



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Vrchní soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedy JUDr. Romana Horáčka, Ph.D., a soudců JUDr. Jiřího Macka a Mgr. Jiřího Čurdy ve věci

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

proti
žalovanému: **Bolt Technology OÜ** (dříve Taxify OÜ), kód obch. rej. 124 17 834,
Estonsko
zastoupený advokátkou Mgr. Kateřinou Janstovou
sídlem Vinohradská 404/19, Praha 2

o ochranu proti nekalé soutěži, o odvolání proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 4. 12. 2018, č. j. 15 Cm 17/2017-153, ve znění opravného usnesení ze dne 25. 2. 2019, č. j. 15 Cm 17/2017-175,

takto:

Návrh na nařízení prvního setkání se zapsaným mediátorem se zamítá.

Návrh na položení předběžné otázky SD EU se zamítá.

Řízení o uložení povinnosti žalovanému zdržet se na území hl. m. Prahy, prostřednictvím mobilní aplikace Taxify, provozování a zprostředkování osobní dopravy pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně 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 neprokázaly znalosti místopisu, znalosti právních předpisů upravujících taxislužbu a ochranu spotřebitele a znalosti obsluhy taxamtru řidiči taxislužby ve smyslu obecně závazné vyhlášky č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy, o ověřování

znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů, a provádějí přepravu osob vozidlem, které není viditelně a čitelně označeno střešní 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 taxamtru, se zastavuje a v tomto rozsahu se rozsudek soudu prvního stupně zrušuje.

Rozsudek soudu prvního stupně se ve výroku I. potvrzuje v rozsahu povinnosti žalovaného zdržet se na území hl. m. Prahy, prostřednictvím mobilní aplikace Bolt, 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, řidiči, kteří nejsou držiteli oprávnění řidiče taxislužby a provádějí přepravu osob vozidlem, které není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, a zároveň jsou uživateli mobilní aplikace Bolt.

Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení před soudy obou stupňů.

Odůvodnění:

1. Městský soud v Praze shora uvedeným rozsudkem rozhodl tak, že uložil povinnost žalovanému zdržet se na území hl. m. Prahy, prostřednictvím 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 taxamtru řidiči taxislužby ve smyslu obecně závazné vyhlášky č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy, ve znění pozdějších předpisů o ověřování znalostí 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 taxamtru a není zapsáno v evidenci vozidel taxislužba (výrok I.) a rozhodl o náhradě nákladů řízení tak, že je přiznal žalobci ve výši 35 068 Kč (výrok II.)
2. Vyšel z podané žaloby, ve které žalobce tvrdil, že je spolkem (dříve sdružením) od roku 1991 hájícím zájmy provozovatelů a dispečinku taxislužby, provozovatelů příležitostné osobní silniční dopravy a souvisejících činností a je tak oprávněn hájit zájmy soutěžitelů dle § 2989 o. z. Žalovaný je estonská společnost provozující mobilní aplikaci „Taxify“ sloužící k zprostředkování a provozování osobní přepravy osobními vozidly za úplatu, od srpna 2015 na území Prahy zprostředkovává cestujícím přepravu a řidičům možnost této přepravy, dříve žalovaný požadoval, aby řidiči poskytující přepravu prostřednictvím aplikace Taxify splňovali podmínky pro poskytování taxislužeb; z prohlášení manažera žalovaného a z testovacích jízd v dubnu 2017 bylo zjištěno, že tyto podmínky již žalovaný nepožaduje, aplikaci tak využívají i řidiči bez taxikářské koncese, znalostí místopisu a vozidel splňujících podmínky v zák. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen „ZSD“) a vyhlášce hl. m. Prahy č. 23/1998 Sb., o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hl. m. Prahy (dále jen „vyhláška“). Žalovaný na webových stránkách prezentuje svou službu tak, že není taxislužbou, ale aplikací směřující poptávku cestujících po taxi na řidiče společnosti k ní připojených, a to za úplatu, přičemž cenu jízdného staví žalovaný, jenž si z ní po realizaci cesty strhne až 15% provizi. Cenotvorba je shodná jako u taxamtru – nástupní taxa, sazba za 1 ujetý km, sazba za každou minutu trvání přepravy – toto zpracování a placení zajišťuje žalovaný, nikoliv řidič, jemuž žalovaný vyplácí jízdné po odečtení provize. Žalovaný tím porušuje zákonné předpisy, přepravu poskytují osoby bez příslušného živnostenského oprávnění a oprávnění řidiče taxislužby, nesplňující ani povinnosti uložené vyhláškou – bez viditelného a

čitelného označení TAXI a získává významnou soutěžní výhodu oproti ostatním soutěžitelům – není zatížen pracovněprávním vztahem, odvozy s tím souvisejícími, není omezen výběrem jen z řidičů s oprávněním řidiče taxislužby, není jako dopravce vlastníkem nebo zapsaným provozovatelem všech vozidel poskytujících přepravu. Podle žalobce žalovaný nemůže obcházet zákon tvrzením, že neposkytuje taxislužbu, ale jen technologii v podobě aplikace, jejímž prostřednictvím spáruje zákazníka a řidiče, jelikož mezi žalovaným a řidičem byla uzavřena licenční smlouva o užívání aplikace TAXIFY, jejíž součástí jsou smluvní podmínky pro řidiče. Žalovaný tímto jednáním minimálně ovlivňuje relevantní trh osobní silniční dopravy poskytované pro cizí potřeby – tím se dopouští nekalosoutěžního jednání; svým jednáním porušuje či obchází veřejnoprávní předpisy stanovené pro výkon taxislužby, je jedno, zda službu provozuje jako dopravce či jako zprostředkovatel přepravních služeb, jelikož žalovaný je dopravcem ve smyslu ZSD, proto by měl mít koncesi a poskytovat služby jen prostřednictvím řidičů s oprávněním řidiče taxislužby dle § 21 odst. 3 ZSD. Jednání žalovaného je tak i v rozporu s dobrými mravy soutěže, neboť umožňuje výkon taxislužby osobám bez příslušných oprávnění (živnostenské, oprávnění řidiče taxislužby) a bez vozidel zapsaných v evidenci vozidel taxislužby; žalovaný tímto jednáním získává neoprávněnou a neodůvodněnou soutěžní výhodu oproti ostatním soutěžitelům, kteří zprostředkovávají taxislužbu, čímž může obsloužit více zákazníků a realizovat vyšší výnosy; generální klauzule nekalé soutěže je naplněna.

3. Žalovaný navrhl zamítnutí žaloby s tím, že vyvíjí a provozuje aplikaci TAXIFY pro předávání informací mezi osobami poptávajícími osobní přepravu a osobami nabízejícími tuto potřebu uspokojit, a to za použití moderních informačních technologií GPS či bezhotovostních plateb; za použití aplikace platí zákazníci žalovanému odměnu. Zákazníci používají aplikaci na základě nevýhradní licenční smlouvy uzavřené s žalovaným, české právo užívání aplikace informačních technologií neupravuje, a proto je dána smluvní volnost ve vztahu k jeho zákazníkům; v této věci je nerozhodné, zda zákazníci žalovaného disponují taxikářskou licencí a splňují další předpoklady dle právních předpisů; žalovaný uvedené nekontroluje, protože je to záležitost orgánů veřejné moci. Žalovaný nemá v úmyslu provozovat taxislužbu, nevlastní žádná vozidla, nevstupuje do pracovněprávních vztahů s žádnými osobami poskytujícími taxislužbu, neprovozuje či nezprostředkovává přepravu, a proto se na žalobci nedopouští nekalé soutěže. Žalovaný jen provozuje aplikaci pro spárování řidiče s cestujícím, což lze i jinou formou, např. náhodným setkáním nebo telefonickým hovorem. Klienty žalovaného jsou jednotliví řidiči nebo celé dispečinky, přičemž cestující užívají jeho aplikaci bezplatně a řidiči za užívání platí žalovanému odměnu, oba při registraci uzavírají konkludentně licenční smlouvu s žalovaným, jejímž předmětem je možnost užívat mobilní aplikaci za daných podmínek, jež se liší tím, zda jde o cestujícího nebo řidiče. Aplikace cestujícímu při zadání cíle přepravy sdělí přibližnou, doporučenou finanční částku, přičemž ta je odměnou řidiče; jde o návrh výše ceny - řidič si sám může účtovat jinou částku; poplatek za užívání aplikace řidičem je flexibilní – platí jej ve výši přímo úměrné užití aplikace. Proti tomu, poplatek za užívání mobilní aplikace a odměna, kterou poskytuje cestující řidiči, jsou odlišná plnění – poplatek za užívání aplikace není provizí žalovaného z odměny, kterou poskytuje cestující řidiči; při bezhotovostní platbě náleží řidiči celá uhrazená částka cestujícím prostřednictvím aplikace žalovaného, ale tato částka je ponížena o peněžní nárok žalovaného vůči řidiči za užívání aplikace, čímž dochází k započtení vzájemných pohledávek mezi řidičem a žalovaným. Žalovaný též nevstupuje do smluvního vztahu s cestujícím; pouze oběma stranám poskytuje elektronický komunikační nástroj; vůči nim má vztah související s licenční smlouvou, jejímž předmětem je užití této aplikace, nezná podmínky provozu taxislužby, protože to nesouvisí s jeho činností, tedy s provozem, vývojem, propagací a licencováním mobilních aplikací – jde o rozdílné obory.
4. K otázce nekalé soutěže uvedl, že soutěžním záměrem žalovaného je maximalizace osob užívajících jeho aplikaci; přepravní činnost je činnost probíhající v rámci vztahů mezi řidičem a cestujícím, žalovanému tak nelze přičítat činnost řidičů, která případně porušuje veřejnoprávní

předpisy, činnost žalovaného žádné takové předpisy neporušuje, a proto žalobce a žalovaný nejsou soutěžiteli na relevantním trhu – není tak splněna podmínka generální klauzule nekalé soutěže; žalovaný není odpovědný za protiprávní činnost řidičů; činností žalovaného nemohla žalobci vzniknout ani potenciální újma dle generální klauzule nekalé soutěže.

5. Soud věc posoudil podle § 2976 o. z. (zák. č. 89/2012 Sb., občanský zákoník). Uvedl, že podle něj je prokázáno, že žalobce je podle § 2989 o. z. aktivně legitimován hájit zájmy provozovatelů taxislužby i příležitostné silniční přepravy v rámci hospodářské soutěže a je nesporné, že žalovaný je vývojář mobilní aplikace TAXIFY, zasahující do více právních oblastí, ať už jde o dopravu, pracovněprávní vztahy a další, přičemž je třeba vyřešit to, zda se jedná o službu informační společnosti nebo o službu v oblasti dopravy, zde soud poukázal na stanovisko generálního advokáta a rozsudek SD EU ve věci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL.
6. Službu TAXIFY soud hodnotil jako službu složenou ze dvou činností – zprostředkování dopravy pomocí mobilní aplikace a samotná doprava poskytovaná jednotlivými řidiči. Pokud služba žalovaného má zajistit navázání kontaktu mezi jeho zákazníkem (řidičem) a potencionálním cestujícím a následně řidič poskytuje přepravní službu, pak nelze dle soudu tyto činnosti od sebe jakkoliv oddělit, protože nejsou samostatnými činnostmi, bez navázání kontaktu mezi řidičem a cestujícím by bez aplikace nedošlo k přepravní službě. Žalovaný má též kontrolu nad všemi důležitými prvky dopravy – cenou za přepravu, vliv na motivaci řidičů a i cestujících (slevové kupóny), může dle hodnocení řidičů a míry jejich aktivity vylučovat jednotlivé řidiče z možnosti provádět přepravní služby, vliv i na trasu řidiče (nejméně nákladná), možnost provádět kampaně pro řidiče a cestující. Žalovaný tak zasahuje do přepravní činnosti řidičů, není tedy jen vývojářem aplikace se smluvním vztahem jen s řidiči, jelikož žalovaný má rozhodující vliv na podmínky služeb poskytovaných řidiči a proto je odpovědný za jednání těchto osob. Soud tak shledal naplnění všech kumulativních znaků generální klauzule nekalé soutěže, a to:
 - 1) jednání v hospodářském styku – je to širší vymezení než jednání v hospodářské soutěži, zde naplněno – žalobce je provozovatel taxislužeb na území hl. m. Prahy; žalovaný umožňuje osobám, tj. řidičům, připojit se k aplikaci, prostřednictvím níž dochází k faktické přepravní službě pro cizí potřeby na území hl. m. Prahy, i dalších krajských měst – viz exekutorské zápisy, znalecký posudek, obchodní podmínky žalovaného. Aplikace pak neposkytuje dvě samostatné činnosti, ale přeprava je odvislá od zprostředkování kontaktu mezi žalovaným a cestujícím touto aplikací – proto je mezi žalobcem a žalovaným dán soutěžní vztah, resp. jejich ekonomický poměr (záměr) je soutěžně orientován a také je třeba považovat tuto smíšenou službu žalovaného za službu v oblasti dopravy, navíc na tento typ dopravy se vztahuje ZSD, viz § 1 odst. 4 a § 2 odst. 3 ZSD, provozování silniční dopravy je minimálně vždy činěno za úplaty a pro cizí potřeby,
 - 2) rozpor s dobrými mravy soutěže – nutno každé jednání činěné v hospodářském styku individuálně posoudit s přihlédnutím ke konkrétním skutečnostem daného případu; zde je třeba obecný pojem dobrých mravů dle judikatury modifikovat s ohledem na jejich uplatňování v hospodářské soutěži – cíl prosadit se na trhu, získat výhodu, to připouští jistou míru agresivity a podnikatelské vychytralosti, ale i zde zachovat poctivost a slušnost; soud shledává, že v tomto případě jednal žalovaný v rozporu s dobrými mravy, protože žalovaný poskytuje či zprostředkovává přepravní služby pro cizí potřeby, tj. službu v oblasti dopravy, a proto se na něj vztahují veřejnoprávní předpisy – zejména ZSD (koncese vydaná příslušným živnostenským úřadem); činnost žalovaného není ani přeprava příležitostná - v předmětné věci se tak ale děje pravidelně a mezi stranami dochází ke vzniku závazkového vztahu o přepravě osob, spadající pod definici taxislužby dle § 2 odst. 9 ZSD; činnost žalovaného je sice novátorská – část služby poskytnuta elektronicky a část fyzickým úkonem spočívajícím v přemístění osob – je ale třeba na ni nahlížet jako na celek, bez aplikace by nebyla činnost

řidičů; činnost žalovaného se tak řídí ZSD, zákonem č. 643/1991 Sb. o ochraně spotřebitele a vyhláškou hl. m. Prahy,

3) možnost způsobení újmy – zde stačí, pokud jinému soutěžiteli potencionálně hrozí škoda nebo imateriální újma; pokud žalovaný provádí činnost od roku 2015, ale od roku 2017 tak činí prostřednictvím neprofesionálních řidičů – pak je i tato podmínka splněna; zde újma spočívá v omezování žalobce žalovaným, jenž vykonává přepravu osob na území hl. m. Prahy; jednání žalovaného je způsobilé přivodit újmu jiným soutěžitelům, včetně žalobce; soud také poukázal na cenu nabízenou žalovaným za přepravní služby – cena za 1 km se dostává pod 10 Kč; jednání žalovaného je nekalosoutěžním.

7. Podle soudu se nejedná ani o spolujízdu – sdílení společné cesty určené řidičem, jelikož cíl cesty určuje spolujezdec, nikoliv řidič.
8. Proto žalobě zcela vyhověl a o náhradě nákladů řízení rozhodl podle úspěchu žalobce a § 142 odst. 1 o. s. ř. (zák. č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád).
9. Rozsudek soudu prvního stupně napadl včasným odvoláním žalovaný. V odvolání uvedl, že za odvolací důvody požaduje zejména:

- že žalovanému, osobě jednající za společnost, nebyl ustanoven tlumočník, ačkoliv o něj výslovně požádal v podání ze dne 13. 10. 2017, soud na to nereagoval, jde o zásadní vadu řízení, jež mohla mít za následek nesprávné rozhodnutí ve věci – zásah do rovnosti stran a žalovanému bylo znemožněno právo vystupovat před soudem ve svém mateřském jazyce,

- soud nesprávně postupoval při námitce žalovaného ze dne 3. 4. 2018 o nepřipustnosti vedlejšího účastníka na straně žalobce hlavního města Prahy, řízení bylo zahájeno i s tímto vedlejším účastníkem; dne 12. 4. 2018 proběhlo první jednání, aniž by byla rozhodnuta tato námitka, přičemž se tohoto jednání účastnil i tento vedlejší účastník – zde soud sám uvedl, že musí otázku účastenství pravomocně vyřešit, přesto jednání zahájil – vedlejší účastník žalobce podpořil, čímž zásadně ovlivnil průběh soudního řízení; žalovaný podal odvolání proti usnesení soudu prvního stupně ze dne 9. 4. 2018, č. j. 15 Cm 17/2018-67, pro jeho nesprávnost – odvolací soud usnesením ze dne 31. 5. 2018, č. j. 3 Cmo 88/2018-122, řízení o odvolání zastavil, protože vedlejší účastník dne 18. 4. 2018 oznámil, že vystupuje z řízení, a není dán předmět odvolacího řízení; soudního řízení se tak účastnil subjekt, který k tomu není ve smyslu § 93 o. s. ř. oprávněn – to zakládá zásadní vadu řízení, zhojitelnou zrušením napadeného rozsudku,

- soud se nevypořádal s návrhem žalovaného na předložení předběžné otázky SD EU; soud prvního stupně převzal z rozsudku SD EU ve věci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL pojem „rozhodující vliv“, jenž se ale neuplatní na aplikaci žalovaného, která je rozdílná od programu s názvem UBER – to žalovaný doložil znaleckým posudkem; soud se v odůvodnění nevypořádává s tímto návrhem žalovaného ze dne 11. 5. 2018, přičemž z judikatury ústavního soudu tato povinnost pro soudy vyplývá,

- soud nepřihlédl k žalovaným tvrzeným skutečnostem nebo k jím označeným důkazům:

- a) závěry rozsudku SD EU o právní kvalifikaci služby UBER nelze přenést do českého právního řádu – zde byl výklad kvalifikace služby UBER, jako služby v oblasti dopravy, jen ve smyslu unijního práva, a nikoliv práva národního,

- b) rozdílnost služeb UBER a Taxify – hlavně oblast cenotvorby – TAXIFY je svobodnější, než UBER – viz znalecký posudek,

- c) (ne)oddělitelnost přepravní služby od zprostředkovatelské mobilní aplikace – právě naopak, žalovaný prokázal, že osoby poskytující přepravní služby (řidiči) alternativními způsoby existují zcela bez ohledu na existenci či provoz mobilní aplikace TAXIFY – viz

článek Černý taxikář měl smůlu, někdo ho udal – ze dne 23. 3. 2016, ani s tímto se soud nevypořádal,

- nedošlo k provedení navržených důkazů – soud ohledně dovození „rozhodujícího vlivu“ vychází z důkazů popisujících aplikaci zvenčí – ale nebylo posuzováno, jakými algoritmy se mobilní aplikace řídí, jakými funkcemi reálně disponuje, a do jaké míry žalovaný reálně zasahuje do samotné přepravní činnosti uživatelů,

- došlo k nesprávným skutkovým zjištěním – ta pramení z toho, jakým způsobem mobilní aplikace operuje s cenou za přepravu, když soud vycházel z rozsudku SD EU ve věci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL; obě služby jsou rozdílné, a proto nelze tento rozsudek aplikovat; žalovaný nekontroluje veškeré důležité prvky dopravy – tedy cenu za přepravu – to vyplývá i ze znaleckého posudku – aplikace cenu navrhne – lze ji upravit oběma směry dohodou mezi řidičem a cestujícím, není omezována smluvní volnost stran, řidiči také existují nezávisle na aplikaci TAXIFY,

- došlo k nesprávnému právnímu posouzení věci – soud prvního stupně označil žalovaného za dopravce dle ZSD, provozující službu nejlépe odpovídající taxislužbě dle § 2 odst. 9 ZSD a naplnil znaky generální klauzule nekalé soutěže – přitom ale činnost žalovaného nespadá pod ZSD, není tak minimálně dáno jednání v rozporu s dobrými mravy soutěže, když:

- a) argument rozhodujícího vlivu je nesprávný – viz chybná aplikace rozsudku SD EU C-434/15 a podřazení činnosti žalovaného pod ZSD

- b) systém právních vztahů provázejících provoz mobilní aplikace – pro podřazení činnosti žalovaného pod nějakou právní úpravu je třeba provést analýzu závazkových vztahů, jež provoz mobilní aplikace provázejí; dopravce dle ZSD – zejména uzavírá závazkový vztah s přepravovanou osobou; žalovaný vstupuje do závazkových vztahů s uživateli pouze licenční smlouvou – řidiči a cestující ji mohou užívat, u řidičů úplatně, viz také smluvní podmínky – řidiči se zavazují k tomu, aby řádně plnili veškeré relevantní právní předpisy týkající se jejich činnosti – řidič prohlašuje, že to řádně dodržuje, je to jejich odpovědnost,

- c) správní praxe dopravních úřadů – výše uvedené potvrzuje i kontrolní činnost příslušných orgánů veřejné moci – dopravních úřadů kontrolujících plnění povinností dle ZSD – pokud by byl odpovědný žalovaný, pak by se jejich kontrolní činnost týkala žalovaného – tomu tak není, viz také příkaz magistrátu města Ostravy, odbor dopravy ze 17. 10. 2018,

- d) právní kvalifikace činnosti žalovaného ve smyslu ZSD – činnost žalovaného nelze kvalifikovat jako provoz silniční dopravy ani pro vlastní potřeby, ani pro potřeby cizí – žalobce nedisponuje vozidly, nemá možnost autoritativně nutit uživatele mobilní aplikace k jejímu používání, jde o vůli řidiče, zda mobilní aplikaci bude používat – smlouvy o přepravě nejsou ze strany řidičů uzavírány na účet a odpovědnost žalovaného – je jejich svobodnou vůlí užití,

- e) legislativní činnost zákonodárce – také je zde legislativní činnost zákonodárce – nově navržený § 21e ZSD – nově stanovena povinnost zprostředkovatele taxislužby zajistit, aby jím zprostředkovaná přeprava splňovala dané náležitosti; je to nové ustanovení, a proto příslušné subjekty nebyly dosud vázány těmito povinnostmi,

- f) materiální nevykonatelnost rozsudku – nelze upravit funkcionalitu mobilní aplikace Taxify, aby její provozovatel mohl splnit povinnosti, které mu napadený rozsudek ukládá – to je faktické ukončení jejího provozu, je to nepřiměřené, rozporné s návrhem žalobce v bodu 135 žaloby; pokud osobní dopravu pro cizí potřeby nemají vykonávat osoby splňující zákonné předpoklady přes mobilní aplikaci, pak taková povinnost není pro charakter činnosti žalovaného splnitelná – žalovaný nemůže kontrolovat, zda osoby používající jeho aplikaci dané předpoklady splňují, ani není technicky možné, aby ji užívaly jen takové osoby, nelze

ztotožňovat reálného uživatele; žalovaný není schopen rozlišit, který konkrétní řidič v jakém konkrétním vozidle samotnou jízdu provede – může jen kontrolovat splnění libovolných podmínek při registraci pro mobilní aplikace, nicméně žádný právní předpis mu tuto povinnost zatím nestanovuje,

g) nenaplnění znaků generální klauzule nekalé soutěže – ani jeden znak nebyl naplněn – žalovaný není dopravce provozující taxislužbu dle ZSD; žalovaný nejedná s žalobcem v hospodářském styku – jejich činnosti jsou odlišné; újmu žalobci mohou způsobit potencionálně jednotliví řidiči užívající jeho aplikaci – ti jsou konkurenty žalobce.

10. Na závěr uvedl, že zjištěný skutkový stav neobstojí, neboť tu jsou nové skutečnosti – viz výňatek rozhodnutí Ministerstva dopravy, odboru veřejné dopravy, č. j.: 5/2019-190-TAXI/3 ze dne 30. 1. 2019 – rozhodnutí o potvrzení udělení pokuty v návaznosti na používání mobilní aplikace TAXIFY – kontrolní orgány se zaměřují jen na uživatele aplikace, ne na žalovaného a opět zdůraznil, že napadené rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů.

11. Proto navrhl, aby odvolací soud napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil soudu prvního stupně k dalšímu řízení.

12. V doplnění odvolání ze dne 16. 1. 2020 žalovaný uvedl, že upozorňuje na novelizace ZSD, a tedy, že jeho činnost není právně upravena; novela zavádí institut zprostředkovatele taxislužby + povinnosti – prokazuje to, že jeho činnost není činností dopravce poskytujícího taxislužbu; proto navrhl přerušení řízení do nabytí účinnosti této novely.

13. V dalším doplnění odvolání ze dne 10. 2. 2020 žalovaný uvedl, že:

a) došlo ke změně způsobu provozu mobilní aplikace TAXIFY – od 1. 1. 2019 je kontrolováno dodržování právních povinností ze strany uživatelů – dle legislativy do 30. 6. 2020 nebyl žalovaný povinen kontrolovat plnění zákonných povinností ze strany uživatelů mobilní aplikace – rozhodl žalovaný od 1. 1. 2019, že při registraci do mobilní aplikace budou muset řidiči nahrát průkaz řidiče taxislužby, dokument ohledně zápisu vozidla do evidence vozidel taxislužby a koncesovanou živnost na silniční motorovou dopravu pro přepravu do 9 osob – žalobnímu návrhu bylo vyhověno nejpozději ke dni 1. 1. 2019,

b) subjekty reprezentované žalobcem se dlouhodobě dopouštějí porušování právních předpisů, viz případy:

- nekalosoutěžní jednání společnosti Taxi Praha s.r.o. – klamání označením nejlevnější taxislužba

- kontroverzní cenová politika Taxi Praha s.r.o. na pražském letišti

- trestná činnost tradičních poskytovatelů taxislužby – černá kronika

- porušování cenové regulace taxislužby

- podvádění při skládání zkoušek z místopisu a kontrole platnosti průkazu řidiče taxislužby

- taxislužbu poskytují osoby bez řádného oprávnění

- světové renomé pražských poskytovatelů taxislužby

c) upozorňuje na stávající rozhodovací praxi Městského soudu v Praze ve věci sp. zn. 21 Cm 46/2018 Liftago cz x Taxify Czech republik.

14. Žalobce ve svém vyjádření a částečném zpětvzetí žaloby upřesnil žalobní návrh s ohledem na nabytí účinnosti novelizace ZSD, která novelizuje ZSD s účinností ke dni 1. 7. 2020. Touto novelou došlo v oblasti silniční dopravy, včetně taxislužeb, k podstatným změnám, přičemž nyní žalovaný není povinen:

- zajišťovat přepravu osob včetně jejich zavazadel pouze osobami, které prokázaly znalosti místopisu, právních předpisů upravujících taxislužbu a ochranu spotřebitele a znalosti obsluhy taxametru,
- označovat vozidla taxislužby viditelně a čitelně střešní svítlnou žluté barvy s nápisem taxi na jejich přední a zadní straně a jménem a příjmením, či obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby se s tímto údajem mohl cestující seznámit,
- vybavit vozidlo měřicí sestavou taxametru.

15. Proto žalobce vzal žalobu částečně zpět co do nároku na zdržení 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 neprokázaly znalosti místopisu, znalosti právních předpisů upravujících 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 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.

16. Navíc upřesnil žalobní návrh v reakci na změnu názvu mobilní aplikace žalovaného – původní název byl „Taxify“, nově „Bolt“.

17. V reakci na vyjádření žalovaného ze dne 1. 2. 2021 žalobce uvedl, že novela ZSD nestanoví jiné povinnosti než před novelou – nároky nedotčené zpětvzetím v ZSD zůstaly – tedy povinnost poskytovat taxislužby prostřednictvím osob, které jsou držiteli oprávnění řidiče taxislužby a užívat vozidlo zapsané v evidenci vozidel taxislužby. I pokud by byla činnost žalovaného aktuálně v souladu s veřejnoprávními předpisy – což ale není – jsou přesto žalobcovy zdržovací nároky nadále důvodné – žalovaný dlouhodobě porušuje právní předpisy, proto hrozí riziko jeho protiprávní činnosti a také nelze jen přihlížet výhradně ke stavu, který zde byl v období jemu předcházejícímu – k tomu odkazuje na rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 24. 7. 2013, sp. zn. 23 Cdo 2939/2011 a ze dne 25. 4. 2018, sp. zn. 23 Cdo 5843/2017;

- první případ upuštění od závadného jednání dobrovolně či nedobrovolně – dle toho posuzovat, zda hrozba závadného jednání odpadla,
- druhý případ – stačí jen pouhá hrozba závadného jednání, také dobrovolnost a to, že skutečnost, že žalovaný zanechal svého jednání až po vydání předběžného opatření, důvodem pro zamítnutí zdržovacího nároku není, a to přesto, že žalovaný prohlásil, že neobnoví závadný stav. Nároky žalobce jsou proto nadále důvodné. Pokud jde o náklady řízení před soudem prvního stupně, podle žalobce důsledek nové právní úpravy, tedy částečné zpětvzetí, nemůže jít k jeho tíži – nákladový výrok by měl být proto potvrzen.

18. Vrchní soud v Praze jako soud odvolací přezkoumal podle § 212a a násl. o. s. ř. rozsudek soudu prvního stupně, a dospěl k závěru, že odvolání žalovaného není důvodné.

19. Úvodem odvolací soud konstatuje, že při svém posouzení věci vyšel ze skutkových závěrů zjištěných soudem prvního stupně, které považuje za správné a dostatečné pro posouzení věci, proto na ně pro stručnost odkazuje.

20. S ohledem na částečné zpětvzetí žaloby v průběhu odvolacího řízení odvolací soud se souhlasem žalovaného podle § 222a o. s. ř. v části řízení zastavil a v tomto rozsahu rozsudek soudu prvního stupně zrušil.

21. Žalobce se v této věci domáhal zdržovacího nároku (původně v širším rozsahu), kdy požadoval, aby se žalovaný na území hl. m. Prahy, prostřednictvím mobilní aplikace Taxify, nyní Bolt, zdržel 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 provádějí přepravu osob vozidlem, které není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby.
22. Tvrdil, že žalovaný porušuje jak ZSD, tak vyhlášku tím, že jeho řidiči a jimi řízená vozidla nespĺňují zákonné předpoklady pro provozování taxislužby na území hl. města Prahy, čímž získává neoprávněnou a neodůvodněnou soutěžní výhodu oproti ostatním soutěžitelům, kteří zprostředkovávají taxislužbu, čímž může obsloužit více zákazníků a realizovat vyšší výnosy. Domníval se proto, že generální klauzule nekalé soutěže je naplněna.
23. Soud prvního stupně dospěl k závěru, že jednání žalovaného je nekalosoutěžní, když se podle soudu nejedná o službu informační společnosti, ale o službu v oblasti dopravy. Odkázal přitom na stanovisko generálního advokáta a rozsudek SD EU ve věci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL. Podle soudu se nejedná ani o spolujízdu – sdílení společné cesty určené řidičem, jelikož cíl cesty určuje spolujezdec, nikoliv řidič.
24. K posouzení služby žalovaného
25. Podstatou problému podle odvolacího soudu je zejména věcné posouzení, zda činnost žalovaného je pouhou službou elektronických komunikací nebo zprostředkováním a provedením taxislužby.
26. Zde odvolací soud odkazuje zejména na rozhodnutí SD EU ve věci C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL (od kterého nemá důvod se odchylovat), podle kterého se služba (žalovaného) neomezuje na zprostředkovatelskou službu spočívající ve zprostředkování kontaktu, pomocí aplikace pro chytré telefony, mezi neprofesionálním řidičem používajícím vlastní vozidlo a osobou, která se potřebuje přemístit po území města. V takové situaci, jako je situace popisovaná předkládajícím soudem, v níž je přeprava cestujících zajišťována neprofesionálními řidiči používajícími vlastní vozidla, totiž poskytovatel této zprostředkovatelské služby vytváří současně nabídku služeb městské dopravy, kterou zpřístupňuje zejména prostřednictvím nástrojů výpočetních technologií, například aplikace dotčené ve věci v původním řízení, jejichž obecné fungování ve prospěch osob, které chtějí využít tuto nabídku za účelem přepravy po městě, sám organizuje. V tomto ohledu z informací, které má Soudní dvůr k dispozici, vyplývá, že zprostředkovatelská služba společnosti Uber (zde žalovaného) 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 a tato společnost má navíc rozhodující vliv na podmínky služeb poskytovaných takovými řidiči.
27. Navíc nelze přehlédnout, že provozování služby má zcela „v rukou“ žalovaný, nikoliv řidiči fakticky vykovávající přepravu osob na základě objednávky. Je to právě žalovaný, který obě strany smluvní přepravy prostřednictvím aplikace propojí, jelikož bez registrace u žalovaného řidič jízdu nevykoná, ani zákazníkovi nebude zajištěno vozidlo, ani sama jeho přeprava na jím určené místo. Též je to žalovaný, který určuje podmínky přepravy jak pro řidiče, tak zákazníky a je to též žalovaný, který inkasuje cenu služby a i výši této ceny výhradně určuje. Žalovaný také může omezit či znemožnit využití služby zákazníku i bez vědomí řidiče. Z těchto skutečností je pak zřejmé, že je to výhradně žalovaný, který ovlivňuje způsob realizace služby, kterou tak není pouhé zprostředkování taxislužby, ale faktické, reálné provádění taxislužby. Proto nebylo ani nutné, aby se soud prvního stupně zabýval „vnitřním fungováním aplikace“, jak namítal v odvolání žalovaný, jelikož pro posouzení postačoval právě jen pohled „zvenčí“, tedy pohled uživatele služby, a to jak zákazníka, tak řidiče.

28. Činnost žalovaného tak je jednoznačně zprostředkováním taxislužby, proto podléhá regulím upraveným zákonem o silniční dopravě, ve znění jeho novely zákonem č. 339/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, platné ke dni vyhlášení rozhodnutí odvolacího soudu.
29. Jelikož žalovaný tyto podmínky neplní, jak bylo prokázáno v řízení před soudem prvního stupně (a fakticky to ani nebylo sporné), pak získává nedovolenou soutěžní výhodu, spočívající v logickém snížení nákladů, které by mu jinak vznikly, pokud by stanovené podmínky dodržoval a respektoval. Tato nedovolená soutěžní výhoda se pak na druhé straně projevuje u členů žalobce, tedy jednotlivých provozovatelů taxislužby, tím, že jim vzniká újma nejenom ve vzniku vyšších nákladů než žalovanému, ale i v tom, že tyto nižší náklady může žalovaný zohlednit v ceně, kterou (prostřednictvím svých řidičů) účtuje za své služby. I podle odvolacího soudu je tedy zřejmé, že jsou splněny všechny předpoklady nekalé soutěže, tedy existence soutěžního vztahu (oba poskytují služby fakticky ve stejné oblasti, byť jinou formou), možnost vzniku újmy druhému soutěžiteli a existence protiprávního jednání, tedy nedodržování zákonných předpokladů pro provozování taxislužby.
30. Je nutné též zdůraznit, že i porušování předpisů veřejného práva za účelem získání soutěžní výhody, je jednou ze soudcovských nekalosoutěžních podstat (srov. ŠVESTKA, Jiří. DVOŘÁK, Jan. FIALA, Josef. HRÁDEK, Jiří. VOJTEK, Petr. HAJN, Petr. a kol., Praha: Wolters Kluwer, a. s., 2014), kterou, jak vyplývá z výše uvedeného, žalovaný naplňuje.
31. K otázce změny právní úpravy
32. Lze poznamenat, že odvolací soud si je plně vědom změny, vyvolané novelou zákona o silniční dopravě shora uvedenou, v důsledku které byly zjednodušeny podmínky pro provozování taxislužby.
33. Tato změna by měla nepochybně dopad do výrokové části rozsudku soudu prvního stupně, protože některé původně uložené povinnosti žalovanému soudem prvního stupně již vymáhat po 1. 7. 2020 nelze. Ohledně uložení těchto povinností žalovanému však bylo řízení odvolacím soudem zastaveno. Předmětem řízení tak zůstaly pouze povinnosti, které by měl žalovaný plnit i po 1. 7. 2020, pokud se týká provozování taxislužby.
34. K otázce důvodnosti uplatnění zdržovacích nároků.
35. Lze uvést, že zdržovací nároky mají zásadně preventivní povahu, protože směřují jak proti závadnému nekalosoutěžnímu jednání, které rušitel již započal a dosud v něm pokračuje, tak proti jednání, u něhož vzhledem k soustavnosti hrozí, že v něm pokračováno bude. Současně mohou směřovat proti jednání, u kterého je důvodná obava, že k němu dojde, i když nepůjde o soustavné jednání. Zdržovacím nárokem, který obecně směřuje do budoucna, má být zabráněno nejen v pokračování protiprávního stavu, ale i v opakování protiprávního jednání, jež bylo jeho příčinou. Zdržovacím nárokem se poškozený brání proti tomu, aby se jednání, jímž jsou poškozena jeho práva, opakovalo, nebo aby bylo pokračováno v jednání, které představuje zásah do jeho práv, popř. odvrací hrozbu, že by k takovému zásahu mohlo dojít. Při rozhodování o zdržovacím nároku není třeba prokázat plánování nebo konkrétní připravování pokračování v závadném jednání žalovaného. Pouhá hrozba závadného jednání k uložení zdržovacího nároku v tomto případě postačuje.
36. Při rozhodování o zdržovacím nároku je navíc nutné přihlížet k tomu, zda k protiprávnímu jednání již v minulosti došlo (tak jako v projednávané věci), či zda se jedná pouze o hrozbu vzniku protiprávního jednání v budoucnu. Pokud již k protiprávnímu jednání jednou došlo, pak je pravděpodobnost jeho opakování vyšší, resp. nelze závadné jednání bez dalšího vyloučit. Jinak by bylo možné posuzovat situaci, kdy by k nápravě postupů žalovaného došlo ještě před podáním žaloby a žalovaný se zavázal v závadném jednání již nepokračovat. Pokud by k upuštění od závadného jednání došlo dobrovolně, tj. bez donucení podáním návrhu na nařízení předběžného

opatření a žaloby a probíhající soudním řízením a po dohodě s žalobcem, bylo by možné předpokládat, že hrozba závadného jednání odpadla (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 24. 7. 2013, sp. zn. 23 Cdo 2939/2011).

37. Protože ve věci bylo před podáním žaloby nařízeno soudem prvního stupně ve prospěch žalobce předběžné opatření sp. zn. 2 Nc 1041/2017, pak nelze než dospět k závěru, že pokud žalovaný, jak tvrdí, v současné době používá pro svou činnost pouze řidiče s licenci, pak tak nečiní, protože nárok žalobce uznal, tedy by svou předcházející praxi změnil, ale protože k tomu byl donucen vykonatelným předběžným opatřením (byť bylo posléze odvolacím soudem zrušeno).
38. Jelikož však zdržovací výrok soudu působí do budoucna a žalovaný, i přes změnu právní úpravy, která pro něj byla velice pozitivní, neustále (i v průběhu odvolacího řízení) zpochybňoval, že by nedodržoval podmínky pro provozování taxislužby, jelikož tyto podle něj měli dodržovat jeho řidiči, nikoliv on, pak nelze než uzavřít, že stále hrozí opakování závadného stavu a je namístě žalobě, v rozsahu po omezení žalobního nároku, vyhovět.
39. K procesním otázkám sporu
40. Pokud jde o další procesní námitky vznášené žalovaným v odvolání, lze uvést, že je sice pravdou, že osobě jednáající za společnost žalovaného nebyl v řízení před soudem prvního stupně ustanoven tlumočník, byť podle § 18 o. s. ř. má i tato osoba právo jednat před soudem ve své mateřštině (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ze dne 19. 9. 2013, sp. zn. 23 Cd 3116/2012), podle názoru odvolacího soudu však v řízení před soudem prvního stupně tato potřeba nevyšla najevo, jelikož žádný ze zahraničních zástupců žalovaného nebyl na žádném z ústních jednání přítomen (alespoň tak vyplývá ze záznamů z jednání založených se spise). Oproti tomu v odvolacím řízení zástupce žalobce předem avizoval účast cizího státního příslušníka za žalovaného, proto mu byl tlumočník pro jednání ustanoven a byl přítomen jednání odvolacího soudu.
41. Pokud jde o otázku nepřipustnosti vedlejšího účastenství hl. města Prahy, pak ta není pro posouzení podstatná, jelikož tento účastník, ještě v době, kdy pouze probíhala příprava jednání soudu prvního stupně, z řízení vystoupil (proto ani odvolací soud nerozhodoval o odvolání žalovaného a odvolací řízení zastavil usnesením ze dne 31. 5. 2018, č. j. 3 Cmo 88/2018-122).
42. K nepředložení předběžné otázky SD EU lze uvést, že zde sice soud prvního stupně pochybil, pokud o tomto návrhu formálně nerozhodl, přestože na jednání dne 18. 10. 2018 to, že tuto potřebu neshledává, podrobně žalovanému odůvodnil (viz záznam z jednání ze dne 18. 10. 2018). Tato chyba soudu prvního stupně však neměla vliv na správnost rozhodnutí soudu prvního stupně, proto ani nemohla být důvodem pro zrušení rozsudku odvolacím soudem podle § 219a odst. 1 písm. a) o. s. ř. Navíc o stejném návrhu žalovaného opětovně rozhodoval i odvolací soud, který tak mohl případně tuto vadu napravit v odvolacím řízení. Ani ten důvod pro předložení předběžné otázky neshledal, jelikož se jedná podle odvolacího soudu o věc již SD EU opakovaně řešenou a tudíž ze závěrů uvedených v rozhodnutích SD EU uvedených lze vyjít i při rozhodování v uvedené věci. Proto i odvolací soud tento návrh zamítl.
43. Z výše uvedených důvodů odvolací soud podle § 219 o. s. ř. výrok I., ve zúženém znění po částečném zpětvzetí žaloby, jako správný potvrdil, pouze s drobným upřesněním reflektujícím jasněji vztah mezi řidiči (osobami) a uživateli aplikace žalovaného a v průběhu řízení nastalou změnu názvu aplikace žalovaného z TAFIXY na BOLT.
44. K návrhu žalovaného na nařízení mediace vznesené v průběhu odvolacího řízení lze pouze dodat, že ze samotných zásadně odlišných postojů účastníků v průběhu celého řízení nebylo možné přepokládat její úspěch, proto jako neúčelný tento návrh žalovaného odvolací soud podle § 100 odst. 2 o. s. ř. zamítl.
45. K nákladům řízení

46. Pokud jde o náhradu nákladů řízení, s ohledem na částečné zpětvzetí žaloby, tedy částečný procesní neúspěch žalobce, odvolací soud nově rozhodoval o náhradě nákladů řízení. Jelikož poměr úspěchu a neúspěchu účastníků byl fakticky stejný jak v řízení před soudem prvního stupně, tak před soudem odvolacím, bylo podle § 142 odst. 3 o. s. ř. rozhodnuto tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení před soudy obou stupňů, s přihlédnutím k tomu, že k částečnému zpětvzetí došlo až v průběhu odvolacího řízení.
47. Zároveň byla v písemném vyhotovení rozhodnutí postupem podle § 164 o. s. ř. opravena zjevná nesprávnost ve vyhlášeném rozhodnutí, spočívající v neuvedení, že se rozsudek soudu prvního stupně zrušuje v rozsahu, ve kterém bylo řízení zastaveno (§ 222a o. s. ř.).

Poučení:

Dovolání proti tomuto rozhodnutí lze podat za podmínek § 237 o. s. ř. ve lhůtě dvou měsíců od doručení tohoto rozhodnutí k Nejvyššímu soudu prostřednictvím soudu prvního stupně. Přípustnost dovolání (§ 237 až 238a o. s. ř.) je oprávněn zkoumat jen dovolací soud.

Nesplní-li povinný dobrovolně, co mu ukládá vykonatelné rozhodnutí, může se oprávněný domáhat jeho splnění v exekučním řízení.

Praha 16. 2. 2021

JUDr. Roman Horáček, Ph.D., v. r.
předseda senátu