

K rozhodnutí Soudního dvora EU ve věci Uber

David Línek

1. Úvod

Společnost Uber je jednou z ikon nového a značně inovačního přístupu k podnikání označovaného jako sdílená ekonomika (*shared economy*). Bývá přitom považována za konkurenta taxislužeb a ostatních společností zaměřujících se na přepravu osob. Ačkoli byla založena v roce 2008, o osm let později (2016) činily její celosvětové příjmy na 6.5 miliard amerických dolarů¹. Uber přitom nevlastní žádná auta a řadí se tak po bok společností tvořících nový fenomén. Výmluvným se jeví výrok komentátora Toma Goodwina o tom, že „*Uber, největší taxislužba na světě, nevlastní žádná vozidla. Facebook, vlastník nejoblíbenějšího média na světě, nevytváří žádný obsah. Alibaba, nejcennější podnikatel v maloobchodě, nemá žádný inventář. A Airbnb, největší světový poskytovatel ubytování, nevlastní žádné nemovitosti. Děje se něco zajímavého.*“² Podnikatelská aktivita společnosti Uber však není všemi přijímána s nadšením a v řadě států dochází k soudním sporům a četným veřejným protestům³. Ty jsou způsobeny zejména rozdíly v míře regulace a kladených povinností mezi „tradičními“ provozovateli taxislužeb a řidiči jezdícími v rámci systému Uber. Na výše nastíněný vývoj musí samozřejmě reagovat i právní prostředí a regulace podnikatelské činnosti. V evropském právním prostoru se k problematice nedávno vyjádřil Soudní dvůr Evropské unie ve sporu mezi barcelonskou profesní organizací sdružující řidiče taxislužeb Asociación Profesional Elite Taxi a společnostmi spadající do skupiny Uber⁴. Dne 20. prosince 2017 pak Soudní dvůr vydal své rozhodnutí⁵.

2. Význam a dopad rozdílné právní kvalifikace

Předmětem řízení před Soudním dvorem byly čtyři předběžné otázky vztahující se k tomu, jak služby poskytované Uberem kvalifikovat (první a druhá otázka) a jaké má případná kvalifikace důsledky (třetí a čtvrtá otázka). Jádrem sporu přitom bylo, zda by poskytované služby měly být považovány za činnost v oblasti dopravy, za elektronickou zprostředkovací službu, nebo za službu informační společnosti. Zejména v případě, že by poskytované služby byly posouzeny jako služba

¹ Odhad dle časopisu Forbes v America's Largest Private Companies k 31. březnu 2018, dostupné na: <https://www.forbes.com/companies/uber/>.

² Goodwin, T., The Battle Is For The Customer Interface, publikováno 4. března 2015, dostupné na: <https://techcrunch.com/2015/03/03/in-the-age-of-disintermediation-the-battle-is-all-for-the-customer-interface/> [překlad autora].

³ Lze připomenout například četné protestní jízdy taxikářů Prahou.

⁴ Žalovanou byla Uber Systems Spain SL, která namítala, že není pasivně legitimována, jelikož poskytuje pouze propagaci služby, přičemž službu samou a tedy pasivně legitimovanou by měla být nizozemská společnost Uber BV. Soudní dvůr poukázal, že se jedná o otázku skutkovou, kterou bude muset vyřešit španělský soud. To však nebrání tomu aby provedl výklad dle jím položených předběžných otázek.

⁵ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. prosince 2017 ve věci C-434/15, *Uber* (dále také „**Rozsudek**“).

informační společnosti, uplatnila by se některá pravidla týkající se možnosti rozsahu regulace a (ne)možnosti omezování poskytovaných služeb ze strany členských států Evropské unie. Dle článku 56 Smlouvy o fungování Evropské Unie (dále také „SFEU“) jsou pro vybrané druhy „zakázána omezení volného pohybu služeb“. Na něj navazují pro řešený případ dvě stěžejní směrnice. První je Směrnice 2000/31/ES o elektronickém obchodu⁶ (dále také „**Směrnice 2000/31**“), druhou pak Směrnice 123/2006/ES o službách na vnitřním trhu⁷ (dále také „**Směrnice 2006/123**“).

Významným se jeví obzvlášť čl. 3 odst. 2 Směrnice 2000/31, dle něž *„členské státy nemohou z důvodů spadajících do koordinované oblasti omezovat volný pohyb služeb informační společnosti z jiného členského státu.“* Členské státy se mohou od výše uvedeného odchýlit pouze za poměrně úzce vymezených předpokladů stanovených v čl. 3 odst. 4 Směrnice 2000/31. Mezi tyto patří zachování veřejného pořádku, ochrana veřejného zdraví, zajištění veřejné bezpečnosti či ochrana spotřebitelů včetně investorů. Pro aplikaci Směrnice 2000/31 ovšem musí být předmětná služba klasifikována jako tzv. „služba informační společnosti“. Ta je dle čl. 2 písm. a) chápána ve smyslu čl. 1 odst. 2 směrnice 98/34/ES ve znění směrnice 98/48/ES⁸ (dále také „**Směrnice 98/34**“). Podle Směrnice 98/34 je službou informační společnosti služba poskytovaná (i) za úplatu, (ii) na dálku, (iii) elektronicky a (iv) na individuální žádost příjemce.

Směrnice 2006/123 upravuje tzv. povolovací režimy členských států, kterými je myšlen *„každý postup, podle kterého musí poskytovatel nebo příjemce postupovat, aby od příslušného orgánu získal formální nebo implicitní rozhodnutí o přístupu k činnosti poskytování služeb nebo o jejím výkonu“*⁹. Jejich rozsah je do značné míry omezen čl. 9 Směrnice 2006/123 a to zejména s ohledem na zákaz diskriminace, opodstatněné naléhavé důvody obecného zájmu či zásadu subsidiarity. Předkládající španělský soud položil předběžnou otázku týkající se úpravy nekalé soutěže a jejím souladem se Směrnicí 2006/123 v souvislosti s výkladem čl. 9 (pravděpodobně zejména pojmem „naléhavého důvodu obecného zájmu“). Článek 2 odst. 2, písm. d) ovšem stanoví, že se Směrnice 2006/123 nevztahuje na služby v oblasti dopravy. Interpretován by měl být v souvislosti s bodem 21 Preambule, dle něž *„z oblasti působnosti této směrnice [2006/123 - pozn. autora] by měly být vyloučeny dopravní služby včetně městské dopravy, taxislužby, sanitních služeb a přístavních služeb.“* I pro případnou aplikaci Směrnice 2006/123 je tedy stěžejním, jakým způsobem posoudíme činnost

⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. června 2000 o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu (směrnice o elektronickém obchodu).

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu.

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/48/ES ze dne 20. července 1998. Nutno poznamenat, že Směrnice 98/34 byla nahrazena Směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti. Definiční úprava obsažená v čl. 1 odst. 1 písm. b) je ovšem víceméně totožná.

⁹ Srov. čl. 4 bod 6 Směrnice 2006/123.

Uberu. Zda se jedná o službu v oblasti dopravy, která by byla z působnosti Směrnice 2006/123 vyloučena, či nikoli.

V případě, že by činnost společností Uber nebyla kvalifikována jako služba informační společnosti (v souvislosti se Směrnicí 2000/31) či naopak byla kvalifikována jako služba v oblasti dopravy (v souvislosti se Směrnicí 2006/123), podléhal by Uber úplné regulaci plynoucí z předpisů upravujících odvětví jako provozování taxi služeb.

3. Posouzení soudu

3.1 Jak Uber funguje

Předně je třeba uvést, že aplikace Uber obsahuje několik odlišných služeb. Předmětem řízení přitom byla služba nazvaná UberPop, která je pravděpodobně nejtypičtější a nejpoužívanější. Uber je aplikace pro chytré telefony, prostřednictvím které dochází ke zprostředkování kontaktu mezi neprofesionálními řidiči používajícími vlastní vozidlo o osobami vyhledávající přepravní služby¹⁰ (cestující). Tyto služby jsou poskytovány vždy pouze na území, kde je Uber dostupný¹¹. Z pohledu cestujícího je nejprve nutné se v aplikaci registrovat a zadat údaje o platební kartě. Pokud chce cestující využít danou službu, upřesní v rámci aplikace svou polohu (pomocí interaktivní mapy) a zadá cílové místo přepravy. Aplikace vypočte přibližný odhad ceny a vyhledá nejbližšího dostupného neprofesionálního řidiče, který aplikaci užívá a je v ní registrován. Cestující se následně rozhoduje na základě odhadu ceny a profilu vyhledaného řidiče, který obsahuje informace o počtu odřízených jízd, o tom jak dlouho řidič řídí, či o jeho hodnocení ostatními cestujícími¹². V případě, že cestující s cenou a řidičem souhlasí, řidič přijede na místo vyzvednutí a přepraví cestujícího. Po dokončení přepravy se automaticky strhne platba z bankovní karty cestujícího na účet provozovatele (Uber), „*který si ponechá pouze její část (obvykle 20 až 25 %) jako provizi a zbytek vyplatí řidiči.*“¹³ Následně mohou účastníci přepravy (tedy cestující a řidič) provést hodnocení druhého účastníka. Pokud se přitom průměrná známka hodnocení dostane pod určitou úroveň, může dojít k „*vyloučení z platformy, což platí zejména pro řidiče. Uber tedy kontroluje, i když nepřímo, kvalitu služeb řidičů.*“¹⁴

Jak plyne z výše uvedeného, pro rozsah míry aplikovatelné regulace je naprosto klíčové, zda je Uber považován za službu informační společnosti zajišťující zprostředkování, nebo plnohodnotnou přepravní společnost. Na první pohled je přitom zřejmé, že se nejedná o tradiční taxislužbu¹⁵.

¹⁰ Volně převzato z bodu 33 a násl. Rozhodnutí.

¹¹ Celosvětově Uber působí téměř v 500 městech. V České republice působí však pouze v Praze a Brně, kde byl po určitou dobu v důsledku předběžného opatření soudu zakázán.

¹² Srov. informace k profilu řidičů na oficiální stránce Uberu; dostupné na: <https://help.uber.com/h/8dda2567-3d5b-4cb4-8fb8-f03beb7782f3>.

¹³ Srov. bod 15 Stanoviska generálního advokáta M. Szpunara přednesené dne 11. května 2017 ve věci C- 434/15, *Uber* (dále také „**Stanovisko Uber**“).

¹⁴ Srov. bod 48 Stanoviska Uber.

¹⁵ K tomu srov. mimo jiné bod 34 Rozsudku.

Nedochází k náhodnému nastupování a výběru taxi vozů. Naopak cestující a „neprofesionální“¹⁶ řidiči jsou cíleně propojováni prostřednictvím elektronické platformy. Na druhou stranu však nelze faktickou činnost Uberu redukovat pouze na zprostředkovatelskou činnost, jako je tomu například u zprostředkovatelů on-line nákupů (např. eBay; v českém prostředí Heureka.cz), vyhledávačů letenek (Expedia; v českém prostředí Letuška.cz) nebo portálů specializovaných na hotelové rezervace (booking.com; v českém prostředí Trivago). Spolu s generálním advokátem M. Szpunarem tak bylo nutné se ptát: „*Co je to Uber? Je to přepravní společnost, lépe řečeno taxislužba? Nebo je pouze elektronickou platformou umožňující nalézt, rezervovat si a zaplatit přepravní službu poskytovanou třetí osobou?*“¹⁷

3.2 Rozsudek Soudního dvora

Pokud bychom zůstali o formálního naplnění čtyř kritérií pro kvalifikaci služby jakožto služby informační společnosti (tedy toho, že je poskytována za úplat, elektronicky, na dálku a individuální žádost příjemce) bylo by možné Uber považovat za službu informační společnosti. To ostatně uznává i Soudní dvůr v bodu 35 Rozsudku. Dále však rozvádí další aspekty, které je třeba vzít v potaz. Uvádí přitom, že model podnikání, tak jak popsán výše „*se neomezuje na zprostředkovatelskou službu spočívající ve zprostředkování kontaktu, pomocí aplikace pro chytré telefony, mezi neprofesionálním řidičem používajícím vlastní vozidlo a osobou, která se potřebuje přemístit po území města.*“¹⁸ Argumentuje tím, že Uber organizací účastníků v rámci aplikace kromě zprostředkovatelských služeb „*vytváří současně nabídku služeb městské dopravy.*“¹⁹ Pro celý Rozsudek je přitom zásadní bod 39, který uvádí 3 důvody, proč Uber nelze kvalifikovat jako službu informační společnosti, ale naopak je nutné jej kvalifikovat jakožto službu v oblasti dopravy:

1. řidiči by bez aplikace Uber neposkytovali přepravní služby;
2. osoby, které se potřebují přemístit po území města, by nevyužily služeb uvedených řidičů; a
3. Uber má rozhodující vliv na podmínky služeb poskytovaných řidiči.

Poslední argument Soudní dvůr rozvedl s tím, že Uber stanovuje maximální cenu přepravy, tuto cenu od zákazníků inkasuje, aby z ní následně část vyplatila neprofesionálnímu řidiči vozidla vykonává určitou kontrolu kvality vozidel a jejich řidičů, jakož i chování posledně uvedených, která může případně vést k jejich vyloučení²⁰. Dle názoru generálního advokáta Szpunara Uber „*kontroluje veškeré relevantní aspekty služby městské dopravy: samozřejmě cenu, ale rovněž minimální podmínky*

¹⁶ Otázkou je, zda řidiči neprovozují činnost v rámci aplikace jako svou hlavní výdělečnou činnost. Dle osobních zkušeností autora ovšem alespoň určitá část z nich jezdí v rámci aplikace kvůli příjmu či plánuje jezdit pouze dočasně. Výše uvedeným se však Soudní dvůr nezabýval a tato problematika ani není předmětem této práce.

¹⁷ Srov. bod 41 Stanoviska Uber.

¹⁸ Srov. bod 37 Rozsudku.

¹⁹ Srov. bod 38 Rozsudku.

²⁰ Převzato volně z bodu 39 Rozsudku.

*bezpečnosti prostřednictvím vstupních požadavků na řidiče a vozidla, dostupnost nabídky přepravy motivováním řidičů, aby byli přítomni ve správný čas na místech s vysokou poptávkou, chování řidičů prostřednictvím systému hodnocení a, konečně, možnost vyloučení z platformy.*²¹

Lze tak uvažovat o novém pojetí podnikatelských projektů založených na principu využití modelu sdílené ekonomiky prostřednictvím elektronické platformy. Poměrně výstižným se jeví pojmenování „zprostředkování a kontroly“²². Velice důležitý je také závěr Soudního dvora, dle něž z judikatury Soudního dvora plyne, že „pojem „služba v oblasti dopravy“ zahrnuje nejen dopravní služby jako takové, ale také jakoukoliv službu, která je neodmyslitelně spojena s fyzickým úkonem přemísťování osob nebo zboží z jednoho místa na druhé prostřednictvím dopravního prostředku.“²³

Výše uvedené naznačuje, že v případě, že u aplikací typu Uber (či jemu obdobným) je třeba identifikovat jejich hlavní komponent (resp. rozhodující činnost), dle níž bude následně určena právní regulace, již se bude muset takováto společnost podříditi. Hacker uvádí, že Rozsudek implikuje dvoustupňový test pro určení regulace použitelné pro obdobné platformy nabízející takovéto „složené“ služby. Zaprvé, pokud platforma obsahuje více služeb, které jsou neoddělitelně spojeny je třeba je považovat jakožto jedinou službu. Zadruhé, dle hlavní služby bude určena aplikovatelná regulace. V případě služeb zprostředkovávajících hlavní (věcnou) službu, bude pro určení aplikovatelné regulace rozhodující právě tato hlavní služba.²⁴

Pro úplnost je třeba dodat, že třetí a čtvrtou otázkou se Soudní dvůr nezabýval, jelikož se týkaly posouzení některých aspektů, pokud by činnost společnosti Uber byla kvalifikována jakožto regulovaná Směrnicí 2000/31, resp. 2006/123.

4. Závěr

Základním důsledkem je, že Uber (ať už Uber BV nebo společnosti spadající do skupiny) se bude muset podříditi obecné regulaci pro provozovatele přepravních služeb. Například v České republice v současnosti probíhají jednání mezi zástupci Uberu a vládou o memorandu, dle něž by se měl Uber podříditi stávající regulaci²⁵. Potenciál Rozsudku je ovšem mnohem větší a to zejména v souvislosti s regulací dalších obdobných platforem. Je přitom zcela nepochybné, že v důsledku technologického pokroku lze do budoucna očekávat jejich čím dál tím silnější podíl v běžném lidském životě. Domnívám se přitom, že při správném nastavení regulace mohou mít vesměs pozitivní dopad na společnost. Uvažovat lze o snížení transakčních nákladů, vyšší míře flexibility jejich účastníků,

²¹ Srov. bod 51 Stanoviska Uber.

²² Srov. Hacker, Philipp, UberPop, UberBlack, and the Regulation of Digital Platforms after the Asociación Profesional Elite Taxi Judgment of the CJEU (February 1, 2018). European Review of Contract Law (Forthcoming), s. 4; dostupné na: <https://ssrn.com/abstract=3116143>

²³ Srov. bod 41 Rozsudku.

²⁴ Volně převzato a přeloženo z op. cit. 22.

²⁵ Heller, Jakub. Uber se už chystá na smluvní přepravu a EET. Ale s vládou se nedohodl. 8. dubna 2018; dostupné na: https://zpravy.idnes.cz/uber-memorandum-vlada-taxi-protesty-dohoda-taxikari-f95-/domaci.aspx?c=A180406_120425_domaci_hell.

silnějšímu systému kontroly prováděné samotnými uživateli či snížení negativních environmentálních externalit.

Oproti tomu je však třeba zajistit spravedlivá pravidla konkurenčního boje a do budoucna i funkční hospodářskou soutěž v dotčených odvětvích. Jeví se přitom spravedlivým, aby byl Uber (a jemu obdobné platformy) subjektem stejné regulace, jako jeho konkurenti, pokud dojdeme k závěru, že působí na stejném relevantním trhu. Mimo jiné v důsledku nastalé situace vychází najevo zastaralost určitých povinností, které absolutně nereflektují technologický vývoj posledních let. Typickým příkladem u potencionálních provozovatelů taxi služeb je zkouška z místopisu²⁶, která dle mého názoru při existenci přesného určení polohy pomocí GPS, kterou je vybaven téměř každý chytrý telefon, postrádá smysl.

Osobně se přitom domnívám, že do budoucna by měla být zvažováno, zda by neměla být přijata samostatná regulace pro platformy sdílené ekonomiky. Je totiž poměrně zřetelné, že se od „tradičního“ provozování určitých typů činností svou povahou značně liší a nejeví se jako spravedlivé, ale ani efektivní, požadovat totožné plnění podmínek a povinností pro provozování jejich činností. V úvahu ovšem připadá, zda by v rámci některých odvětví nebylo vhodné přistoupit k určité míře deregulace. Lze se totiž domnívat, že moderní sociální společnost je schopna daleko lépe sdílet a šířit své zkušenosti s účastníky trhu (provozovateli služeb). To je samozřejmě způsobeno i díky dostupným technologiím. Stojí tedy za úvahu, zda do budoucna nebude postačovat (minimálně ve větší míře) slovy klasika „neviditelná ruka trhu“ podpořená digitálními technologiemi. Je přitom vhodné připomenout, že s nižší mírou regulace klesají i transakční náklady a lze předpokládat vyšší míru spotřebitelského blahobytu²⁷.

²⁶ Například v Praze požadována na základě Vyhláška hl. m. Prahy, o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy.

²⁷ Myšleno ve významu užívaném v právu hospodářské soutěže.

5. Prameny

Odborná literatura:

Hacker, Philipp, UberPop, UberBlack, and the Regulation of Digital Platforms after the Asociación Profesional Elite Taxi Judgment of the CJEU (February 1, 2018). European Review of Contract Law (Forthcoming); dostupné na: <https://ssrn.com/abstract=3116143>

Normativní právní akty:

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. června 2000 o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronického obchodu, na vnitřním trhu (směrnice o elektronickém obchodu)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu

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

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti
Vyhláška hl. m. Prahy č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy, o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy

Judikatura:

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. prosince 2017 ve věci C-434/15, *Uber*
Stanoviska generálního advokáta M. Szpunara přednesené dne 11. května 2017 ve věci C-434/15, *Uber*

Internetové zdroje:

America's Largest Private Companies k 31. březnu 2018. Forbes; dostupné na:
<https://www.forbes.com/companies/uber/>

Goodwin, T., The Battle Is For The Customer Interface, publikováno 4. března 2015, dostupné na:
<https://techcrunch.com/2015/03/03/in-the-age-of-disintermediation-the-battle-is-all-for-the-customer-interface/>

Heller, Jakub. Uber se už chystá na smluvní přepravu a EET. Ale s vládou se nedohodl. 8. dubna 2018; dostupné na: https://zpravy.idnes.cz/uber-memorandum-vlada-taxi-protesty-dohoda-taxikari-f95-/domaci.aspx?c=A180406_120425_domaci_hell