

# KOLABORATÍVNA (ZDIEĽANÁ) EKONOMIKA A JEJ VPLYV NA OCHRANU DUŠEVNÉHO ZDRAVIA V OBLASTI SLUŽIEB DOPRAVY<sup>1</sup>

*Luboš Dobrovič*

Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, Právnická fakulta

---

## **ABSTRAKT**

*Predkladaný príspevok sa zaoberá fenoménom kolaboratívnej ekonomiky v súvislosti s aktuálnou rozhodovacou činnosťou Súdneho dvora Európskej únie a súdov Slovenskej republiky. Autor poukazuje na najnovšiu legislatívnu činnosť zákonodarcu v skúmanej oblasti, nutnosť získania koncesie na prevádzkovanie taxislužby pomocou digitálnych platforiem kolaboratívnej ekonomiky a požiadavky na psychickú spôsobilosť jej vodičov s akcentom na možné pozitívne a negatívne vplyvy na ochranu ich duševného zdravia z pohľadu pracovného práva.*

## **KLÚČOVÉ SLOVÁ**

*kolaboratívna ekonomika, zdieľaná ekonomika, pracovné právo, duševné zdravie, Uber*

## **ABSTRACT**

*The submitted article deals with the phenomenon of a collaborative economy in the context of the current case law of the Court of Justice of the European Union and the courts of the Slovak Republic. The author points to the most recent legislative activity in the surveyed area, the need to obtain a concession to operate taxis using digital platforms of a collaborative economy and requirements for mental competence of its drivers, with emphasis on the possible positive and negative effects on the protection of their mental health from the point of view of labor law.*

---

<sup>1</sup> Príspevok bol vypracovaný v rámci riešenia grantového projektu APVV – 16 -0002 Duševné zdravie na pracovisku a posudzovanie zdravotnej spôsobilosti zamestnanca.

## KEYWORDS

*collaborative economy, gig economy, labour law, mental health, Uber*

## NAMIESTO ÚVODU...

Kolaboratívna ekonomika (hospodárstvo) je v právnom priestore nielen Európskej únie (ďalej aj „EÚ“) považovaná za výzvu, vytvárajúcu rad otázok, s ktorými sa musia popasovať takmer všetky odvetvia právnej vedy a aplikačnej praxe. Jedným z odvetví, ktoré markantne čelí výzvam vyplývajúcich z kolaboratívnej ekonomiky je bezpochyby pracovné právo. Na jednej strane kolaboratívna ekonomika kreuje množstvo príležitostí pre spotrebiteľov a podnikateľov a výraznou mierou prispieva k tvorbe „pracovných“ miest a rastu ekonomiky Európskej únie, na strane druhej vyvoláva otázky možnosti uplatňovania súčasne platných právnych rámcov, stiera rozdiely medzi osobami samostatne zárobkovo činnými a zamestnancami, čo vo výsledku môže vytvárať právnu neistotu a priestor na obchádzanie právnych pravidiel, ktoré majú za úlohu chrániť zamestnancov.

Definovanie kolaboratívnej ekonomiky<sup>2</sup> z pohľadu jej obsahu je problematické, keďže jej predmetom môžu byť nespočetne variabilné druhy vykonávaných činností. Do obsahu tohto pojmu je možné zahrnúť špecifické meniálne a monotónne „mikroulohy“, ktoré pri momentálnej úrovni umelej inteligencie nie je táto schopná bezchybne vykonávať resp. posúdiť (posudzovanie emócií, posudzovanie akceptovateľnosti zverejneného textu na sociálnych sieťach, gold-farming atď.) a sú uskutočňované „mikro-

---

<sup>2</sup> „...pod pojmom kolaboratívne hospodárstvo sa rozumejú obchodné modely, v rámci ktorých sú obchodné činnosti podporené kolaboratívnymi platformami vytvárajúcimi otvorený trh pre dočasné využívanie tovarov a služieb, ktoré sú často poskytované súkromnými osobami. Kolaboratívne hospodárstvo zahŕňa tri kategórie relevantných aktérov:

- i) poskytovateľov služieb, ktorí sa spoločne delia o svoje aktíva, zdroje, čas alebo schopnosti – môže ísť o súkromné osoby, ktoré príležitostne ponúkajú svoje služby (tzv. „peers“), alebo poskytovateľov služieb v rámci ich odbornej spôsobilosti (profesionálni poskytovatelia služieb);
- ii) používateľov týchto služieb;
- iii) sprostredkovateľov, ktorí – prostredníctvom online platformy – spájajú poskytovateľov s používateľmi a zjednodušujú ich vzájomné transakcie („kolaboratívne platformy“).

– COM/2016/0356 - Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a výboru regiónov - Európska agenda pre kolaboratívne hospodárstvo zo dňa 02.06.2019 prijaté v Bruseli. s. 3. Dostupné online: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0356&from=SK>> <28.02.2019>

pracovníkmi<sup>3</sup>. Rovnako do rámca kolaboratívnej ekonomiky môžeme zahrnúť komplexnejšie činnosti, akými sú napríklad vytvorenie loga, webovej stránky, či aplikácie, iniciovanie a spravovanie marketingovej kampane, a aj už tradičné pracovné činnosti, akými sú zabezpečovanie transportu osôb, tovaru, alebo poskytovanie služieb (od poskytnutia upratovacieho servisu cez zdieľanie jazdy až po poskytnutie duševnej – náboženskej podpory). Spoločným menovateľom týchto činností je ich vykonávanie prostredníctvom tretej osoby (subjekt B – sprostredkovateľ – „kolaboratívna platforma“), ktorá spravuje aplikáciu<sup>4</sup> v online priestore a ktorá nezávisle od subjektu A a C spája ponuku (subjekt A – poskytovateľ služby) s dopytom (subjekt C – používateľ služby).

Pre ilustrovanie hospodárskeho obsahu kolaboratívnej ekonomiky v európskom priestore je vhodné poukázať na odhad prezentovaný v Oznámení Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a výboru regiónov pod názvom Európska agenda pre kolaboratívne hospodárstvo zo dňa 02.06.2016, podľa ktorej hrubé výnosy kolaboratívneho hospodárstva v EÚ v roku 2015 predstavovali 28 mld. EUR s tým, že v budúcnosti by kolaboratívne hospodárstvo dokázalo do ekonomiky EÚ priniesť 160 – 572 mld. EUR.<sup>5</sup> Okrem hospodárskeho obsahu kolaboratívnej ekonomiky je potrebné v úvode poukázať aj na jej personálny substrát. V roku 2015 podľa dát štúdie<sup>6</sup> vykonávalo činnosti v rámci kolaboratívnej ekonomiky nezanedbateľné množstvo osôb:

Názov spoločnosti	Druh činnosti	Veľkosť pracovnej sily	Lokalita
Uber	Preprava	160.000 osôb	Celosvetovo
Lyft	Preprava	50.000 osôb	U.S.A
Sidecar	Preprava	6.000 osôb	U.S.A

<sup>3</sup> IRANI, L.: *Justice for „Data Janitors“*. Public Books, 2015. Dostupné online: <<https://www.publicbooks.org/justice-for-data-janitors>> <28.02.2019>

<sup>4</sup> Pozn. autora: V najširšom zmysle slova.

<sup>5</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a výboru regiónov - Európska agenda pre kolaboratívne hospodárstvo zo dňa 02.06.2019 prijaté v Bruseli. s. 2. Dostupné online: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0356&from=SK>> <28.02.2019>

<sup>6</sup> SMITH, R., LEBERSTEIN, S.: *Rights on Demand: Ensuring Workplace Standards and Worker Security in the On-Demand Economy*, New York, National Employment Law Project. 2015 s. 3 Dostupné online: <<https://nelp.org/wp-content/uploads/Rights-On-Demand-Report.pdf>> <28.02.2019>

Handy	Domáce práce	5.000 osôb	U.S.A
Taskrabbit	Domáce práce	30.000 osôb	Celosvetovo
Care.com	Domáce práce	6.600.000 osôb	Celosvetovo
Postmates	Donáška	10.000 osôb	U.S.A
Amazon Mech. Turk	Crowdwork	500.000 osôb	Celosvetovo
Crowdfunder	Crowdwork	5.000.000 osôb	Celosvetovo
Crowdsourcing	Crowdwork	8.000.000 osôb	Celosvetovo
Clickworker	Crowdwork	700.000 osôb	Celosvetovo

Tab. č. 1 – Majoritné spoločnosti v oblasti zdieľanej ekonomiky v roku 2015<sup>7</sup>

Vzhľadom na fakt, že predmetné dáta odzrkadľujú rok 2015 a v oblasti zdieľanej ekonomiky dochádza k nekontrolovateľnej expanzii už existujúcich spoločností, za súčasného vzniku spoločností nových, je potrebné prezentované čísla v optike roku 2019 vnímať cez ich násobky. „Rôznorodosť vykonávaných činností a celosvetová pôsobnosť týchto spoločností má, aj vzhľadom na uvedené, potenciál zmeniť nazeranie na paradigmu trhu a vnútornej hierarchie ponímania firmy<sup>8</sup>, keďže dochádza k roztriešteniu miesta výkonu práce<sup>9</sup> a hierarchickému (personálnemu) outsourcingu<sup>10</sup>.“<sup>11</sup>

Výkon činností pomocou aplikácii digitálnych kolaboratívnych platforiem predstavuje na jednej strane pre poskytovateľa služby (zamestnanca) mnoho výhod. Mnohokrát proklamovanou výhodou je

<sup>7</sup> Op. cit.

<sup>8</sup> COASE, R.H.: The nature of the firm, In: *Economica*, Vol. 4, No. 16, The London School of Economics and Political Science, 1937. s. 386-405. Dostupné online:

<[http://lib.cufe.edu.cn/upload\\_files/other/4\\_20140515034803\\_1%20Coase,%20R.H.%EF%BC%881937%EF%BC%89%20The%20Nature%20of%20the%20Firm.pdf](http://lib.cufe.edu.cn/upload_files/other/4_20140515034803_1%20Coase,%20R.H.%EF%BC%881937%EF%BC%89%20The%20Nature%20of%20the%20Firm.pdf)> <28.02.2019>

<sup>9</sup> WEIL, D.: *The Fissured Workplace: Why Work Became So Bad for So Many and What Can Be Done to Improve It*, Cambridge, Harvard University Press, 2014 424 s.

<sup>10</sup> MUEHLBERGER, U.: *Hierarchies, Relational Contracts and New Forms of Outsourcing*, ICER Working Paper No. 22/2005. s.1. Dostupné online: <<https://ssrn.com/abstract=854865>> <28.02.2019>

<sup>11</sup> DE STEFANO, V.: *The rise of the „just-in-time workforce“: On-demand work, crowdwork and labour protection in the „gig-economy“* Medzinárodná organizácia práce: Podmienky práce a zamestnanosti, séria č. 71, 2016, s. 4.

flexibilita, ktorá poskytovateľ a služieb neviaže na pevne určený časový úsek – pracovný čas, a tak je iba na poskytovateľovi služby, kedy bude činnosť vykonávať. Do výkonu činností pomocou aplikácii digitálnych platforiem sa môžu zapojiť špecifické kategórie osôb, ako tehotné ženy, ženy a muži starajúci sa o neplnoleté deti, zdravotne postihnutí zamestnanci, ktoré by inak mali sťažený výkon zamestnania, resp. prístup k nemu. V širšom zmysle sú pomocou aplikácii digitálnych kolaboratívnych platforiem poskytovateľom služieb sprístupnené také druhy činností, na ktoré by inak (bez ingerencie aplikácie) nemali reálny dosah.

V zmysle tézy prof. Pichrta - O (zne)užití jazyka, oslabovaní pracovnoprávných istôt a pilieri solidarity sociálneho zabezpečenia, ktorú prezentuje v úvode zborníkového diela *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?*<sup>12</sup> je pojem flexibility a zdieľanej ekonomiky účelovo prezentovaný medzinárodnými investormi a manažérmi medzinárodných spoločností ako pojem, ktorý má vytvárať iba pozitívne konotácie<sup>13</sup>. Tieto konotácie sa ale vytrácajú pri citovaní CEO spoločnosti CrowdFlower, Lukasa Biewalda: „*Pred vznikom internetu by bolo naozaj ťažké nájsť niekoho na 10 minút, zamestnať ho a následne ho po uplynutí týchto 10-tich minút vyhodiť. Ale s terajšou technológiou ho môžete skutočne nájsť, zaplatiť mu malú sumu peňazí a v momente, keď ho už nepotrebuje, sa ho jednoducho zbavíte.*“<sup>14</sup>

Aplikácie digitálnych kolaboratívnych platforiem využívajú pre charakterizáciu vykonávaných činností pozitívne pojmy akými sú „úloha“, „zdieľanie“, „jazda“, „služba“, atď., a na druhej strane sa výrazne bránia použitiu pojmov akými sú „zamestnanec“ a „práca“. Tento stav vytvára u poskytovateľoch a používateľoch služby zdanie určitej právnej paralelnej dimenzie, v ktorej sa pracovnoprávna ochrana a regulácia nemá a nemôže aplikovať. Zdieľaná ekonomika tak napriek vyššie uvedeným výhodám vytvára kategóriu „neviditeľných zamestnancov“ (často označovaných ako partneri, nezávislí kontraktori atď.), ktorí môžu byť klientmi a zákazníkmi zavolaní jednoduchým kliknutím myšou, alebo ťuknutím na obrazovku smartfónu. Neviditeľní zamestnanci vykonajú svoju prácu a následne zmiznú v digitálnom dave. Tento stav vyhovuje aplikáciám digitálnych kolaboratívnych platforiem, keďže „neviditeľný zamestnanec“ preberá riziko a zodpovednosť z vykonávania danej činnosti vo vzťahu k zákazníkovi

<sup>12</sup> PICHRT, J.: Několik tezí k tématu: Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?, In: *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer, a. s, 2017. s. 13 - 15

<sup>13</sup> tzv. flexibilizačná ofenzíva

<sup>14</sup> Preklad autora. MARVIT, Z. M.: How Crowdworkers Became the Ghosts in the Digital Machine. In: *The Nation*, New York: The Nation Company. 2.2.2014, Dostupné online: <<https://www.thenation.com/article/how-crowdworkers-became-ghosts-digital-machine/>> <28.02.2019>

a v závislosti od konkrétnej jurisdikcie nepožíva pracovnoprávnu ochranu v oblasti minimálnej mzdy, sociálneho zabezpečenia, dovolenky, antidiskriminačnej legislatívy, kolektívneho vyjednávania...<sup>15</sup>

## **1. KRÁTKY EXKURZ K JUDIKATÚRE EÚ A SR V OBLASTI KOLABORATÍVNYCH PLATFORIEM A REAKCIA LEGISLATÍVY**

### **1.1 Rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie vo veciach C-434/15 „Uber System Spain SL“ a C-320/16 „Uber France SAS“**

Za pomoci konkrétnej otázky generálneho advokáta Macieja Szpunara, ktorú predniesol vo svojich návrhoch (bod. 41) dňa 11. mája 2017 vo veci C-434/15, je možné poukázať na jeden z problémov, ktorý digitálne kolaboratívne platformy kreujú pre súčasnú európsku legislatívu a vnútroštátne zákonodarstvo. *„Čo je Uber? Ide o dopravný podnik, presnejšie povedané o taxislužbu? Alebo je to iba elektronická platforma umožňujúca vyhľadať, rezervovať a zaplatiť dopravnú službu poskytovanú iným subjektom?“*<sup>16</sup>

V predmetnej veci bol návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 Zmluvy o fungovaní Európskej únie iniciovaný (ďalej aj „ZFEÚ“) Obchodným súdom č. 3 v Barcelone, Španielsko (Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona), ktorý súvisel so sporom medzi Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain, SL. Podstatou predmetného (vnútroštátneho) sporu bola skutočnosť, že spoločnosť Uber System Spain SL (ďalej aj „Uber“, alebo „spoločnosť Uber“) umožňuje a zároveň bez akejkoľvek administratívnej koncesie aktívne poskytuje službu, ktorá prostredníctvom digitálnej platformy spája dopyt osôb, ktoré sa potrebujú prepraviť s ponukou neprofesionálnych vodičov disponujúcich vlastným motorovým vozidlom. Potrebnosť administratívnej koncesie (licencie) tak závisela od otázky (kvalifikácie), či spoločnosť Uber poskytuje služby, ktoré majú byť

---

<sup>15</sup> DE STEFANO, V.: *The rise of the „just-in-time workforce“: On-demand work, crowdwork and labour protection in the „gig-economy“* Medzinárodná organizácia práce: Podmienky práce a zamestnanosti, séria č. 71, 2016, s. 5.

<sup>16</sup> Bod. č. 41 - Návrhy generálneho advokáta – Maciej Szpunar vo veci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL zo dňa 11. mája 2017. Dostupné online: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=8D9D8995186B3524B30DF18C9C1F94AD?text=&docid=190593&pageIndex=0&doclang=SK&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2029717> <28.02.2019>

považované za dopravné služby<sup>17</sup> alebo služby informačnej spoločnosti<sup>18</sup>, resp. ich kombinácia. Rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-434/15 zo dňa 20. decembra 2017 stanovil, že služba poskytovaná spoločnosťou Uber nie je službou informačnej spoločnosti, je neoddeliteľne spätá s dopravnou službou<sup>19</sup> a preto sa na ňu vzťahuje kvalifikácia služby v oblasti dopravy.<sup>20</sup>

Vyššie uvádzané rozhodnutie má prelomový charakter.<sup>21</sup> Na základe potvrdenia, že digitálna kolaboratívna platforma poskytujúca službu elektronického sprostredkovania dopravy (bez toho aby vlastnila jediné motorové vozidlo) je dopravnou službou, môžu členské štáty na takéto subjekty použiť primerané obmedzenia vo forme licencie resp. koncesie. Následne prevádzkovanie takejto služby bez potrebných povolení (koncesie, licencie) je možné v súvislosti s iným „klasickými“ subjektami poskytujúcimi služby v oblasti dopravy (taxi služby) považovať za nekalosúťažné konanie. Konštantnosť judikatúry Súdneho dvora Európskej Únie sa potvrdila aj vo veci C-320/2016 Uber France SAS, v ktorom Súdny

---

<sup>17</sup> Čl. 2, bod 2 písm. d) 2000/31/ES - Smernice Európskeho parlamentu a Rady z 8. júna 2000 o určitých právnych aspektoch služieb informačnej spoločnosti na vnútornom trhu, najmä o elektronickom obchode

<sup>18</sup> Čl. 2, písm. a) 2006/123/ES - Smernice Európskeho parlamentu a Rady z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu

<sup>19</sup> K odôvodneniu pozri viac: bod. 34 – 49 Rozsudku Súdneho dvora zo dňa 20. decembra 2017 vo veci C-434/15

<sup>20</sup> „Článok 56 ZFEÚ v spojení s článkom 58 ods. 1 ZFEÚ, ako aj článok 2 ods. 2 písm. d) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu a článok 1 bod 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti, zmenenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 98/48/ES z 20. júla 1998, na ktorý odkazuje článok 2 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/31/ES z 8. júna 2000 o určitých právnych aspektoch služieb informačnej spoločnosti na vnútornom trhu, najmä o elektronickom obchode („smernica o elektronickom obchode“), sa majú vykladať v tom zmysle, že sprostredkovateľskú službu, akou je služba dotknutá vo veci samej, ktorej účelom je prostredníctvom aplikácie pre smartfóny skontaktovať za odplatu neprofesionálnych vodičov využívajúcich svoje vlastné vozidlo s osobami, ktoré sa potrebujú prepraviť v rámci mesta, je nutné považovať za neoddeliteľne spätú s dopravnou službou, a preto sa na ňu vzťahuje kvalifikácia „služby v oblasti dopravy“ v zmysle článku 58 ods. 1 ZFEÚ. Táto služba preto musí byť vylúčená z pôsobnosti článku 56 ZFEÚ, smernice 2006/123 a smernice 2000/31.“ – Výrok Rozsudku Súdneho dvora zo dňa 20. decembra 2017 vo veci C-434/15

<sup>21</sup> K rozhodnutiu vo veci C-434/15 z pohľadu súkromno-právnych aspektov pozri viac: MITTERPACHOVÁ, J., ŠTEVČEK, M.: Súkromnoprávne aspekty zdieľanej ekonomiky po rozsudku vo veci „Uber“. In: *Bulletin slovenskej advokácie*, roč. 24, č. 5. Bratislava: Slovenská advokátska komora. 2018. s. 21 - 30

dvor zaujal totožné stanovisko ako vo veci C-434/15 Uber System Spain SL. Aj keď sa spor, ktorý predchádzal prejudiciálnemu konaniu podľa čl. 267 ZFEÚ (vo veci C-320/2016) netýkal nekalosúťažného konania (ako vo veci C- 434/15), ale možnosti odsúdenia právnickej osoby a udelenia trestnoprávnej sankcie za organizovanie systému skontaktovania zákazníkov s osobami poskytujúcimi služby cestnej prepravy osôb za odplatu vozidlami s menej ako desiatimi miestami s výnimkou hromadnej verejnej dopravy a súkromnej cestnej prepravy osôb bez toho, aby išlo o podniky cestnej prepravy, meritum sporu a rozhodnutie Súdneho dvora s pohľadom práva Európskej únie a jeho výkladu bolo totožné.

## **1.2 Uznesenie Krajského súdu v Bratislave vo veci Uber B.V. (4CoPv/5/2018) a vo veci Taxify OÜ (1CoPv/4/2018)**

Rozhodnutia prezentované v podkapitole 1.1 sú aktuálnymi aj v právnom priestore Slovenskej republiky, keďže len nedávno súdy rozhodovali obdobné právne otázky. Krajský súd v Bratislave svojim uznesením sp. zn. 4CoPv/5/2018 zo dňa 15.11.2018 potvrdil uznesenie Okresného súdu Bratislava I, č.k. 38CbPv/1/2018 – 214 zo dňa 16.02.2018 vo veci žalobcu Občianske združenie koncesovaných taxikárov proti žalovanému Uber B.V., ktorým nariadil neodkladné opatrenie, a to tak, že žalovanému (Uber B.V.) uložil povinnosť zdržať sa prevádzkovania a sprostredkovania taxislužby na území Slovenskej republiky pomocou vozidiel a vodičmi, ktorí nespĺňajú požiadavky v zmysle zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o cestnej preprave“) a rovnako tak povinnosť zdržať sa uzatvárania resp. možnosti uzatvárania zmlúv o preprave osobami, ktoré nespĺňajú požiadavky v zmysle zákona o cestnej preprave. Meritom sporu bolo rozhodnúť o nariadení neodkladného opatrenia, ktoré má zamedziť nekalosúťažnému konaniu žalovaného, ktoré vzhľadom na charakter výkonu svojej činnosti vykazuje parametre takéhoto konania.

„Krajský súd v Bratislave sa v plnom rozsahu stotožnil s názorom Okresného súdu Bratislava I, že je absolútne nevyhnutné, aby žalovaný, ktorý ako je zrejmé prevádzkuje na území SR taxislužbu, pri výkone tejto podnikateľskej aktivity dodržiaval, rovnako ako aj ostatní prevádzkovatelia taxislužieb pôsobiacich na trhu, všetky zákonné podmienky a predpoklady pre riadnu a legálnu prevádzku tejto činnosti v súlade s ustanoveniami zákona č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave a súvisiacou reguláciou v zmysle ďalších relevantných právnych predpisov Slovenskej republiky.“<sup>22</sup> Konanie spoločnosti Uber B.V. súd jednoznačne vyhodnotil ako konanie v rozpore s

---

<sup>22</sup> Bod. 30 Uznesenia Krajského súdu v Bratislave, sp. zn. 4CoPv/5/2018 zo dňa 15.11.2018



dobrymi mravmi súťaže<sup>23</sup>, keďže Uber B.V. dokáže prevádzkovať taxislužbu za výhodnejšie ceny, čím iným súťažiteľom nielen že je spôsobilý privodiť ujmu, ale ujmu aj reálnu spôsobuje, keďže oproti iným súťažiteľom získava zjavne neodôvodnenú a nezákonnú konkurenčnú výhodu, v podobe výrazne nižších nákladov na prevádzku a týmto konaním získava významný podiel na trhu s taxislužbami, pričom funguje spôsobom nesúladným s platným právom. „Predmetné neodkladné opatrenie však spoločnosti Uber B.V nespôsobí vznik škody, keďže sa jej nezakazuje prevádzkovať dopravnú službu - taxislužbu, ale len ukladá povinnosť zdržať sa jej prevádzkovania, resp. sprostredkovania v rozpore so zákonom.“<sup>24</sup> Na okraj je ale potrebné poznamenať, že ani Krajský súd v Bratislave sa nevyhol argumentácii<sup>25</sup>, ktorá má znaky flexibilizačnej ofenzívy, (tú prezentoval aj žalovaný – Uber B.V.<sup>26</sup>) o ktorej sme pojednávali v úvode tohto článku. V závere odôvodnenia uznesenia sa Krajský súd v Bratislave stotožnil s výkladom prezentovaným v rozsudku Súdneho dvora Európskej Únie vo veci C-434/15 a uviedol, „*že alternatívna taxislužba Uber je prepravná spoločnosť a členské štáty EÚ ju môžu regulovať na základe svojej legislatívy. Nastavenie zákonných podmienok, predpokladov, znalostí či zručností (koncesia, lekárske prehliadky, odborná spôsobilosť a ďalšie) na prevádzku určitej činnosti (aj taxislužby) je tak, ako súd prvej inštancie záverom v napadnutom*

---

<sup>23</sup> V prípade konania, ktoré má naplňať skutkovú podstatu nekalej súťaže musia byť súbežne splnené tri podmienky v zmysle § 44 ods. 1 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov:

- a) musí sa jednať o konanie v hospodárskej súťaži,
- b) konanie v rozpore s dobrými mravmi
- c) ktoré je spôsobilé privodiť ujmu iným súťažiteľom alebo spotrebiteľom, pričom musí ísť o ujmu hroziacu alebo skutočne existujúcu.

<sup>24</sup> Bod. 34 Uznesenia Krajského súdu v Bratislave, sp. zn. 4CoPv/5/2018 zo dňa 15.11.2018

<sup>25</sup> „Nad rámec rozhodovania o odvolaní odvolací súd dodáva, že zdieľaná ekonomika má stúpajúci potenciál, a je prioritou vzhľadom na poskytované výhody ju v súčasnej dobe podporovať.“ – bod. 34 prvá veta Uznesenia Krajského súdu v Bratislave, sp. zn. 4CoPv/5/2018 zo dňa 15.11.2018

<sup>26</sup> Žalovaný (Uber B.V.) „uviedol, že nechce poskytovať taxislužby a ani ich neposkytoval. Služby žalovaného sú „službami tretieho tisícročia“, teda novým spôsobom poskytovania služieb informačnej spoločnosti, ktoré nie je možné násilne vtláčať pod definíciu taxislužby. Obmedzením služieb Uber, ako aj ostatných služieb obdobného charakteru dochádza ku kroku späť z pohľadu dlhodobých cieľov EÚ a SR v oblasti informatizácie spoločnosti a služieb informačnej spoločnosti. Zdieľaná ekonomika netvorí prekážku ekonomickému rozvoju. Naopak je nástrojom na zefektívnenie služieb a zdynamizovanie ekonomiky v rámci EÚ.“ - bod. 18 Uznesenia Krajského súdu v Bratislave, sp. zn. 4CoPv/5/2018 zo dňa 15.11.2018

**rozhodnutí uviedol, výhradne v kompetencii legislatívnej moci, prípadne exekutívy.**<sup>27</sup>

Na záver tejto podkapitoly je potrebné poznamenať, že Okresný súd Bratislava I svojím rozhodnutím č.k. 32CbPv/1/2018 zo dňa 21.05.2018 zastavil konanie v obsahovo totožnej právnej veci (ale týkajúcej sa spoločnosti Taxify OÜ) pre existenciu vady podmienky konania spočívajúcej v prekážke veci rozhodnutej t.j. *res iudicata*<sup>28</sup>, ktoré následne potvrdil Krajský súd v Bratislave uznesením sp. zn. 1CoPv/4/2018 zo dňa 31.08.2018.<sup>29</sup>

### **1.3 Legislatívne zmeny v právnom priestore Slovenskej republiky v oblasti prepravných digitálnych kolaboratívnych platforiem**

Na radikálne zmeny, ktoré prináša fenomén kolaboratívnej ekonomiky sa (aspoň v oblasti služieb dopravy – taxislužbe) rozhodla reagovať aj exekutíva, ktorá návrhom zákona zacielená na vytvorenie vhodnejších podmienok v oblasti podnikania v taxislužbe, prijatie opatrení smerujúcich k predchádzaniu nelegálneho spôsobu podnikania v taxislužbe a zabezpečeniu účinnejšej kontroly v tejto oblasti a tým podporeniu využívania digitálnych platforiem pri podnikaní v oblasti prepravy osôb.<sup>30</sup>

Zákonom č. 9/2019 Z.z. zo dňa 6. decembra 2018 sa tak mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave (ďalej aj „zákon o cestnej doprave“) a to s účinnosťou od 1. apríla 2019. Táto zmena odzrkadľuje právny stav definovaný činnosťou judikatúry Súdneho dvora Európskej únie a slovenských súdov. Zákonodarcu tak využíva možnosť legislatívneho obmedzenia vykonávania činností v oblasti prepravy osôb prostredníctvom digitálnej kolaboratívnej ekonomiky a to udeľovaním koncesie<sup>31</sup>

<sup>27</sup> bod. 34 Uznesenia Krajského súdu v Bratislave, sp. zn. 4CoPv/5/2018 zo dňa 15.11.2018

<sup>28</sup> Týmto rozhodnutím je uznesenie Okresného súdu Bratislava I, č. k. 29CbPv/1/2018 zo dňa 22.3.2018, podľa ktorého nebol osvedčený hmotnoprávny predpoklad vydania neodkladného opatrenia, a to nariadenie zákazu vykonávania služieb taxislužby subjektom (Taxify OÜ), ktorý taxislužbou nie je.

<sup>29</sup> Uznesenie Okresného súdu Bratislava I, č.k. 29CbPv/1/2018 zo dňa 22.3.2018 tak vzhľadom na rozhodnutie vo veci Uber B.V. (uznesenie Okresného súdu Bratislava I, č.k. 38CbPv/1/2018 zo 16.02.2018 a potvrdzujúce uznesenie Krajského súdu v Bratislave sp. zn. 4CoPv/5/2018 zo dňa 15.11.2018) a zmenu legislatívy uvedenú v podkapitole 1.3 tohto článku môžeme označiť za obsolentné.

<sup>30</sup> Všeobecná časť dôvodovej správy k návrhu zákona ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony.

<sup>31</sup> § 26 ods. 4 v nadväznosti na § 27 ods. 1 a 2 zákona o cestnej doprave: § 26 ods. 4 – „Dispečingom sa na účely tohto zákona rozumie sprostredkovanie služieb prepravy osôb

a stanovením podmienok spôsobilosti, ktoré musí spĺňať vodič takejto formy prepravy<sup>32</sup> (a zároveň mnohých ďalších podmienok).

Vzhľadom na vyššie prezentované legislatívne zmeny tak digitálne platformy kolaboratívnej ekonomiky nemôžu vykonávať svoju činnosť bez udelenia koncesie a iba vodičmi spĺňajúcimi zákonné podmienky, medzi ktoré patrí (okrem iného) aj psychická spôsobilosť<sup>33</sup> na vedenie motorového vozidla podľa zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej aj „zákon o cestnej premávke“). Zároveň prevádzkovateľ dispečingu (do tejto kategórie patria digitálne platformy) je povinný sprostredkovať prepravu len prostredníctvom prevádzkovateľov taxislužby<sup>34</sup> a len vozidlami taxislužby<sup>35</sup>. Prevádzkovateľ taxislužby je povinný zabezpečiť poskytovanie služieb prostredníctvom vodičov vozidiel taxislužby (psychicky spôsobilých), ktorí sú v pracovnoprávnom vzťahu<sup>36</sup> k prevádzkovateľovi taxislužby, ak nie je touto osobou sám prevádzkovateľ taxislužby – SZČO.<sup>37</sup> Z vyššie uvedeného vyplýva, že vodič digitálnej platformy poskytujúci služby v oblasti osobnej dopravy musí byť buď zamestnancom dispečingu taxislužby (digitálnej platformy) alebo fyzickou osobou podnikateľom. Napriek skutočnosti, že postup digitálnych platforiem sa dá len prezumovať, je pravdepodobné, že vodičom takejto platformy sa bude môcť stať len vodič – fyzická osoba –

---

*vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča prostredníctvom telefónu, digitálnej platformy alebo iným spôsobom.“ a § 27 ods. 1 a 2: „(1) Prevádzkovateľ taxislužbu môže len držiteľ koncesie podľa tohto zákona. (2) Koncesia oprávňuje dopravcu ponúkať dopravné služby a uzatvárať zmluvy o preprave osôb. **Koncesia zároveň oprávňuje dopravcu prevádzkovať dispečing.**“*

<sup>32</sup> § 30 ods. 1 a 2 zákona o cestnej doprave: (1) „Vodičom vozidla taxislužby môže byť len ten, kto je držiteľom preukazu vodiča vozidla taxislužby (ďalej len „preukaz vodiča“). (2) Preukaz vodiča je možné vydať tomu, kto je

a) držiteľom vodičského oprávnenia skupiny alebo podskupiny oprávňujúcej viesť vozidlo taxislužby,

b) spôsobilý na právne úkony v plnom rozsahu,

c) zdravotne spôsobilý na vedenie motorového vozidla podľa osobitného predpisu,

**d) psychicky spôsobilý na vedenie motorového vozidla podľa osobitného predpisu,**

e) bezúhonný podľa § 27 ods. 4 a 5.“

<sup>33</sup> § 30 ods. 2, písm. d) zákona o cestnej doprave

<sup>34</sup> § 29 ods. 2, písm. a) zákona o cestnej doprave

<sup>35</sup> § 29 ods. 2, písm. b) zákona o cestnej doprave

<sup>36</sup> V tomto prípade dávame do pozornosti § 41 ods. 2 zákona č. 311/2001 Z.z. – Zákonník práce v znení neskorších predpisov – „(2) Ak osobitný právny predpis vyžaduje na výkon práce zdravotnú spôsobilosť na prácu, psychickú spôsobilosť na prácu alebo iný predpoklad, zamestnávateľ môže uzatvoriť pracovnú zmluvu len s fyzickou osobou zdravotne spôsobilou alebo psychicky spôsobilou na túto prácu alebo s fyzickou osobou, ktorá spĺňa iný predpoklad.“

<sup>37</sup> § 29 ods. 1 zákona o cestnej doprave

podnikateľ. Z pohľadu pracovnoprávnej teórie novelizácia navonok vyriešila otázku tzv. tretej kategórie – ekonomicky závislých osôb, t.j. osoby v šedej zóne medzi zamestnancom a SZČO, keďže vodič digitálnej platformy musí byť ako fyzická osoba buď zamestnancom, alebo sám vykonávať prevádzkovanie taxislužby. Legislatívne riešenie ale naráža na prezumovaný postup digitálnych platforiem a to prinútenie fyzických osôb zabezpečiť si oprávnenie na prevádzkovanie taxislužby a tým znovuo tvorenie problematiky tzv. „švarc systému“.

## **2. VYBRANÉ PRÁVNE ASPEKTY PSYCHICKEJ SPÔSOBILOSTI VODIČA DIGITÁLNEJ PLATFORMY KOLABORATÍVNEJ EKONOMIKY V SÚVISLOSTI S OCHRANOU DUŠEVÉHO ZDRAVIA**

Do nadobudnutia účinnosti (1. apríl 2019) novely zákona č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave si používateľ služby (ďalej aj „klient“ alebo „zákazník“) platformy digitálnej kolaboratívnej ekonomiky v oblasti prepravy osôb (ďalej aj „digitálna platforma“) nemohol byť istý skutočnosťou, či poskytovateľ služby (ďalej aj „vodič digitálnej platformy“), ku ktorému nastupuje do motorového vozidla spĺňa podmienky zdravotnej a psychickej spôsobilosti v zmysle osobitných právnych predpisov<sup>38</sup>. Tento neregulovaný stav vyhovoval vodičom digitálnych platforiem (minimálne administratívne a finančné zaťaženie) a rovnako tak digitálnym platformám (flexibilnejší proces registrácie vodičov, bez administratívnych požiadaviek), no naopak používateľ služby sa dostával do situácie, kedy bola zvýšená miera ohrozenia jeho života a zdravia, keďže prepravu mohol neregulovane vykonávať nespôsobilý vodič digitálnej platformy. Momentom nadobudnutia účinnosti (1. apríl 2019) novely zákona o cestnej doprave sa tieto požiadavky vzťahujú aj na vodičov, poskytujúcich služby prepravy pomocou digitálnych platforiem.

### **2.1 Psychická spôsobilosť a pravidelné psychologické vyšetrenia vodičov digitálnej platformy - legislatíva**

Fyzická osoba, ktorá je vodičom digitálnej platformy (bez ohľadu na právne postavenie – zamestnanec – SZČO) musí byť psychicky spôsobilou, pričom pod „*psychickou spôsobilosťou sa rozumie schopnosť viesť motorové vozidlo bez zníženia, narušenia alebo obmedzenia minimálnej úrovne psychických schopností.*“<sup>39</sup> Psychická spôsobilosť sa posudzuje

<sup>38</sup> Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave; Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke; Vyhláška č. 9/2009 Z. z. ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke

<sup>39</sup> § 88 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke

psychologickým vyšetrením, psychológom s certifikátom na certifikovanú činnosť dopravná psychológia. Vodičom taxislužby (od 1. apríla 2019 aj vodičom digitálnej platformy) zákon o cestnej premávke stanovuje povinnosť podrobiť sa pravidelným psychologickým vyšetreniam každých päť rokov a po dosiahnutí veku 65 rokov každé dva roky<sup>40</sup>. Konkrétny postup pri posudzovaní minimálnych požiadaviek na psychickú spôsobilosť a podrobnosti o jej posudzovaní ustanovuje všeobecne záväzný právny predpis, ktorým je Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „Vyhláška“).

Minimálna úroveň psychických schopností sa posudzuje štandardizovanými psychologickými testami<sup>41</sup>. V prípade vodičov digitálnych platforiem musí psychológ s certifikátom na certifikovanú činnosť dopravná psychológia vydať doklad o psychickej spôsobilosti<sup>42</sup>, ktorý musia mať vodiči pri vedení motorového vozidla pri sebe a na výzvu policajta sú povinní sa takýmto dokladom preukázať.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> § 88 ods. 5 písm. v a ods. 6 písm. b) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke

<sup>41</sup> Podľa Prílohy č. 10 vyhlášky č. 9/2009 Z. z. ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke sú psychologické testy, zamerané na: I. 1. Všeobecné rozumové schopnosti minimálne na úrovni podpriemeru populácie. 2. Gramotnosť (alfabetizmus). 3. Výkonové dispozície minimálne na úrovni podpriemeru populácie (minimálne 33 percentil) v každom z nasledujúcich kritérií: a) pozornosť v záťaži, b) psychomotorické tempo, c) senzomotorická reaktivita a koordinácia (rýchlosť a presnosť senzomotorických reakcií na série vizuálnych a akustických podnetov), d) reakcie na vizuálne podnety na dynamickom pozadí (minimálne v rozsahu 160 stupňov), testované pomocou prístroja na meranie periférneho vnímania u vodičov vozidiel s právom prednostnej jazdy a vodičov vozidiel prepravujúcich nebezpečné veci (ADR), e) pamäť, vizuálna perцепcia a percepčná rýchlosť. II. Kontraindikácie v štruktúre osobnosti 1. Nekritický sebaobraz, neprimerané sebahodnotenie. 2. Emocionálna labilita. 3. Nízka úroveň racionálnej regulácie správania a ovládania, resp. tolerancie negatívnych afektov. 4. Prevažne maladaptívne stratégie zvládania životných situácií, záťaže a vyhodnotenia dopravných situácií a) nezodpovedné, ľahkomyseľné, bezohľadné, impulzívne a agresívne správanie, resp. štýl jazdy za volantom, b) nízka schopnosť odhadnutia a posúdenia miery rizika a nebezpečenstva, vysoká miera tendencie riskovať, c) sociálne neprijateľné správanie voči ostatným účastníkom cestnej premávky, súperivá, nekooperatívna orientácia, intolerancia, neohľaduplnosť. III. Anamnestická prítomnosť znakov, príznakov a čŕt, ktoré sú v rozpore so správaním prispôbeným doprave a) dopravné nehody a dopravné priestupky, b) zadržaný vodičský preukaz, c) celkový a ročný počet najjazdených kilometrov, d) vyšší počet úrazov, e) opakovaná trestná činnosť, f) výchovné, výučbové, pracovné a partnerské problémy, g) alkoholizmus a závislosť od psychotropných látok, h) zdravotné chyby, poruchy a choroby, i) neurotické alebo psychotické ochorenia.

<sup>42</sup> § 30 ods. 4 písm. c.) Vyhlášky č. 9/2009 Z. z. ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke

<sup>43</sup> § 89 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke

## 2.2 Duševné zdravie vodičov taxislužieb (digitálnych platforiem) a jeho ochrana

Prečo je teda potrebné skúmať úroveň psychickej spôsobilosti vodičov, posudzovať stav ich duševného zdravia, existenciu či neexistenciu duševných porúch? Prečo je potom nutné hodnotiť legislatívne kroky zákonodarcu k otázke právneho postavenia vodiča digitálnej platformy vo vzťahu k otázke zamestnanec vs. SZČO? O potrebnosti skúmania uvedených otázok svedčí aj aktuálne prebiehajúci multidisciplinárny výskum<sup>44</sup>.

Pri hľadaní odpovede na prvú otázku si musíme dopomôcť poznatkami z oblasti vedného odboru psychológie. „Poruchy duševného zdravia ovplyvňujú pozornosť, bdelosť, obmedzujú výkonnú funkciu pamäte a psychomotorickú koordináciu, kde všetky tieto faktory sú významné pri vykonávaní jazdy.“<sup>45</sup> Výskumu duševného zdravia profesionálnych vodičov je v zahraničnej odbornej literatúre venovaný široký priestor, či už s ohľadom na vek a manželský status<sup>46</sup>, jeho vplyvu na nehodovosť a úmrtnosť<sup>47</sup> a vysokú úroveň psychologického stresu počas výkonu povolania<sup>48</sup>. Všetky prezentované výskumy označujú zamestnancov – vodičov za kritickú a ohrozenú kategóriu a tieto zistenia je potrebné vnímať o to viac v prípade vodičov digitálnych platforiem.

Vznik kategórie vodičov digitálnych platforiem je výsledkom vplyvu moderných technológií (smartfóny, GPS, mobilné pripojenie 4G) a na túto kategóriu rovnako vplývajú faktory postrieda ovplyvňujúce duševné zdravie.

---

<sup>44</sup> Grantový projekt APVV – 16 -0002 Duševné zdravie na pracovisku a posudzovanie zdravotnej spôsobilosti zamestnanca.

<sup>45</sup> DURRAND, G., KALES, S., N.: Obstructive sleep apnea screening during commercial driver medical examinations: A survey of ACOEM members. In: *Journal of Occupational and Environmental Medicine*, roč. 51, 2008. s. 1220 – 1226

<sup>46</sup> Výskum vykonaný na vzorke 206 vodičov taxislužby v mesta Lagos v Nigérii. Z analýzy a interpretovaných výsledkov možno dospieť k záveru, že u starších vodičov taxíkov, ktorí pracujú dlhšie a ženatých vodičov sa prejavujú vyššie všeobecné psychopatologické symptómy ako u vodičov taxíkov, ktorí sú mladší, pracujú na kratší pracovný čas a sú slobodní. Vek, dĺžka pracovného času a manželský status sú tak významne spojené s psychopatologickým zdravím vodičov. – UZONWANN, C., F.: The Mental Health Status of Taxi Drivers in Lagos State, Nigeria. In: *International Journal of Humanities Social Sciences and Education*. Roč. 2, č. 2. 2015. s. 149

<sup>47</sup> Výskum vykonaný na vzorke 186 vodičov taxislužby v meste Kerman, Irán. HEKMAT, N., S. a kol.: Is There Any Relationship between Mental Health and Driving Behavior of Taxi Drivers in Kerman? In: *Global Journal of Health Science*. Roč. 9, č. 2.. *Canadian Center of Science and Education*. 2017. s. 294

<sup>48</sup> Výskum vykonaný na vzorke 380 vodičov taxislužieb v meste Melbourne v Austrálii. DAVIDSON, S.: Psychological distress and unmet mental health needs among urban taxi drivers: A cross-sectional survey. In: *Australian & New Zealand Journal of Psychiatry*, roč. 52, č. 2. Melbourne: SAGE Publishing.. 2018. s. 479 - 482

Ústredným právnym prameňom európskej legislatívy v oblasti ochrany bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci je rámcová smernica Rady z 12. júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci (89/391/EHS), a tá bola „...od počiatku koncipovaná nadčasovo, čím bola predvídaná skutočnosť, že rozsah rizík ovplyvňujúcich zdravie zamestnancov pri výkone práce sa môže meniť a vyvíjať v závislosti od faktorov hospodárskeho a technologického vývoja.“<sup>49</sup> „Príkladom je čl. 6 písm. e) rámcovej smernice, podľa ktorého je zamestnávateľ v rámci realizácie preventívnych opatrení povinný prispôbovať politiku prevencie technickému pokroku. Ide o jedno z ustanovení, ktoré je dôkazom nutnosti reagovania na hospodárske a spoločenské zmeny.“<sup>50</sup> V oblasti ochrany duševného zdravia a pracovného stresu je dôležitým dokumentom Rámcová dohoda o pracovnom strese z roku 2004, ktorej cieľom je poskytnúť zamestnávateľom, pracovníkom a ich zástupcom rámec pre identifikáciu, prevenciu a zvládnutie problému stresu spojeného s prácou.

Vnútroštátna právna úprava v podobe Zákonníka práce (ďalej aj „ZP“) iba všeobecne upravuje bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci a pôsobenie psychických faktorov ako takých priamo neupravuje. „Zamestnávateľ je v rozsahu svojej pôsobnosti povinný sústavne zaisťovať bezpečnosť a ochranu zdravia zamestnancov pri práci a na ten účel vykonávať potrebné opatrenia vrátane zabezpečovania prevencie, potrebných prostriedkov a vhodného systému na riadenie ochrany práce. Zamestnávateľ je povinný zlepšovať úroveň ochrany práce vo všetkých činnostiach a prispôbovať úroveň ochrany práce meniacim sa skutočnostiam.“<sup>51</sup> Zákon č. 124/2006 Z.z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej aj „zákon o BOZP“) však upravuje všeobecné povinnosti zamestnávateľa a to v ust. § 6 ods. 1 písm. e) povinnosť zabezpečovať, aby faktory ovplyvňujúce psychickú pracovnú záťaž a sociálne faktory neohrozovali bezpečnosť a zdravie zamestnancov. Podzákonný predpis, t.j. vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 542/2007 Z.z. o podrobnostiach o ochrane zdravia pred fyzickou záťažou pri práci, psychickou pracovnou záťažou a senzorickou záťažou pri práci v ust. § 2 ods. 1 ustanovuje základne definície pojmov súvisiacich s psychickou pracovnou

---

<sup>49</sup> SEILEROVÁ, M.: Stres spojený s prácou, jeho právne aspekty a regulácia. In: *Starostlivosť o zdravie zamestnancov*. Košice. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach Vydavateľstvo ŠafárikPress. 2018. s. 308

<sup>50</sup> SEILEROVÁ, M.: Stres spojený s prácou, jeho právne aspekty a regulácia. In: *Starostlivosť o zdravie zamestnancov*. Košice. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach Vydavateľstvo ŠafárikPress. 2018. s. 308 - 309

<sup>51</sup> § 147 ods. 1 ZP

záťažou.<sup>52</sup> Hoci právna úprava myslí na povinnosti zamestnávateľa v oblasti ochrany duševného zdravia zamestnancov, na výsledky pôsobenia takýchto vplyvov v podobe už prejavenej (resp. hroziacej) duševnej choroby zabúda. Medzi duševné poruchy, ktoré vznikajú vplyvom pracovného prostredia môžeme zaradiť syndróm z profesionálneho vyhorenia<sup>53</sup>, FOMO syndróm, syndróm digitálnej demencie. Vzhľadom na vyššie uvedené tak súhlasíme s názorom doc. Dolobáča: „...je preto veľmi nežiaduce, že príloha č. 1 k zákonu č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení, ktorá stanovuje katalóg chorôb z povolania nezaraďuje medzi choroby z povolania žiadne duševné poruchy. Pritom odporúčanie Medzinárodnej organizácie práce týkajúce sa zoznamu chorôb z povolania a zaznamenávanie a oznamovanie pracovných úrazov a chorôb z povolania odporúča medzi choroby z povolania zaraďovať aj „posttraumatické stresové poruchy (...) a (...) iné duševné poruchy alebo poruchy správania (...), ak je zistená priama súvislosť (...) medzi vystavením rizikovým faktorom vyplývajúcim z pracovných činností a duševnou poruchou a poruchou správania, ktorou je pracovník postihnutý.“<sup>54</sup>

### ...NAMIESTO ZÁVERU

Rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-434/15 Uber System Spain SL a vo vnútroštátnej rovine uznesenie Krajského súdu v Bratislave sp. zn. 4CoPv/5/2018 zo dňa 15.11.2018 ktorým potvrdil uznesenie Okresného súdu Bratislava I, č.k. 38CbPv/1/2018 – 214 zo dňa 16.02.2018 podnietili zmenu legislatívy v oblasti poskytovania služieb dopravy online digitálnymi platformami kolaboratívnej ekonomiky. Zmena prijatá novelou - zákonom č. 9/2019 Z. z. zo dňa 6. decembra 2018, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave vytvorila právny rámec nielen na udeľovanie koncesií v súvislosti s digitálnymi platformami, ale rovnako vyriešila otázku zdravotnej a psychickej spôsobilosti jej vodičov.

Predmetnú legislatívnu aktivitu možno hodnotiť pozitívne, keďže sa úprava problematiky duševnej (psychickej spôsobilosti) vodičov od 1. apríla 2019 vzťahuje aj na vodičov digitálnych platforiem. Tým sa zvyšuje právna

---

<sup>52</sup> Psychická pracovná záťaž je faktor, ktorý predstavuje súhrn všetkých hodnotiteľných vplyvov práce, pracovných podmienok a pracovného prostredia pôsobiacich na kognitívne, sensorické a emocionálne procesy človeka, ktoré ho ovplyvňujú a vyvolávajú stavy zvýšeného psychického napätia a zaťaženia psychofyziologických funkcií.

<sup>53</sup> BUCHANCOVÁ J. a kol.: Profesionálny stres z medicínskeho hľadiska. In: *Starostlivosť o zdravie zamestnancov*. Košice. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach Vydavateľstvo ŠafárikPress. 2018. s. 16

<sup>54</sup> DOLOBÁČ, M.: Ochrana duševného zdravia zamestnanca v priemysle 4.0. In: *Starostlivosť o zdravie zamestnancov*. Košice. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach Vydavateľstvo ŠafárikPress. 2018. s. 174



aj faktická bezpečnosť jej používateľov. Prvotné (pri vydávaní dokladu o psychickej spôsobilosti) a následne pravidelné preskúmavanie psychickej spôsobilosti vodičov digitálnych platforiem certifikovanými psychológmi z oblasti dopravná psychológia v zákonom určených intervaloch môže odhaliť existenciu faktorov, ktoré by mohli zapríčiniť vznik duševných porúch (aj pod vplyvom pôsobenia stresu) a tak obmedzovať psychickú spôsobilosť na vykonávanie činnosti vodiča (digitálnej platformy). Ďalším z možných spôsobov zabezpečenia ochrany duševného zdravia vodičov digitálnych platforiem je aplikovať ustanovenia týkajúce sa pracovnej zdravotnej služby, ktorú je povinný na svoje náklady zabezpečiť zamestnávateľ pre všetkých zamestnancov, vo všetkých odvetviach hospodárstva, v súkromnom, štátnom i verejnom sektore, vo veľkých, stredných aj malých podnikoch, organizáciách a firmách. Táto povinnosť sa vzťahuje aj na fyzické osoby – podnikateľov, ktoré nezamestnávajú iné fyzické osoby, t. j. aj na samostatne zárobkovo činné osoby.<sup>55</sup> Je preto nevyhnutné, aby problematiku ochrany duševného zdravia vodičov digitálnych platforiem (či už zamestnancov alebo SZČO) odborne riešili kompetentní zdravotnícki pracovníci. Pracovná zdravotná služba dohliada a zisťuje nebezpečenstvá v súvislosti s prácou a pracovným prostredím t.j. aj psychickou pracovnou záťažou.

Vzhľadom na skutočnosť, že na vodičov vykonávajúci prepravu osôb vo zvýšenej miere vplývajú faktory pracovného prostredia t.j. psychická pracovná záťaž, je potrebné zvážiť, či by v prípade pravidelného preskúmavania psychickej spôsobilosti nemali pôsobiť certifikovaní psychológovia z oblasti pracovného lekárstva (ktorí by skúmali vplyv pôsobenia faktorov pracovného prostredia) a z oblasti cestnej dopravy (ktorí by skúmali spôsobilosť na vykonávanie činnosti vodiča taxislužby) súčasne v zákonom stanovených intervaloch.

Jednoznačným pozitívom novej právnej úpravy účinnej od 1. apríla 2019 je faktické odstránenie tzv. „kategórie neviditeľného zamestnanca“, ktorý v oblasti kolaboratívnych platforiem poskytujúcich služby v doprave nepodliehal režimu posudzovania psychickej spôsobilosti. Hoci v ostatných oblastiach kolaboratívnej ekonomiky je definovanie ekonomicky závislej osoby (osoby medzi zamestnancom a SZČO) stále aktuálna otázka, v prípade oblasti poskytovania služieb dopravy (taxislužby) je prístup zákonodarcu, vymedzením buď – alebo, prejavom Occamovej britvy (ak časť teórie nie je na dosiahnutie výsledkov nevyhnutná, do teórie nepatrí) za použitia ktorej bol vyriešený problém v partikulárnej oblasti zdieľanej ekonomiky.

---

<sup>55</sup> § 2 ods. 2 písm. b) zákona o BOZP

## POUŽITÁ LITERATÚRA

1. BUCHANCOVÁ, J. a kol.: Profesionálny stres z medicínskeho hľadiska. . In: *Starostlivosť o zdravie zamestnancov*. Košice. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach Vydavateľstvo ŠafárikPress. 2018. s. 10 – 29. ISBN 978-80-8152-664-0.
2. COASE, R.H.: The nature of the firm, In: *Economica*, Vol. 4, No. 16, Londýn: The London School of Economics and Political Science, 1937. s. 386-405.
3. DAVIDSON, S.: Psychological distress and unmet mental health needs among urban taxi drivers: A cross-sectional survey. In: *Australian & New Zealand Journal of Psychiatry*, roč. 52, č. 2. Melbourne: SAGE Publishing.. 2018. s. 479 – 482. ISSN 0004-8674.
4. DE STEFANO, V.: *The rise of the „just-in-time workforce“: On-demand work, crowdwork and labour protection in the „gig-economy“* Medzinárodná organizácia práce: Podmienky práce a zamestnanosti, séria č. 71, 2016, 43 s. ISSN 2226-8944.
5. DOLOBÁČ, M.: Ochrana duševného zdravia zamestnanca v priemysle 4.0. In: *Starostlivosť o zdravie zamestnancov*. Košice. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach Vydavateľstvo ŠafárikPress. 2018. s. 167 – 175. ISBN 978-80-8152-664-0.
6. DURRAND, G., KALES, S., N.: Obstructive sleep apnea screening during commercial driver medical examinations: A survey of ACOEM members. In: *Journal of Occupational and Environmental Medicine*, roč. 51, 2008. s. 1220 – 1226 ISSN 1076-2752
7. HEKMAT, N., S. a kol.: Is There Any Relationship between Mental Health and Driving Behavior of Taxi Drivers in Kerman? In: *Global Journal of Health Science*. Roč. 9, č. 2.. Canadian Center of Science and Education. 2017. s. 294 - 303. ISSN 1916-9736.
8. MITTERPACHOVÁ, J., ŠTEVČEK, M.: Súkromnoprávne aspekty zdieľanej ekonomiky po rozsudku vo veci „Uber“. In: *Buletin slovenskej advokácie*, roč. 24, č. 5. Bratislava: Slovenská advokátska komora. 2018. s. 21 – 30. ISSN 1335-1079.
9. PICHRT, J.: Několik tezí k tématu: Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?, In: *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer, a. s, 2017. s. 13 – 21. ISBN 978-80-7552-874-2.
10. SEILEROVÁ, M.: Stres spojený s prácou, jeho právne aspekty a regulácia. In: *Starostlivosť o zdravie zamestnancov*. Košice. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach Vydavateľstvo ŠafárikPress. 2018. s. 306 – 331. ISBN 978-80-8152-664-0.
11. UZONWANNE, C., F.: The Mental Health Status of Taxi Drivers in Lagos State, Nigeria. In: *International Journal of Humanities Social*

- Sciences and Education*. Roč. 2, č. 2. 2015. s. 142 - 151. ISSN 2349-0373.
12. WEIL, D.: *The Fissured Workplace: Why Work Became So Bad for So Many and What Can Be Done to Improve It*, Cambridge. Harvard University Press. 2014 424 s. ISBN 978-0-6747-2544-7.
  13. IRANI, L.: Justice for „Data Janitors“. Public Books, 2015. Dostupné online: <https://www.publicbooks.org/justice-for-data-janitors>.
  14. MARVIT, Z. M.: How Crowdworkers Became the Ghosts in the Digital Machine. In: *The Nation*, New York: The Nation Company. 2.2.2014, Dostupné online: <https://www.thenation.com/article/how-crowdworkers-became-ghosts-digital-machine/>.
  15. MUEHLBERGER, U.: Hierarchies, Relational Contracts and New Forms of Outsourcing, ICER Working Paper No. 22/2005. Dostupné online: <https://ssrn.com/abstract=854865>.
  16. SMITH, R., LEBERSTEIN, S.: *Rights on Demand: Ensuring Workplace Standards and Worker Security in the On-Demand Economy*. National Employment Law Project. 2015 s. 3 Dostupné online: <https://nelp.org/wp-content/uploads/Rights-On-Demand-Report.pdf>.
  17. Zákon č. 311/2001 Z. z. Zákonník práce.
  18. Zákon č. 124/2006 Z. z. o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci.
  19. Vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky č. 542/2007 Z. z. o podrobnostiach o ochrane zdravia pred fyzickou záťažou pri práci, psychickou pracovnou záťažou a senzorickou záťažou pri práci.
  20. Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.
  21. Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke.
  22. Dôvodová správa k návrhu zákona ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov.
  23. Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave.
  24. Rámcová smernica Rady z 12. júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci (89/391/EHS).
  25. Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 8. júna 2000 o určitých právnych aspektoch služieb informačnej spoločnosti na vnútornom trhu, najmä o elektronickom obchode (2000/31/ES).
  26. Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu (2006/123/ES).
  27. Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a výboru regiónov - Európska

- agenda pre kolaboratívne hospodárstvo zo dňa 02.06.2019 prijaté v Bruseli.
28. Návrhy generálneho advokáta Macieja Szpunara vo veci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL zo dňa 11. mája 2017.
  29. Rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL zo dňa 20. decembra 2017 vo veci C-434/15.
  30. Rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vo veci C- 320/16 Uber France SAS zo dňa 10. apríla 2018.
  31. Uznesenie Krajského súdu v Bratislave sp. zn. 4CoPv/5/2018 zo dňa 15.11.2018, ktoré potvrdilo uznesenie Okresného súdu Bratislava I, č.k. 38CbPv/1/2018 – 214 zo dňa 16.02.2018.
  32. Uznesenie Krajského súdu v Bratislave sp. zn. 1CoPv-4-2018 zo dňa 31.08.2018, ktoré potvrdilo uznesenie Okresného súdu Bratislava I č.k. 32CbPv/1/2018 zo dňa 21.05.2018.

#### **KONTAKTNÉ ÚDAJE AUTORA**

JUDr. Ľuboš Dobrovič, PhD.  
Právnická fakulta, Kováčska 26, 040 75 Košice  
Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach  
[lubos.dobrovic@upjs.sk](mailto:lubos.dobrovic@upjs.sk)