí požadavku) a stanovena fixní cena,<sup>3</sup> přičemž je obvykle zajištěna její bezhotovostní platba (Uber i Bolt však umožňují i platbu v hotovosti), jež zahrnuje provizi platformy (až 25 %). Úkolem řidiče zůstává prakticky pouhé řízení, neboť aplikace bývá opatřena i GPS navigací k požadovanému cíli cestujícího. Platformy poskytují řidičům úplnou volnost, pokud jde o dobu a délku řízení, jeho kvantitu i kvalitu se však snaží zajistit prostřednictvím řady motivačních mechanismů (např. reputačního systému, peněžních bonusů<sup>4</sup> apod.).

O roli platform participujících ve sdílené ekonomice, resp. o míru jejich zapojení v tzv. realizačním vztahu<sup>5</sup> (tj. vlastní osobní přepravě cestujících) a právní následky, se v případě alternativních dopravců vede od jejich vstupu na trh spor, jenž bývá v zahraniční literatuře někdy označován jako „**kri- ze identity platformy**“.<sup>6</sup> Na jedné straně platformy obvykle argumentují, že jejich funkce je omezena pouze na technologické usnadnění transakcí mezi poskytovateli a uživateli, tímto způsobem pak samozřejmě modelují i obsah smluvního ujed-

nání.<sup>7</sup> Na straně druhé však platforma vstupuje do vztahu poskytovatele a uživatele a vykonává nad ním zjevnou kontrolu.<sup>8</sup>

Z pohledu práva jde ve své podstatě o to, zda specifika tohoto disruptivního (tzv. průlomového) modelu inovace<sup>9</sup> skutečně vytvářejí novou skupinu *sui generis* zprostředkovatelů propojujících samostatné smluvní partnery či zda jde jen o „zástěrku“ poskytování totožné služby (taxislužby), avšak zbavené zatěžujících právních povinností s tím spojených. Jinak formulováno, **je platforma sama poskytovatelem taxislužby, a zavazuje ji tak existující veřejnoprávní regulace?** Řešení této kvalifikační otázky odráží v mnoha ohledech tradiční dilema mezi zájmem na podpoře nových technologií a právní jistotě dané požadavky formálního práva vytvořeného za zcela jiné společenské situace. Prostředkem k aktivnímu boji i stanicí poslední ochrany se přitom při netečnosti zákonodárce i správních orgánů stává právo proti nekalé soutěži, neboť ze své soukromoprávní povahy umožňuje uplatnění individuálního prostředku ochrany ve formě žaloby u soudu.

Nejinak tomu bylo i po příchodu alternativních dopravců na český trh. Ze strany sdružení podnikatelů v oblasti taxislužeb byly v těchto intencích podány návrhy na vydání předběžného opatření na zdržení se „provozování taxislužby“ v Praze<sup>10</sup> a v Brně<sup>11</sup> (v případě Taxify též v Plzni, Ostravě, Českých Budějovicích a Olomouci<sup>12</sup>); v případě řízení u Městského soudu v Praze došlo i k vlastnímu podání nekalosoutěžní žaloby.<sup>13</sup> Nekalosoutěžní aspekty těchto rozhodnutí budou podrobně rozebrány dále, vzhledem k významu řešené otázky pro unijní trh je však nutné upozornit na související rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie, jehož závěry byly i v českém kontextu všeobecně očekávány.

V případě Uberu se španělský soud již v roce 2015 obrátil s předběžnou otázkou na **Soudní dvůr EU**. Soudní dvůr EU v rozhodnutí ze dne 20. 12. 2017, sp. zn. **C-434/15, věc „Uber Spain“**, konstatoval, že **role Uberu není omezena na pouhé zprostředkování služeb mezi řidičem a cestujícím**. Zvážil přitom s ohledem na (argumentačně poněkud hlubší) stanovisko generálního advokáta, že Uber má rozhodující vliv na podmínky, za kterých řidiči poskytují své služby: stanovuje nejméně maximální cenu jízdy a danou částku vybírá předtím, než část z této sumy vyplatí řidiči, vykonává určitou kontrolu kvality vozidel a chování řidičů. Důsledkem tohoto přístupu je pak to, že zprostředkovatelská služba musí být považována za nedílnou součást komplexní služby, jejíž hlavní složkou je přepravní služba (skutkový závěr), a tudíž se nejedná o službu informační společnosti ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES o elektronickém obchodu. Tyto závěry Soudní dvůr EU potvrdil i ve svém dalším rozhodnutí ze dne 10. 4. 2018, sp. zn. **C-320/16, věc „Uber France“**.

Závěry těchto rozhodnutí Soudního dvora EU nelze považovat za zcela překvapivé, nejsou však bez kontroverze.<sup>14</sup> Ačkoliv poskytování řady služeb s příchodem do kyberprostoru v procesu virtualizace mění svoji formu, netýká se to nutně i jejich vlastní materiální podstaty.<sup>15</sup> Není tedy rozhodující *a priori* to, že alternativní dopravci služby poskytují prostřednictvím informačních technologií, **klíčovou je skutečná (lze říci ekonomická) povaha služby. Z rozhodnutí Soudního dvora EU lze v tomto smyslu odvodit dvě základní otázky tzv. „Uber testu“:**<sup>16</sup>

a) Vytváří platforma *de facto* zvláštní nabídku realizační služby?

- 3 Cena je ovlivněna mj. algoritmem tzv. příplatků ve špičce zvyšujících cenu jízdného při vysoké aktuální poptávce. Srov. Jak fungují příplatky ve špičce [online], Uber.com, 2019 [cit. 24. 10. 2019], dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/drive/partner-app/how-surge-works/>.
- 4 Smyslem je aktivizace řidičů a vyhnout se rutině při používání aplikace. Služba Bolt např. pravidelně organizuje tzv. bonusy, jimiž průběžně mění např. výši své provize či finančně odměňuje řidiče za počet jízdy daný týden apod. Srov. Jak si vydělat více peněz díky týdenním bonusům? [online], Bolt.eu, 24. 4. 2019 [cit. 24. 10. 2019], dostupné z: <https://blog.bolt.eu/cs/2019/04/jak-si-vydelat-vice-penez-diky-tydennim-bonusum/>.
- 5 Jde o termín, který užívá Polčák pro označení vztahu mezi poskytovatelem služby (osobní dopravy) a uživatelem (cestujícím). Srov. R. Polčák: Právo informačních technologií, Wolters Kluwer, Praha 2018, str. 101.
- 6 A. De Franceschi: Uber Spain and the „Identity Crisis“ of Online Platform, Journal of European Consumer and Market Law č. 1/2018, str. 1-4; Ch. Garden, N. Leong: The Platform Identity Crisis: Responsibility, Discrimination, and a Functional Approach to Intermediaries, in: N. Davidson (ed.) et al.: The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy, Cambridge University Press, Cambridge 2018, str. 449-458.
- 7 Viz obchodní podmínky řady platform. Např. Bolt uvádí v čl. 10.1.: „You hereby acknowledge and agree that we provide an information society service and do not provide Transportation Services. By providing the Bolt Platform and Bolt Services, we act as marketplace connecting Passengers with Drivers to help them move around cities more efficiently.“ Viz General Terms for Drivers [online], Bolt, 2019 [cit. 25. 10. 2019], dostupné z: <https://bolt.eu/cs/legal/terms-for-drivers>.
- 8 Vedle provozu vlastní online aplikace poskytovaná komplexní služba obvykle zahrnuje aktivní spojování obou kontrahentů, definice klíčových smluvních podmínek včetně stanovování ceny, podmínek odstoupení a náhrad, vedení systému pro řešení sporů o plnění apod.
- 9 Tj. taková radikální změna technologie, jež vytlačuje a nahrazuje stávající modely poskytování určité služby, a obvykle tak nevyhovuje požadavkům dosavadní veřejnoprávní úpravy.
- 10 V případě Uberu návrh Městský soud v Praze odmítl, a to usnesením č. j. 2 Nc 1052/2016-59; v případě Boltu sice tentýž soud návrhu nejprve vyhověl, a to usnesením č. j. 2 Nc 1042/2017-86, následně však bylo zrušeno rozhodnutím Vrchního soudu v Praze č. j. 3 Cmo 147/2017-164.
- 11 Mediálně známým se stalo řízení proti Uberu, v němž nejprve bylo návrhu Krajským soudem v Brně vyhověno (usnesením č. j. 18 Nc 9/2017-46), následně však toto rozhodnutí bylo Vrchním soudem v Olomouci zrušeno (usnesením č. j. 7 Cmo 137/2017-341), přičemž věc se dostala až k Ústavnímu soudu, který nálezem sp. zn. III. ÚS 4072/17 zamítavě rozhodnutí Vrchního soudu v Olomouci zrušil.
- 12 Městský soud v Praze tomuto návrhu usnesením č. j. 2 Nc 1081/2018-168 vyhověl, pročez Taxify v reakci na to v těchto městech k říjnu 2018 ukončila provoz.
- 13 Řízení proti službě Bolt je vedeno pod sp. zn. 15 Cm 17/2017; proti službě Uber pod sp. zn. 15 Cm 25/2016.
- 14 K podrobnému rozboru dopadu těchto rozhodnutí v české literatuře srov. M. Krupa: Doprování aplikace sdílené ekonomiky a jejich veřejnoprávní regulace, Leges, Praha 2019, str. 54-65.
- 15 R. Polčák: Internet a proměny práva, Auditorium, Praha 2012, str. 69-76.
- 16 Viz např. Ch. Busch: The Sharing Economy at the CJEU: Does Airbnb pass the „Uber test“? Journal of European Consumer and Market Law č. 4/2018, str. 172-174.

Jinak řečeno, není možné si existenci základního vztahu představit i bez zásahu a „zprostředkování“ platformy?

Pokud ano, jde o indikaci neoddělitelného spojení obou služeb, je však třeba dále zjistit, zda:

**b) Vykonalá platforma rozhodující vliv nad podmínkami této realizační služby?**

V případě služby Uber dospěl Soudní dvůr EU, jak již bylo uvedeno výše, k závěru, že obě tyto podmínky jsou dány, a Uber tak je skutečně (alternativní) službou v oblasti dopravy, nikoliv službou informační společnosti.<sup>17</sup> **Z tohoto závěru však samo o sobě neplyne** (soud tak ani vzhledem k předmětu řízení a limitům unijní úpravy konstatovat nemohl), **že jsou v takovém případě alternativní dopravci taxislužbou, resp. že jsou povinni dostát veřejnoprávním požadavkům na ně klade-ným.** Vlastní kvalifikace alternativních dopravců je v tomto ohledu již v kompetenci členských států. V kontextu českého práva přitom nebyla zcela jednoznačná, v návaznosti na závěry SD EU byly představitelné dvě možnosti:<sup>18</sup>

**a) poskytovatelem realizační služby (taxislužby) je alternativní dopravce (platforma),** vlastní přeprava je pak vykonávána řidiči – kvazi-zaměstnanci platformy, nebo

**b) poskytovatelem realizační služby (taxislužby) jsou jednotliví řidiči,** jejichž činnost je aktivně organizována (umožňována) pomocí platformy – zprostředkovatele vlastní dopravní činnosti (jenž však je sám o sobě službou v oblasti dopravy).

Faktem zůstává, že alternativní doprava se v mnoha ohledech od tradiční taxislužby funkčně odlišuje. Aplikace zjevně dokázaly pomocí technologií účinně nahradit (a mnohdy i vylepšit) některé z dovedností, které tradičně odůvodňovaly určitou výlučnost taxikářského stavu (např. schopnost rychle se orientovat ve městě, objektivní způsob výpočtu ceny jízdy pomocí taxametru aj.). Jak dále vysvětlíme, tato specifika alternativních dopravců by však i přesto neměla být ospravedlněním porušování a neaplikování dosavadních pravidel *de lege lata*.

**Je rovněž otázkou, zda je vhodné nadále vůbec užívat rozlišovací adjektiva „tradiční“ a „alternativní“.** Nebývalý úspěch služeb Uber, Lyft či Bolt (uvádí se, že např. v New Yorku poskytují přes 70 % veškeré osobní přepravy,<sup>19</sup> v Praze to na začátku roku 2018 bylo již přes 50 %<sup>20</sup>) vede k tomu, že **faktickou alternativou se v současné době stává sama tradiční taxislužba.** Alternativní dopravci Uber a Bolt pak již v České republice vlivem tlaku podmínky své služby **přizpůsobily požadavkům na dopravce tradiční,** zejména pak vyžadováním patrně nekontroverznějšího z nich, a to průkazu řidiče taxislužby, jehož absence přitom v počátcích byla jedním z jejich klíčových distinkčních rysů. **Změn dochází také legislativa,** na Slovensku již došlo k 1. 4. 2019 k legislativnímu ukotvení zvláštní kategorie tzv. „provozovatelů dispečinku“<sup>21</sup> a obdobná změna je připravována i v České republice. Vládní návrh novely zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „zákon o silniční dopravě“), zavádí mj. institut „zprostředkovatele taxislužby“, jímž mají dle důvodové zprávy být právě alternativní dopravci.<sup>22</sup>

Rozlišování obou forem poskytování dopravy se i přes uvedené v zájmu přehlednosti přidržíme i v dalším výkladu. Je nicméně zjevné, že **trend vede k postupnému sblížení až splynutí tradičních i alternativních dopravců, z něhož vychází vítězně právě model platformy.** To však na druhou stranu vyvolává mj. obavy z posilování tržní síly platformy,<sup>23</sup> digitální koncen-

trance moci,<sup>24</sup> relativizace výlučnosti podnikatelské profesionality a dalších sociálních důsledků.

## **Nekalosoutěžní kvalifikace provozování taxislužby prostřednictvím alternativních dopravců**

### **K jednotlivým podmínkám generální klauzule nekalé soutěže v případě provozování taxislužby prostřednictvím alternativních dopravců**

K nekalosoutěžnímu charakteru alternativních dopravců taxislužby se již měly možnost (byť zatím nepravomocně ve věci samé) vyjádřit jak české, tak slovenské soudy. Soudy v obou zemích shodně posoudily toto jednání jako **nekalosoutěžní.**<sup>25</sup>

Rozbor těchto rozhodnutí je nadále relevantní navzdory výše popsanému vývoji, jenž naznačuje postupné sblížení obou forem osobní dopravy, mj. i s ohledem na chystanou změnu legislativy v České republice závadějící kategorii „zprostředkovatele taxislužby“. Jako modelová situace odrážející dilema mezi podporou technologické inovace poskytování určité služby a formálními veřejnoprávními požadavky však řešení této otázky může být inspirativní v obdobných případech a obecně vede k diskusi o úloze práva nekalé soutěže v tomto hodnotovém střetu.

**Předpokladem kvalifikace jednání jako nekalosoutěžního je kumulativní naplnění podmínek generální klauzule nekalé soutěže v § 2976 odst. 1 o. z.**<sup>26</sup> Tyto podmínky jsou celkem tři – jednání se musí uskutečnit v hospodářském styku, být v rozporu s dobrými mravy soutěže a být způsobilé přivodit újmu jiným soutěžitelům nebo zákazníkům.

**Naplnění první podmínky generální klauzule (jednání v hospodářském styku) nečiní potíže, neboť alternativní dopravce představuje přímou konkurenci s oficiálním provozovatelem taxislužby.** Žalobcem v obou sporech (českém i slovenském) byly právnícké osoby oprávněné hájit zájmy soutěžitelů

17 Vyloučení souběžné aplikace statusu služby informační společnosti (ISP) na tzv. „informační aktivitu“ však bylo v literatuře silně kritizováno. Srov. M. Schaub: Why Uber is an information society service, Journal of European Consumer and Market Law č. 3/2018, str. 109-115. Podrobně též M. Krupa, op. cit. sub 14, str. 58-65.

18 Podobně M. Krupa, op. cit. sub 14, str. 97-98.

19 K září 2019, viz TLC: Aggregated Reports [online], NYC.gov [cit. 27. 10. 2019], dostupné z: <https://www1.nyc.gov/site/tlc/about/aggregated-reports.page>.

20 Zavolat si taxi přestává být „in“. V Praze frčí aplikace, zaujímají přes polovinu trhu [online], Blesk.cz, 2018 [cit. 26. 10. 2019], dostupné z: <https://www.blesk.cz/clanek/regiony-praha-praha-zpravy/522276/zavolat-si-taxi-prestava-byt-in-v-praze-frci-aplikace-zaujimaji-pres-polovinu-trhu.html>.

21 § 29 zák. č. 56/2012 Z. z., o cestnej dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

22 Návrh novely zákona byl rozeslán jako sněmovní tisk č. 431/0 a k datu finalizace tohoto textu (listopad 2019) byl již schválen Poslaneckou sněmovnou.

23 Výhodu získává model platformy mj. svým založením na sběru dat a jejich následném algoritmickém zpracování. K tomu viz např. J. Bejček: „Digitalizace antitrustu“ – móda, nebo revoluce? Antitrust č. 3/2018, str. 1-9.

24 Postavení stran ve sdílené ekonomice je vzhledem k využívání dat, virtuální povaze platformy i jejich netransparentnosti výrazně asymetrické. Upozorňováno bývá např. na nebezpečí tzv. prekarizace práce řidičů (tj. její znejistňování ztrátou právní ochrany pracovního poměru, předávání plné odpovědnosti za zisk apod.).

25 Je však třeba zdůraznit, že rozhodnutí českých soudů jsou co do otázky kvalifikace alternativních dopravců poměrně rozporná. Městský soud v Praze v rámci správního soudnictví i Vrchní soud v Olomouci opakovaně zastaly názor, že provozování dané formy alternativní dopravy není zákonem zakázáno a není taxislužbou. Tato rozhodnutí však byla následně zrušena Nejvyšším správním soudem, resp. Ústavním soudem. K detailnímu přehledu srov. M. Krupa, op. cit. sub 14, str. 126-134.

26 Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „o. z.“).

(oficiálních provozovatelů taxislužby), které jsou podle § 2989 odst. 1 o. z. aktivně legitimované k podání nekalosoutěžní žaloby. Nutno zdůraznit, že zkoumaná podmínka „jednání v hospodářském styku“ v sobě zahrnuje také „jednání v hospodářské soutěži“, které je v judikatuře vykládáno poměrně extenzivně a odvozuje se od vymezení tzv. soutěžního vztahu. Soutěžní vztah je podle Nejvyššího soudu (srov. sp. zn. 32 Odo 1642/2005) třeba vykládat v návaznosti na pojem soutěžitel z hlediska účelu ochrany proti nekalé soutěži velmi široce, kdy ve vztahu soutěžitelů nejsou jen přímí soutěžitelé, ale vůbec všechny subjekty, které působí v podobných nebo navzájem substituovatelných oborech nebo hospodářských činnostech. Mimoto jako přímí soutěžitelé nevystupují vůči sobě navzájem jen ti, kteří působí ve shodném nebo příbuzném odvětví, ale také ti, kteří nabízejí výrobky či služby navzájem zaměnitelné. To znamená, že **hospodářskými soutěžiteli jsou všichni, mezi nimiž na základě objektivní povahy jejich výrobků či služeb nebo na základě vlastní aktivity dojde na trhu k hospodářskému zájmovému střetu.** Pokud podmínka „jednání v hospodářské soutěži“, což je užší součást „jednání v hospodářském styku“, podle výše uvedené judikatury Nejvyššího soudu naplňují subjekty, které nejsou z hospodářsky totožných oblastí, tím spíše tuto podmínku naplňují přímí konkurenti (*argumentum a maiori ad minus*).

27 Zákon o silniční dopravě, popř. zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů.

28 K dobrým mravům soutěže viz např. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 23 Cdo 4554/2017: „Dobré mravy judikatura ustáleně charakterizuje jako souhrn společenských, kulturních a mravních norem, jež v historickém vývoji osvědčují jistou neměnnost, vystihují podstatné historické tendence, jsou sdíleny rozhodující částí společnosti a mají povahu norem základních. Pojem dobré mravy soutěže je však třeba poněkud modifikovat, a to právě proto, že se uplatňují v hospodářské soutěži, tj. v prostředí, kde cílem je na trhu se prosadit, získat zde oproti jiným výhodu, což předpokládá jistou míru agresivity a „podnikatelské vyhytralosti“ (srov. Hajn: Komunitární a české právo proti nekalé soutěži, Masarykova univerzita, Brno 2010). Je však třeba vždy dodržet korektní a soutěžně přijatelné metody, samozřejmým předpokladem jednání v souladu s dobrými mravy soutěže je zachovat poctivost a slušnost.“

29 Viz rozhodnutí Vrhniho soudu v Praze sp. zn. 3 Cmo 253/97, rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 23 Cdo 4030/2015, 23 Cdo 4554/2017. Obdobně na Slovensku – např. rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 1 Obdo V 19/2017.

30 Lze uvažovat, že užitý systém je vzhledem k technologickému aspektu ekonomicky efektivnější, např. pokud jde o spojování řidičů s cestujícími, automatickým provedením platby, GPS navigací apod.

31 Podle ust. § 21c zákona o silniční dopravě jsou oprávněny činnost řidiče taxislužby vykonávat osoby, které jsou držitelem oprávnění řidiče taxislužby, přičemž toto oprávnění uděluje na žádost příslušný dopravní úřad, pokud je žadatel starší 21 let a současně je tzv. spolehlivý ve smyslu ust. § 9 odst. 3 zákona o silniční dopravě, tj. bez dopravních přestupků v kartě řidiče. Nadto např. řidič poskytující taxislužbu na území hl. m. Prahy musí mít navíc zkoušku znalostí řidiče podle vyhlášky. Dle zákona o silniční dopravě musejí mít průkaz řidiče taxislužby s tím, že jejich vozidla musí být rovněž evidována jako vozidla taxislužby. Kromě zákona o silniční dopravě je provozování taxislužby upraveno v obecně závazných předpisech hl. m. Prahy, konkrétně nařízení č. 20/2006 Sb. hl. m. Prahy, o maximálních cenách osobní taxislužby, vyhláška č. 3/2012 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává provozní řád a stanoví podmínky užívání stanovišť taxislužby zřízených na místních komunikacích ve vlastnictví hlavního města Prahy. Podmínkou výkonu práce řidiče taxislužby na území hl. m. Prahy je prokázání znalosti místopisu, právních předpisů upravujících taxislužbu, ochranu spotřebitele a obsluhu taxametru. Znalost řidiče je ověřena zkouškou řidiče taxislužby, po jejímž úspěšném absolvování řidič obdrží osvědčení. Na rozdíl od výše uvedených požadavků na řidiče taxislužby řidič alternativních dopravců musel v počátcích provozu těchto služeb toliko disponovat platným řidičským oprávněním skupiny B nebo mezinárodním řidičským oprávněním. Takovým řidičem mohl běžně být cizinec, který splnil požadavky řidičského oprávnění ve své zemi, kde mohou být nároky nižší než v České republice, případně méně komplikovaný provoz. V současnosti již však alternativní dopravci přizpůsobili své nejvýznamnější podmínky veřejnoprávní regulaci, popř. ta je sama předmětem změny.

32 Toto rozhodnutí bylo potvrzeno usnesením Vrhniho soudu v Olomouci ze dne 28. 2. 2019, č. j. 7 Cmo 185/2017-578.

Druhá podmínka generální klauzule nekalé soutěže (**rozpor s dobrými mravy soutěže**) představuje stěžejní podmínku pro kvalifikaci nekalosoutěžního charakteru jednání v tomto případě. **Vzhledem k tomu, že provozovatel (řidič) alternativních taxislužeb nedodrží zákonem stanovené požadavky na provozování taxislužby,<sup>27</sup> porušuje tím veřejnoprávní předpis. Porušení veřejnoprávního předpisu je konstantně judikováno jako porušení dobrých mravů soutěže<sup>28</sup> a nekalosoutěžní (soudcovská či nepojmenovaná) skutková podstata podle § 2976 odst. 1 o. z. „porušení norem veřejného práva se soutěžním dopadem“.<sup>29</sup> Rozpor s dobrými mravy v případě jednání platformy pak lze v závislosti na kvalifikaci služby (viz výše) shledat v tom, že provozuje taxislužbu prostřednictvím řidičů nespňujících požadavky zákona, anebo že dopravní činnost těmto řidičům aktivně umožňuje.**

Třetí podmínka generální klauzule nekalé soutěže (**způsobilost přivodit újmu jiným soutěžitelům nebo zákazníkům**) je naplněna bez větších diskusí. Jak vyplývá z rozhodovací praxe Nejvyššího soudu (sp. zn. 32 Cdo 139/2008), pro kvalifikaci jednání jako nekalosoutěžního „se vyžaduje pouhá způsobilost přivodit újmu soutěžitelům nebo spotřebitelům, není tedy nutný sám vznik újmy“. V posuzovaném případě však **dochází k faktickému vzniku újmy oficiálním provozovatelům taxislužby**, a naopak k přelivání (nezanedbatelné) části zisku právě k alternativním dopravcům.

Skutečnost, že alternativní provozovatel taxislužby ji vykonával bez příslušných veřejnoprávních oprávnění a mohl využívat osoby bez kvalifikace a dalších požadavků, umožňovala nepochybně provoz dané služby s nižšími cenami, ačkoliv samozřejmě nelze dovozovat, že by nižší cena alternativní dopravy byla dána pouze tímto,<sup>30</sup> a je tedy zřejmé, že právě tomuto provozovateli dal běžný zákazník přednost před dražší službou. Jen málokterý zákazník bude preferovat oficiální taxislužbu, pokud jej dopraví na dané místo ve stejném čase, avšak za vyšších nákladů. Lze si představit, že oficiální taxislužbu bude preferovat zejména ten zákazník, který neumí nebo není ochoten využívat speciální aplikace, které využívají alternativní dopravci, ale raději pouze „vytočí“ telefonní číslo na konkrétní taxislužbu, nebo ten, který má případné obavy z odborné způsobilosti řidiče k přepravě osob (řidičské znalosti, dovednosti a zkušenosti<sup>31</sup>). Alternativní dopravce tak nejenže může, ale také reálně získává neodůvodněnou a nezákonnou soutěžní výhodu.

### **První rozhodnutí ve věci samé ohledně nekalosoutěžního charakteru jednání alternativních dopravců v České republice**

První případ, kde český soud posuzoval rozhodnutím ve věci samé nekalosoutěžní charakter jednání alternativního dopravce, řešil **Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 4. 12. 2018, sp. zn. 15 Cm 17/2017.**

Z dalších rozhodnutí, v nichž se však soudy zabývaly touto otázkou toliko předběžným posouzením, lze poukázat na **usnesení Krajského soudu v Brně ze dne 17. 7. 2017, č. j. 18 Nc 9/2017-377**, kterým bylo nařízeno předběžné opatření proti Uberu na území Brna,<sup>32</sup> a **usnesení Městského soudu v Praze ze dne 27. 9. 2018, č. j. 2 Nc 1081/2018-169**, kterým bylo nařízeno předběžné opatření proti Boltu (Taxify) na území čtyř krajských měst.

Žalobcem bylo Sdružení pražských provozovatelů TAXIslužby, z. s., žalovaným společnost Taxify OÜ, se sídlem v Estonsku (dále rovněž „Taxify“ nebo „žalovaný“).

Městský soud v Praze uložil žalovanému zdržet se na území hl. m. Prahy prostřednictvím mobilní aplikace Taxify provozování a zprostředkování osobní dopravy pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše devíti osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou, osobami, jež nejsou držiteli oprávnění řidiče taxislužby a neprokázali znalosti místopisu, znalosti právních předpisů upravujících taxislužbu a ochranu spotřebitele a znalosti obsluhy taxamtru řidiči taxislužby ve smyslu obecně závazné vyhlášky č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy, o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů, a provádějí přepravu osob vozidlem, které není viditelně a čitelně označeno střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a jménem a příjmením, popř. obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem vozidla, které není vybaveno měřicí sestavou taxamtru a není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby.

**Městský soud v Praze dospěl k nekalosoutěžnímu charakteru jednání společnosti Taxify.** Jednotlivé podmínky generální klauzule nekalé soutěže zdůvodnil následovně: „Pokud jde o první premisu nekalé soutěže, a to **jednání v hospodářském styku** (zvýraznili aut.), pak k tomu soud uvádí, že tato podmínka je obsahově širší než jednání v hospodářské soutěži, když v sobě zahrnuje také ono jednání v hospodářské soutěži, jednání v hospodářské soutěži je tak podmnožinou jednání v hospodářském styku. Soud je toho názoru, že tato podmínka je naplněna, neboť žalobce je provozovatelem taxislužeb na území hl. m. Prahy a žalovaný, jak bylo výše uvedeno, umožňuje osobám, tj. řidičům, připojit se k aplikaci, prostřednictvím které dochází k faktické přepravní službě pro cizí potřeby na území hl. m. Prahy, ale i v rámci dalších krajských měst (pozn. soudu). S ohledem na skutečnost, že jak bylo výše popsáno, se nejedná o dvě ekonomicky autonomní činnosti, ale přeprava je odvislá od zprostředkování kontaktu mezi řidičem a cestujícím právě na základě mobilní aplikace Taxify, pak lze shledat, že mezi žalobcem a žalovaným jednak existuje soutěžní vztah, resp. jejich ekonomický poměr (záměr) je soutěžně orientován, a za druhé, že tato smíšená služba je službou v oblasti dopravy. Tomu všemu nasvědčuje i skutečnost, že dle ust. § 1 odst. 4 za použití ust. § 2 odst. 3 zákona o silniční dopravě se na tento typ dopravy vztahuje zákon o silniční dopravě, protože provozování silniční dopravy je minimálně vždy činěno za úplatu a pro cizí potřeby, nehledě na ust. § 4 zákona o silniční dopravě, v němž je stanoveno, že provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby je možné na základě koncese, neboť z provedených důkazů bylo zjištěno, že přepravní služby jsou poskytovány za účelem uspokojení cizích potřeb a nejedná se o nahodilé jednání.

S ohledem na naplnění první podmínky generální klauzule se soud zabýval druhou premisou, a to, **zda jednání žalovaného je v rozporu s dobrými mravy soutěže** (zvýraznili aut.). K tomu soud uvádí, že tento pojem není nikterak zákonem definován, a proto je zapotřebí každé jednání činěné v hospodářském styku individuálně posoudit s přihlédnutím ke konkrétním skutečnostem daného případu... Soud je toho názoru, že i tato (druhá) podmínka byla splněna, neboť žalovaný poskytuje/zprostředkovává přepravní služby pro cizí potřeby, tj. služby v oblasti dopravy, a proto dospěl k zá-

věru, že **i na žalovaného se vztahují (musí dodržovat) veřejnoprávní předpisy**.<sup>33</sup> K uvedenému soud uvádí, jak bylo konstatováno soudem k první podmínce nekalé soutěže, že dle ust. § 4 zákona o silniční dopravě lze provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby **jen na základě koncese**, kterou vydává příslušný živnostenský úřad. Na činnost žalovaného nelze podle zákona o silniční dopravě nazírat jako na přepravu příležitostnou, neboť zprostředkování/zajišťování se děje pravidelně, přičemž soud nemá pochybnost o tom, že mezi stranami dochází k závazkovému vztahu o přepravě osob, a jelikož se nejedná o příležitostnou dopravu, pak lze důvodně uzavřít, že popisovaná služba nejlépe odpovídá definici taxislužby dle ust. § 2 odst. 9 zákona o silniční dopravě. S ohledem na skutečnost, že jde o novátorský koncept, kdy část služby je poskytována elektronicky a druhá fyzickým úkonem spočívajícím v přemístování osob z jednoho místa na druhé prostřednictvím dopravního prostředku, pak má soud za to, vezme-li v úvahu všechny výše uvedené prokázané skutečnosti, že na činnost žalovaného je třeba hledět jako na celek, kdy bez elektronické platformy by nebylo činnosti řidičů provozujících přepravu, a proto se na činnost žalovaného poskytujícího služby v oblasti dopravy musí vztahovat minimálně pravidla zákona o silniční dopravě, jakož i zákon č. 643/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, a s ohledem na její provozování v Praze vyhláška hl. m. Prahy č. 23/1998 Sb., o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy, v platném znění.<sup>34</sup>

Pokud jde o třetí podmínku generální klauzule nekalé soutěže spočívající v **možnosti způsobit újmu** (zvýraznili aut.), je třeba uvést, že postačí, pokud jinému soutěžiteli potenciálně hrozí škoda nebo imateriální újma. Újma tedy nemusí skutečně vzniknout. Podstatou hospodářského soutěžení je snaha se prosadit vůči druhým soutěžitelům, což jim může způsobit omezení jejich rozvoje nebo přispět k jejich zániku, proto, vezme-li soud v úvahu, že žalovaný zajišťuje/zprostředkovává shora uvedenou činnost již od roku 2015, avšak od roku 2017 je poskytována neprofesionálními řidiči, lze dojít k závěru, že i tato podmínka byla naplněna, neboť povaha této újmy spočívá v omezování žalobce žalovaným vykonávajícím přepravu osob na území hl. m. Prahy, přičemž působení újmy soutěžitelům hospodářského styku je přípustné, pokud se uskutečňuje prostředky, jež právo nezakazuje. Soud proto dospěl k závěru, že jednání žalovaného je způsobilé přivodit újmu jiným soutěžitelům, mezi něž patří žalobce. **Možnost způsobení újmy soud spatřuje i v ceně nabízené žalovaným za přepravní služby, kdy, jak vyplývá z článku nebo exekutorských zápisů, žalovaný za účelem maximalizace zákazníků snižuje ceny jízdného, kdy se cena za 1 km dostává pod hranici Kč 10, což v porovnání s cenami taxislužby znamená, že se cena dostává výrazně až pod průměr za 1 km** (zdůrazněno aut.). Vzhledem k naplnění všech podmínek

33 Tento závěr byl již dříve zdůrazněn v rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 10. 2017, sp. zn. 9 As 291/2016, v nálezu Ústavního soudu ze dne 5. 11. 2018, sp. zn. III. ÚS 4072/17, který jej v odůvodnění doplnil uvedením anglického rčení, že to, co se projevuje jako kachna, tak jí také zpravidla bude.

34 Podobně, ač výrazně jednodušší odůvodnění uvedl i Krajský soud v Brně ve výše uvedeném usnesení č. j. 18 Nc 9/2017-377: „Soud uvádí, že posuzuje žalobcem popsané jednání žalovaného [tj. Uberu] nikoliv jako činnost v rámci tzv. „sdílené ekonomiky“, ale s ohledem na znaky této činnosti jako provozování klasické taxislužby. Soud má za to, že v případě sdílené ekonomiky se jedná o činnost, kdy nepodnikatel nabízí nějakou službu podnikatelům za účelem eliminace vzniklých nákladů, přičemž následně (na základě dohody) se tyto zúčastnění podílejí na nákladech (nikoliv na zisku) sjednaným způsobem. Jelikož žalobcem popsané jednání žalovaného nelze pod pojem sdílená ekonomika podřadit, jedná se dle soudu o vztah při podnikatelské činnosti. (...) Pokud žalovaný nesplňuje [veřejnoprávní povinnosti taxislužby, pozn. autorů] a v tomto oboru podniká (či chce podnikat), má soud za to, že bylo osvědčeno, že v tomto případě je výše popsaná činnost žalovaného s největší pravděpodobností nekalou soutěží.“

generální klauzule nekalé soutěže soud shledal jednání žalovaného za nekalosoutěžní, a proto žalobě vyhověl.“

### První rozhodnutí ohledně nekalosoutěžního charakteru jednání alternativních dopravců na Slovensku

Zatímco v České republice již bylo ve věci nekalosoutěžního charakteru jednání alternativních dopravců rozhodnuto ve věci samé, byť zatím v prvním stupni a nepravomocně, na Slovensku se zatím soudy zabývaly toliko předběžným posouzením nekalosoutěžního jednání v rámci rozhodování o vydaném předběžném opatření. Na základě těchto rozhodnutí lze nicméně výrazně předjímat rozhodnutí ve věci samé soudu prvního stupně i soudu odvolacího (zde minimálně ohledně posouzení nekalosoutěžního charakteru jednání).

**Krajský soud v Bratislavě** jako soud odvolací v **rozhodnutí ze dne 15. 11. 2018, sp. zn. 4 CoPv/5/2018**, potvrdil prvostupňové rozhodnutí Okresního soudu Bratislava I o nařízení předběžného opatření, kterým uložil (ve zjednodušeném pojetí) zdržet se provozování a zprostředkování taxislužby na území Slovenské republiky prostřednictvím osob, které nespĺňujú požadavky kladené na řidiče, vozidla a provozování taxislužby podle zák. č. 56/2012 Zb., o cestnej doprave, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „zákon o silniční dopravě“), a zdržet se uzavírání a zprostředkování uzavírání smluv o přepravě prostřednictvím osob, které nespĺňujú požadavky kladené na řidiče taxislužby podle zákona o silniční dopravě.

V dané věci bylo žalobcem Občianske združenie koncesovaných taxikárov, žalovaným společnost Uber B. V. se sídlem v Nizozemsku, která provozuje a zprostředkovává služby alternativních dopravců taxislužby (dále rovněž „Uber“ nebo „žalovaný“).

Soud shledal jednání společnosti Uber jako nekalosoutěžní. Své rozhodnutí zdůvodnil tím, že pokud Uber při provozování taxislužby na území Slovenské republiky řádně nedodrží všechny zákonem stanovené podmínky, jeho jednání je možné jednoznačně vyhodnotit jako jednání v rozporu s dobrými mravy soutěže. Žalovaný provozuje taxislužbu za výhodnějších finančních podmínek (avšak ne z důvodu své šikovnosti, ale pro nedodržování zákonných kritérií), což se logicky odráží v nižší ceně cestovního, čímž jiným soutěžitelům nejenže je způsobit újmu, ale reálnou újmu také způsobuje, když proti konkurenci získává zjevně nedůvodnou a nezákonnou konkurenční výhodu v podobě výrazně nižších nákladů na provozování, naplňující atributy nekalosoutěžního jednání. Újma, kterou je žalovaný způsobit jiným soutěžitelům a kterou už aktuálně také způsobuje (provozováním taxislužby), spočívá zejména v tom, že díky nižším nákladům a následným nižším cenám cestovního (převážně) dokáže oslovit velké množství zákazníků (cestujících), kteří by jinak využili právě služby jiných soutěžitelů sdružených také u žalobce a ti přicházejí o zakázky, tržby a zisky. Jde tak *de facto* o přetahování klientů od konkurence, na čemž by v rámci férového boje v hospodářské soutěži nebylo nic nestandardního, avšak žalovaný přitom funguje způsobem nesouladným s platným právem. Nevyhnutelnost bezodkladné úpravy poměrů mezi stranami kromě uvedené vznikající újmy podpořil i argument

žalobce, že svým nekalosoutěžním jednáním může získat značný podíl na trhu, protože aktuálně pro něj jezdí okolo 500 řidičů, má registrovaných více než 40 tisíc uživatelů jeho aplikace a počet jízd se za rok 2016 zvýšil o 90 procent oproti předcházejícímu roku. Načrtnuté statistiky a stoupající tendence jak v počtu řidičů, tak i zákazníků žalovaného prokazují, že reálně expanduje a rozšiřuje svoje působení jako provozovatele dopravní služby – taxislužby, tedy svým nekalosoutěžním jednáním získává významný podíl na trhu s taxislužbami, ale bez splnění příslušných zákonných podmínek. I tato okolnost znásobuje újmu, kterou žalovaný způsobuje jiným soutěžitelům. Nekalosoutěžní jednání žalovaného však vyplývá i z existující možnosti přivození újmy spotřebitelům, když ti nemají garantováno, že řidič žalovaného splňuje odborné předpoklady řidiče taxislužby, že je zdravotně způsobilý k výkonu této činnosti, že jeho vozidlo je v požadovaném technickém stavu, a jiné skutečnosti, které mohou vystavit spotřebitele – zákazníka zvýšenému riziku.

### Závěrečné zhodnocení stávající české a slovenské rozhodovací praxe ohledně nekalosoutěžního jednání alternativních dopravců taxislužby

České i slovenské soudy dospěly shodně k závěru, že poskytování taxislužeb alternativními dopravci je nekalosoutěžní.

Jak již bylo uvedeno výše, český soud rozhodl v prvním stupni ve věci samé, slovenské soudy posoudily nekalosoutěžní charakter jednání ve dvou instancích v řízení o vydání (potvrzení) předběžného opatření.

**Zdůvodnění nekalosoutěžního charakteru ovšem soudy v obou zemích pojalý v částí odlišně.**

Český soud se precizněji než soudy slovenské vypořádal s naplněním podmínky jednání v hospodářském styku (na Slovensku „jednání v hospodářské soutěži“) charakterem poskytované činnosti jako služby dopravce v silniční dopravě, a to včetně rozhodnutí Soudního dvora EU. Jeho závěry, zejména jeho „ekonomický přístup“ při kvalifikaci, český soud nicméně až nekriticky v plném rozsahu přejímá.<sup>35</sup> Dále již soud mohl vyjít z právních závěrů Nejvyššího správního soudu i Ústavního soudu, jež shodně zdůraznily nutnost primární aplikace existující veřejnoprávní regulace. Český soud tak založil svůj závěr o závadnosti jednání zejména na skutečnosti, že dochází k provozování taxislužby bez existence příslušných veřejnoprávních oprávnění, jejímž poskytovatelem je alternativní dopravce sám, což představuje jednání v rozporu s dobrými mravy soutěže.

Oproti tomu slovenské soudy (zejména soud odvolací) zdůraznily, že existuje možnost přivodit újmu spotřebitelům tím, že řidiči alternativních dopravců nespĺňujú odborné předpoklady kladené na řidiče taxislužby, čímž vystavují zákazníka zvýšenému riziku. Ačkoliv soudy výslovně neuvědly, že by se jednalo o ohrožení života či zdraví, tento závěr lze dovodit nepřímou. Podmínky jednání v hospodářské soutěži nevěnovaly takovou pozornost jako soudy české, byť její naplnění bez dalšího rovněž dovodily.

Soudy obou zemí se shodly na naplnění nejen způsobivosti přivodit újmu oficiálním provozovatelům taxislužby, ale také přivodit reálnou újmu odlivem zákazníků z důvodu poskytování služeb za nižší ceny. Tímto jednáním dochází k získání neoprávněné soutěžní výhody alternativního dopravce oproti oficiálnímu provozovateli taxislužby.

35 Ke kritice rozhodnutí Soudního dvora EU viz pozn. č. 17.

Soudy obou zemí tak hodnotily rozpor provozování činnosti alternativních dopravců s veřejnoprávními předpisy a dovedly naplnění podmínek generální klauzule nekalé soutěže. Ačkoliv se s verdiktem soudů ztotožňujeme, odůvodnění považujeme za v jistém ohledu koncepčně nedopracovaná a zjednodušující.

Předně je třeba upozornit na jistý paradox, který vzniká v souvislosti se zavedením nového institutu tzv. zprostředkovatele taxislužby (v České republice je tato novela zatím v legislativním procesu), jenž zahrnuje právě alternativní dopravce. Ačkoliv soudy obou zemí došly shodně k závěru, že služba provozovaná alternativními dopravci je taxislužbou, úmysl zákonodárce zavést zcela novou kategorii subjektů svědčí o tom, že jejich činnost dosavadní právní úprava neanticipovala. Soudy obou zemí se ovšem, alespoň pro účely posouzení nekalé soutěže, zjevně přiklonily k závěru, že došlo k porušení veřejnoprávní povinnosti, z čehož nepřímo plyne, že i ne zcela jednoznačnou úpravu shledaly v dané situaci i přes invence alternativních dopravců jako aplikovatelnou.

Jak jsme již uvedli výše, na pozadí řešené otázky lze identifikovat hodnotový střet mezi požadavky právní jistoty a zájmem na efektivitě regulovaných modelů a podpoře inovací. Jinými slovy, jde o otázku, zda má být právo proti nekalé soutěži od toho, aby přinášelo soukromoprávní postih duplicitně k veřejnoprávnímu postihu, nebo zda se má od striktní, formální veřejnoprávní regulace oprostít s tím, že je třeba dát přednost inovativnímu pokroku, který odpovídá potřebám dnešních zákazníků. Tento střet není řešitelný jednoznačně a lze si teoreticky představit skutkovou situaci, při níž druhý v pořadí identifikovaný zájem převáží.

V této věci je dle našeho názoru ovšem třeba vyjít z toho, že neaplikováním veřejnoprávní regulace by došlo k připuštění souběžné existence dvou regulatorních modelů vykonávání totožné služby (poskytování dopravy) a současného právního zvýhodnění jednoho z nich, což by měl být stav obecně nepřipustný. Jeho důsledkem je „regulatorní arbitráž“, v níž mohou ekonomičtí aktéři přecházet do méně regulovaného, a tedy výhodnějšího modelu.<sup>36</sup> O vítězi soutěže potom rozhoduje právě tato skutečnost, nikoliv samo tržní prostředí a schopnosti soutěžitelů. Zájem na právní jistotě zde proto převáží, zvláště pak proto, že veřejnoprávní podmínky pro taxislužbu i v jejich předchozí podobě nejvýznamnější přínosy modelu alternativních dopravců nezadusí a vedou k vyrovnání soutěžního prostředí.

Z praktického pohledu si vzhledem ke konstantní judikatuře nekalosoutěžních soudů spočívající v tom, že porušení normy veřejného práva (má-li soutěžní dopad) je považováno za rozporné s dobrými mravy soutěže, a tedy za jednání naplňující generální klauzuli nekalé soutěže (samozřejmě za předpokladu naplnění podmínky jednání v hospodářském styku a způsobilosti přivodit újmu jiným soutěžitelům nebo spotřebitelům), lze jen těžko představit, jak by soudy měly v konkrétním případě rozlišovat mezi porušením veřejnoprávních předpisů se soutěžním dopadem, které je nežádoucí pro soutěž, zákazníky nebo soutěžitele, a mezi takovým porušením veřejnoprávních předpisů, které by „vadit“ nemělo. Je tak zřejmé, že **praxí bude zřejmě i nadále obecně dávana přednost kvalifikaci porušení norem veřejného práva jako nekalosoutěžní, bude-li toto jednání mít soutěžní dopad.** ❖

<sup>36</sup> Srov. D. Berke: Products Liability in the Sharing Economy, Yale Law Journal č. 2/2016, str. 641-643.



*Smutný/Pihera/Sýkora/Cuník*

## Zákon o bankách Komentář. 2. vydání

- osm let po vydání prvním přichází na trh druhé, upravené a doplněné vydání
- kromě aktualizace navazující na změny textu zákona v mezidobí došlo k podstatnému rozšíření textu komentáře, doplnění mnoha vazeb na právo EU, rekonstruované soukromé právo, na další, pro banky relevantní předpisy i rozhodovací a metodickou činnost ČNB a Evropského orgánu pro bankovníctví (EBA)

2019, vázané v plátně, 888 stran  
cena 1 990 Kč, obj. číslo BK49



*Sprinz/Jirmásek/Řeháček  
Vrba/Zoubek a kol.*

## Insolvenční zákon Komentář

- zcela nový komentář k insolvenčnímu zákonu z edice velkých komentářů přináší komplexní pohled na problematiku insolvenčního řízení z právního i ekonomického pohledu
- publikace je psaná s důrazem na maximální praktičnost a přehlednost výkladu
- samozřejmostí je reflexe nejnovější soudní judikatury vyšších soudů
- komentář upozorňuje i na některé výkladové problémy, které dosud nejsou soudní praxí řešeny

2019, vázané s přebalem, 1 248 stran  
cena 2 590 Kč, obj. číslo EVK9



*Jandová/Vojtek*

## Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla Komentář. 2. vydání

- komentář vykládá nejen otázky týkající se pojištění samotného, tedy pojistného vztahu, jeho vzniku a zániku či práv a povinností z něho vyplývajících, ale zejména problematiku občanskoprávní povinnosti nahradit újmu způsobenou provozem vozidla pojištěním odpovědností za škodu
- druhé vydání komentáře k zákonu č. 168/1999 Sb. reflektuje zejména změny přijaté novou civilní legislativou

2019, vázané v plátně,  
456 stran, cena 1 190 Kč, obj. číslo BK73