



ČESKÁ REPUBLIKA  
**ROZSUDEK**  
**JMÉNEM REPUBLIKY**

Městský soud v Praze rozhodl samosoudkyní JUDr. Zuzanou Čížkovou v právní věci

žalobce: **Sdružení pražských provozovatelů TAXIslužby, z.s.**, IČO: 024 47 657,  
sídlem Štěpánská 540/7, 120 00 Praha 2,  
zastoupeného Mgr. Markem Hejdukem, advokátem,  
sídlem Jugoslávská 620/29, 120 00 Praha 2,

proti

žalovanému: **Taxify OÜ**, kód obchodního rejstříku 12417834,  
sídlem v Estonsku, 10135, Harju, Tallinn, Kesklinna, Veerenni tn 24,  
zastoupenému JUDr. Tomášem Nevečeřalem, advokátem,  
sídlem Vinohradská 404/19, 120 00 Praha 2,

o zdržení se nekalosoutěžního jednání,

**takto:**

- I. Žalovaný je povinen 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 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou, osobami, které nejsou držiteli oprávnění řidiče taxislužby a neprokázali znalosti místopisu, znalosti právních předpisů upravující taxislužbu a ochranu spotřebitele a znalosti obsluhy taxametru řidiči taxislužby ve smyslu obecně závazné vyhlášky č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy, ve znění pozdějších předpisů o ověřování znalostí

Shodu s prvopisem potvrzuje Vendula Kettnerová.

řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy a provádějí přepravu osob vozidlem, které není viditelně a čitelně označeno střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a jménem a příjmením, popřípadě 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 taxametru a není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, a to do tří dnů od právní moci rozsudku.

- II. Žalovaný je povinen nahradit žalobci náklady řízení ve výši Kč 35.068,- k rukám Mgr. Marka Hejduka, a to do tří dnů od právní moci rozsudku.

### Odůvodnění:

1. Žalobce se žalobou podanou u zdejšího soudu dne 21. června 2017 domáhá ochrany před nekalosoutěžním jednáním ze strany žalovaného. V odůvodnění žaloby uvedl, že žalobce byl založen 1. července 1991 a následně registrován jako sdružení u Ministerstva vnitra České republiky. Účelem sdružení je ochrana a podpora zájmů provozovatelů taxislužby. V důsledku přijetí zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „o. z.“), byl žalobce zapsán jako spolek do příslušného spolkového rejstříku. Dle čl. II. odst. 1 je účelem spolku hájit zájmy provozovatelů taxislužby, provozovatelů dispečinku taxislužby, provozovatelů příležitostné osobní silniční dopravy, jakož i provozovatelů souvisejících činností, jako soutěžitelů v rámci hospodářské soutěže a chránit je před nekalosoutěžním jednáním, a proto je žalobce oprávněn hájit zájmy soutěžitelů ve smyslu ust. § 2989 o. z.
2. Žalovaný je estonskou společností registrovanou podle tamního práva provozující mobilní aplikaci nesoucí název Taxify, jež slouží ke zprostředkování a provozování osobní přepravy osobními vozidly za úplatu, mj. na území hlavního města Prahy. Prostřednictvím této mobilní aplikace tak žalovaný provozuje a zprostředkovává přepravu cestujícím na straně jedné a řidičům, jež následně poskytnou služby osobní přepravy cestujícím, na straně druhé.
3. Od srpna 2015 začala fungovat na území hlavního města Prahy aplikace Taxify, kterou provozuje žalovaný, přičemž od počátku svého působení na trhu žalovaný vyžadoval, aby všichni řidiči poskytující přepravu prostřednictvím aplikace Taxify splňovali zákonné podmínky pro poskytování taxislužeb. Tento požadavek byl respektován, a tak proti působení žalovaného na trhu nebylo co namítat, avšak z mediálních sdělení manažera žalovaného a z testujících jízd provedených dne 6. dubna 2017 vyplynulo, že žalovaný od této podmínky opustil a nyní umožňuje, aby tuto aplikaci využívali i neprofesionální řidiči, tj. řidiči, kteří nedisponují taxikářskou koncesí ani potřebnými zkouškami z místopisu a jejich vozidla, kterými je poskytována osobní přeprava, nesplňují podmínky stanovené jednak zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZSD“), a dále i vyhláškou hlavního města Prahy č. 23/1998 Sb., o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy (dále jen „vyhláška“).
4. Žalovaný se prezentuje na svých webových stránkách jako jedna z nejrychleji rostoucích dopravních aplikací v Evropě s více než 1 milionem zákazníků ve 20 zemích, přičemž uvádí, že se nejedná o taxislužbu, pouze směřuje poptávky cestujících na taxi a taxi společnosti, kteří se připojili do našeho systému. Přeprava je uskutečňována za úplatu, kdy začátek i cíl jízdy je stanoven cestujícím a přepravu poskytne řidič registrovaný do aplikace žalovaného pro řidiče a cena jízdného je stanovena žalovaným. Po provedené jízdě žalovaný strhne jízdné z platebního prostředku cestujícího a po odečtení své provize, která činila v době podání žaloby až 15 % ceny zakázky, vyplatí zbylou část řidiči, který přepravu poskytl. Samotná cenotvorba spočívá na klasickém principu taxametru, tj. nástupní taxa, sazba za jeden ujetý kilometr a sazba za

každou jednu minutu trvání přepravy se vypočte celková odměna za poskytnutou službu, přičemž toto zpracování a placení zajišťuje výhradně žalovaný, nikoliv řidič. Jízdné po odečtení poplatků za služby poskytované žalovaným je následně vypláceno jednotlivým řidičům. Žalovaný zcela ignoruje zákonné předpisy, když svým jednáním umožňuje, aby služby byly poskytovány osobami, které poskytují přepravu bez příslušného živnostenského oprávnění a oprávnění řidiče taxislužby a nesplňují povinnosti uložené vyhláškou, poskytují přepravu vozidlem, které není viditelně a čitelně označeno střešní svítlnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a jménem a příjmením, popřípadě obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle, poskytují přepravu vozidlem, které není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, a dále tato vozidla nejsou vybavena taxametrem. Takovým jednáním žalovaný nekale získává významnou soutěžní výhodu oproti ostatním soutěžitelům, včetně žalobce, protože mj. není zatěžován pracovněprávními vztahy s řidiči ani odvozy s nimi souvisejícími, není při vyhledávání a získávání řidičů omezován pouze výběrem mezi osobami, jež jsou držiteli oprávnění řidiče taxislužby, není omezován či jakkoliv zatěžován tím, že by jako dopravce musel být vlastníkem nebo zapsaným provozovatelem všech vozidel, prostřednictvím kterých jsou poskytovány služby přepravy zajišťované žalovaným. Žalobce je přesvědčen, že žalovaný se nemůže zbavit odpovědnosti účelovým tvrzením, že není taxislužbou a že poskytuje pouze technologii v podobě své aplikace, prostřednictvím které spáruje řidiče s cestujícím.

5. Řidič, který se zaregistruje do aplikace Taxify, uzavírá s žalovaným licenční smlouvu o užívání aplikace Taxify, jejíž součástí jsou smluvní podmínky pro řidiče. Co se týká samotných řidičů vykonávající práci řidiče taxislužby, pak podle ust. § 21c ZSD jsou oprávněny tuto činnost 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 ZSD, tj. bez dopravních přestupků v kartě řidiče. Nadto řidič poskytující taxislužbu na území hlavního města Prahy musí mít navíc zkoušku znalosti řidičů podle vyhlášky. Dle ZSD i musejí mít průkaz řidiče taxislužby s tím, že jejich vozidla musí být rovněž evidována jako vozidla taxislužby. Kromě ZSD je provozování taxislužby upraveno v obecně závazných předpisech hlavního města 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 hlavního města Prahy je prokázání znalosti místopisu, právních předpisů upravujících taxislužbu, ochranu spotřebitele a obsluhy taxametru. Znalosti řidiče je ověřena zkouškou řidiče taxislužby, po jejímž úspěšném absolvování řidič obdrží osvědčení.
6. Žalovaný výše popsaným jednáním vstupuje či minimálně ovlivňuje relevantní trh, čímž se dopouští nekalosoutěžního jednání, neboť jednání se uskutečňuje v hospodářském styku, za který lze považovat trh osobní silniční dopravy poskytované pro cizí potřeby. Jednání je v rozporu s dobrými mravy soutěže, neboť žalovaný svým jednáním porušuje či minimálně obchází veřejnoprávní předpisy stanovené pro výkon činností provozovaných na relevantních trzích a není rozhodné, zda žalovaný své činnosti poskytuje jako provozovatel přepravy, tj. jako dopravce, nebo jako zprostředkovatel přepravních služeb. Poskytuje-li žalovaný své služby jako provozovatel přepravních služeb, je na něj třeba nahlížet jako na dopravce ve smyslu ZSD, a proto by měl být držitelem příslušné koncese a poskytovat své služby pouze prostřednictvím oprávněných řidičů taxislužby, jež jsou držiteli oprávnění řidiče taxislužby podle ust. § 21 odst. 3 ZSD. Poskytuje-li žalovaný své služby coby zprostředkovatel přepravních služeb, jedná též v rozporu s dobrými mravy soutěže, protože takovým jednáním umožňuje, aby taxislužby byly poskytovány osobami, které nemají příslušné živnostenské

oprávnění, nesplňují povinnosti stanovené vyhláškou a tyto služby nejsou poskytovány vozidly, jež jsou zapsána v evidenci vozidel taxislužby. Uvedené jednání má kauzální vztah k hospodářské soutěži, neboť takovým jednáním získává žalovaný neoprávněnou a neodůvodněnou soutěžní výhodu oproti soutěžitelům, kteří zprostředkovávají taxislužby, žalovaný je tak schopen obsloužit více zákazníků a realizovat i větší výnosy ze svých služeb, a proto je naplněna i třetí podmínka generální klauzule nekalé soutěže.

7. Žalovaný ve svém vyjádření k žalobě ze dne 13. října 2017 uvedl, že nárok uplatněný v žalobě neuznává a svůj závěr odůvodňuje následovně. Žalovaný od roku 2013 vyvíjí a provozuje mobilní aplikaci s názvem Taxify, jejímž smyslem je předávání informací mezi osobami poptávajícími osobní přepravu a osobami nabízejícími tuto potřebu uspokojit. Tato mobilní aplikace, jež je platformou komunikace – výměny informací mezi cestujícím a řidičem ohledně detailů přepravní potřeby cestujícího za použití moderních informačních technologií, zejména GPS navigace, možnosti bezhotovostních plateb atd. Smyslem činnosti žalovaného je provoz, podpora a propagace mobilní aplikace, jež tuto komunikaci zprostředkovává a za jejíž použití platí zákazníci žalovanému peněžní odměnu. Obchodním modelem je tak poskytování mobilní aplikace zákazníkům žalovaného, přičemž tito za používání aplikace platí finanční odměnu, jejíž výše je přímo úměrná míře, v jaké zákazníci mobilní aplikaci používají. Zákazníci používají mobilní aplikaci na základě nevýhradní licenční smlouvy, kterou uzavírají s žalovaným. Možnost umožnit zákazníkům, či jakémukoliv jinému subjektu, užívat aplikace informačních technologií není českým právním řádem žádným způsobem regulována, a proto žalovaný není nikterak omezen ve smluvní volnosti ve vztahu k jeho zákazníkům, a proto pro účely žaloby je zcela nerozhodné, zda zákazníci žalovaného disponují taxikářskou licenci, zkouškami z místopisu, případně splňují jakoukoli jinou veřejnoprávní povinnost. Žalovaný nemůže žádným způsobem zjišťovat nebo kontrolovat, zda jeho zákazníci dodržují veškeré právní předpisy regulující jejich činnost, kdy mj. tato kontrola spadá do příslušnosti orgánů veřejné moci zodpovědných za tuto kontrolu. Žalovaný nemá úmysl provozovat taxislužbu, nevlastní žádná vozidla, jejichž účelem by bylo poskytování služeb taxislužby, dále žalovaný není v pracovněprávním vztahu s žádnými osobami, jež taxislužbu poskytují. Žalobce se proto mylně domnívá, že jím popsaná činnost spočívá v provozování nebo zprostředkování služeb přepravy. Žalovaný se nemůže vůči žalobci dopouštět nekalé soutěže, když není provozovatelem taxislužby ani jejím zprostředkovatelem. Žalovaný pouze provozuje technický prostředek, tj. mobilní aplikaci, která umožňuje spárování řidiče s potenciálním cestujícím. Mobilní aplikace je „dopravní“ aplikací, která umožňuje propojení řidiče s cestujícím, jedná se tak o částečně automatizovanou komunikaci, spočívající v usnadnění propojení cestujících s řidiči. Taková komunikace je možná v jakékoli jiné formě, prostřednictvím náhodného setkání, telefonického hovoru, mobilní aplikace či jakkoliv jinak.
8. Žalovaný je v oboru provozování taxislužby jedním ze zástupců subjektů, jež jsou provozovateli elektronických aplikací zprostředkovávajících komunikaci mezi řidiči a cestujícími, žalovaný je tak vývojářem dopravní aplikace na relevantním trhu, kdy jeho klienty jsou buď jednotliví řidiči, nebo celé dispečinky, přičemž cestující užívají aplikace bezplatně a řidiči za užívání platí žalovanému odměnu. V rámci registrace žadatel konkludentně uzavírá licenční smlouvu s žalovaným, jejímž předmětem je možnost užívat mobilní aplikaci, a to za podmínek stanovených podmínkami užití mobilní aplikace, přičemž tyto podmínky se liší v závislosti na tom, zda uživatel uzavírá smlouvu jako řidič nebo jako cestující. V obou případech musí uživatelé vyplnit své registrační údaje a vyslovit souhlas se zněním podmínek užití mobilní aplikace, jež jsou nedílnou součástí licenční smlouvy. Poté, co dojde k uzavření licenční smlouvy mezi uživatelem (řidičem nebo cestujícím) a žalovaným, může uživatel zahájit samotné užívání mobilní aplikace. Poté, co cestující zadá do aplikace výchozí cíl přepravy, aplikace automaticky, na základě vnitřních algoritmů, vypočte přibližnou, doporučenou,

finanční částku, přičemž tato částka je odměnou řidiče za uspokojení přepravy a celá náleží řidiči. Řidič užíváním mobilní aplikace přistupuje na to, že část jeho kontraktačního procesu s cestujícím bude zjednodušena v tom smyslu, že cena přepravy bude navržena mobilní aplikací, což nikterak řidiči nebrání účtovat za přepravu částku v jiné výši, žalovaný k tomu dodává, že tento způsob stanovení ceny neznamená, že žalovaný jakýmkoliv způsobem vstupuje do právního vztahu mezi cestujícím a řidičem, jedná se pouze o návrh výše ceny za služby řidiče. Obchodní model žalovaného stojí na uzavírání nevýhradních licenčních smluv s jeho zákazníky (řidiči), kteří za právo užívat mobilní aplikaci platí odměnu, tj. poplatek, kdy určení výše za její využití je flexibilní, kdy řidiči jsou povinni platit poplatek ve výši přímo úměrné užití aplikace, k tomu žalovaný dodává, že slovo „provize“ je nepřesným překladem originálního výrazu „fee“ resp. „Taxify fee“, kterému v českém jazyce odpovídá slovo „poplatek“ a nikoliv provize., což ostatně mnohem lépe vystihuje charakter tohoto peněžního plnění a žalobce potom nesprávně ztotožnil poplatek za užívání mobilní aplikace, kterou hradí řidič žalovanému, s odměnou řidiče za poskytnutí přepravní služby, kterou hradí řidiči cestující. Jedná se o naprosto odlišné plnění založené různými právními tituly, přitom nelze dovozovat, že poplatek za užívání aplikace je provizí žalovaného z odměny, kterou poskytuje cestující řidiči. V případě, kdy dochází k úhradě odměny řidiče cestujícím bezhotovostní formou ve smyslu čl. 6 smluvních podmínek, potom sice řidiči náleží celá částka, kterou cestující řidiči bezhotovostně uhradil prostřednictvím aplikace žalovaného, ovšem tato částka je ponížena o peněžní nárok, jež má žalovaný vůči řidiči z jeho užívání mobilní aplikace, čímž tak dochází k započtení vzájemných pohledávek mezi řidičem a žalovaným.

9. Žalovaný zcela odmítá argumentaci žalobce založenou na tom, že žalovaný údajně vstupuje do smluvního vztahu s cestujícími. Žalovaný zdůrazňuje, že do vztahů mezi řidičem a cestujícím vstupuje pouze poskytnutím elektronického komunikačního nástroje (mobilní aplikace), a to oběma stranám, a vztahy mezi žalovaným a řidiči jsou vztahy související pouze s uzavíranou licenční smlouvou, jejímž předmětem je právě užívání této aplikace. Pokud žalobce tvrdí, že si žalovaný musí být vědom skutečnosti, že jeho zákazníci (řidiči) nesplňují podmínky stanovené českým právním řádem pro provoz taxislužby, pak k tomu žalovaný uvádí, že mu nejsou známy podmínky, jež musí provozovatel taxislužby splňovat, když tyto nijak nesouvisí s jeho obchodní činností. Provoz, vývoj, propagace a licencování mobilních aplikací, jež provádí žalovaný, těmito podmínkami provozu taxislužby regulováno není, jelikož se jedná o zcela rozdílné obory lidské činnosti.
10. Ve vztahu k údajnému nekalosoutěžnímu jednání žalovaný uvedl, že svým jednáním samozřejmě sleduje soutěžní záměr spočívající v maximalizaci jeho zákazníků, tedy osob používajících jeho mobilní aplikaci. Samotná přepravní činnost je činností probíhající v rámci vztahů mezi řidičem a cestujícím. Žalobce nesprávně ztotožňuje činnost žalovaného a jeho zákazníků (řidičů), v důsledku čehož přičítá žalovanému odpovědnost za případné porušování veřejnoprávních pravidel řidiči, kdy žalovaný svojí činností, tj. provozem a licencováním mobilní aplikace, žádné veřejnoprávní předpisy neporušuje, a proto nejsou soutěžiteli na relevantním trhu, proto nemůže být naplněna ani druhá podmínka generální klauzule nekalé soutěže, kdy opět žalobce nesprávně ztotožňuje činnost žalovaného s činností jeho zákazníků, tj. řidičů, z čehož odvozuje objektivní odpovědnost žalovaného za údajné porušování veřejnoprávních předpisů řidičem, a proto nemohla činností žalovaného vzniknout ani potencionální újma, jak předpokládá generální klauzule, a proto žalovaný navrhl, aby soud žalobu zamítl jako nedůvodnou.
11. Provedenými listinnými důkazy byly zjištěny níže uvedené skutečnosti.

12. Soud podle ust. § 132 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „o.s.ř.“), hodnotí důkazy podle své úvahy, a to každý důkaz jednotlivě a všechny důkazy v jejich vzájemné souvislosti; přitom pečlivě přihlíží ke všemu, co vyšlo za řízení najevo, včetně toho, co uvedli účastníci.

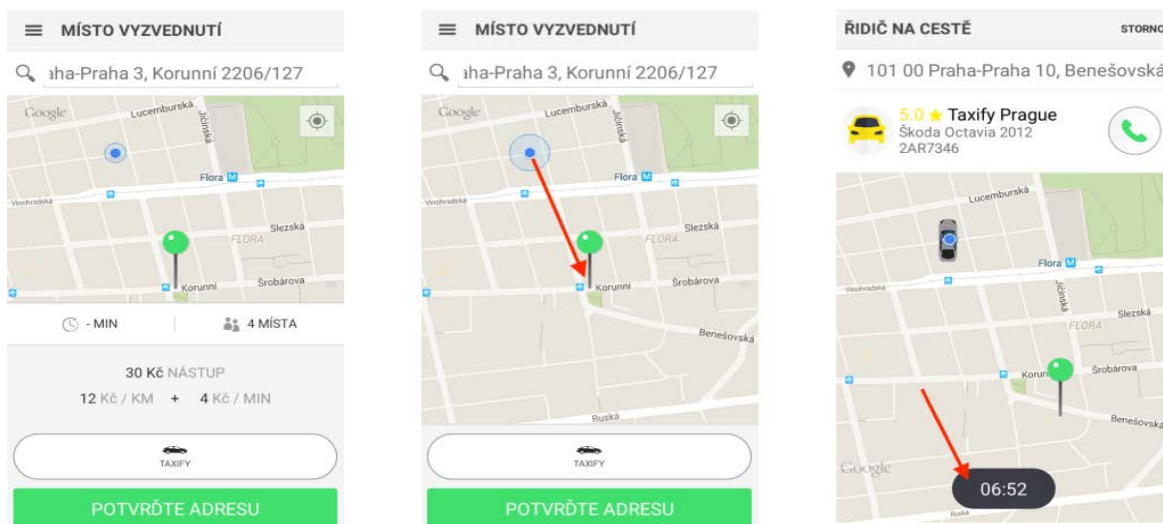
Výpisem ze spolkového rejstříku žalobce bylo prokázáno, že účelem spolku je hájit zájmy provozovatelů taxislužby, provozovatelů dispečinku taxislužby, provozovatelů příležitostné osobní silniční přepravy, jakož i provozovatelů souvisejících činností, jako soutěžitelů v rámci hospodářské soutěže a chránit je před nekalosoutěžním jednáním. Účelem spolku je rovněž ochrana, podpora a prosazování práv a oprávněných zájmů provozovatelů v jednání se státními orgány, soudy a dalšími organizacemi, za účelem zkvalitnění provozování uvedených činností na území České republiky. Ze stanov žalobce ze dne 23. května 2016 bylo zjištěno z čl. II., že účelem spolku hájit zájmy provozovatelů taxislužby, jak je uvedeno i ve spolkovém rejstříku a jsou oprávněny hájit zájmy před orgány na území České republiky. Mezi hlavní činnosti spolku patří ochrana práv a oprávněných zájmů provozovatelů v oblasti před nekalosoutěžním jednáním, vystupování před soudy ve věci ochrany těchto práv a oprávněných zájmů provozovatelů dle čl. III. stanov.

Výpisem z obchodního rejstříku žalovaného bylo prokázáno, že je soukromou společností s ručením omezeným, zapsanou do obchodního rejstříku dne 7. února 2013 a jeho hlavní činností jsou jiné činnosti v rámci služeb v oblasti informační technologie a počítačů.

Internetovými stránkami žalovaného ze dne 18. května 2017 bylo prokázáno, že společnost Taxify je, dle informací uveřejněných na stránkách žalovaného, jedna z nejrychleji rostoucích dopravních aplikací v Evropě s více než 1 milionem zákazníků ve 20 zemích, přičemž společnost byla založena v Estonské republice v roce 2013 a je hlavní platformou pro spojování lidí s taxíky.

Článkem uveřejněným dne 23. června 2016 na internetových stránkách [www.podnikatel.cz](http://www.podnikatel.cz) pod názvem „Souboj přepravních aplikací. Jaké novinky mají Uber, Taxify a Liftago?“ má soud prokázáno, že v Praze existuje souboj mezi přepravními aplikacemi, pomocí kterých si cestující mohou objednat řidiče, přičemž aplikace Taxify je zatím se všech tří uvedených soupeřů nejmenší, ale dokáže konkurovat cenou. V Praze jezdí za Kč 9,90 za kilometr + Kč 4,- za minutu jízdy a k tomu za nástupní sazbu Kč 30,-, kdy maximální tarif taxi se v Praze pohybuje kolem Kč 28,-, průměrná cena za kilometr u běžného taxi je pak Kč 20,- za kilometr. Výhodou u Taxify, na rozdíl například od aplikace Uber, je informace o tom, že si lidé mohou vybrat, zda budou platit hotově či platební kartou.

Internetovými stránkami žalovaného bylo prokázáno, že v sekci blog žalovaný prezentuje službu Taxify jako bezplatnou smartphone aplikaci, která jednoduše spojuje cestující. Je to jednoduché, rychlé a dostupné. Taxify není taxi společnost, jednoduše jen směřuje poptávky cestujících na taxi a taxi společnosti, kteří se připojili do našeho systému. Jak funguje Taxify – 1. stažení aplikace, aplikace Taxify je volně ke stažení zdarma na Google play nebo App Store. Po instalaci aplikace se jednoduše zaregistrujete a pro úplné dokončení registrace od společnosti Taxify obdržíte prostřednictvím sms zprávy aktivační kód. 2. objednání taxi, v aplikaci můžete vždy vidět platný tarif Taxify, stačí kliknout na políčko Taxify a vyjede vám platná cena. Po spuštění aplikace taxify automaticky určí vaši polohu. Poté, co máte správně zadané místo vyzvednutí, potvrdíte adresu, přičemž aplikace vám automaticky vybere řidiče, který je k vám nejbližší a po potvrzení objednávky můžete sledovat řidiče na mapě, jak se k vám přibližuje v reálném čase, současně aplikace umožňuje vidět i předpokládaný čas příjezdu řidiče.



V bodu 5. hodnocení žalovaný uvádí, že na závěr jízdy je umožněno cestujícímu ohodnotit řidiče, přičemž řidiči s hodnocením nižším než 4,5 hvězdičky budou z aplikace vyřazeni. Dále bylo osvědčeno, že se na nich nachází nabídka stát se řidičem žalovaného s možností zaregistrovat se jako řidič, ikony s kontakty, osobními údaji o voze, smluvní podklady a ceník, dokumenty, detaily a vývojářské informace.

Exekutorským zápisem 067 EZ 025/17 ze dne 6. dubna 2017 sepsaný Mgr. Bc. Miroslavem Kupkou, byl osvědčen skutkový děj, z něhož soud zjistil, že pomocí mobilní aplikace Taxify byla objednána přeprava. Po potvrzení zadaných adres se na displeji mobilního telefonu objevil text „řidič přijede za 6 minut“, mapa se zadanými adresami a časový údaj, včetně uvedení jména řidiče, spolu s poznávací značkou přistavovaného vozidla. Na uvedenou adresu dorazilo vozidlo, které nebylo označeno žádným speciálním označením, ve vozidle nebyl umístěn taxametr či ceník jízdného ani na palubní desce vozidla ani na jinde viditelném místě ve voze. Dále ze zápisu bylo osvědčeno sdělení řidiče Taxify, který uvedl, že společnost Taxify není na českém trhu tak známá jako např. Uber, a proto s ním jezdí méně lidí a za tímto účelem Taxify uspořádal různé akce pro zákazníky, snížil ceny jízdného, které pak řidičům kompenzuje, aby přilákali co nejvíce zákazníků. Dále řidičem bylo uvedeno, že nemusí znát místopis, mít taxikářské zkoušky. Ohledně požadavků na auto řidič uvedl, že auto musí být rok výroby 2007 a mladší, musí mít 4 dveře a 4 místa k sezení. K ceně jízdného řidič uvedl, že v současné době to cenově lépe vychází, neboť Taxify jízdné dotuje, protože jsou slevové akce.

Exekutorským zápisem 067 EZ 027/17 sepsaný dne 6. dubna 2017 Mgr. Bc. Miroslavem Kupkou, byl osvědčen skutkový děj, z něhož bylo soudem zjištěno, že pomocí mobilní aplikace Taxify byl opět objednan vůz, kdy na uvedenou adresu dorazilo vozidlo, které nebylo nikterak označeno jako vozidlo taxislužby ani opatřeno taxametrem atp. Na dotaz ohledně ceny řidič uvedl, že cena je přibližně stejná jako u společnosti Uber, že by měla být cca 8,90 Kč za kilometr a dále 3,50 Kč za minutu jízdy a nástupní sazby cca 30,- Kč, současně řidič uvedl, že Taxify se snaží lákat řidiče tím, že si bere menší provizi od řidičů za provedené jízdy, že společnost Taxify nevyžaduje živnostenské oprávnění k provozování přepravní služby.

Exekutorským zápisem 067 EZ 028/17 sepsaný dne 6. dubna 2017 Mgr. Bc. Miroslavem Kupkou, byl osvědčen skutkový děj podobně jako u dvou předchozích.

Z bodu 1.1 obchodních podmínek Taxify soudem bylo zjištěno, že užívání aplikace Taxify vyžaduje instalaci software a registraci uživatelského účtu, přičemž v průběhu instalace aplikace je číslo mobilního telefonu uživatele služby Taxify propojeno s příslušným uživatelským účtem a přidáno do databáze, kdy si uživatel může vybrat, zda si přeje zaplatit taxislužby v hotovosti nebo platební kartou. V bodu 7 je uvedeno, že Taxify odmění cestující slevovým kódem v hodnotě 5 EUR za každého nového cestujícího, kterému uživatel doporučí užívání aplikace, který bude platný pouze poté, co nový uživatel použije mobilní platbu Taxify pro zaplacení první jízdy.

Všeobecnými podmínkami žalovaného ze dne 15. května 2017, které jsou určeny pro řidiče (dále jen „všeobecné podmínky“) má soud prokázáno, že tyto všeobecné podmínky stanovují hlavní podmínky týkající se dohody mezi řidičem a společností Taxify. Pod bodem 1 jsou uvedeny definice pojmů, mezi něž např. patří bod 1.3 služby Taxify, čímž se má na mysli služby, které řidiči a/nebo její přidružené subjekty poskytují, včetně poskytnutí a údržby aplikace platformy Taxify, klientské podpory, zprostředkování plateb a komunikace mezi řidičem a zákazníkem či podobných služeb podpory popsanych v těchto všeobecných podmínkách. V bodě 1.4 aplikace Taxify, představuje aplikaci pro řidiče, kterou řidiči užívají k přijímání požadavků a správě přepravních služeb. Bod 1.6. Řidič je osoba poskytující přepravní služby prostřednictvím aplikace Taxify. Bod 1.9 uvádí, že licence umožňuje používat aplikaci a internetovou stránku Taxify v souladu se smlouvou. Za jízdné v bodě 1.11 je považován poplatek, který je řidiči zákazník povinen zaplatit za poskytnutí přepravních služeb a bod 1.12 uvádí provize společnosti Taxify, čímž je míněn poplatek, který je řidič povinen zaplatit společnosti Taxify ÖU za právo užívání aplikace Taxify a zahrnuje poplatek za každou dokončenou objednávku zákazníka. V bodě 2 všeobecných podmínek jsou uvedeny požadavky na uzavření smlouvy mezi řidičem a společností Taxify, kdy se žadatel (potencionální řidič) musí ještě před použitím aplikace Taxify zaregistrovat u společnosti Taxify zadáním požadovaných informací do přihlašovací žádosti a nahráním potřebných dokumentů na webovou stránku dle požadavků společnosti Taxify ÖU. Po úspěšném dokončení této žádosti je umožněno řidiči vytvořit si osobní účet přístupného pomocí uživatelského jména a hesla dle výběru žadatele. V rámci uzavření této smlouvy je pod bodem 2.1.8 zmínka o tom, že žadatel musí dodržovat veškeré zákony a právní předpisy platné v zemi, ve které jsou poskytovány přepravní služby, mimo jiné i těch, které upravují přepravu cestujících. V bodu 4 jsou uvedeny povinnosti pro řidiče, kdy se řidič zavazuje dodržovat právní předpisy země, v níž jsou poskytovány řidičem přepravní služby a že je řidič právně odpovědný za jakékoliv porušení místních či mezinárodních právních předpisů. Řidič je povinen mít veškeré licence (včetně platného řidičského průkazu), povolení, pojištění vozidel, případné pojištění odpovědnosti, registrace, osvědčení a jiné dokumenty požadované platnými právními předpisy pro přepravní služby. V bodě 4.4 je uvedena povinnost řidičů vybrat trasu, která je pro zákazníka nejméně nákladná, dále řidiči nesmí neoprávněně zastavovat, dále že řidiči kromě zákazníka a osob doprovázejících zákazníka řidič nesmí nikoho dalšího mít ve voze. V bodu 4.6 týkající se nákladů je uvedeno, že veškeré vybavení a prostředky nezbytné k poskytování přepravních služeb, včetně vozidla, chytrého vybavení, mobilní datový plán je řidič povinen poskytovat a udržovat na své náklady a dále je také odpovědný za úhradu veškerých nákladů, které řidiči vzniknou v souvislosti s přepravní službou, jako je náklad na pohonné hmoty, mýtné, pojištění atp. V bodě 4.7 je uvedeno jízdné, kdy řidič je oprávněn účtovat jízdné za každou dokončenou jízdu pro zákazníka, přičemž jízdné se vypočítá na základě výchozího základního jízdného, vzdálenosti dané jízdy stanovené na základě GPS zařízení a trvání dané jízdy. Výchozí základní jízdné je doporučené jízdné, kdy může kolísat s ohledem na situaci na místním trhu, řidič může zákazníkovi účtovat nižší jízdné, než je stanoveno aplikací, avšak provize společnosti Taxify zůstane neměnná. V bodě 4.8 Taxify může upravit částku vašeho jízdného u určité objednávky, pokud společnost zjistí, že došlo



k nedodržení podmínek (např. delší trasa cesty či nezastavení taxametru aplikace Taxify po ukončení přepravní služby). Provize pro žalovaného z provedených přepravních služeb je uvedena v bodě 5, která je hrazena na základě jízdného za každou dokončenou objednávku přepravní služby a její výše je zpřístupněna prostřednictvím e-mailu, aplikace Taxify, portálu pro řidiče atp. a pokud je řidič s platbou provize v prodlení, je povinen uhradit i pokutu za toto prodlení. Pod bodem 8. je uvedena možnost hodnocení, v němž je uvedeno, že k zajištění kvality služeb v rámci poskytování aplikace Taxify může zákazník ohodnotit a poskytnout zpětnou vazbu týkající se přepravních služeb, které byly zákazníkovi poskytnuty řidičem. Společnost Taxify kromě hodnocení měří aktivitu a hodnotí řidiče na základě právě aktivity při přijímání, odmítání, ignorování či plnění objednávek na přepravní služby. Za tímto účelem společnost Taxify může stanovit minimální průměrné hodnocení a minimální skóre aktivity, kterých řidič musí dosáhnout a udržet si je. Za předpokladu, že ani po oznámení řidiči si řidič nezvýší v předepsané lhůtě své průměrné hodnocení a skóre aktivity nad stanovené minimum, bude jeho účet společností Taxify ÖU automaticky pozastaven, a to buď dočasně, nebo trvale. V bodě 9 je uvedeno, že Taxify řidičům může prostřednictvím aplikace Taxify, SMS, e-mailu zasílat tržní přehledy za účelem zvýšení poptávky zákazníků. Taxify může uspořádat různé zákaznické kampaně, ale též kampaně pro řidiče. Vztah mezi řidičem, společností Taxify a zákazníky je uveden v bodě 10, v němž je uvedeno, že společnost Taxify ÖU ani její přidružené subjekty nekontrolují ani neřídí poskytování přepravních služeb řidičem. Taxify a přidružené subjekty jsou pouze poskytovateli aplikace Taxify a neposkytují přepravní služby a poskytnutí aplikace vystupují jako zprostředkovatelé přepravní služby mezi řidičem a zákazníkem.

Ze znaleckého posudku č. 8/6/2017 ze dne 26. dubna 2018 vypracovaného znaleckým ústavem Znalecká kancelář Dr. Ludvíka, s.r.o. soud zjistil dále uvedené skutečnosti. Společnost Taxify ÖU provozuje aplikaci pod stejným názvem, jež umožňuje komunikaci mezi dvěma skupinami uživatelů, které lze rozdělit na cestující a řidiče, přičemž společnost Taxify ÖU provozuje dvě samostatné aplikace, kterými jsou Taxify a Taxify Driver, jejichž hlavním rozdílem je jejich funkcionalita a možnost využití. Aplikace Taxify je určena pro cestující a aplikace Taxify Driver je určena pro řidiče. Základním principem fungování aplikace Taxify je zprostředkování komunikace mezi řidičem a cestujícím, kdy aplikace dle adresy vyzvednutí zadané cestujícím a polohy řidičů vyhledá nejbližšího řidiče pro cestujícího, a to dle nejkratšího času dojezdu. Cestující s řidičem se tak mohou skrze aplikaci dohodnout na provedení jízdy do cíle specifikované cestujícím. Základními informacemi, jež cestující předává, je jeho poloha, jméno, telefonní číslo, hodnocení jeho profilu v aplikaci Taxify. Cestujícímu je pak předávána informace o přehledu volných řidičů v okolí a informace s předpokládaným příjezdem a cenovým tarifem nejbližšího volného řidiče. V případě, kdy cestující vloží cílovou adresu své jízdy, je mu dále předávána informace o předpokládané celkové ceně. Po potvrzení požadavku cestujícího na jízdu a přijetí požadavku řidičem, dojde ke spárování těchto dvou uživatelů. Cestujícímu je poté umožněno pozorovat řidiče v reálném čase přímo v aplikaci na mapě. Řidiči je oproti tomu zobrazeno jen místo vyzvednutí, které zvolil cestující. Cestující je po potvrzení informován o vybraném řidiči v podobě jeho polohy, jména, typu vozidla, roku výroby automobilu a státní poznávací značky vozidla a předpokládaném dojezdu na místo vyzvednutí. Cestující má možnost svoji jízdu bez sankcionování zrušit či tuto sdílet s vybranými kontakty. Základem služby Taxify je komunikace mezi servery provozovanými společností Taxify ÖU a mobilními aplikacemi Taxify a Taxify Driver. Předmětem komunikace uživatelů aplikace Taxify je primárně výměna informací o poloze cestujícího a řidiče, přičemž provozovatel aplikace vstupuje do komunikace vedené prostřednictvím aplikace mezi uživateli stanovením navrhovaných cen za přepravu cestujícího, kterou realizuje vybraný řidič a poplatek řidiče za užití aplikace Taxify Driver je odvozen od finální ceny za uskutečněnou jízdu.

13. Dne 11. května 2017 přednesl generální advokát Maciej Szpunar stanovisko ve věci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Asociación Profesional Elite Taxi Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona). Juzgado Mercantil no 3 de Barcelona (obchodní soud v Barceloně č. 3) položil Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Vzhledem k tomu, že podle čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice [...] 2006/123[...] jsou z působnosti této směrnice vyloučeny služby v oblasti dopravy, mají se činnosti, které vykonává žalovaný subjekt za úplatu a jež spočívají ve zprostředkování kontaktu mezi majitelem vozidla a osobou, která se potřebuje přemístit na území města, v jejichž rámci uvedený subjekt spravuje prostředky výpočetních technologií - rozhraní a softwarové aplikace, které žalovaná nazývá ‚chytré telefony a technologické platformy‘ - umožňující tento vzájemný kontakt, považovat za činnost v oblasti dopravy, za elektronickou zprostředkovací službu, nebo za službu informační společnosti ve smyslu čl. 1 bodu 2 směrnice [98/34]?

2) Lze mít při posuzování právní povahy této činnosti za to, že se zčásti jedná o službu informační společnosti, a musí se v takovémto případě na službu elektronického zprostředkování uplatnit zásada volného pohybu služeb zaručeného unijním právem, konkrétně článkem 56 SFEU a směrnicemi 2006/123[...] a 2000/31[...]?

3) Pokud by měl mít Soudní dvůr za to, že služba poskytovaná společností [Uber Spain] není službou v oblasti dopravy, a tedy spadá mezi případy, na něž se vztahuje směrnice 2006/123, je obsah článku 15 zákona o nekalé hospodářské soutěži - který se týká porušení právních předpisů upravujících hospodářskou soutěž - v rozporu s uvedenou směrnicí, konkrétně s jejím článkem 9, týkajícím se svobody usazování a povolovacích režimů, jelikož v rámci odkazu na vnitrostátní zákony a právní předpisy není zohledněna skutečnost, že režim získávání licencí či povolení nesmí být žádným způsobem omezující či nepřiměřený, tzn. že nesmí nepřiměřeně bránit svobodě usazování?

4) Pokud se potvrdí, že na službu, kterou poskytuje společnost [Uber Spain], je použitelná směrnice 2000/31[...], představuje způsob, jakým členský stát omezuje volné poskytování služby elektronického zprostředkovávání z jiného členského státu tím, že vyžaduje získání povolení či licence nebo hrozí vydáním soudního příkazu k ukončení poskytování služby elektronického zprostředkovávání na základě použití vnitrostátních právních předpisů upravujících nekalou hospodářskou soutěž, legitimní opatření odpovídající výjimkám z čl. 3 odst. 2 směrnice 2000/31[...] stanoveným v čl. 3 odst. 4 uvedené směrnice?“

Ke kvalifikaci činnosti společnosti Uber, ve stanovisku generální advokát, uvedl následující. Podstatou prvních dvou předběžných otázek předkládajícího soudu je, zda činnost společnosti Uber spadá pod směrnice 2006/123 a 2000/31, jakož i ustanovení Smlouvy o FEU týkající se volného pohybu služeb (bod 23.). Pro odpověď na tyto otázky bude třeba analyzovat tuto činnost nejprve ve světle systému směrnice 2000/31 a definice pojmu „služba informační společnosti“ uvedené v čl. 1 bodu 2 směrnice 98/34, na niž odkazuje čl. 2 písm. a) směrnice 2000/31 (bod 24.). Zadruhé bude třeba určit, zda tato činnost představuje službu v oblasti dopravy ve smyslu čl. 58 odst. 1 SFEU a čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123. Volný pohyb služeb v oblasti dopravy je totiž realizován v rámci společné dopravní politiky<sup>(7)</sup>, a tyto služby jsou tak na základě výše uvedeného ustanovení vyloučeny z působnosti směrnice 2006/123 (bod 25.). Při provádění analýzy činnosti společnosti Uber, mimo jiné, uvedl: „Uber tak kontroluje veškeré relevantní aspekty služby městské dopravy: samozřejmě cenu, ale rovněž minimální podmínky 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. Ostatní aspekty jsou dle mého názoru z pohledu průměrného

uživatele služby městské dopravy podružné a neovlivňují jeho ekonomické volby. Uber tedy kontroluje veškeré ekonomicky relevantní faktory přepravní služby nabízené v rámci své platformy“ (bod 51.) a „Uber tedy není pouhým prostředníkem mezi řidiči, kteří chtějí příležitostně nabízet přepravní služby, a osobami hledajícími takové služby. Přesně naopak, Uber je opravdovým organizátorem a provozovatelem služeb městské dopravy ve městech, v nichž je přítomna. Je sice pravda, že se jedná, jak tvrdí Uber ve svém vyjádření v projednávané věci, o novátorský koncept, avšak toto novátorství spadá do oblasti městské dopravy (bod 61). V závěrech k první a druhé předběžné otázce generální advokát uvedl: „Shrnu předchozí úvahy: domnívám se, že v případě smíšených služeb tvořených prvkem poskytnutým elektronickou cestou a jiným, který touto cestou poskytnut není, musí být k tomu, aby taková služba mohla být považována za „službu informační společnosti“, prvně uvedený prvek ve vztahu k druhému ekonomicky nezávislý nebo hlavní. Činnost společnosti Uber je třeba analyzovat jako celek zahrnující službu zprostředkovávání kontaktů mezi potenciálními cestujícími a řidiči prostřednictvím aplikace pro chytré telefony i službu samotné přepravy, která je z ekonomického hlediska hlavním prvkem. Tuto činnost tedy nelze rozdělit na dvě, tak aby mohla být jedna část služeb zařazena mezi služby informační společnosti. V důsledku toho musí být taková služba považována za „službu v oblasti dopravy“ (bod 71.)

14. Rozsudkem soudního dvora (velkého senátu) ze dne 20. prosince 2017 bylo, po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 11. května 2017, rozhodnuto o žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podané rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona (obchodní soud č. 3 v Barceloně, Španělsko) ze dne 16. července 2015, došlým Soudnímu dvoru dne 7. srpna 2015, v řízení Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL.

V bodech 13 až 18 rozhodnutí je stručně uveden spor v původním řízení a předběžné otázky. „Dne 29. října 2014 podala Elite Taxi žalobu k Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona (obchodní soud v Barceloně č. 3), jejímž prostřednictvím navrhuje, aby uvedený soud konstatoval, že činnosti společnosti Uber Systems Spain porušují platnou právní úpravu a představují klamavé praktiky a nekalosoutěžní jednání ve smyslu Ley 3/1991 de Competencia Desleal (zákon č. 3/1991 o nekalé soutěži) ze dne 10. ledna 1991. Elite Taxi rovněž navrhuje, aby bylo společnosti Uber Systems Spain uloženo ukončit nekalé jednání spočívající v poskytování součinnosti dalším společnostem skupiny nabízením rezervačních služeb vyžádaných prostřednictvím mobilních přístrojů a internetu. A konečně navrhuje, aby uvedený soud zakázal společnosti Uber Systems Spain vykonávat tuto činnost i v budoucnu.“ (bod 13). „Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona (obchodní soud v Barceloně č. 3) nejprve konstatoval, že Uber Systems Spain sice vykonává činnost ve Španělsku, ta je však spjata s mezinárodní platformou, což odůvodňuje, aby byla činnost této společnosti posouzena na úrovni Evropské unie. Dále uvádí, že Uber Systems Spain ani neprofesionální řidiči dotyčných vozidel nemají licence a povolení stanovené nařízením o taxislužbách v barcelonské aglomeraci ze dne 22. července 2004.“ (bod 14). „Za účelem ověření, zda může být jednání společnosti Uber Systems Spain a s ní spojených společností (dále jen společně „Uber“) považováno za nekalé a porušovat španělská pravidla hospodářské soutěže, považuje Juzgado de lo Mercantil no 3 de Barcelona (obchodní soud v Barceloně č. 3) za nezbytné ověřit, zda musí mít tento subjekt předchozí správní povolení. Za tímto účelem je třeba určit, zda služby poskytované uvedenou společností je třeba považovat za dopravní služby, za služby informační společnosti, nebo za kombinaci obou těchto služeb. Na použité kvalifikaci totiž bude záviset možnost uložit jí povinnost předchozího správního povolení. Předkládající soud má zejména za to, že pokud by se na dotčenou službu vztahovala směrnice 2006/123 nebo směrnice 98/34, nemohlo by být jednání společnosti Uber považováno za nekalé.“ (bod 15).

Soudní dvůr (velký senát) rozhodl takto: „Článek 56 SFEU, ve spojení s čl. 58 odst. 1 SFEU, jakož i čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu a čl. 1 bodem 2 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, na který odkazuje čl. 2 písm. a) 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), musí být vykládány v tom smyslu, že taková zprostředkovatelská služba, jako je služba dotčená v původním řízení, umožňující pomocí aplikace pro chytré telefony za úplatu zprostředkovat kontakt mezi neprofesionálními řidiči používajícími vlastní vozidlo a osobami, které se potřebují přemístit po území města, musí být považována za neoddělitelně spjatou s přepravní službou, a proto musí být považována za „službu v oblasti dopravy“ ve smyslu čl. 58 odst. 1 SFEU. Taková služba musí být tudíž vyloučena z působnosti článku 56 SFEU, směrnice 2006/123 a směrnice 2000/31.“

K věci samé se Soudní dvůr vyjádřil v bodech 33 až 49 rozhodnutí. „Podstatou první a druhé otázky předkládajícího soudu, kterými je třeba se zabývat společně, je, zda článek 56 SFEU, ve spojení s čl. 58 odst. 1 SFEU, jakož i čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123 a čl. 1 bod 2 směrnice 98/34, na který odkazuje čl. 2 písm. a) směrnice 2000/31, musí být vykládány v tom smyslu, že taková zprostředkovatelská služba, jako je služba dotčená v původním řízení, umožňující pomocí aplikace pro chytré telefony za úplatu zprostředkovat kontakt mezi neprofesionálními řidiči používajícími vlastní vozidlo a osobami, které se potřebují přemístit po území města, musí být považována za „službu v oblasti dopravy“ ve smyslu čl. 58 odst. 1 SFEU, a tudíž vyloučenou z působnosti článku 56 SFEU, směrnice 2006/123 a směrnice 2000/31, nebo naopak, zda tato služba spadá pod článek 56 SFEU a směrnice 2006/123 a 2000/31.“ (bod 33). „V tomto ohledu z informací, které má Soudní dvůr k dispozici, vyplývá, že zprostředkovatelská služba společnosti Uber spočívá na výběru neprofesionálních řidičů využívajících vlastní vozidla, jimž tato společnost poskytuje aplikaci, bez níž by tito řidiči neposkytovali přepravní služby, a osoby, které se potřebují přemístit po území města, by nevyužily služeb uvedených řidičů. Společnost Uber má navíc rozhodující vliv na podmínky služeb poskytovaných takovými řidiči. Pokud jde o posledně uvedený aspekt, zdá se zejména, že Uber prostřednictvím stejnojmenné aplikace stanovuje přinejmenším maximální cenu přepravy, že tuto cenu od zákazníků inkasuje, aby z ní následně část vyplatila neprofesionálnímu řidiči vozidla, a že vykonává určitou kontrolu kvality vozidel a jejich řidičů, jakož i chování posledně uvedených, která může případně vést k jejich vyloučení.“ (bod 39). „Tato zprostředkovatelská služba tedy musí být považována za nedílnou součást komplexní služby, jejíž hlavní složkou je přepravní služba, a tudíž odpovídá nikoliv kvalifikaci „služba informační společnosti“ ve smyslu čl. 1 bodu 2 směrnice 98/34, na který odkazuje čl. 2 písm. a) směrnice 2000/31, nýbrž kvalifikaci „služba v oblasti dopravy“ ve smyslu čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123.“ (bod 40). „Z toho vyplývá, že za současného stavu unijního práva přísluší členským státům upravit podmínky pro poskytování takové zprostředkovatelské služby, jako je služba dotčená ve věci v původním řízení, v souladu s obecnými pravidly Smlouvy o FEU.“ (bod 47). „V důsledku toho je třeba na první a druhou otázku odpovědět tak, že článek 56 SFEU, ve spojení s čl. 58 odst. 1 SFEU, jakož i čl. 2 odst. 2 písm. d) směrnice 2006/123 a čl. 1 bodem 2 směrnice 98/34, na který odkazuje čl. 2 písm. a) směrnice 2000/31, musí být vykládány v tom smyslu, že taková zprostředkovatelská služba, jako je služba dotčená v původním řízení, umožňující pomocí aplikace pro chytré telefony za úplatu zprostředkovat

kontakt mezi neprofesionálními řidiči používajícími vlastní vozidlo a osobami, které se potřebují přemístit po území města, musí být považována za neoddělitelně spjatou s přepravní službou, a proto musí být považována za „službu v oblasti dopravy“ ve smyslu čl. 58 odst. 1 SFEU. Taková služba musí být tudíž vyloučena z působnosti článku 56 SFEU, směrnice 2006/123 a směrnice 2000/31.“ (bod 48).

15. Hodnocením dalších, v řízení provedených, důkazů se soud pro nadbytečnost nezabýval, neboť shora uvedené důkazy dostatečně prokazují skutkový stav a na jejich základě bylo možné ve věci rozhodnout.
16. Podle ust. § 2988 o. z. se osoba, jejíž právo bylo nekalou soutěží ohroženo nebo porušeno, může proti rušiteli požadovat, aby se nekalé soutěže zdržel nebo aby odstranil závadný stav, přičemž podle ust. § 2989 odst. 1 cit. zákona právo, aby se rušitel nekalé soutěže zdržel nebo aby odstranil závadný stav, může mimo případy uvedené v § 2982 až 2985 uplatnit též právnická osoba oprávněná hájit zájmy soutěžitelů nebo zákazníků. Ochrany proti nekalé soutěži se může domáhat každý, jehož právo bylo nekalosoutěžním jednáním porušeno, tedy soutěžitelé, zákazníci a další, stejně tak jako právnická osoba hájící zájmy soutěžitelů.
17. Na základě provedených důkazů stanovami žalobce a výpisem ze spolkového rejstříku bylo prokázáno, že žalobce je aktivně legitimován v souladu s ust. § 2989 o. z. hájit zájmy provozovatelů taxislužby, jakož i příležitostně osobní silniční přepravy v rámci hospodářské soutěže, proto se soud dále zabýval otázkou generální klauzule nekalé soutěže.
18. Podle ust. § 2976 o. z., kdo se dostane v hospodářském styku do rozporu s dobrými mravy soutěže jednáním způsobilým přivodit újmu jiným soutěžitelům nebo zákazníkům, dopustí se nekalé soutěže. Nekalá soutěž se zakazuje. Generální klauzule vychází z toho, že aby soud mohl kvalifikovat určité jednání jako nekalosoutěžní, musí být naplněny kumulativně podmínky generální klauzule, tzn., že jednání se musí uskutečňovat v hospodářském styku, toto jednání je v rozporu s dobrými mravy soutěže a je způsobilé přivodit újmu buď jiným soutěžitelům, nebo zákazníkům.
19. Nekalým je každé jednání, které objektivně naplňuje všechny tři znaky generální klauzule nebo některé speciální skutkové podstaty. K naplnění generální klauzule nekalé soutěže je zapotřebí kumulativně splnit tři premisy, a to: jednání se uskutečňuje v rámci hospodářského styku, toto jednání je v rozporu s dobrými mravy a je způsobilé přivodit újmu soutěžitelům, příp. spotřebitelům. Pojem jednání v hospodářském styku není vymezen pomocí vztahu ke konkrétní osobě, rozhodující je povaha chování, jeho souvislosti, nikoli otázka, zda jde o jednání v konkrétním vztahu k druhému soutěžiteli. O jednání v hospodářské soutěži jde tehdy, je-li jednání osoby činěno se soutěžním záměrem, tj. je soutěžně orientováno. Ten existuje tehdy, když určitým jednáním jsou objektivně (co do výsledku) sledovány soutěžní, konkurenční cíle (rozsudek Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 23 Cdo 3459/2015).
20. Jak vyplývá z čl. 2 odst. 3 ústavního zákona č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod, ve znění pozdějších předpisů, může každý občan, tj. i právnická osoba, činit vše, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co mu zákon neukládá, přičemž lze souhlasit s žalovaným, že činnost žalovaného dosud není právně regulována, proto se soud nejprve zabýval povahou činnosti žalovaného.
21. Je zcela nesporné, že žalovaný je vývojářem mobilní aplikace neboli platformy nesoucí název Taxify, přičemž se jedná o novátorský koncept zasahující do více právních oblastí, ať už jde o dopravu, pracovněprávních vztahů atp., přičemž podstatou problému fungování této aplikace,

kteřý je zapotřebí si vyjasnit, je, zda se jedná o službu informační společnosti nebo o služby v oblasti dopravy. Generální advokát M. Szpunara se ve svém stanovisku ze dne 11. května 2017 ve věci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL (dále jen „stanovisko“) podrobně zabýval předběžnou otázkou a analyzoval činnost společnosti Uber, jež obdobně, jako aplikace žalovaného, funguje na základě elektronické platformy, tj. zajišťování/zprostředkování kontaktu mezi řidičem a cestujícím a následné přepravní služby. Generální advokát v bodu 28 uvedl, že se jedná o smíšenou službu, neboť jedna její činnost je realizována elektronicky, což je možnost spočívající v nalezení a spárování řidiče s potencionálním cestujícím, a ta druhá již z podstaty nikoliv, což je samotné poskytnutí přepravní služby. V tomto stanovisku generální advokát konstatoval, že aby Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/31/ES ze dne 8. června 2000 o některých právních aspektech služeb informační společnosti, zejména elektronickém obchodu, na vnitřním trhu („směrnice o elektronickém obchodu“), mohla dosáhnout svého cíle liberalizace služeb informační společnosti, musí mít liberalizace omezená pouze na elektronickou složku skutečný vliv na možnost vykonávat činnost. Z tohoto důvodu se normotvůrce soustředil na služby, které jsou v zásadě jako celek přenášeny elektronicky, kdy případná plnění poskytovaná jiným způsobem jsou pouze doplňkovým prvkem takových služeb. Aby bylo možné uvedené služby pod rozsah směrnice o elektronickém obchodu zahrnout, musí být obě částečná plnění na sobě ekonomicky nezávislá (bod 33), přičemž aby bylo možné takovou službu podřadit pod rozsah zmiňované směrnice, musí být elektronická část (spárování řidiče s cestujícím) tou částí, která má ekonomický smysl. Služba zprostředkování kontaktu potencionálního cestujícího s řidičem v porovnání s přepravní službou není tou částí, která má ekonomický význam, a proto nemůže být považována za službu informační společnosti dle směrnice o elektronickém obchodu (bod 65), a proto je třeba dojít k závěru, se jedná o služby v oblasti dopravy. Generální advokát dospěl k názoru, že společnost Uber „kontroluje veškeré relevantní aspekty služby městské dopravy: samozřejmě cenu, ale rovněž minimální podmínky 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“ (bod 51) a dále, že „Uber tedy není pouhým prostředníkem mezi řidiči, kteří chtějí příležitostně nabízet přepravní služby, a osobami hledajícími takové služby. Přesně naopak, Uber je opravdovým organizátorem a provozovatelem služeb městské dopravy ve městech, v nichž je přítomna.“ (bod 61).

22. Soudní dvůr Evropské unie v rozsudku ze dne 20. prosince 2017 ve věci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL, dospěl k závěru, že zprostředkovatelská služba spočívá na výběru neprofesionálních řidičů využívajících vlastní vozidla, jímž tato společnost poskytuje aplikaci, bez níž by tito řidiči neposkytovali přepravní služby, a osoby, které se potřebují přemístit po území města, by nevyužily služeb uvedených řidičů, je právě zprostředkovatelská služba považována za nedílnou součástí komplexní služby, jejíž tedy hlavní složkou je přepravní služba, a proto lze tyto služby kvalifikovat jako služby v oblasti dopravy a zahrnuje nejen dopravní služby jako takové, ale také jakoukoli službu, která je neodmyslitelně spojena s fyzickým úkonem přemístování osob z jednoho místa na druhé prostřednictvím dopravního prostředku (body 39 až 41).
23. Podle ust. § 1 odst. 1 ZSD zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené. Podle odst. 4 cit. ustanovení se zákon nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé potřeby fyzické osoby – provozovatele vozidla, členů jeho domácnosti a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu.

24. Podle ust. § 2 odst. 1 cit. zákona se za silniční dopravu považuje souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemístování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. Podle odst. 3 silniční doprava pro cizí potřeby je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí. Podle odst. 9 cit. ustanovení je taxislužba osobní dopravou pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou. Odst. 10 cit. ust. za příležitostnou osobní silniční dopravu považuje neveřejnou osobní dopravu pro cizí potřeby, která není linkovou osobní dopravou nebo mezinárodní kyvadlovou dopravou a kterou se na základě předchozí objednávky zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě a) nejvýše 9 osob včetně řidiče, jedná-li se o mezinárodní dopravu, nebo b) více než 9 osob včetně řidiče.
25. Podle ust. § 4 ZSD lze provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby jen na základě koncese (živnostenský zákon), nestanoví-li tento zákon jinak.
26. Ustanovení §§ 21 až 21d ZSD upravují podmínky provozování taxislužby (vozidlo zapsané v evidenci vozidel taxislužby, práci řidiče vykonává osoba, která je v základním pracovněprávním vztahu s dopravcem a je držitelem oprávnění řidiče taxislužby, povinnosti dopravce provozující taxislužbu vozidlem taxislužby), evidenci vozidel taxislužby, zmocnění obce (může obecně závaznou vyhláškou stanovit povinnost prokázat se zkouškou znalosti místopisu, obsluhy taxametru a právních předpisů upravujících provozování taxislužby a ochranu spotřebitele, může stanovit podmínky užívání stanoviště a provozní řád upravující pravidla provozu na stanovišti, může stanovit dopravcům splnění zvláštních požadavků na vozidla taxislužby), oprávnění řidiče taxislužby (práci je oprávněna vykonávat pouze osoba, která je držitelem oprávnění řidiče taxislužby) a zvláštní povinnosti řidiče taxislužby (povinnost řidiče užít k výkonu práce vozidlo taxislužby, vydat cestujícímu doklad o přepravě, pokud o něj cestující požádá, povinnost řádně obsluhovat taxametr vozidla taxametrem vybaveného, zajistit zaznamenání skutečného průběhu přepravy, pořídit jako výstup z tiskárny taxametru záznam o přepravě obsahující předepsané náležitosti).
27. Obecně závazná vyhláška č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy, o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy, upravuje podmínky k výkonu práce řidiče taxislužby na území hlavního města Prahy, kterými jsou znalost místopisu, znalost právních předpisů upravujících taxislužbu a ochranu spotřebitele a znalost obsluhy taxametru řidičem taxislužby. Uvedené znalosti jsou ověřovány zkouškou řidiče taxislužby prováděnou a organizovanou příslušným odborem Magistrátu hlavního města Prahy.
28. Služba Taxify se skládá ze dvou činností (částí), a to ze zprostředkování dopravy, které probíhá na dálku pomocí mobilní aplikace a poté následuje samotná doprava poskytovaná jednotlivými řidiči, přičemž uvádí-li žalovaný, že pouze zajišťuje/zprostředkovává navázání kontaktu mezi jeho zákazníkem, tj. řidičem, a potenciálním cestujícím a následně řidič poskytuje přepravní služby, pak tyto dvě činnosti nelze od sebe jakkoliv oddělit, neboť navázání/zprostředkování kontaktu mezi řidičem a cestujícím není samostatnou činností, ani vedlejší činností, neboť bez této platformy by této přepravní služby ani nebylo, a to s ohledem na následující. Společnost Taxify ÖU kontroluje veškeré důležité prvky dopravy – tj. cenu za přepravu, ovlivňuje motivaci řidičů a i motivaci cestujících v rámci slevových kódů, požadavky na řidiče a jejich vozidla a jako další umožňuje vyloučení jednotlivých řidičů z možnosti

provádět přepravní služby, nemají-li řidiči určitou míru aktivity nebo patřičné hodnocení. Tomu všemu nasvědčuje i způsob jakým mají řidiči poskytovat přepravní služby – např. že povinností řidiče je vybrat trasu, která je pro zákazníka nejméně nákladná, nesmí neoprávněně zastavovat. Žalovaný ze své pozice rovněž umožňuje uspořádání kampaní pro řidiče a cestující. Tyto skutečnosti byly prokázány jednak obchodními podmínkami žalovaného, jednak žalovaným předloženým znaleckým posudkem, jakož i žalobcem předloženými exekutorskými zápisy. To vše je, podle názoru soudu, důkazem o velmi propracovaném a systematickém zasahování žalovaného do přepravní činnosti jednotlivých řidičů. Jakkoliv proto žalovaný tvrdí, že je pouze vývojářem dané aplikace, nelze s jeho názorem, že má pouze smluvní vztah se svými zákazníky, tj. řidiči, souhlasit, a nebrat přitom v potaz jeho působení a konstantní ovlivňování činnosti jednotlivých řidičů, neboť ze smluvních podmínek pro řidiče je zcela evidentní, že se významným poměrem podílí na činnosti jednotlivých řidičů, resp. že do ní zasahuje. Nelze proto ani dojít k závěru, že řidiči vykonávají vlastní podnikatelskou činnost, jež by mohla existovat nezávisle na této platformě, čemuž mj. nasvědčuje i skutečnost, že žalovaný penalizuje řidiče například v případě špatně provedené platby v rámci této aplikace. Z uvedeného dospěl soud k závěru, že žalovaný má rozhodující vliv na podmínky služeb poskytovaných řidiči, a proto nelze se žalovaným souhlasit, že není odpovědný a omezit se na přijetí závěru o tom, že je pouze vývojářem dané aplikace.

29. Pro učinění závěru, zda jednání žalovaného naplňuje znaky generální klauzule nekalé soutěže, musel soud posoudit, zda byly naplněny kumulativně jednotlivé podmínky nekalé soutěže. Pokud jde o první premisu nekalé soutěže, a to jednání v hospodářském styku, 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 taxi služeb na území hlavního města Prahy a žalovaný, jak bylo výše uvedeno, umožňuje osobám, tj. řidičům, se připojit k aplikaci, prostřednictvím které dochází k faktické přepravní službě pro cizí potřeby na území hlavního města Prahy, ale i v rámci dalších krajských měst (pozn. soudu), což bylo jednak prokázáno znaleckým posudkem, obchodními podmínkami žalovaného, ale též i exekutorskými zápisy. 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 ZSD se na tento typ dopravy vztahuje ZSD, protože provozování silniční dopravy je minimálně vždy činěno za úplatu a pro cizí potřeby, nehledě na ust. § 4 ZSD, 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. 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. Dobré mravy judikatura konstantně charakterizuje jako souhrn společenských, kulturních a mravních norem, jež v historickém vývoji osvědčují jistou neměnnost, vystihují podstatné historické tendence, jež 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 prosadit se na trhu, získat na něm oproti jiným výhodu, což předpokládá jistou míru agresivity a „podnikatelské vychytralosti“. Je však třeba vždy dodržet korektní a soutěžně



přijatelné metody. Samozřejmým předpokladem jednání v souladu s dobrými mravy soutěže je zachovat poctivost a slušnost (rozsudek Nejvyššího soudu České republiky ze dne 25. dubna 2018, sp. zn. 23 Cdo 4554/2017), přesto interpretace pojmu rozporu s dobrými mravy náleží výhradně do působnosti soudů. Soud se 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 závěru, že i na žalovaného se vztahují (musí dodržovat) veřejnoprávní předpisy. K uvedenému soud uvádí, jak bylo konstatováno soudem k první podmínce nekalé soutěže, že dle ustanovení § 4 ZSD lze provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby jen na základě koncese, kterou vydává příslušný živnostenský úřad. Na činnost žalovaného nelze podle ZSD 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 ZSD. S ohledem na skutečnost, že jde o novátorský koncept, kdy část služby je poskytována elektronicky a druhá fyzickým úkonem spočívajícím v přemísťování osob z jednoho místa na druhé prostřednictvím dopravního prostředku, pak má soud za to, vezme-li všechny výše uvedené prokazané 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 ZSD, 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. Pokud jde o třetí podmínku generální klauzule nekalé soutěže spočívající v možnosti způsobit újmu, je třeba uvést, že postačí, pokud jinému soutěžiteli potencionálně 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 vykonávající přepravu osob na území hlavního města Prahy, přičemž působení újmy soutěžitelům hospodářského styku je přípustná, 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 se cena dostává výrazně až pod průměr za 1 km. Vzhledem k naplnění všech podmínek generální klauzule nekalé soutěže soud shledal jednání žalovaného za nekalosoutěžní, a proto žalobě vyhověl.

30. Nad rámec výše uvedeného soud uvádí, že v daném případě nejde ani o spolujízdu, neboť spolujízda spočívá ve sdílení společné cesty určené řidičem, a nikoliv spolujezdcem, které vede nanejvýš k pokrytí části nákladů na cestu vynaložených řidičem. V uvedeném případě dochází (spočívá) k navázání kontaktu mezi řidičem a cestujícím právě na základě mobilní aplikace, prostřednictvím které si sám cestující určuje cíl trasy, nikoliv řidič, proto v uvedeném případě nelze v řízení zjištěné jednání považovat ani za spolujízdu.
31. Výrok o náhradě nákladů je odůvodněn ust. § 142 odst. 1 o.s.ř. a ust. § 145 o.s.ř., neboť žalobce měl ve věci plný úspěch. Náklady žalobce sestávají ze zaplaceného soudního poplatku, z odměny za právní zastoupení a z daně z přidané hodnoty. Žalobce uhradil na soudním poplatku celkem částku ve výši Kč 22.000,- (Kč 1.000,- za návrh na vydání předběžného

opatření, Kč 1.000,- za odvolání proti zamítnutí vydání předběžného opatření a Kč 20.000,- za žalobu). Při určení odměny za jeden úkon právní služby soud postupoval podle ust. § 9 odst. 1 vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytnutí právních služeb (advokátní tarif), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „AT“), kdy za jeden úkon činí částka Kč 1.500,-. Právní zástupce žalobce učinil celkem 6 úkonů právních služeb, a to převzetí a příprava zastoupení dne 18. května 2017 dle ust. § 11 odst. 1 písm. a) AT, návrh na vydání předběžného opatření ze dne 23. května 2017, sepsání žaloby ze dne 21. června 2017 dle ust. § 11 odst. 1 písm. d) AT, odvolání ze dne 15. září 2017 dle § 11 odst. 2 písm. c) AT, účast na soudním jednání dne 12. dubna 2018, 18. října 2018 dle ust. § 11 odst. 1 písm. g) AT a účast na soudním jednání, při kterém byl vyhlášen rozsudek dne 4. prosince 2018 dle ust. § 11 odst. 2 písm. f) AT. Dále zástupci náleží za 6 úkonů právních služeb režijní náhrada ve výši Kč 1.800,- dle ust. § 13 odst. 3 AT. Dle ust. § 137 odst. 3 písm. d) o.s.ř. ve spojení s ust. § 14a AT náleží právnímu zástupci žalobce též DPH ve výši Kč 2.268,-. Soud nepřiznal jako úkon právní služby závěrečnou řeč právního zástupce žalobce ze dne 15. listopadu 2018 s ohledem na usnesení Vrchního soudu v Praze sp. zn. 8 To 59/99. Celkem soud přiznal na náhradě nákladů částku ve výši Kč 35.068,-. Platební místo bylo určeno v souladu s ust. § 149 odst. 1 o.s.ř.

#### **Poučení:**

Proti tomuto rozsudku lze podat odvolání do 15 dnů ode dne doručení k Vrchnímu soudu v Praze prostřednictvím zdejšího soudu.

Nebude-li povinnost uložená tímto rozsudkem splněna dobrovolně, lze navrhnout soudní výkon rozhodnutí.

Praha dne 4. prosince 2018

JUDr. Zuzana Čížková, v.r.  
samosoudkyně