

SDÍLENÁ EKONOMIKA A DIGITALIZACE: VÝZVA PRO KOMPLEXNÍ ÚPRAVU PRACOVNÍHO PRÁVA?

ABSTRAKT

Tato diplomová práce se podrobně věnuje fenoménu poslední dekády, kterým je tzv. sdílená ekonomika, jež má mnoho podob a mnoho názvů. Ve své nejčistší podobě se jedná o jednání ekonomicky aktivních subjektů, které za účelem snížení svých vlastních nákladů či využitím svých volných kapacit sdílejí volné prostředky. Jako nejlepší příklady ekonomiky sdílení potom slouží kapitálová platforma Airbnb, kde lidé sdílejí své nevyužívané nemovitosti a generují tak zisk, či pracovní platforma BlaBlaCar, jejímž prostřednictvím mohou lidé snižovat své náklady na provoz dopravního prostředku při jednorázových cestách na delší vzdálenost.

Jak zmíněno výše, sdílená ekonomika má však mnoho podob. Jednu z nich, ne úplně čistokrevnou formou sdílení, zprostředkovává společnost Uber. Ten, podobně jako společnost BlaBlaCar, vytvořil mobilní platformu, jejíž pomocí se mohou poskytovatelé dopravních služeb spojit s uživateli. Existuje zde však několik významných rozdílů, ze kterých je možné vyvodit, že společnost Uber není klasickým zprostředkovatelem služeb informačních technologií, jako je právě společnost BlaBlaCar. To mimo jiné dovedly také zahraniční soudy, včetně Soudního dvora Evropské unie. Na základě toho je nasnadě otázka, zda řidiči společnosti Uber skutečně provozují činnost osoby samostatně výdělečně činné, nebo lze na právní vztah mezi nimi a Uberem pohlížet okem pracovního práva, jelikož jsou vůči Uberu ve vztahu závislosti.

Práce tak dále zkoumá vývoj pracovního práva na našem území, a to zejména s ohledem na definiční znaky závislé práce. Když jsou všechny definiční znaky závislé práce naplněny, pak se mezi subjekty jedná o pracovněprávní vztah a uplatní se ZPr. Pokud ne, aplikuje se na daný vztah občanskoprávní a obchodněprávní úprava. U řidičů Uberu je pak zřejmé, že všechny definiční znaky závislé práce nenaplní, přičemž jsem přesvědčen, že by jim určitá ochrana vlastní být měla, jelikož vykonávají svou činnost pro Uber osobně, jsou na něm velmi často hospodářsky závislí a podléhají jeho široké kontrole.

Stěžejní v této otázce je rozhodnutí pracovněprávního tribunálu v Londýně, které se jako první podrobně tímto tématem zabývalo. Na základě svých zjištění tribunál došel k tomu,

že řidiči Uberu naplňují znaky kategorie tzv. *limb (b) workers*, což je speciální kategorie subjektů mezi klasickými zaměstnanci a OSVČ. Práce kvituje jak se závěry tribunálu, tak se závěry SDEU, který uzavřel, že Uber je klasickým dopravcem, jakými jsou běžné „žluté“ taxi služby. Naneštěstí česká legislativa ale žádnou podobnou kategorii osob závislých samostatně výdělečně činných nezná, a proto by u nás soudy nejspíš došly k závěru, že řidiči Uberu, Lyftu či Taxify zkrátka nejsou zaměstnanci a nemají nárok na ochranné instituty pracovního práva a práva sociálního zabezpečení.

Ve svém závěru se tak práce věnuje možnostem, jak tento nevyhovující stav napravit a předejít tak možným soudním sporům v této oblasti, přičemž jako příklady uvádí možnost zákazu společností jako Uber, změnu ZPr *de lege ferenda* a vytvoření dvoukolejnosti pracovního práva. Na základě několika argumentů, které považuji za nejvíc přesvědčivé, a na základě zkoumání zahraniční legislativy pak práce popisuje jako nejvhodnější model řešení ten, kterým by vznikla jakási nová kategorie *quasi* zaměstnanců. Česká republika by tím totiž nejen připravila podhoubí pro možnost klasifikace podobných subjektů digitální doby do budoucna, ale také by tím obohatila svůj právní řád o něco, co v zemích moderního světa není nikterak ojedinělé.