

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Provozování taxislužby a alternativních sdílených služeb přepravy  
osob  
Bakalářská práce

2022

Štěpán Mareš

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2021/2022

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Štěpán Mareš**  
Osobní číslo: **D18169**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Logistické technologie**  
Téma práce: **Provozování taxislužby a alternativních sdílených služeb přepravy osob**  
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

## Zásady pro vypracování

Úvod

1. Analýza podmínek pro provozování taxislužby
2. Analýza podmínek pro provozování sdílené dopravy
3. Porovnání podmínek a předložení návrhu úprav

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **30-40**  
Rozsah grafických prací: **3-4**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů  
Internetové stránky CAR4WAY a.s. [online]. 2020. Dostupné z: <http://www.car4way.cz/carsharing>  
Internetové stránky SČT. Sdružení českých taxikářů z.s. [online]. 2020. Dostupné z: <http://www.taxisdruzeni.cz>  
Internetové stránky LIFTAGO. Liftago – taxi a přeprava zásilek [online]. 2020. Dostupné z: <http://www.liftago.cz/osobni/taxi>

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **20. září 2021**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **14. ledna 2022**

L.S.

---

**doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.**  
děkan

---

**doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 3. ledna 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem Provozování taxislužby a alternativních sdílených služeb přepravy osob jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 1.1.2022

Štěpán Mareš, v. r.

Rád bych tímto poděkoval kamarádovi Janu Galuščákovi za společně strávený čas při spolubydlení a Danielovi Dadokovi za tisk veškerých studijních materiálů během studia. Dále bych chtěl poděkoval vedoucímu bakalářské práce doc. Ing. Jaroslavu Kleprlíkovi, Ph.D. za pomoc při psaní bakalářské práce.

## **ANOTACE**

Bakalářská práce se zabývá aktuálními možnostmi v přepravě osob na území České republiky. Práce se věnuje podmínkám provozování taxislužby a alternativních sdílených služeb v roce 2021 a vzájemně je porovnává. Práce se opírá o zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. V první části práce jsou uvedeny podmínky provozování taxislužby v České republice v roce 2021. Dále práce zjišťuje, zda novelou zákona o silniční dopravě, došlo ke srovnání podmínek mezi standardní a alternativní taxislužbou. V druhé části jsou představeni jednotliví poskytovatelé carsharingu. Přibližuje jejich výhody i nevýhody a porovnává poskytovatele carsharingu. Práce nabízí jiný pohled na provozování automobilu.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

alternativní taxislužba, mobilní aplikace, regulace, taxislužba, doprava

## **TITLE**

Operation of taxi services and alternative shared services for passenger transportation

## **ANNOTATION**

The bachelor thesis deals with current means of transport in Czech Republic. The thesis deals with the conditions under which you can operate taxi or alternative shared services in 2021 and compares them. The thesis is based on Act No. 111/1994 Coll., On road transport, as amended. The first part of the thesis presents the conditions under which you can operate taxi services in the Czech Republic in 2021. Furthermore, the thesis examines whether the amendment to the Road Transport Act equalized the conditions between standard and alternative taxi services. The second part introduces the individual carsharing providers. It outlines their advantages and disadvantages and compares carsharing providers. The work offers a different view of car operation.

## **KEYWORDS**

alternative taxi services, mobile application, regulation, taxi services, transport

# OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ .....	9
SEZNAM TABULEK .....	11
SEZNAM ZKRATEK .....	12
1 TAXISLUŽBA .....	14
1.1 Standardní taxislužba .....	15
1.1.1 Podmínky podnikání v taxislužbě.....	15
1.1.2 Analýza podmínek řidiče taxislužby.....	17
1.1.3 Pracovní doba řidiče taxislužby .....	22
1.1.4 Analýza práce dispečinku .....	24
1.1.5 Senior Expres Plzeň.....	26
1.1.6 Analýza stanovišť taxislužby.....	27
1.1.7 Analýza vozidla.....	31
1.2 Alternativní taxislužba .....	38
1.2.1 Taxislužba na základě písemné smlouvy.....	39
1.2.2 Taxislužba na základě elektronické objednávky.....	40
1.2.3 Zprostředkovatel taxislužby.....	43
1.3 Průzkum taxislužby na Letišti Václava Havla v Praze .....	45
1.4 Slabé stránky taxislužby.....	49
1.5 Konkurence taxislužby v obslužnosti města .....	50
2 SDÍLENÁ EKONOMIKA.....	59
2.1 Carsharing .....	59
2.1.1 Car4Way a.s.....	64
2.1.2 Anytime carsharing.....	71
2.1.3 Autonapůl, družstvo .....	72
2.1.4 AJO carsharing.....	75
2.1.5 HoppyGo s.r.o.....	76

2.2	Srovnání podmínek provozovatelů carsharingu k lednu 2022.....	79
2.3	Carpooling.....	81
2.4	Hodnocení poskytovatelů carsharingu .....	81
3	SROVNÁNÍ ZPŮSOBŮ DOPRAVY NA VYBRANÉ TRASE .....	82
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....	88
	SEZNAM PŘÍLOH.....	93

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b> Průkaz řidiče taxislužby .....	19
<b>Obrázek 2</b> Ověření průkazu řidiče taxislužby .....	19
<b>Obrázek 3</b> Dispečink PMDP .....	26
<b>Obrázek 4</b> Stanoviště taxislužby u autobusové nádraží v Trutnově.....	29
<b>Obrázek 5</b> Značení taxislužby v Trutnově.....	30
<b>Obrázek 6</b> Evidenční nálepka vozidla taxislužby .....	32
<b>Obrázek 7</b> Střešní svítlna s nápisem Taxi a označením provozovatele.....	34
<b>Obrázek 8</b> Taxametr typu MPT5 v poloze volno .....	35
<b>Obrázek 9</b> Doklad o provedené přepravě .....	36
<b>Obrázek 10</b> Ceník taxislužby umístěný ve vozidle .....	37
<b>Obrázek 11</b> Vymezený jízdní pruh pro vozidla taxi, cyklisty a autobusy v Praze.....	39
<b>Obrázek 12</b> Vzhled Bolt .....	42
<b>Obrázek 13</b> Vzhled Liftago .....	42
<b>Obrázek 14</b> Vzhled Uber .....	42
<b>Obrázek 15</b> Zvažování využití taxislužby .....	46
<b>Obrázek 16</b> Druh dopravy z letiště.....	47
<b>Obrázek 17</b> Důležitost parametrů taxi jízdy.....	48
<b>Obrázek 18</b> Typ taxislužby.....	48
<b>Obrázek 19</b> Trasa železniční stanice Pardubice – knihovna UPCE .....	51
<b>Obrázek 20</b> Účtenka v aplikaci Bolt.....	53
<b>Obrázek 21</b> Zaparkované koloběžky společnosti Bolt .....	54
<b>Obrázek 22</b> Účtenka společnosti Lime.....	55
<b>Obrázek 23</b> Koloběžky Lime u hokejového stadionu PCE.....	55
<b>Obrázek 24</b> Koloběžky Lime umístěné na vodorovném značení v Polabinách .....	56
<b>Obrázek 25</b> Počet sdílených aut v ČR v letech 2014 - 2020 .....	64
<b>Obrázek 26</b> Škoda Fabia III Car4way .....	65
<b>Obrázek 27</b> Čipová karta Car4Way.....	66
<b>Obrázek 28</b> Čtečka čipových karet pro odemykání vozidla.....	67
<b>Obrázek 29</b> Trasa přepravy vozidlem Fabia III od Car4Way .....	69
<b>Obrázek 30</b> Účet za výpůjčku vozidla.....	70
<b>Obrázek 31</b> Toyota Yaris společnosti Anytime.....	71
<b>Obrázek 32</b> Předávací zóna aut v Hradci Králové z roku 2021 .....	73

<b>Obrázek 33</b> Škoda Citigo Autonapůl.....	74
<b>Obrázek 34</b> Škoda Fabia III společnosti AJO .....	75
<b>Obrázek 35</b> Vzhled webu HoppyGo.....	77
<b>Obrázek 36</b> Fabia III.....	78
<b>Obrázek 37</b> Trasa Letiště Pardubice – DFJP Univerzita Pardubice .....	83

## SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1</b> Statistika kontrol taxislužby Městskou policií v Praze v letech 2018, 2019 .....	22
<b>Tabulka 2</b> Pojištění vozidla taxislužby u České pojišťovny var. Exclusive.....	33
<b>Tabulka 3</b> Roztřídění dotazovaných podle sociodemografických otázek .....	45
<b>Tabulka 4</b> Výpočet skutečných nákladů u automobilu.....	60
<b>Tabulka 5</b> Minutová sazba u vozidel Car4Way v tarifu Comfort ke dni 1.1.2022 .....	68
<b>Tabulka 6</b> Srovnání přeprav z Terminálu 1 letiště Václava Havla a Klamovkou .....	71
<b>Tabulka 7</b> Minutový tarif u vozidel Anytimecar k lednu 2022 .....	72
<b>Tabulka 8</b> Přehled sazeb u jednotlivých tříd společnosti Autonapůl ke dni 1.1.2022.....	74
<b>Tabulka 9</b> Srovnání podmínek jednotlivých poskytovatelů carsharingu .....	80
<b>Tabulka 10</b> Srovnání hodnocení poskytovatelů carsharingu k 1.1.2022 .....	80
<b>Tabulka 11</b> Srovnání způsobů dopravy na trase z obrázku 35 .....	83

## SEZNAM ZKRATEK

AČC	Asociace českého carsharingu
CEO	Chief executive officer
ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
DÚ	Dopravní úřad
EU	Evropská unie
GPS	Global Positioning System
IDOS	Informační dopravní systém
JRF	Jednotný registrační formulář
KB	Kompenzační bonus
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MMB	Magistrát města Brna
MP	Městská policie
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
OSVČ	Osoba samostatně výdělečně činná
PIN	Personal identification number
PMDP	Plzeňské městské dopravní podniky
RZ	Registrační značka
SPZ	Státní poznávací značka
STK	Stanice technické kontroly
VOPS	Všeobecné obchodní podmínky společnosti
ZTP	Zvlášť tělesně postižený

# ÚVOD

Doprava je kontinuální proces, jehož výsledkem je přeprava. Faktem je, že ovlivňuje každodenní život jedince ať už v roli pozorovatele nebo jako její součást. Využíváme ji při běžných činnostech jako je cesta do práce, za zábavou nebo třeba k přemístění surovin, nákladu či výrobků. Jedná se o velmi progresivní odvětví za poslední desítky let s globálním dopadem. Dopravu lze rozdělit podle několika kritérií. Jedním z nich je dle dopravní cesty na silniční, železniční, leteckou, říční, námořní a potrubní. Dále je možné dopravu dělit na osobní a nákladní.

První část práce si klade za cíl analyzovat podmínky provozování taxislužeb v České republice v roce 2021. Práce má obsáhnout standardní taxislužbu, tak i tu alternativní, o jejíž činnosti se vedly v minulosti spory. Standardní taxislužba je rozdělena do pěti základních ucelených částí: analýza podnikání v taxislužbě, analýza práce řidiče taxislužby, analýza práce dispečinku, analýza stanovišť taxislužby a analýza vozidla taxislužby. Součástí vypracovaných analýz bude hodnocení současného stavu a v případě zjištění nedostatku navrhne autor opatření ke zlepšení. V porovnání je představena i alternativní taxislužba a podmínky jejího provozu. Autor si klade za cíl zjistit, zda novela č. 105/2020 Sb., která novelizuje zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů upravuje podmínky tak, aby nedocházelo ke zvýhodnění jedné nebo druhé strany. Autor se zaměřuje na rozdíly mezi nimi a identifikuje slabé stránky standardní taxislužby na základě získané zkušenosti v dané problematice.

Druhá část práce se věnuje představení služby carsharingu. V úvodu bude pojem krátce vysvětlen a zařazen do kontextu sdílené ekonomiky. Budou představeny kladné i záporné stránky, které z provozování carsharingu plynou. V rámci práce uvede autor postup výpůjčky konkrétního automobilu. V práci bude mimo jiné představeno pět největších provozovatelů carsharingu, kteří jsou součástí Asociace českého carsharingu. Následně je provedena kalkulace ceny na příkladu za pronájem vybraného automobilu.

V závěru práce autor shrne výsledky a přínosy práce. Na základě zjištěných dat odhadne, jakým směrem se bude vývoj v oblasti taxislužeb pokračovat.

Předmětem bakalářské práce je silniční osobní doprava, konkrétně taxislužba a carsharing v České republice v roce 2021. **Cílem práce je poskytnout přehled o provozování taxislužby na území České republiky, představit silné a slabé stránky sdílené dopravy v praxi a předložit návrhy úprav v těchto odvětvích.**

# 1 TAXISLUŽBA

„Taxislužba je osobní doprava 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“ (zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 2 odst. 9).

Z definice o taxislužbě vyplývá, o jakou dopravu a pro koho se jedná. Jedná se o nepravidelnou dopravu, kde je poptávka po přepravě dána náhodnou potřebou zákazníka na přemístění. Tím se liší například od linkové osobní dopravy i městské hromadné dopravy, které poskytují na určené trase dopravní cesty pravidelné přepravní služby. Taxislužba je osobní doprava po individuální trase podle přání zákazníka v objednaném čase.

Taxislužbu snad není potřeba představovat, jelikož se s ní v nějaké formě setkal každý z nás. Ať už jako cestující nebo v roli účastníka silničního provozu. S technologickým pokrokem ve vývoji automobilů docházelo k postupné obměně vozového parku vozidel taxislužby, s rozvojem mobilních zařízení zase ke změně objednávání. Nejdříve vznikla možnost objednání si taxislužbu telefonním hovorem, později s rozšířením aplikací a lokalizačních zařízení i možnost elektronické objednávky taxislužby. Vývoj aplikací může za vznik i alternativní taxislužby, která se od standardní taxislužby liší velikostí trhu, na který se zaměřuje. Zatímco standardní taxislužba zajišťuje dopravu na konkrétním místě, alternativní taxislužbu lze aplikovat s drobnými úpravami téměř kdekoliv, kde hodlá svoji službu provozovat. Co ovšem zůstalo, je princip činnosti taxislužby, který zůstal v podstatě stejný.

„Taxislužba nachází uplatnění především tam, kde přestává být efektivní hromadná doprava.“ (Šimon Dušek, 2017, s. 10) Tyto místa charakterizuje nízká poptávka po přepravě, jsou těžce dosažitelná autobusem nebo se jedná o provoz v nočních hodinách. Zde se nachází prostor k využití taxislužby. Své využití nalezne i během dne, jelikož jízda vozidlem taxi je zpravidla pro zákazníka komfortnější než jízda hromadnou dopravou. Typický účel cest je za zábavou, cestování v cizí zemi nebo návštěva doktora.

V předchozích letech zaznamenal trh taxislužby výrazné změny. Do České republiky vstoupily nadnárodní společnosti, které nabízely přepravu podobnou taxislužbě. Jejich činnost se stala trnem v oku dosavadním řidičům taxislužeb a diskuze, zda byl jejich provoz legální. Nakonec vznikl nový regulovaný segment taxislužby. Trh taxislužby bylo možné před pandemií onemocnění COVID-19 považovat za nasycený s vysokou konkurencí v odvětví.

## 1.1 Standardní taxislužba

Standardní taxislužba je původní taxislužba, nazývaná též jako klasická nebo tradiční. Taxislužba je definována v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s českými (potažmo evropskými) zákony. Zákon upravuje obecné podmínky provozování taxislužby na území České republiky. Stanoví práva a povinnosti jednotlivých účastníků v taxislužbě a stanoví pravomoc orgánů státní správy v daném odvětví. K 1.7.2020 byl uveden v platnost zákon č. 115/2020 Sb., kterým se novelizuje zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a došlo společně s ním ke změnám ve stávající taxislužbě. Tyto změny jsou součástí práce.

Standardní taxislužba se vyznačuje objednáním taxi z ulice nebo telefonicky. V případě objednání z ulice se jedná buď o zastavení na tzv. mávnutí rukou nebo o nástup ze stanoviště taxislužby. Doprovodce musí zajistit, aby vozidlo bylo vybaveno střešní svítlnou s nápisem TAXI a taxametrem (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 21 odst. 4). Řidič tohoto segmentu taxislužby má právo využívat vyhrazené pruhy, které jsou například v ulici Vrchlického v Praze (viz obrázek 11), kde řidič může vjet do městské památkové rezervace a smí užívat stanoviště taxislužby. Dále existuje způsob taxislužby provozované na základě písemné smlouvy (smluvní taxislužba) a taxislužba na základě elektronické objednávky. Na standardní taxislužbu se vztahuje nařízení obce o maximální cenách taxislužby, které může stanovit na svém území nařízením obce. (zákon č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, § 4a odst. 1) Tuto pravomoc uplatňuje i statutární město Brno, které svým nařízením číslo 18/2020 s účinností od 15.7.2020 aktualizuje předchozí nařízení č. 15/2017. Upravuje tak maximální nástupní sazbu na 60 Kč, jízdné na 30 Kč/km a stání vozidla taxislužby 5 Kč/den na území statutárního města Brna.

### 1.1.1 Podmínky podnikání v taxislužbě

Podnikatel v silniční dopravě je tuzemský dopravce provozující silniční dopravu pro cizí potřeby. Tuzemský dopravce je dopravce, který provozuje silniční dopravu pro cizí potřeby na základě koncese. Dopravce je fyzická nebo právnická osoba provozující silniční dopravu (zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 2 odst. 4).

Výhodnější pro podnikatele je podnikat pod obchodní firmou, nejlépe formou s.r.o. oproti osobě samostatně výdělečně činné (OSVČ).

Výhody formy podnikání s.r.o. oproti OSVČ jsou (Profispolečnosti.cz s.r.o.):

- Podnikatel ručí pouze do výše nesplaceného vkladu společnosti, nikoliv svým celým osobním majetkem,
- podnikatel je zaměstnancem své společnosti, tedy pobírá mzdu a je schopen ušetřit na sociálním a zdravotním pojištění (odvádí se pouze ze mzdy, nikoliv z celého měsíčního příjmu společnosti),
- společnost lze vlastnit, a tedy práva později převést na jinou osobu,
- nevýhodou je povinnost vést podvojný účetnictví na rozdíl od OSVČ.

Taxislužbu lze provozovat na základě živnostenského oprávnění s předmětem podnikání „Silniční motorová doprava – osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče“. O živnostenské oprávnění lze zažádat u kteréhokoliv obecního živnostenského úřadu (Ministerstvo průmyslu a obchodu). K vyřízení je zapotřebí vyplnit jednotný registrační formulář (JRF). Tento typ formuláře o 2 stránkách lze využít při podání podle živnostenského zákona, pro základní registraci na správě sociálního zabezpečení, zdravotní pojišťovně, k registraci daní a pro hlášení Úřadu práce České republiky (po udělení souhlasu). Formulář je možné podat elektronicky skrze Registr živnostenského podnikání nebo je dostupný ke stažení v souboru PDF na webových stránkách Ministerstva průmyslu a obchodu. Vytisknutý formulář lze také získat na živnostenském úřadě a vyplnit s pracovníkem živnostenského úřadu. Vyplnění formuláře není dle autora práce nijak složité, dost polí není nutné vyplnit. Autor za účelem vyplnění JRF navštívil Městský úřad v Trutnově, kde na Odboru obecního živnostenského úřadu trvalo ruční vyplnění údajů 10 minut se zaměstnankyní úřadu. Vzor fiktivně vyplněného JRF je uveden v příloze A této práce.

Dále je potřeba doložit výpis z Rejstříku trestů, který si buď obstará přímo pracovník živnostenského úřadu nebo ho lze obstarat na kterémkoliv kontaktním místě veřejné správy CZECH POINT, případně ho lze získat po přihlášení na Portálu občana. Je zapotřebí mít také občanský průkaz a 1000 Kč jako poplatek při ohlášení živnosti při vstupu do živnostenského podnikání. Každé, jiné než první ohlášení koncese, je zpoplatněno 500 Kč. Konkrétní výše poplatku je uvedena v zákoně č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Vyřízení živnostenského oprávnění zpravidla probíhá okamžitě na úřadě, jinak má úřad na splnění povinností lhůtu 30 dnů (zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, § 48 odst. 3). Živnostenské oprávnění u ohlašovacích živností vzniká zpravidla ihned po ohlášení, u koncesovaných živností dnem nabytí právní moci rozhodnutí o udělení koncese.

Obecné podmínky pro získání živnostenského oprávnění jsou v případě fyzické osoby na území ČR následující (Ministerstvo průmyslu a obchodu):

- Splnění všeobecných podmínek provozování živnosti stanovených v § 6 živnostenského zákona (tzv. plná svéprávnost a bezúhonnost),
- neexistence překážky provozování živnosti podle § 8 živnostenského zákona (neuložen zákaz dané činnosti).

K vyřízení žádosti je potřeba:

- Souhlas vlastníka nemovitosti s umístěním sídla, pokud se bude sídlo lišit od trvalého bydliště,
- doklad o zaplacení správního poplatku ve výši 1000,- Kč při prvním vstupu do živnostenského podnikání, 500,- Kč při další žádosti o zřízení živnosti (poplatek je možno uhradit v hotovosti v místě živnostenského úřadu, poštovní poukázkou nebo bankovním převodem),
- průkaz totožnosti.

### **1.1.2 Analýza podmínek řidiče taxislužby**

Ačkoliv se práce řidiče taxislužby, která spočívá v přepravě cestujících silničními vozidly, v posledních letech příliš nezměnila, došlo i zde několika úpravám. Od 1.7.2020 tak mohou řidiči taxislužby vykonávat všechny druhy taxislužby, pokud splní podmínky pro taxislužbu, kterou v daný moment provozují. Další významná změna nastala ve zjednodušení podmínek pro získání „Oprávnění řidiče taxislužby“.

Práci řidiče taxislužby je oprávněna vykonávat osoba, která je držitelem „Oprávnění řidiče taxislužby“. Oprávnění se vydávají na dobu 5 let. O udělení „Oprávnění řidiče taxislužby“ žádá řidič kterýkoli dopravní úřad (DÚ) s těmito doklady (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 21c):

- fotografii (v souladu se zákonem č. 269/2021 Sb., o občanských průkazech)
- doklad prokazující oprávnění řidiče k pobytu na území České republiky (pokud není občanem České republiky) a
- doklad prokazující jeho oprávnění k výkonu práce na území České republiky.
- kopií stvrzenky o zaplacení správního poplatku ve výši 500 Kč pouze v hotovosti (stanoveno v zákoně č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, článek I položka 34-13),

Správní poplatek se platí v pokladně dopravního úřadu. Poplatek je splatný předem pouze v hotovosti. Průkazová fotografie musí odpovídat současné podobě občana ve velikosti

35 mm x 45 mm. Žadatel musí mimo jiné splňovat požadavky (zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 21c):

- být starší 21 let,
- spolehlivý podle § 9 odst. 2 a,
- oprávněn k pobytu na území České republiky a, je-li to podle zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů vyžadováno, oprávnění k výkonu práce na území České republiky, jde-li o občana jiného než členského státu, který není držitelem koncese pro provozování silniční motorové dopravy osobní vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče, jeho manželem nebo registrovaným partnerem.

Za spolehlivého se nepovažuje ten, kdo se proviní způsobem definovaným v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 9 odst. 2. Mezi prohřešky patří např.: uložení sankce řidiči v posledních 3 letech za řízení pod vlivem alkoholu nebo uložení sankce v posledních 5 letech za poškození cestujícího na ceně více než jednou. Další prohřešky jsou uvedeny v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů).

Vzor fiktivně vyplněné Žádosti o udělení oprávnění řidiče taxislužby je uveden v příloze B této práce. Žádost obsahuje osobní údaje o žadateli a pro jednotlivá města se může mírně lišit. Uvedený fiktivně vyplněný vzor v příloze B této práce je platný k 1.7.2021 pro dopravní úřad v Hradci Králové.

Žádost podává přímo řidič. Na řidiči je i rozhodnutí pro jaký druh provozování taxislužby si zvolí. Vzhledem k vývoji v taxislužbě a více způsobům provozování, je u žádosti o udělení oprávnění řidiče jednodušší, když dopravní úřad komunikuje pouze se samotným řidičem. Při kladném vyhodnocení žádosti obdrží žadatel namísto písemného vyhotovení rozhodnutí o vydání průkazu řidiče taxislužby podle § 151 správního řádu. Lhůta pro doručení průkazu řidiče taxislužby je 30 dní (stanovena v zákoně č. 500/2004 Sb., správní řád, § 13 odst. 3) a autor ji považuje za vhodně zvolenou. Průkaz řidiče taxislužby je uveden na obrázku 1.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 1** Průkaz řidiče taxislužby

„Průkaz řidiče taxislužby má žlutou barvu, rozměry 68 mm x 99 mm a je zataven do průhledné laminační fólie o rozměrech 75 x 105 mm.“ (vyhláška č. 478/2000 Sb. § 15 odst. 1)

Průkaz řidiče taxislužby obsahuje osobní údaje o řidiči (jméno, příjmení), šestimístné číslo průkazu, dobu platnosti průkazu a údaj, kde byl vydán. Platnost průkazu lze ověřit podobně jako evidenci vozidla na Portálu dopravy, který je jednou denně aktualizován. Kontrolu platnosti průkazu řidiče taxislužby provede uživatel zadáním šestimístného čísla do pole a klikne na tlačítko ověřit. Následně se zobrazí výsledek, kde je uvedeno, zda je či není platný. Kontrolu průkazu považuje autor za jednoduchou a podobu průkazu za vyhovující.



Zdroj: (Portál dopravy)

**Obrázek 2** Ověření průkazu řidiče taxislužby

Pokud žadatel splní podmínky (21 let, spolehlivý, dodá příslušné dokumenty, zaplatí poplatek) pro získání průkazu řidiče taxislužby nebrání dopravnímu úřadu k nevydání průkazu žádný důvod. Novela č. 115/2020, která novelizuje zákon o silniční dopravě, která vstoupila v účinnost dne 1.7.2020 ukončila s okamžitou platností pravomoc obcí vyžadovat po řidičích zkoušky ze znalostí místopisu, obsluhy taxametru a právních předpisů upravujících

provozování taxislužby a ochranu spotřebitele. Od 1.7.2020 jsou podmínky k získání „Oprávnění řidiče taxislužby“ pouze formálního charakteru a jejich splnění autor považuje za jednoduché.

Zrušení vyžadování zkoušek ze znalosti místopisu je logické vyústění technologického pokroku navigačních zařízení. Možnost orientovat se za pomoci navigace však neznamená, že by řidič se měl na ni stoprocentně spolehnout. Především by měl řidič používat vlastní úsudek. Navigace má za úkol práci řidičům usnadnit nikoliv ji nahradit. Důkazem jsou případy, kdy se řidič spoléhal příliš na navigaci a poté vjel například na opravovaný úsek komunikace. Tyto případy se stávají zřídka a vesměs převažuje jejich pozitivní efekt.

Upuštění od zkoušky z obsluhy taxametru je zase logickým vyústěním pokroku technologií. Z rozměrných zařízení s málo funkcemi se vyvinula zařízení s velmi kompaktními rozměry a řadou funkcí. Ovládání taxametrů, především jejich 5. generace, je velmi intuitivní a uživatel se s ním seznámí v řádu maximálně desítek minut. Taxametr je blíže popsán v části Analýza vozidla této práce.

Od zkoušení ze znalosti právních předpisů taxislužby bylo upuštěno taktéž posledního června 2020. Jestli se jedná o správné rozhodnutí není autor přesvědčen. Test z právních předpisů na území Prahy, Brna a Ostravy a testy z místopisu těchto měst si lze vyzkoušet na stránkách ([www.taxi.etesty.cz/](http://www.taxi.etesty.cz/)) Cvičný test z právních předpisů Prahy obsahuje 30 testovacích otázek, na které má testovaný celkem 90 minut a testovaný vždy vybírá jednu správnou odpověď ze tří. Pro úspěšné splnění testu je potřeba mít 80 % (24 ze 30) správně zodpovězených otázek.

Upuštění od výše zmíněných podmínek došlo k datu 1.7.2021 a od této doby může vykonávat profesi řidiče taxislužby téměř kdokoliv např.: student ve svém volném čase, matka na mateřské dovolené nebo zaměstnanec jako přivýdělek k současné profesi. Následky, které změna pravděpodobně zapříčiní:

- Navýšení celkového počtu řidičů taxislužeb,
- snížení kvalifikovaných řidičů taxislužeb,
- rozvoj taxislužby dle aplikace,
- tlak na snížení výsledné ceny za přepravu,
- zlepšení dopravního zajištění pořádaných akcí typu festivalů, koncertů apod.

Změny rozvolnily podmínky pro provozovatele standardních taxislužeb, a naopak zavedly nové povinnosti pro provozovatele aplikací. Jedna ze změn byla tak vznik taxislužby

na elektronickou objednávku, která zlegalizovala činnost těchto provozovatelů. Česká republika se tak připojila k zemím, kde je taxislužba skrze mobilní aplikace povolena.

Pokud dojde řidič z jakéhokoliv důvodu k rozhodnutí, že již nadále nechce vykonávat tuto profesi a být takto evidován, může nově požádat kterýkoliv dopravní úřad o odnětí oprávnění řidiče taxislužby. Žadatel, zde řidič, vyplní formulář s názvem Žádost o odejmutí průkazu řidiče taxislužby na dopravním úřadě. Formulář nemá jednotný vzor, ale musí obsahovat povinné části jako osobní údaje o žadateli. Vyplnění formuláře o žádosti o odejmutí průkazu je dle autora práce jednoduché. V ostatních případech, kdy řidič nezažádá o nový průkaz, pozbývá průkaz řidiče taxislužby platnosti (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 21c odst. 7):

- Uplynutím doby, na kterou bylo řidiči taxislužby uděleno oprávnění řidiče taxislužby,
- dnem nabytí právní moci rozhodnutí o odnětí oprávnění řidiče taxislužby,
- dnem, kdy řidič taxislužby nahlásil dopravnímu úřadu jeho ztrátu, zničení nebo odcizení,
- dnem vydání nového průkazu řidiče taxislužby, oznámil-li řidič taxislužby dopravnímu úřadu jeho poškození nebo změnu údajů v něm zaznamenaných.

Novou možností je zadržení „Oprávnění řidiče taxislužby“ na místě při kontrole virtuálně, kdy řidič průkaz nepředloží. Průkaz řidiče taxislužby je oprávněna zadržet osoba pověřená výkonem státního odborného dozoru (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 21c odst. 9). V tomto případě se jedná o pověřené zaměstnance dopravních inspektorátů. Na základě emailové komunikace autora této práce se zaměstnanci dopravních inspektorátů měst Praha, Brno a Ostrava bylo zjištěno, že od 1.1.2021 do 1.8. 2021 došlo na území Prahy k 7 zadržením „Oprávnění řidiče taxislužby“, na území Brna k jednomu případu a na území Ostravy ke dvěma případům. Pokud řidič vykonává činnost v době, kdy má průkaz řidiče taxislužby zadržený dopouští se svým jednáním závažného porušení zákona o silniční dopravě. Za to jednání hrozí řidiči sankce do výše 100 000 Kč (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 34e odst. 4 d). Odnětím oprávnění řidiče taxislužby přestal být řidič spolehlivý podle § 9 odst. 2. zákona o silniční dopravě. Ze zjištěných dat jde pozorovat, že zaměstnanci dopravních inspektorátů možnost virtuálního zadržení průkazu využili, i když v nízké míře (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 34e odst. (2) I) Statistika kontrol vozidel taxislužby v Praze mezi roky 2018 – 2019 je znázorněna v tabulce 1.

**Tabulka 1** Statistika kontrol taxislužby Městskou policií v Praze v letech 2018, 2019

	2018	2019	ROZDÍL	%
Počet kontrol	29 086	25 604	-3 482	-12,0 %
Počet odhalených přestupků	3 713	3 395	- 318	- 8,6 %
Počet uložených pokut příkazem na místě	2 899	2 936	+ 37	+ 1,3 %
Pokuty uložené příkazem na místě v Kč	1 580 550	2 161 521	+ 580 971	+ 36,8 %
Počet oznámení správnímu orgánu	736	587	- 149	- 20,2 %
Počet domluv	-	149	-	-
Počet umístěných VOPP*	10	66	+ 56	+ 560,0 %
Počet umístěných VOPSP**	138	102	- 36	- 26,1 %

Zdroj: (vlastní úprava dle zprávy o činnosti Městské policie PRAHA 2019)

\*VOPP = výzva pro osobu podezřelou ze spáchání přestupku

\*\*VOPSP = vyrozumění o oznámení podezření ze spáchání přestupku

Ze statistiky uvedené v tabulce 1 z roku 2019 lze dopočítat, že ve 13 případech ze 100 zjistila obecní policie přestupek v taxislužbě v roce 2018 i 2019. Z uvedených údajů lze také vypočítat navýšení průměrné uložené částky za přestupek řešeným příkazem na místě a to z 545 Kč v roce 2018 na 736 Kč v roce 2019. Rozdíl tedy činí 191 Kč.

Do konce roku 2019 stále neexistovala taxislužba na základě elektronické objednávky (aplikace) a ani jednotné označení vozidel taxislužby. Vozidla provozována na základě elektronicky objednaných přeprav nebyla označena žádným způsobem, a proto k jejich kontrole obecní policií nedocházelo. Po zveřejnění zprávy o činnosti Městské policie Praha z roku 2020 autor předpokládá navýšení v oblasti přestupků vzhledem ke kontrole řidičů provozujících taxislužbu pomocí aplikací.

### 1.1.3 Pracovní doba řidiče taxislužby

Dopravce malými vozidly do 3,5 tuny nemá povinnost vést záznam o době řízení a pracovní dobu řidiče taxislužby není nutné prokazovat - tato povinnost byla zrušena zákonem č. 102/2013 Sb., kterým se novelizuje zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů s účinností od 1.5.2013. Výhodou profese řidiče taxislužby je svobodná vůle řidiče, kdy bude svojí profesi vykonávat.

Práce řidiče se skládá z produktivního a neproduktivního času. Za produktivní čas lze označit dobu, kterou stráví řidič se zákazníkem samotnou přepravou. Do této doby patří nástup zákazníka se zavazadly do vozidla, jízda vozidlem a výstup zákazníka společně s jeho zavazadly. Řidič během jízdy obsluhuje taxametr a případně mění trasu jízdy podle přání

zákazníka. Trasu jízdy ovšem nelze změnit v případě, kdy se cestující rozhodl pro objednání taxi pomocí elektronické objednávky a změna trasy by znamenala navýšení výsledné, předem sjednané ceny za přepravu.

Naopak doba, kdy řidič tzv. „čeká na zakázku“ lze považovat za neproduktivně strávený čas. Vzájemný poměr těchto dvou časů se může lišit podle části dne, dne v týdnu. Nejvyšší pracovní vytíženost řidičů taxislužeb je zpravidla ve večerních a nočních hodinách, kdy se veřejná linková doprava nachází v dopravním sedle. O vztahu mezi taxislužbou a ostatní dopravou lze konstatovat, že je více komplementární než konkurenční. Vliv na množství zákazníků má jistě i počasí, pořádání kulturních a sportovních akcí v okolí nebo zda se jedná o svátek.

V souvislosti s pandemií onemocnění Covid-19 zaznamenal trh taxislužby v roce 2020 výrazný pokles tržeb z osobní přepravy. Česká platforma Liftago sdružující více než 1500 aktivních řidičů oznámila, že v roce 2020 utřžila o 34 % méně na 265 miliónů korun než v roce 2019 (Liftago, 2020). Liftago zachránilo zejména doručování zásilek, které naopak zaznamenalo klíčový rok a s ním i nárůst +6000 %. Většina taxikářů však na různých internetových fórech uvedla, že oproti stavu před pandemií byl pokles poptávky po taxislužbě mezi 60 až 80 %.

Na taxislužbu měla výrazný vliv vládní opatření jako omezení nočního vycházení, uzavření stravovacích zařízení (restaurací, barů a hospod), omezení pořádání kulturních akcí a omezení volného pohybu. Pandemie Covid-19 v souvislosti s vládními opatřeními ukázala, jak poptávka po osobní přepravě je citlivá na okolí. Provozovatelé, kteří měli taxislužbu jako dominantní zdroj obživy, mohli zažádat o kompenzační bonus prostřednictvím formuláře Formulář byl v době poskytování dostupný na stránkách Finanční správy. Zde žadatel měl na výběr z podání žádosti online nebo verze ke stažení včetně pokynů k vyplnění žádosti. Verze ke stažení byla na 3 listy papíru A4. Vzor vyplněného formuláře o KB za duben je uveden v příloze C. K formuláři bylo potřeba vyplnit čestné prohlášení, kde žadatel prohlásil, že splnil všechny podmínky pro vznik nároku na kompenzační bonus pro dané období. Kompenzační bonus pro taxislužbu byl vyplácen v několika obdobích (Finanční správa České republiky). Vyplácený příspěvek byl fakticky vratkou z daně z příjmů fyzických osob. Výše kompenzačního bonusu za duben 2021 činila 500 Kč za den, kdy byla činnost taxislužby přímo omezena. Žádost se skládala z A. Údaje o žadateli, B. Předmět žádosti, C. Údaje o podepisující osobě a přílohy Čestné prohlášení. Zkušební vyplnění žádosti trvalo autorovi práce přibližně

deset minut a nebylo složité. K podání žádosti o kompenzační bonus mohl žadatel oslovit i externistu – účetnictví. Užitečné pro vyplnění žádosti může být video „*Jak vyplnit žádost o kompenzační bonus?*“ od JVL finance.

Podnikatel v silniční dopravě do 3,5 tuny by se tak měl orientovat na oba segmenty - přepravu osob i přepravu zásilek. Pro přepravu zásilek je nutné požádat o udělení koncese nákladní silniční doprava provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí (tzv. malá nákladní vozidla). O tuto koncesi se žádá na živnostenském úřadě vyplněním formuláře JRF s předmětem podnikání: Silniční motorová doprava – nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí a je zapotřebí zaplatit správní poplatek 1000 nebo 500 Kč podle toho, zda již žadatel koncesi má. Do 3,5 tuny není nutná odborná ani finanční způsobilost dopravce (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě).

Řidič taxislužby se musí pravidelně účastnit lékařské prohlídky u obvodního lékaře jednou za dva roky do dovršení 50 let a poté jednou ročně. Pravidelná prohlídka stojí 200 Kč. Formulář posudku o zdravotní způsobilosti je dostupný ke stažení ze stránek MDČR, ale lze využít i jiný, který bude splňovat nároky z vyhlášky č. 277/2004 Sb. Výsledek posouzení zdravotní způsobilosti osoby je buď zdravotně způsobilá, zdravotně způsobilá s podmínkou (nejčastěji vady zraku) nebo zdravotně nezpůsobilá.

#### **1.1.4 Analýza práce dispečinku**

Dispečink je pracoviště sloužící pro efektivní řízení vozidel v provozu. Jedná se zpravidla o místnost nebo kancelář, kde sedí dispečeri, kteří jsou zodpovědní za náplň své práce. Dispečer operativně řeší činnosti související s běžným provozem, činí krátkodobá rozhodnutí a tím obvykle zajišťují plynulý chod určité činnosti, zde taxislužby. Jeden dispečer má obvykle na starost zároveň několik řidičů, případně dopravců, se kterými má společnost uzavřenou smlouvu o zprostředkování dle nového občanského zákoníku rozděluje jim práci. Pro zjednodušení je uvažována pouze silniční doprava. Práce dispečera se skládá z:

- Komunikace se zákazníky,
- komunikace s řidiči/zaměstnanci,
- řízení dopravy (vozidel taxi).

Proto by měl dispečer umět dobře komunikovat, výhodou je znalost cizích jazyků a také mít základní znalost oblasti, kterou řídí. Dispečinky zajišťující taxislužbu jsou provozovány

s ohledem na velikost poptávky a oblasti, kde působí. Proto lze dispečinky dělit na ty s nepřetržitým a přetržitým provozem. V nepřetržitém provozu se skládá pracovní doba dispečera taxislužby z 12hodinových směn. Pro stanovení maximální délky pracovní směny v profesi dispečer dopravy, tedy i dispečer dopravy taxislužby, neplatí speciální právní úprava, ale platí zde obecná právní úprava stanovená zákoníkem práce. Při rozvrhování pracovní doby do směn je zaměstnavatel povinen stanovit minimální nepřetržitý odpočinek mezi směnami alespoň v rozsahu 11 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 90 odst. 1), který lze za určitých podmínek zkrátit zaměstnanci staršímu 18 let až na 8 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích s tím, že následující odpočinek mu bude prodloužen o dobu zkrácení tohoto odpočinku (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 90 odst. 2). Dispečerské pracoviště je uvedeno na obrázku 3.

Činnosti, které dispečer v rámci taxislužby vykonává jsou:

- Vyřizování objednávek od poptávajících (velmi často),
- předání zprávy řidiči o přistavení vozidla ke zákazníkovi (velmi často),
- zajištění náhradního vozidla v případě poruchy (zřídka),
- vést záznam o uskutečnění technických prohlídek vozidel (zřídka) atd.

Mezi výbavu dispečera, kterou zpravidla využívá ke své práci patří:

- Chytrý telefon,
- počítač,
- speciální software, např.: eDispečink (nepovinný)



Zdroj: (foto Tomáš Mrázek, vedoucí dispečer PMDP)

**Obrázek 3** Dispečink PMDP

### **1.1.5 Senior Expres Plzeň**

„Senior Expres je služba určená pro občany starší 70 let nebo pro držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P.“ (PMDP, 2021, Senior Expres) Povinností je také mít trvalé bydliště v daném městě, v tomto případě Plzni. Jedná se v zásadě o dotované taxi přejmenované na Expres pro znevýhodněné občany města Plzně. Obyvatelé se díky službě mohou dostat k lékaři, na nákup či jiná místa. Služba v roce 2021 stojí 30 Kč po území Plzně, mimo Plzeň podle tarifu dostupného ze stránek Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP). Objednatelem této služby je Statutární město Plzeň a provozovatelem jsou právě PMDP.

K 1.8.2021 se vozový park zajišťující provoz služby Senior Expres Plzeň skládá z 6 osobních vozidel dostupných v pracovní dny od 7 do 15 hod, jednoho osobního vozidla celotýdenně od 6 do 22 hod a dále provoz 2 mikrobuseů Master v konfiguraci 8 sedící a 2 invalidní vozíky pro přepravu hendikepovaných školáků do a ze škol. V mezičase služba zajišťuje také návoz a odvoz klientů z CPTS Zbůch - chráněné dílny (Tomáš Mrázek, vedoucí dispečer PMDP, a.s.).

Za rok 2020 využilo službu Senior Taxi cca 16,8 tis. cestujících. (Výroční zpráva 2020 PMDP) Osobní vozidla Senior Expres mají celkový roční nájezd cca 200 tisíc km, vozidla typu

Renault Master cca 57 tisíc km. Provoz v roce 2021 vychází na 13 856 635,- včetně DPH. (Tomáš Mrázek, vedoucí dispečer PMDP, a.s.)

Činnost všech vozidel řídí dispečer z dispečinku. Dispečink je k dispozici od 6 do 22 hod. Největší nápor je od 6 do 9 hodiny, kdy je poptávka nejvyšší. Objednává se nejdříve 7 dní před jízdou na telefonním čísle 800 381 381, které je pro volající zdarma. (Tomáš Mrázek, vedoucí dispečer PMDP, a.s.)

Plzeňské městské dopravní podniky poskytují mimo jiné také službu carsharing na území města Plzeň. Služba je pojmenována názvem „Karkulka“ a je určena pro jednotlivce, rodiny i firmy. Příklad, kdy sdílení automobilu provozuje městský dopravní podnik je ojedinělý. Autor nezjistil, že by jiný městský dopravní podnik službu na svém území provozoval. Činnost a princip služby Karkulka je srovnatelný se způsobem carsharingu soukromých společností.

*„Dopravní podnik (PMDP) investoval do carsharingové firmy zhruba tři miliony korun. Firma by měla fungovat na klasických byznysových principech, měla by si tedy na sebe vydělat a neměla by být dotována z městského rozpočtu.“ (iDNES).*

K srpnu 2021 má uživatel na výběr ze 4 druhů vozidel. Výsledná cena za pronájem je složena z doby pronájmu a ujeté vzdálenosti vynásobené sazbou za km. Služba zahájila svoji činnost v Plzni od roku 2018 a je průkopníkem ve své oblasti, jelikož se jedná o první carsharing, který je zajišťován některým městským dopravním podnikem v České republice.

### **1.1.6 Analýza stanovišť taxislužby**

Místo vyhrazené k nabízení taxislužby se nazývá stanoviště taxislužby neboli taxi stanoviště, slangový výraz štafl. Taxi stanoviště jsou oprávněna využívat a nabízet své služby pouze ta vozidla taxislužby, která provozují „klasickou“ taxislužbu. Klasickou taxislužbou se rozumí objednání přepravy zákazníkem z ulice nebo telefonicky a přeprava bude provedena vozidlem se střešní svítilnou a změřena taxametrem.

Hlavní důvody pro zřízení takového stanoviště jsou především efektivnější nabízení služeb (ve smyslu úspory neproduktivních jízd) a usnadnění pro cestující tyto služby poptávat. Při zřizování a návrhu nového taxi stanoviště by měly být uvažovány následující faktory:

- Umístění stanoviště v návaznosti na jiné druhy dopravy,
- umístění stanoviště s ohledem na zástavbu města,
- cestovní ruch v oblasti, počet stanovišť a jejich rozmístění,
- počet vozidel.

Ideálně zvolené stanoviště by mělo být v dosažitelné vzdálenosti pěší chůzí, s návazností na železniční nebo silniční autobusovou dopravu, zřetelně označené, umístěné s ohledem na velikost poptávky v daném území a je nutné uvažovat samotnou kapacitu stanoviště, případně stanovišť.

Stanoviště taxislužby stanoví na svém území obec, dále je může stanovit vlastník pozemní komunikace. Obec je zřizuje obecně závaznou vyhláškou, kde určí podmínky užívání a provozní řád upravující provoz na stanovištích.

#### **Příklad 1:**

Jednou z podmínek k užívání některých stanovišť taxislužby bylo dodržování značení „FAIR PLACE“. Takto byla od 31. července 2007 označena část stanovišť, kde bylo garantováno dodržení maximálních cen osobní taxislužby definované podle nařízení Rady hl. m. Prahy č. 20/2006. Pokud se zjistilo opakované porušení nařízení např. z důvodu předražení jízd bylo označení „FAIR PLACE“ stanovišti odebráno. Označení „FAIR PLACE“ setrvalo do roku 2019, kdy rada hlavního města Prahy rozhodla o jejich zrušení z důvodu nezájmu o pronájem stanovišť taxislužby.

Značení „FAIR PLACE“ bylo v celé míře po Praze odstraněno dle informace od oddělení TSK Praha, které za tu činnost zodpovídá. Značení bylo ekologicky zlikvidováno. O pronájem stání již nebyl zájem a místa budou využita k jinému účelu. Maximální cena osobní taxislužby na území hl. m. Prahy byla upravena nařízením Rady hl. m. Prahy č. 7/2021, které je účinné od 1.5.2021 a aktualizuje původní nařízení Rady hl. m. Prahy č. 20/2006 (Magistrát hlavního města Prahy).

#### **Příklad 2:**

Ve statutárním městě Brno stanoví podmínky užívání stanoviště taxislužby a provozní řád vyhláška Statutárního města Brna č. 15/2011 na území města Brna. Článek 3 vyhlášky č. 15/2011 stanoví podmínky užívání stanoviště taxislužby na území města Brna. Kromě souhlasu od Odboru dopravy Magistrátu města Brna (MMB) nesmí řidič podle bodu (1) d. vyhlášky č. 15/2011 při výkonu této veřejné služby užívat krátké kalhoty nad kolena či tílka apod. Tyto požadavky se samozřejmě týkají striktně řidičů standardních taxislužeb, jelikož ostatní způsoby provozování taxislužby přístup na stanoviště taxislužby nemají. Bod b) dosud platné vyhlášky č. 15/2011 stanoví, že řidič musí mít platné osvědčení o složení zkoušky řidiče taxislužby, což již není pravda, jelikož novelizací zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů byla zrušila nutnost složit zkoušku řidiče taxislužby. Ve stejné

vyhláše je v článku 3 bodu (2) c uvedeno, že vozidlo využívané k taxislužbě musí mít zřetelné uvedené přidělené kontaktní číslo pro užívání stanoviště a nápis Brno. Podmínka nápisu Brno přijde autorovi práce nadbytečná, jelikož se vozidla taxislužby mohou provozovat činnost i v jiných městech České republiky. Ostatní podmínky a Provozní řád vyhlášky č. 15/2011 MMB považuje autora za standardní (Magistrát města Brna).

Mezi podmínky, které může obec vyžadovat po dopravcích je splnění technických požadavků na vozidla taxi (zákon č. 111/1994, o silniční dopravě):

- Požadavky na maximální rozměry vozidla,
- maximální zdvihový objem motoru,
- stupeň plnění emisní úrovně nebo
- druh paliva.

V předchozí analýze stanoviště taxislužby jsou uvedeny faktory ovlivňující zřízení a zřizovatel stanoviště. Konkrétně lze taxi stanoviště zřídit na místní komunikaci nebo jiné vhodné ploše pro tento účel, např. na parkovišti. Možnosti, jak provést taxi stanoviště jsou:

- Při okraji vozovky,
- v samostatném pruhu,
- v zálivu nebo
- na jiném prostranství.

Vzorové provedení stanoviště taxislužby je uvedeno na obrázku 4.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 4** Stanoviště taxislužby u autobusové nádraží v Trutnově

Situaci, kdy je parkovací místo zabráno jiným vozidlem lze předcházet využitím značení:

- Svislou značkou IP 11a Parkoviště a dodatkovou tabulkou E13 s nápisem TAXI. Vzor značky z Trutnova je uveden na obrázku 5 nebo
- vodorovným značením na komunikaci. (vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích)



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 5** Značení taxislužby v Trutnově

Autor na základě dotazování dopravních odborů měst zjistil, že střední města s počtem obyvatel v rozmezí 100–500 tisíc, kterých je v České republice celkem 5, mají (až na jedno) všechny zavedené stanoviště taxislužby. Zatímco u malých měst pod 100 tisíc obyvatel, stanoviště taxislužby často chybí. Je to logické, vezmeme-li v úvahu poptávku.

Dotazováním dopravních odborů magistrátů měst autorem práce bylo zjištěno, že přístup jednotlivých měst k taxislužbě se velmi liší. Např. Ostrava a Hradec Králové nemají zřízená žádná stanoviště taxislužby. Ačkoliv stání vozidel taxislužby se dle vyjádření zaměstnance dopravní úřadu Hradce Králové „trpí“ před železniční stanicí. Pokud zde stojí taxi pravidelně a služby cestující využívají, nevidím důvod pro jeho nezřízení.

Avšak význam taxi stanovišť postupně klesá. Důvodem je rozšíření mobilních aplikací a pomocí nich velmi jednoduché objednání vozidla taxislužby. Klesá také počet štaflů, kdy o ně není zájem ze strany provozovatelů. I přes to lze předpokládat, že určitá stanoviště zůstanou díky svým strategickým pozicím a zákazníkům ze zahraničí.

### 1.1.7 Analýza vozidla

Přeprava zákazníka probíhá registrovaným vozidlem taxislužby nebo vozidlem cestujícího. Vozidlo taxislužby je registrací zařazeno do evidence vozidel taxislužby. Žádost o registraci vozidla taxislužby podává dopravce na pracovišti místně příslušného dopravního úřadu obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Při zapsání vozidla do evidence obdrží dopravce výpis z evidence vozidel taxislužby (první je zdarma, další za poplatek 50 Kč). Při zápisu vozidla taxislužby je vydána evidenční nálepka taxislužby za správný poplatek 500 Kč (zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů). Poté je vozidlo úspěšně zaevidováno.

Při přepravě vozidlem cestujícího hovoříme o tzv. drink servisu a na vozidlo se v tomto případě nevztahují jiné požadavky. To se nevztahuje na řidiče, který nadále musí být držitelem oprávnění řidiče taxislužby. Z povahy drink servisu plyne oproti standardní taxislužbě výhoda, že zákazník má své vozidlo stále při sobě a nemusí se k vozidlu zpět vracet. Vrátit se ovšem musí řidič, pokud nezíská v cíli další zakázku. Výsledná cena za přepravu bývá obvykle vyšší, jelikož řidiči vznikají náklady s dopravou zpět. Výsledná cena za přepravu vozidlem cestujícího je zpravidla dvojnásobná, vzhledem k tomu, že jsou potřeba dva řidiči taxislužby. Toto řešení je vhodné zvolit v případě, když se zákazník nechce vzdát svého vozidla z jakéhokoliv důvodu např. z důvodu bezpečnosti o vozidlo. Tento druh taxislužby tvoří ovšem pouze malou část v řádu nízkých jednotek % přepravních výkonů a v běžné praxi se častěji setkáme s přepravou registrovaným vozidlem taxislužby.

Častěji se u taxislužby setkáme s přepravou uskutečněnou evidovaným vozidlem taxislužby. Takové vozidlo je určené k provozování taxislužby a je uzpůsobené pro tuto činnost. Vozidlo musí být zapsané a vedené v evidenci vozidel taxislužby. Žádost o zapsání vozidla do evidence se podává na pracovišti místně příslušného dopravního úřadu obce s rozšířenou působností. Vzor žádosti o zapsání / vyřazení z evidence je uveden v příloze D této práce.

Vozidlo musí plnit řadu požadavků, které lze v zásadě rozdělit na cestovní požadavky (čistota, komfort, velikost zavazadlového prostoru, počet míst k sezení) a legislativní požadavky. Z legislativního hlediska se ukládá povinné označení všech vozidel taxislužby žlutou evidenční nálepkou taxislužby. Nálepka vznikla jako reakce na současný trend v oblasti tzv. alternativní či smluvní taxislužby, kdy v minulosti nebylo možné vozidla provozující tyto způsoby taxislužby rozeznat, a tedy je i kontrolovat. Od 1.7.2020 mají podle zákona č. 115/2020 Sb., který novelizuje zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších

předpisů všechna vozidla zapsaná v evidenci vozidel taxislužby povinnost být touto nálepkou označena. Vzor evidenční nálepky vozidla taxislužby je uveden na obrázku 6.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 6** Evidenční nálepka vozidla taxislužby

Hlavní úkol nálepky je umožnit cestujícím zkontrolovat si vozidlo před přepravou, jestli je zaevidované, a tedy se na něj vztahuje zvýšené povinné ručení (ostatní pojištění – havarijní pojištění, pojištění odpovědnosti podnikatele atd. je dobrovolné) a povinnost podrobovat se jednou ročně pravidelným technickým prohlídkám ve stanicích STK. Nálepku vydá dopravci dopravní úřad a od 1.1.2021 ji musí být označena všechna vozidla provozující taxislužbu. Lhůta pro vydání evidenční nálepky taxislužby je 30 dní, ale pokud jsou potřebné podklady pro vydání v pořádku tak je možné vydání do jednoho dne. Nálepka se umísťuje do dolního pravého rohu čelního skla vozidla a na její vnitřní straně jsou rámečky pro uvedení SPZ vozidla taxislužby a IČO provozovatele taxislužby. Vyplněním údajů do rámečku státní poznávací značky se samolepka stává nepřenosnou. Správní poplatek za jednotlivou nálepku činí 500 Kč dle zákona č. 634/2004, o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů a je příjmem dopravního úřadu města, který nálepku vydá.

Zda se jedná o vozidlo taxislužby může cestující ověřit na webu Portálu dopravy zadáním konkrétního znění registrační značky vozidla taxislužby. Vzhledem k umístění nálepky a sklonu čelního skla v různém úhlu by autor doporučil uvedení údaje SPZ na přední

straně nálepky a výměnu zastaralého pojmu SPZ za RZ, tedy platné označení registrační značky (zákon č. 56/2001 Sb.).

Použitím nezaevidovaného vozidla k přepravě se vystavuje dopravce možným sankcím do výše 350 000 Kč, řidič do 100 000 Kč a zprostředkovatel taxislužby do výše 500 000 Kč (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 35 odst. 7).

### **Povinné ručení vozidla taxislužby**

S vozidlem taxislužby je spjata vyšší riziko při provozování vzhledem k vyššímu počtu ujetých kilometrů oproti běžně využívaným vozidlům, a proto je logické navýšení částky povinného ručení. Podobně je to i s vozidly autoškoly, autopůjčoven nebo s historickými vozidly.

Uveďme si příklad. Za vozidlo taxislužby zvolme osobní automobil ŠKODA typ OCTAVIA COM II, rok výroby 2011, s naftovým motorem o výkonu 103 kW, pro 5 osob ve specifikaci 2.0 TDI Elegance Edition Combi. Výše povinného ručení vozidla pro běžné užití a jako vozidlo taxi ve variantě Exclusive je uvedeno v tabulce 2. Výpočet povinného ručení byl proveden v červenci 2021 u Generali České pojišťovny jako předběžný návrh smlouvy.

**Tabulka 2** Pojištění vozidla taxislužby u České pojišťovny var. Exclusive

Typ pojištění	Běžné užití	Taxi
povinné ručení	3 321 Kč	9 266 Kč
povinné + havarijní pojištění	13 533 Kč	30 461 Kč

Zdroj: (vlastní zpracování dle dat Generali České pojišťovny)

Autor se rozhodl v rámci zpracování této práce zkontrolovat, zda vozidla označená evidenční nálepkou taxislužby jsou opravdu zaevidována v evidenci vozidel taxislužby. Ke kontrole docházelo pomocí sběru SPZ a následné kontroly zadáním SPZ na Portálu dopravy. Celkem bylo zkontrolováno 51 různých státních poznávacích značek. SPZ byly shromážděny z vozidel nabízející taxislužbu na letišti Václava Havla v Praze, křižovatce na Andělu ulic Plzeňská a Radlická v Praze a zbylá část různě po Praze. Výsledek kontroly byl, že 41 vozidel bylo evidováno na Portálu dopravy jako vozidlo taxislužby. Minimálně u 8 vozidel se umístění samolepky na vozidle neshodovalo s SPZ vozidla. U dvou SPZ si není autor jistý jejich správné interpretace. Ačkoliv se počet 51 nemusí představovat dostatečný výběrový vzorek pro analýzu, lze i na základě zjištěných dat usoudit, že dané opatření ne všichni dodržují. Případná kontrola a provinění by znamenala nespolehlivost řidiče a zadržení oprávnění řidiče taxislužby. Na

základě zjištěných dat byl autorem práce podán podnět MP Praha na častější kontrolu označení vozidel taxislužby.

Ostatní legislativní požadavky týkající se vozidla vyplývají ze způsobu provozované taxislužby. Rozlišujeme tyto způsoby taxislužby (Ministerstvo dopravy České republiky):

- Standardní taxislužba,
- taxislužbu na základě písemné smlouvy,
- taxislužbu na základě elektronické objednávky (aplikace).

Vozidlo standardní taxislužby je označeno tak, aby bylo na první dojem zřejmé, že se jedná o vozidlo taxislužby. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, v ustanovení § 21 odst. 4 písm. a), b) ukládá konkrétně tyto požadavky:

a) vozidlo taxislužby bylo viditelně a čitelně označeno

1. střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně (příklad střešní svítilny je uveden na obrázku 7) a
2. jménem, popřípadě jmény, a příjmením, obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 7** Střešní svítilna s nápisem Taxi a označením provozovatele

b) vozidlo taxislužby bylo vybaveno

1. měřicí sestavou taxametru splňující požadavky zvláštního právního předpisu 6 a), jejíž součástí je taxametr měřící převodník ujeté vzdálenosti a tiskárna (dále jen „taxametr“),
2. knihou taxametru a
3. záznamy o přepravě podle písmene f) z právě probíhajícího dne nebo záznamem o přepravě z poslední poskytnuté přepravy, pokud v právě probíhajícím dni nebyla vozidlem taxislužby žádná přeprava uskutečněna,



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 8** Taxametr typu MPT5 v poloze volno

Na obrázku 8 lze vidět moderní, v současnosti velmi využívaný taxametr typu MPT5, jehož rozměry jsou 79 x 49 x 8 mm (šířka x výška x hloubka).

Na taxametr musí být nastaveny údaje a hodnoty odpovídající skutečnosti, údaje mají být čitelné a viditelné z místa přepravované osoby a řidič taxislužby ho po celou dobu řádně obsluhuje. Ihned po skončení přepravy řidič taxislužby vytiskne zákazníkovi doklad o provedené přepravě, pokud o něj cestující požádá. (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě) Z toho plyne, že pokud cestující o doklad nepožádá, nemusí mu být nutně vydán. Vydání dokladu o přepravě by mělo být dle názoru autora práce samozřejmostí i bez vyžádání. V praxi lze uvést několik situací, kde by mohl vzniknout spor (cizinec neví, že musí požádat o doklad případně jazyková bariéra mezi řidičem a cestujícím apod.). U jiné činnosti např. při nakupování přijde každému přirozené obdržet účtenku. Navíc pokud zákazník při přepravě alternativní taxislužbou obdrží doklad na email bez vyžádání, proč tomu tak není i u standardní taxislužby? Autor by zavedl povinnost vydání dokladu o přepravě zákazníkovi

vždy. Tento doklad by mohl mít kromě papírové podoby i tu elektronickou a proces by se tak mohl zautomatizovat. Doklad o provedené přepravě je uveden na obrázku 9 této práce.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 9** Doklad o provedené přepravě

Ve vozidle dále musí být přítomna kniha taxamtru, záznamy o přepravě z právě probíhajícího dne a nepovinně ceník (může upravit obec v závazné vyhlášce). Příklad ceníku ve vozidle taxislužby je uveden na obrázku 10.

CENÍK - TAXI				
SAZBA	ZÁKL. POPL. (Kč)	JÍZDNÉ (Kč/km)	ČEKÁNÍ (Kč/min.)	PODMÍNKY POUŽITÍ
1	40,-	28,-	6,-	MĚSTO
2	100,- 0,-	0,- 30,-	0,- 5,-	PRVNÍ 3km 100,- pak 30,-/km
3	120,- 0,-	0,- 30,-	0,- 5,-	PRVNÍ 3km 120,- pak 30,-/km
4	10,-	35,-	8,-	MIMO MĚSTO
5	10,-	50,-	10,83	SILVESTR A NEJEDNODURČENĚ
6	10,-	60,-	10,83	SILVESTR A NEJEDNODURČENĚ
7	10,-	20,-	3,-	FAKTURACE
8	10,-	40,-	8,-	MIMO MĚSTO
9	0,-	0,-	0,-	
10	10,- 10,-	35,- 25,-	8,- 5,-	PRVNÍ 3km 35,- pak 25,-/km
11	20,-	25,-	5,-	FAKTURACE
12	100,-	25,-	5,-	PŘESTAVENÍ VOZU NAD 3km
13	10,-	30,-	5,-	MĚSTO

ZNEČIŠTĚNÍ, ČI POŠKOZENÍ VOZIDLA - 5 020,- Kč

Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 10** Ceník taxislužby umístěný ve vozidle

Při výběru vhodného vozidla pro provozování taxi musí provozovatel vzít také v úvahu, kde bude své služby nabízet. Jednotlivé obce totiž mají nadále právo stanovit podmínky na svém území pro zahájení nebo nabízení přepravy splnění zvláštních technických požadavků na vozidlo taxi, které se mohou týkat (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 21b odst. 2):

- Maximální rozměry vozidla,
- maximální zdvihový objem motoru,
- stupeň plnění emisní úrovně
- nebo druh paliva.

Toto se netýká pouze taxislužby, nýbrž všech vozidel i těch nákladních. U taxislužby lze těžko si představit omezení rozměrů vozidla nebo zdvihový objem motoru. Proto nejrozšířenějším opatřením se zásadním vlivem na taxislužbu je stupeň plnění emisní úrovně. Dané opatření je známé především z měst v Německu, kde jsou zřízeny tzv. ekologické zóny. Do specifických část měst může být přístup vozidel zakázán zcela.

Zrušení možnosti stanovit obce barvu vozidel hodnotí autor kladně z důvodu možné diskriminace určité značky vozidel nebo menších podnikatelů v oboru. Autor si nemyslí, že by barva hrála zásadní roli v případě označení vozidel taxislužeb střešní svítlnou a žlutou evidenční samolepkou. Pravomoc obcí stanovit barvu karoserie vozidel trvala 3 roky mezi roky 2017 – 2020 a autor si není vědom případu jejího uplatnění.

Jednotná barva vozidel je podstatná především u flotil vozidel, kdy barva slouží k jednoduché identifikaci vozidel společnosti provozující např.: carsharing nebo jiný druh sdílené dopravy.

## 1.2 Alternativní taxislužba

Spojením alternativní taxislužba se rozumí taxislužba na základě písemné smlouvy a taxislužba zprostředkována aplikacemi. Objednání taxislužby probíhá jinou než hlasovou službou (na ulici, telefonicky), čímž se liší od standardní taxislužby. Vozidla provozující alternativní způsob provozování taxislužby nebývají označena střešní svítilnou, pokud řidič nestřídá více segmentů. Radíme sem například svatební taxi, firemní taxi nebo provozovatele Bolt, Liftago a Uber.

Pro alternativní taxislužbu je typické, že cena musí být sjednána přes započítání přepravy a nesmí být dodatečně upravena. Řidiči provozují alternativní taxislužbu nemohou využít vymezené jízdní pruhy, stanoviště taxislužby a nemohou vjet do městské památkové rezervace města. Pravidla pro alternativní taxislužbu se zdají být nastavena nespravedlivě, vzhledem k faktu, že musí plnit identické podmínky jako standardní taxislužbou. Je pravděpodobné, že důvodem je především vnější rozpoznání vozidla taxislužby. Vozidlo provozující standardní taxislužbu je lépe rozlišeno (střešní svítilnou) od vozidla provozujícího alternativní druh taxislužby. Tak se omezí neoprávněné užívání pruhů na vozovce běžnými vozidly, od kterých se ty alternativní liší pouze evidenční nálepkou taxislužby. Stanoviště taxislužby byla v minulosti pronajímána soukromým společnostem, které chtěly využívat stanoviště k nabídce svých vozidel. V roce 2021 již není o nástup do vozidla ze stanoviště taxislužby zájem, a proto to není zásadně důležité. U městské památkové rezervace by měla opatření platit na dopravu jako takovou a měla by být snížena minimum k zachování původního rázu oblasti. Zde by autor navrhl omezení rozšířit pro veškerá vozidla taxislužby. Vozidla zajišťující zásobování a jiné nezbytné činnosti by zůstala povolena v nezbytné míře. Na obrázku 11 této práce je vyobrazen vymezený jízdní pruh pro určité skupiny dopravních prostředků.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 11** Vymezený jízdní pruh pro vozidla taxi, cyklisty a autobusy v Praze

### 1.2.1 Taxislužba na základě písemné smlouvy

Taxislužba na základě písemné smlouvy je segment taxislužby, kdy je přeprava provedena na základě předem uzavřené písemné smlouvy. Uzavřená smlouva musí obsahovat smluvní strany, předmět smlouvy a podmínky poskytnutí služby. Předmětem smlouvy zde bývá označena přeprava po ujednané trase v dohodnutém čase v konkrétní den. Součástí smlouvy je uvedena cena za službu, kterou se zaváže objednatel dopravci zaplatit. Smlouva může dále obsahovat různá ustanovení, povinnosti a práva jednotlivých stran a případné sankce za nedodržení smlouvy.

Smlouva může být v papírové i elektronické podobě a její sjednání musí proběhnout před započítáním přepravy. Smlouva musí být během celé přepravy dostupná u řidiče, nikoliv jako v minulosti ve vozidle. Při kontrole ji musí řidič předložit, je jedno jakým způsobem (např. pomocí aplikace v mobilu). Tato změna má za úkol ošetřit případy, kdy řidič nepředloží smlouvu ke kontrole z jakéhokoliv důvodu. Změna je spíše formální, vzhledem k faktu, že většina zjištěných přestupků, především předražení přepravy dochází u standardní taxislužby. Vzor písemné smlouvy o poskytování služby „SENIOR TAXI“ je uveden v příloze E práce.

Tento segment taxislužby může být provozován vozidlem označeným střešní svítilnou TAXI za předpokladu, že je ve vozidle umístěn taxametr. V případech, kdy vozidlo vybavené taxametrem není je užití střešní svítilny zakázáno. Při použití vozidla k jinému účelu smí být na vozidle umístěna pouze žlutá evidenční nálepka taxislužby viz kapitola Analýza vozidla.

Na segment smluvní taxislužby se nevztahuje pravomoc obcí stanovit maximální ceny taxislužby, jelikož cena je zde dohodnuta již před přepravou a smluvní strany podpisem smlouvy s ní souhlasí. Cestující zná cenu za přepravu předem a uzavřením smlouvy s ní souhlasí. Tento způsob objednání taxislužby je využíván pro svatby a firemní přepravy.

Při zápisu vozidla do evidence vozidel taxislužby má dopravce povinnost uvést, že vozidlem bude poskytována přeprava výhradně na základě předchozí písemné smlouvy podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 21 odst. 4.

Za jiný druh smlouvy, se kterým se lze setkat je smlouva uzavřená mezi provozovatelem drážní dopravy České dráhy a danou taxislužbou. Předmětem smlouvy je vzájemná dohoda mezi stranami, která znamená poskytnutí návazné dopravy na/z železniční stanice. Cestující se rozhodne pro přepravu na delší vzdálenost (meziměstskou, dálkovou dopravu) využít služby provozovatele drážní dopravy a pro navazující nebo počáteční část (městskou dopravu) cesty využije taxislužbu. Jízda vozidlem taxislužby zde zahrnuje přepravu z nebo na železniční stanici. Jedná se o kombinovanou dopravu, které znamená určité výhody pro cestující. Výhody jsou pro cestujícího nejčastěji ve formě slevy ze sazby za km jízdy taxislužbou, případně upuštění od nástupní sazby v celé míře. Program ČD Taxi garantuje i kvalitu služeb taxislužby a za výhodu lze uvážit i úsporu parkovacích míst u železničních stanic. Při uplatnění výhod je zpravidla nutné se prokázat u řidiče taxislužby jízdním dokladem od provozovatele drážní dopravy.

České dráhy a.s. měly k datu 1.7.2021 celkem 7 smluvních dopravců taxislužby, společnost RegioJet a.s. měla k datu 1.7.2021 celkem 6 smluvní dopravců taxi a Leo Express Global a.s. měla ke stejnému dni pouze 2 smluvní dopravce taxi. Údaje jsou vztaženy na území České republiky (České dráhy; RegioJet; Leo Express).

### **1.2.2 Taxislužba na základě elektronické objednávky**

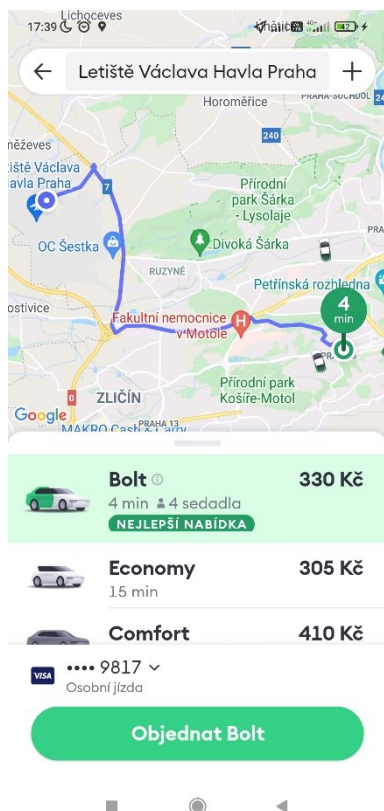
Dne 1.7.2020 vznikl vedle dvou stávajících segmentů taxislužby třetí segment taxislužby. Jedná se o tzv. taxislužbu na základě elektronické objednávky, která se řadí do alternativní taxislužby. Vznik nového segmentu je důsledkem trendu využívání aplikací na cokoliv a potřeby vyřešit vzniklé spory mezi provozovatelem standardní taxislužby a společnostmi Uber či Bolt. Počínání těchto firem bylo považováno provozovatelem taxislužeb za nelegální. Podle slov části provozovatelů standardní taxislužby nebyla část řidičů spolupracujících s těmito společnostmi držiteli oprávnění řidiče taxislužby, a tedy ani oprávněna tuto činnost vykonávat (Economia). Objednání vozidla taxislužby probíhá pomocí

mobilní aplikace na pár kliknutí. Spor mezi segmenty taxislužby se vedl také o cenu taxislužby, kde společnosti Bolt a Uber nastavily výrazně nižší sazbu za km, která údajně činila až 10 Kč a minutová sazba 3 Kč (Uber Taxi). Při průměrné rychlosti 43 km/h taxislužby tak sazba za ujetý kilometr prostřednictvím Boltu vycházela na 14 Kč, tedy polovinu standardní taxislužby.

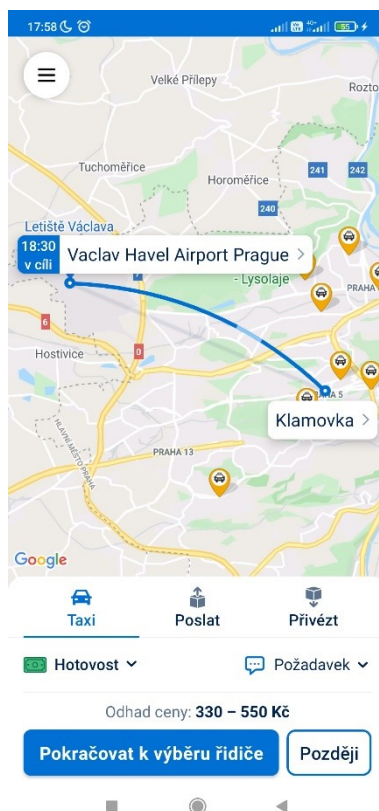
Hlavním znakem u této taxislužby je dynamická tvorba ceny za přepravu. To znamená, že je schopná porovnat poptávku a nabídku v daný okamžik a na základě porovnání se zobrazí uživateli v aplikaci výsledná cena. Na uživateli je rozhodnutí, zda se rozhodne ji akceptovat či nikoliv. V ideálním případě se v určitý okamžik poptávka rovná nabídce a dochází tak k uspokojení potřeb zákazníků a maximální vytíženosti vozidel taxi. Takový případ je těžko dosažitelný, a proto v běžném životě mohou nastat dva případy. Častější případ je, kdy nabídka převažuje poptávku. V tom případě je zákazníkovi nabídnuta cena za přepravu nižší než v případě, kdy poptávka převyšuje nabídku. Tím dochází ke zefektivnění celého procesu a zároveň motivaci řidičů k ježdění, kdy poptávka dosahuje maxima.

Spolu se vznikem nového segmentu taxislužby bylo zapotřebí definovat roli firem, které vstupují do objednávkového procesu. Zákon č. 115/2020 Sb., který novelizuje zákon č. 111/1994, o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů proto zavedl nový pojem tzv. zprostředkovatele taxislužby (provozovatel aplikace). Zprostředkoval za úplaty zprostředkuje uzavření přepravní smlouvy mezi dopravcem a objednatelem přepravy a stanoví zároveň cenu za přepravu (Měšec, 2020). Cena ovšem musí být cestujícímu známa již před objednáním přepravy. Podmínky provozování jsou podobné jako při uzavření písemné smlouvy. Vozidlo smí být označeno střešní svítilnou taxi, pokud je vybaveno taxametrem i při elektronické objednávce. Ke střídání segmentů však mezi taxikáři dochází poskrovnu, a proto nebývají tato vozidla označena jinak než žlutou evidenční nálepkou taxislužby.

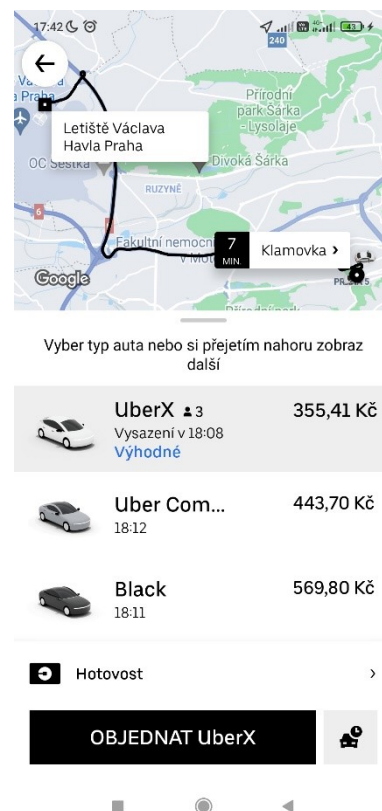
Rozdíly mezi jednotlivými poskytovateli lze nalézt v provedení aplikace. Při zadání požadavku na přepravu do aplikace Liftaga se uživateli zobrazí výběr dostupných řidičů s vozidly, ze kterých si lze vybrat. Naopak aplikace Uberu a Boltu uživatele po zadání požadavku na přepravu dají na výběr z režimů a po výběru režimu jízdy propojí uživatele napřímo s konkrétním dostupným řidičem a vozidlem. Řidič musí ještě požadavek přijmout potvrzením v aplikaci a až poté dojde k automatickému propojení. Vzhled menu jednotlivých aplikací Bolt, Liftago a Uber je vidět na obrázcích číslo 12, 13, 14 této práce.



Obrázek 12 Vzhled Bolt



Obrázek 13 Vzhled Liftago



Obrázek 14 Vzhled Uber

Zdroj: (Bolt; Liftago; Uber)

Autor je zde na straně Liftago, jelikož je názoru, že cestující by měl mít možnost vybrat si svého řidiče. Cestující může upřednostňovat například starší zkušené řidiče nebo třeba řidičky. Za zrušení objednávky se platí obvykle storno poplatek ve výši 50 Kč u společnosti Bolt, Uber výši poplatku neuvádí a u společnosti Liftago stanoví tzv. storno poplatek řidič.

Nešťastně je řešeno i dávání spropitného řidiči. Pokud totiž chce uživatel dát řidiči za jízdu spropitné, má možnost tak učinit před samotnou přepravou. Kdo dá spropitné řidiči, když si není dopředu jistý, jaká kvalita služeb mu bude poskytnuta? Druhá neoficiální možnost je dát spropitné řidiči v hotovosti po ukončení jízdy. Spropitné běžně zůstává řidiči v celé výši, a to i při bezkontaktních platbách.

Podmínky provozování nově zakotveného způsobu taxislužby jsou (metodická pomůcka Ministerstva dopravy):

- Zákazník musí znát před objednáním konečnou cenu za přepravu,
- zákazník musí znát zprostředkovatele služby (např. provozovatele aplikace),
- po ukončení přepravy musí být zákazníkovi zasláno na e-mail potvrzení o přepravě,
- po zbytek dne musí být potvrzení o přepravě k dispozici u řidiče.

Tyto podmínky provozování jsou dle autora bakalářské práce vyhovující. Taxislužba na základě elektronické objednávky je součástí sdílené ekonomiky stejně jako carsharing.

### **Strategie společnosti při cenotvorbě**

Možnost určit cenu za přepravu je důležitý faktor při volbě strategie firmy. Strategii firma volí podle cíle, který si stanovila dosáhnout. Při nastavení cíle oslovit nové zákazníky, může firma nastavit cenu za službu nízko. Zde si musí dát firma pozor, aby se nejednalo o nekalou obchodní praktiku tzv. dumping neboli prodej zboží/služby pod výrobními náklady s cílem ovládnutí trhu. Výrobními náklady jsou v případě taxislužby náklady na pořízení paliva a provozní náklady spojené s užíváním automobilu. Cenové praktiky kontroluje v České republice Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Minimální cena by měla pokrýt provozní náklady a tvořit alespoň minimální zisk. Při získání dostatečně velkého tržního podílu pak společnost zvýší ceny, aby navýšila svůj zisk.

Tuto strategii zvolila společnost DoTaxiGo při zahájení provozování standardní taxislužby na území Trutnovska. Cenu nejdříve nastavila na 69 Kč za přepravu po celém Trutnově do 5 km a po získání dostatečné klienty zvedla ceny na 89 Kč. Mimo Trutnov si taxislužba účtuje sazbu 22 Kč za km, takže se stále jedná o zvýhodněný tarif (Do Taxi Go).

Při nastavení shodné strategie zprostředkovali taxislužeb, kteří mají významný vliv v odvětví osobní dopravy, by dlouhodobé držení nízkých cen mohlo znamenat likvidaci standardní taxislužby. Otázka je, jakou cenu jsou řidiči jezdící pro aplikace schopni akceptovat. Autor proto navrhuje zavést kromě horní hranice sazby za kilometr jízdy i dolní hranici sazby. Dolní hranici ceny by šlo stanovit provedením novely zákona č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů, který umožní stanovit úřadům České republiky i horní hranici ceny přepravy taxislužbou. Dolní hranice ceny by měla být stanovena z pokrytí nákladů a přiměřeného zisku. Výše dolní hranice je na zvážení a mohla by se postupně měnit podle vývoje ekonomiky.

### **1.2.3 Zprostředkovatel taxislužby**

V zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů § 2 odst. 10 je nově zaveden pojem tzv. zprostředkovatele taxislužby. Tím je fyzická nebo právnická osoba, která za úplatu zprostředkuje uzavření smlouvy mezi dopravcem a objednatelem přepravy, jejímž předmětem je poskytnutí taxislužby. Činnost zprostředkovatele nevyžaduje povinnost mít zřízené živnostenské oprávnění. Zprostředkovatel vstupuje do procesu objednání taxi, ale samotnou službu poskytuje samostatný dopravce taxislužby.

Zprostředkovatel smí zprostředkovat přepravu pouze (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, § 21e odst. 1):

- Podnikatelem v silniční dopravě s platnou koncesí: Silniční motorová doprava - osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče,
- vozidlem taxislužby, popř. vozidlem cestujícího,
- řidičem s oprávněním řidiče taxislužby.

Zprostředkovatel taxislužby je povinen vést evidenci zprostředkovaných přeprav a údaje o zprostředkované přepravě uchovávat po dobu 3 let od ukončení přepravy. Poruší-li zprostředkovatel některou podmínku, dopustí se svým jednáním přestupku. O přestupek nepůjde, dojde-li ke zprostředkování přepravy od změny podmínky během 15 dnů. Po této době může být zprostředkovateli za přestupek uložena pokuta až do výše 500 000 Kč. Výše pokuty je stanovena v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Znemožnění či znesnadnění práce provedení kontrolní přepravy obecní policií nebo Policií České republiky se dopouští zprostředkovatel přestupku také.

Mezi zprostředkovatele se řadí aplikace společnosti Bolt, Liftago, Taxi.eu a další. Důležité je, že zprostředkovatel obstará taxislužbu za úplatu (tzn. nejedná se případ, kdy objedná taxislužbu recepce hotelu a podobné).

#### **Příklad:**

Zákazník k objednání přepravy taxislužby využije aplikaci Bolt. Bolt je zde zprostředkovatel přepravy mezi zákazníkem a dopravcem taxislužby. Přeprava bude v uvedeném případě provedena podle Všeobecných obchodních podmínek společnosti Bolt. Všeobecné obchodní podmínky společnosti Bolt jsou upraveny jednotlivě pro všechny státy, kde společnost působí. Po provedení přepravy se platba za jízdu strhne zákazníkovi z platební karty v aplikaci. Výdělek partnerského řidiče Boltu je vyplácen jednou za týden a je připsán na uvedené číslo bankovního účtu v aplikaci. Společnost Bolt si strhává poplatek ve výši 25 % z celkové ceny všech jízd. Poplatek se nevztahuje na spropitné řidiči, bonusy, příplatky za vjezd na letiště či přejezd hranic (Bolt).

### 1.3 Průzkum taxislužby na Letišti Václava Havla v Praze

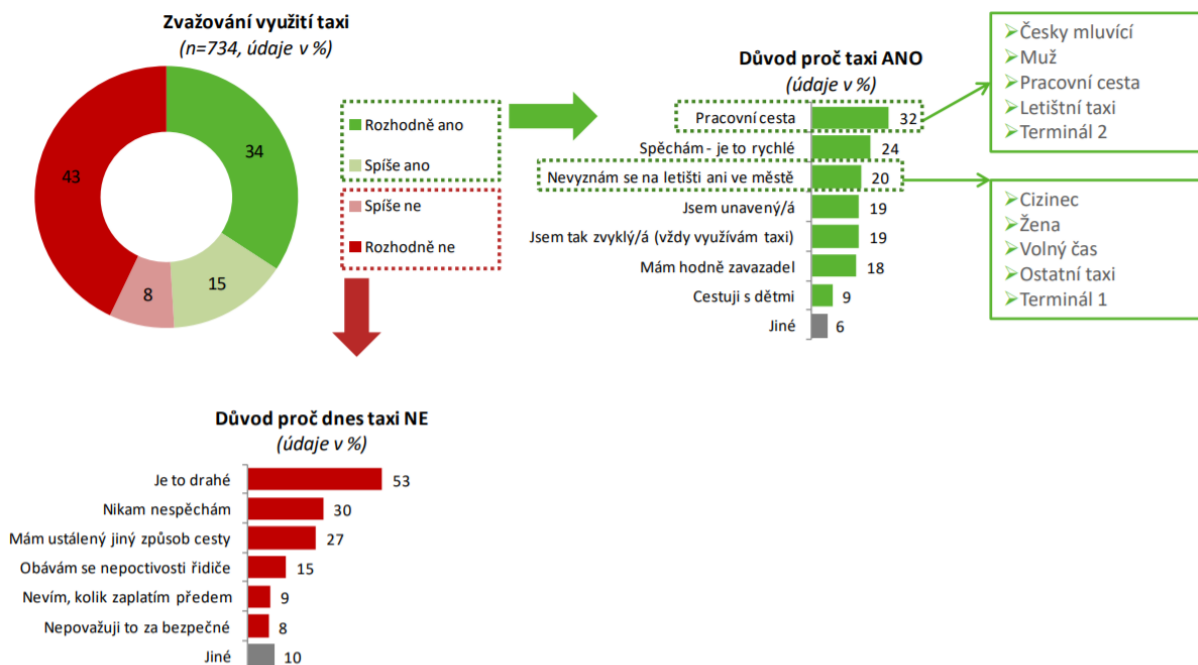
V následující části práce je uveden kvantitativní průzkum – cestující a taxi zpracovaný společností ppm factum research s.r.o. Zadavatelem průzkumu bylo Letiště Praha, a.s., které je výhradním majitel zpracovaných dat. Sběr dat probíhal v období 4. – 15.12.2019 a následně jejich zpracování dne 19.12.2019. Průzkumu se zúčastnilo celkem 734 respondentů. Cílovou skupinou, na kterou se průzkum zaměřil byli přilétající cestující a průměrná doba rozhovoru s jedním respondentem činila 5 minut. Průzkum proběhl metodou dotazování, kdy dotazovaný měl nejdříve odpovědět na pět sociodemografických otázek a poté na 13 otázek strukturované dotazníku. Roztřídění respondentů je uvedeno v tabulce 3.

**Tabulka 3** Roztřídění dotazovaných podle sociodemografických otázek

Kategorie	Vzorek [%]
<i>POHLAVÍ</i>	
Muži	49,6
Ženy	50,4
<i>VĚK</i>	
Do 29 let	17,7
30-44	42,1
45-59	32,6
60+ let	7,6
<i>NÁRODNOST</i>	
Češi	28,5
Cizinci	71,5
<i>LOKALITA</i>	
Terminál 1	44,3
Terminál 2	55,7
<i>ÚČEL CESTY</i>	
Pracovní cesta	18,8
Volný čas	62,8
Návrat domů	16,6
Ostatní	1,8

Zdroj: (ppm factum research)

Jednou z částí průzkumu bylo zjišťování, jaká část cestujících uvažovala o využití taxislužby při přepravě z Letiště Václava Havla včetně důvodů, které je k jejich rozhodnutí vedou. Výsledky jsou zobrazeny na obrázku 15.

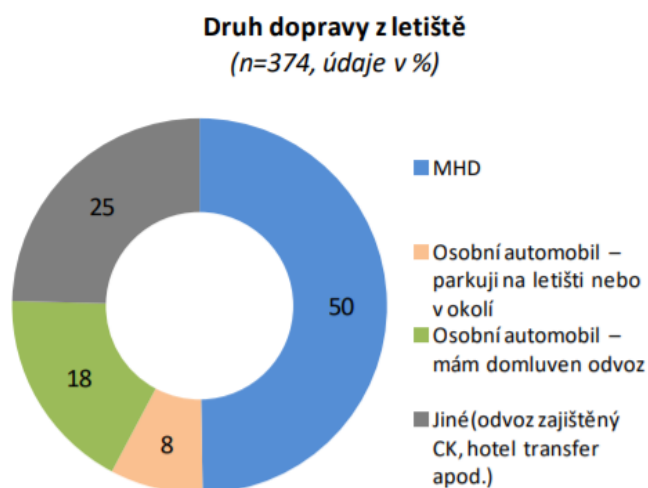


Zdroj: (Letiště Václava Havla)

**Obrázek 15** Zvažování využití taxislužby

V průzkumu 49 % cestujících uvedlo, že zvažují pro dopravu z letiště využít taxi. Nejčastějším důvodem (část, která uvedla otázku zvažování taxi rozhodně ano/spíše ano bylo uveden důvod cestování – pracovní cesta z 32 %, 20 % cestujících dále uvedlo, že se na letišti a ani ve městě nevyznají. Zbylá část 51 % (část, která uvedla na otázku zvažování taxi odpověď spíše ne/rozhodně ne) cestujících se rozhodla služby taxi nevyužít. Hlavním důvodem nevyužití taxi je vysoká cena, lidem přijdou taxislužby drahé. Častěji se jedná o česky mluvící cestující a ty, kteří se vrací domů. Celkem 15 % cestujících uvedlo, že nevyužívá taxi kvůli obavě o nepoctivost řidiče, jednalo se celkem o 48 cestujících. Tento důvod je podrobněji rozepsán v části práce – Slabé stránky taxislužby. Častěji zvažují taxislužbu muži, lidé na pracovní cestě a starší cestující ve věku 60 let a více.

Ostatní lidé, kteří se rozhodli nevyužít taxislužbu v průzkumu uvedli, že pro přepravu z letiště využijí MHD, osobní automobil nebo jiný způsob dopravy. Jejich zastoupení je zobrazeno na obrázku 16.

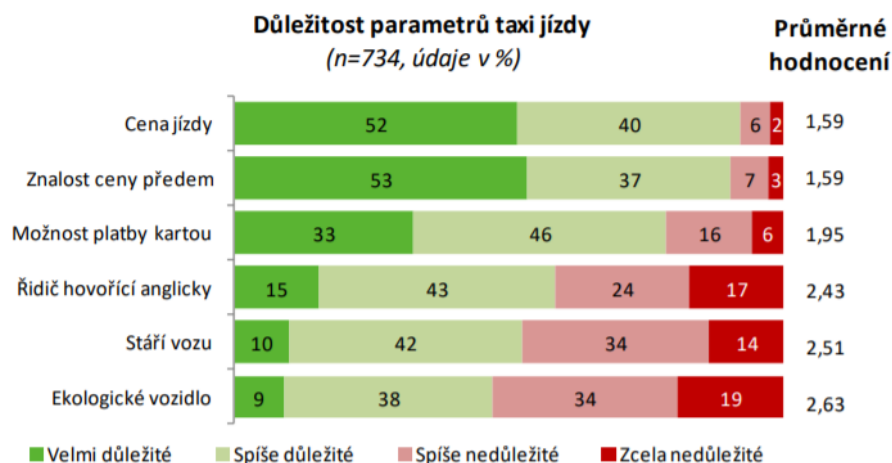


Zdroj: (Letiště Václava Havla)

**Obrázek 16** Druh dopravy z letiště

Ti, co se rozhodli využít jiný dopravní prostředek z letiště uvedli v polovině případů, že se chystají využít MHD pro cestu z letiště, případně čtvrtina z nich má zajištěn jiný odvoz (od cestovní kanceláře nebo hotelu). Pro MHD volili spíše mladí lidé do 29 let a odvoz od CK nebo hotelu zase hlavně starší cestující ve věku 45 a více let. Domluvený odvoz osobním automobilem měli často česky mluvící cestující, kteří se vraceli zpět domů.

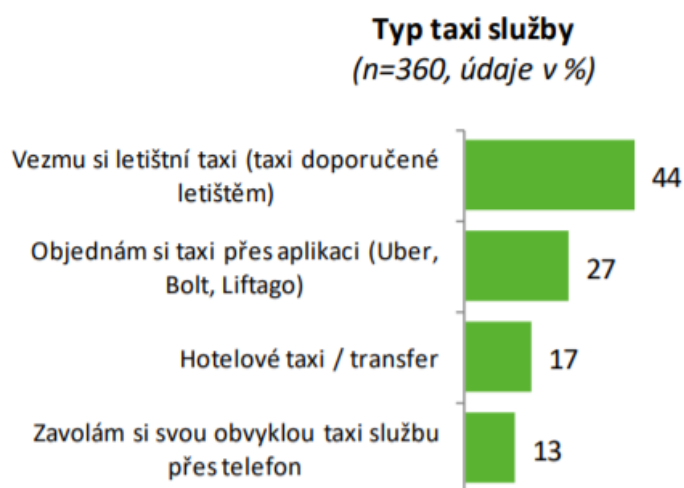
Všichni dotázaní cestující měli také uvést, na kolik jsou pro ně důležité parametry při cestě taxislužbou. Pro hodnocení parametrů měl každý daný parametr ohodnotit jako velmi důležitý, spíše důležitý, spíše nedůležitý nebo zcela nedůležitý. Tímto způsobem se k žádnému parametru nemohl respondent vyjádřit neutrálně. Výsledky zjišťování důležitosti parametrů jízdy taxislužbou jsou uvedeny na obrázku 17.



Zdroj: (Letiště Václava Havla)

**Obrázek 17** Důležitost parametrů taxi jízdy

Pro cestující jsou důležité zejména parametry týkající se ceny a platby – celková cena, znalost ceny předem i možnost platit kartou. Cenu zmínili zejména česky mluvící cestující, naopak pro cizince je důležitý i anglicky hovořící řidič. Za nejméně důležitý parametr bylo z průzkumu vyhodnoceno ekologické vozidlo. 360 respondentů odpovídalo na způsob taxislужby, který zvolí. Typ taxislужby, který cestující uvedli jsou na obrázku 18.



Zdroj: (Letiště Václava Havla)

**Obrázek 18** Typ taxislужby

Více než 4 z 10 cestujících plánují využít letištní taxi. Jedná se zejména o starší lidi (45 - 59 let), cizince a cestující za prací. Mladí do 29 let volí nejčastěji objednání taxi přes aplikaci jako je Liftago, Uber apod.

#### **1.4 Slabé stránky taxislužby**

Slabé stránky představují nevýhodu taxislužby oproti její konkurenci. Následující část je zaměřena na obecnou povahu taxislužby a netýká se žádné konkrétní společnosti.

Za nevýhodu lze považovat vysokou konkurenci v taxislužbě. Velké množství podnikatelů nabízejících jeden produkt – přepravu, lišící se pouze v drobných rozdílech (např. v ceně a rychlosti přepravy). Bariéry vstupu do odvětví a výstupu z něj nejsou velmi složité, jak bylo zřejmé z provedené analýzy. To vše je příčinou vzniku monopolistické konkurence na trhu. Takový způsob je udržitelný za podmínky nastavení správné regulace. Významnou změnu znamenal vznik taxislužby na základě elektronické objednávky a uzákonění tzv. zprostředkovatele taxislužby. Změna znamenala na jedné straně zvýšení nabídky a umožnila vstup provozovatelů aplikací do odvětví. Zprostředkovatel (firma, dispečink) propojuje cestující se smluvními řidiči taxi, a přitom stanoví i za pomoci dynamického tarifování výslednou cenu.

Za další nevýhodu vidím množství neaktuálních dostupných zdrojů o taxislužbě. Při vyhledávání informací se mnohdy zobrazí neplatné údaje, které města na svých stránkách uchovávají pravděpodobně z archivního důvodu. Internetové stránky dopravních úřadů obsahují zpravidla především příslušné formuláře pro provozovatele taxislužby (např. žádost o udělení „Oprávnění řidiče taxislužby“, žádost o zapsání / vyřazení vozidla do / z evidence vozidel taxislužby. Chybí přehlednější členění informací a označení stanovišť taxislužby pomocí ulic (bylo by vhodné je doplnit o mapu). Pokud se zákazník v daném městě neorientuje, určitě by změnu ocenil. Přehledně zpracované údaje o taxislužbě má dopravní úřad města Brna. Autor doporučuje se při zpracování ostatních webových stránek zde inspirovat.

Pověst taxislužby předchází taxislužbě samotné, především té v Praze. Desítky řidičů nedodržujících nařízení MHMP č. 20/2006, o maximálních cenách osobní taxislužby, se staly důvodem ztráty důvěryhodnosti veřejnosti k taxislužbě. Kauza nepřímo poškodila i taxikáře mimo Prahu. Ačkoliv k předražení cen jízdného v současnosti snad již nedochází, lze pověst taxislužby považovat za slabou stránku oproti například carsharingu.

Vozidlový park, personál, způsob provozu dispečinku je velmi individuální a může se stát silnou i slabou stránkou, záleží na provozovateli. Je na místě zmínit, že vozidlový park se

s ohledem na obměnu a vývoj automobilů v minulosti zlepšil, především v komfortu cestujícího a profesionalizaci služby.

## **1.5 Konkurence taxislužby v obslužnosti města**

Způsobů dopravy po městě existuje samozřejmě více než pouhá taxislužba. Každý druh dopravy má své výhody i nevýhody a na zákazníkově je rozhodnutí, aby je vzájemně porovnal a vybral si pro svou potřebu ideální dopravní prostředek. Při volbě dopravního prostředku se lze položit otázky:

- Koho, co se bude přepravovat,
- kolik - množství,
- na jakou vzdálenost,
- kudy povede přeprava,
- kdy – časové rozmezí,
- za jaké náklady.
- počasí.

V případě taxislužby lze na tyto otázky odpovědět snadno. Zákazníci jsou zde cestující se zavazadly nebo bez, jeden nebo více, většinou na vzdálenost jednotek km. Poptávka po taxislužbě je celodenní, se nejvyšší vytižeností ve večerních hodinách po 22. hodině. Zákazníci využívající taxislužbu jsou především ti, pro které je důležitější pohodlí při přepravě nad cenou přepravy. Tedy oproti jiným druhům dopravy si zde za určitou variabilitu zákazník připlatí. Alternativou k taxislužbě se stává carsharing neboli sdílení automobilu, které je k dispozici v blízkosti zákazníka. Carsharingu se věnuje kapitola 2 této práce.

V případě, že zákazník je pouze 1 osoba bez rozměrných zavazadel s požadavkem přemístit se na vzdálenost jednotek km, lze zvolit i další alternativy způsoby přepravy. Především ve městech s počtem obyvatelů nad 75 tisíc se za poslední rok objevil trend sdílení jízdních kol a koloběžek. Tyto varianty se mírně od taxislužby liší, ale v podstatě plní podobnou funkci jako ona. Nižší kvalita komfortu je vyvážená cenou, kdy uživatel při ujetí stejné vzdálenosti zaplatí výrazně méně. O kolik méně je uvedeno v kapitole 3 bakalářské práce. Mimo omezení v počtu osob a zavazadel je nutné uvažovat faktor počasí. Při dešti, silném větru atp. se jen málokdo rozhodne pro jízdu na koloběžce nebo na kole. S tím souvisí i bezpečnost, která se oproti taxislužbě také nedá úplně porovnávat. Proto jsou sdílené koloběžky a jízdní kola výhradně sezónní a jejich provoz reguluje provozovatel v závislosti na okolních podmínkách. V zimním období má zákazník tedy užší výběr z možností přepravy. Pro

zvýšení bezpečnosti jsou koloběžky omezeny na maximální rychlost 25 km/h a doplněny o brzdu zadního kola.

Sdílené koloběžky mají elektrickou trakci. Není nutné využít vlastních sil k uvedení koloběžky do pohybu, stačí ovládat páčku „plynu“ na právě straně řídicích. Vyzvedávání, jízda i parkování a následné placení probíhá pomocí aplikace a je zapotřebí připojení k internetu. Samotné ovládání je jednoduché a seznámení s jízdními vlastnostmi probíhá v řádu desítek minut. Platba za vypůjčení koloběžky probíhá po ukončení jízdy automatickým stržením částky z uvedené platební karty v aplikaci. Výsledná cena se stanoví dle počtu minut pronájmu koloběžky, které se násobí sazbou za 1 minutu pronájmu a případných dalších poplatků, které stanoví provozovatel služby. Na uvedený email při registraci obdrží zákazník po ukončení pronájmu potvrzení o přepravě. Mezi největší provozovatele sdílených koloběžek patří v České republice k 1.7.2021 společnosti Bolt a Lime.

K účelu porovnání provozování koloběžek společností Bolt a Lime vykonal autor práce testovací jízdu na trase mezi Pardubice hlavním nádraží a knihovnou Univerzity Pardubice. Délka trasy je 2,7 km a je znázorněna na obrázku 19.



Zdroj: (vlastní zpracování dle Google map)

**Obrázek 19** Trasa železniční stanice Pardubice – knihovna UPCE

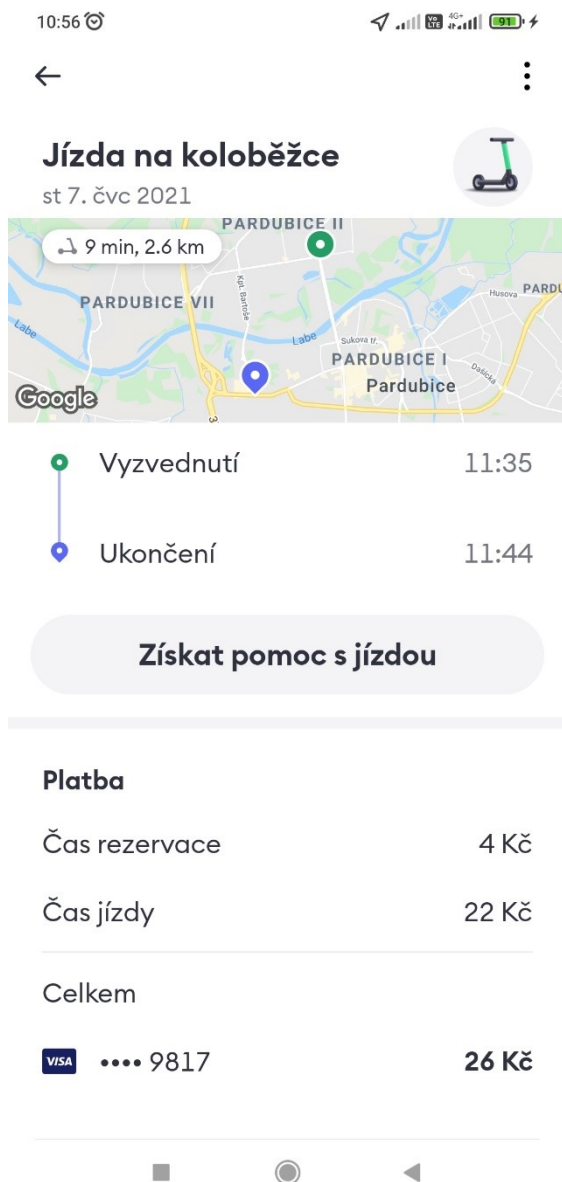
## **Koloběžky Bolt**

Koloběžky Bolt jsou dostupné přes aplikaci Bolt, kterou lze využít také jako alternativní taxislužbu. Aplikaci lze stáhnout do mobilního telefonu a po stažení ji používat s připojením k internetu. Dne 1.7.2021 byly k dispozici v celkem 10 různých českých městech (Bolt).

Koloběžky společnosti Bolt jsou zelené barvy a označeny nápisem Bolt. Koloběžky jsou rovnoměrně rozmístěny po městě tak, aby optimalizovaly potřebu zákazníků po přepravě. Provozovatel Bolt koloběžek se rozhodl jejich nabídku omezit sezónně, což je autorem hodnoceno kladně s ohledem na bezpečnost provozu. Autor si v lednu 2022 vypůjčil konkurenční koloběžku Lime a necítil se na ni úplně bezpečně. Z toho důvodu byla nejvyšší dosažená rychlost 17,8 km/h. Koloběžky Bolt jsou na obrázku 21 práce.

Koloběžku Bolt autor testoval na trase z obrázku 19. Výsledná cena za přepravu na trase 2,7 km byla 26 Kč vč. DPH, kdy 22 Kč tvořilo 11 minut jízdy a 4 Kč tvořila rezervace, kdy za minutu rezervace autor zaplatil 1 Kč. Po přepočtu vychází cena na necelých 10 Kč za ujetý kilometr vč. rezervace. Elektronická účtenka z aplikace za provedenou jízdu je na obrázku 20. Jízda se po ukončení uložila se zpožděním do historie jízd v aplikaci.

Poptávka po koloběžkách je, ačkoliv autor podrobně nezkoumal, v jaké míře. Nicméně alespoň v Pardubicích jsou koloběžky zastoupeny v dostatečném množství a není nutná včasná rezervace dané koloběžky předem.



Zdroj: (autor)

**Obrázek 20** Účtenka v aplikaci Bolt



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 21** Zaparkované koloběžky společnosti Bolt

### **Koloběžky Lime**


Aplikace Lime slouží výhradně k výpůjčce koloběžek. Při obsluze aplikace se taktéž neobejde bez připojení k internetu. Ke dni 8.7.2021 byla na webových stránkách ([www.li.me/cs/locations](http://www.li.me/cs/locations)) uvedena pouhá tři česká města, což ovšem neodpovídalo stavu v témže dni. 8.7.2021 byly koloběžky dostupné i v Pardubicích, ačkoliv město Pardubice nebylo uvedeno na oficiálních stránkách provozovatele.

Koloběžky společnosti Lime mají oranžovou barvu a jsou opět označeny názvem společnosti. Autor zvolil identickou trasu z obrázku 19 v opačném směru zkrácenou o 0,1 km. Za ujetou vzdálenost v délce 2,6 km činila výsledná cena 52 Kč vč. DPH. Výsledná cena se skládala z 27 Kč za jízdu a 25 korunového poplatku za odemknutí koloběžky! Samotný poplatek je vyšší než cena většiny jednotlivých tarifů MHD v Pardubicích v roce 2021 a činí tak koloběžky méně zajímavé. Rezervace koloběžky nebyla předem provedena. Výsledná cena na trase z obrázku 19 vychází přesně na dvojnásobek výsledné ceny koloběžky Bolt. Jízda se rozdíl zaznamenala okamžitě po ukončení výpůjčky v historii jízd aplikace. Po ukončení pronájmu obdržel autor účtenku na emailovou adresu uvedenou v aplikaci. Elektronická účtenka je uvedena v obrázku 22. Vzhled koloběžky Lime je na obrázku 23.



Díky, že jezdíš s Lime

Přehled  
7 Črc 2021

Poplatek za odemknutí	25.00 Kč
Jízda	17.98 Kč
DPH 21.0%	9.02 Kč
<b>Celkem</b>	<b>52.00 Kč</b>
 0817	52.00 Kč

Máš nějaké dotazy?  
Se vším ti rádi pomůžeme.  
Kontaktuj nás na e-mailu [support@lime](mailto:support@lime)

Získej jízdy zdarma! Daruj příteli/přítelkyni kredit na jízdu 50 Kč  
a získáš také kredit na jízdu 50 Kč, jakmile uskuteční svou jízdu.

Následuj osobní zvací kód

**RQP4VXB**

Tuhle zprávu ti poslal(a) [Lime](#)



Zdroj: (autor)

**Obrázek 22** Účtenka společnosti Lime



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 23** Koloběžky Lime u hokejového stadionu PCE

## Parkování sdílených koloběžek v Pardubicích

Většinu svého času koloběžky někde stojí a čekají na svého zákazníka. Proto je jejich parkování velmi zásadní. Umístění koloběžek by nemělo mít vliv na ostatní účastníky dopravního provozu (chodce, cyklisty aj.), ačkoliv k tomu běžně dochází. „Právě na parkování koloběžek odstavených na chodnících si stěžuje nejvíc občanů.“ (Zdopravy) Parkování si řeší každé město odděleně s provozovateli koloběžek.

Služby města Pardubic a.s. označily na podzim roku 2022 dohromady 25 míst vodorovným značením v jednotlivých městských obvodech (I.-V.) města Pardubice dle informace od zaměstnance Služby města Pardubice. Přesněji v městském obvodě Pardubice I. bylo těchto míst 5, v obvodě Pardubice II. čtyři, v obvodě Pardubice III. pět, v obvodě Pardubice IV. pět a v obvodě Pardubice V. šest. V plánu je označení celkem 40 takových míst určených pro parkování. Označení míst je provedeno piktogramem koloběžky a protilehlých rohů. Vodorovné značení pomocí piktogramu je ojedinělý nápad města Pardubice, který pokud se osvědčí, by mohl inspirovat i další města v České republice. K tomu je zapotřebí zařazení piktogramu do vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Na jedno místo se má vejít tři zaparkované koloběžky, což ve skutečnosti odpovídá. Umístění sdílených koloběžek Lime v Polabinách je na obrázku 24.



Zdroj: (Pardubice ŽIVĚ)

**Obrázek 24** Koloběžky Lime umístěné na vodorovném značení v Polabinách

V aplikaci Lime je k lednu 2022 označeno míst pro parkování koloběžek po Pardubicích více než pouze ty označené s piktogramem. Je to logický krok, který usnadňuje zákazníkovi

parkování. Při výběru neoznačených míst k parkování si dala společnost Lime práci a místa jsou většinou vhodně zvolená dle autora práce. To neznamená, že se zde nenaleznou nedostatky. Společnost Bolt měla parkování označeno v aplikaci stále pomocí zón (k podzimu 2021), což je pochopitelné vzhledem k době působení v Pardubicích a snad na tom zapracuje. Aplikace v průběhu psaní této práce doznaly změn např.: uvedení zón pomalé rychlosti, což chválím.

### **Přínosy a zápory sdílených koloběžek**

Názory veřejnosti na sdílené koloběžky se obecně různí. Jedna skupina koloběžky vítá, druhá je považuje spíše za vizuální smog. Za přínos zavedení koloběžek do městské dopravy je považováno vylepšení ekologie vzhledem k elektrické trakci a tím související eliminace produktů hoření v provozu. Nelze však opomenout, že elektrickou energii je potřeba vyrobit. Při vybití nebo nízkém dojezdu jsou koloběžky svázeny kurýrní službou na místo nabití.

Provoz koloběžek je díky elektrické trakci tichý, ale záleží i na povrchu a stavu vozovky. Jiná jízda je po rovném asfaltu a po dlažbě případně nerovnostech. Za pozitivní přínos lze uvažovat časovou dostupnost a jednoduché vyzvedávání. Nevýhody koloběžek plynou hlavně z jejich provozu. Nevýhodou je jistě špatné parkování uživateli, kteří nerespektují obecná pravidla určená provozovateli. Je poměrně složité kontrolovat uživatele koloběžek, zda parkují správně. Pro ukončení jízdy sice musí uživatel nahrát do aplikace fotku, jak koloběžku zaparkoval, aby svojí rezervaci mohl ukončit. Koloběžka však není těžká a kdokoliv s ní může manipulovat nebo ji přenést. Proto je pozornost věnována spíše počtu nasazených koloběžek.

Při nadměrném počtu nasazených koloběžek dochází k záboru veřejnému prostranství a k vizuálnímu smogu, proto je potřeba počet koloběžek efektivně regulovat. Nastavení regulace musí předcházet sběr dat o počtu jízd, nejčastějších trasách a časech kdy jsou koloběžky využívány. Je nutné poznat i názor veřejnosti a vedení statistik dané služby (na co si lidé nejvíce stěžují atp.). Z toho následně vyvozovat důsledky a nedostatky se snažit vyřešit. Při nápravě by mělo vždy dojít ke vzájemně dohodě mezi provozovatelem služby a městem, kterého se stížnosti týkají. V případě nespolupráce ze strany provozovatele koloběžek lze omezit provozování koloběžek na určitém území vyhláškou nebo je zakázat úplně.

Hranici, kdy lze koloběžky považovat za prospěšné lze vyjádřit stanovením cílů a jejich následným dosažením. Např. město má za cíl, že za určité období proběhne určitý počet jízd koloběžkami. Pokud se požadovaný cíl nenaplní, tak je nejdříve zapotřebí zjistit, proč k tomu došlo. Následně lze vytvořit opatření např. adekvátně snížit počet koloběžek k výši poptávky. Na základě předchozí zkušenosti se společnostmi Bolt a Lime, které nabízí identické služby se

jeví současný provoz obou uvedených společností na stejném území jako kontraproduktivní, ale z tržního hlediska naprosto přirozený. Autor nezjistil žádný zásadní rozdíl ve způsobu provozování koloběžek až na výslednou cenu. Již pohledem se lze přesvědčit, že koloběžky Bolt jsou více oblíbeny a využívány.

Vzhledem k faktu, že se jedná o záležitost posledních pár let není zatím zřejmé, jaký skutečný přínos koloběžky budou mít. Ani přístup měst k tomuto tématu není zřejmý. Stav v červenci 2021 se dal popsat slovy masivní rozšíření koloběžek. Je zřejmé, že v blízké budoucnosti bude nutné stanovit a popsat pravidla, jak bude služba fungovat, tak aby její provoz byl skutečným přínosem.

## 2 SDÍLENÁ EKONOMIKA

Stále poměrně nový pojem, se kterým se můžeme setkat je sdílená ekonomika. Tento pojem vznikl na začátku 21. století, tedy s postupným rozvojem a zahlcení trhu majetnými statky, kdy se snaží nahradit předchozí let, který byl vlastnění statku. Zatím neexistuje její přesná definice, ale pro zjednodušení ji lze považovat také jako spolu spotřebitelství – tedy více osob užívá, spotřebovává jeden hmotný statek. Tím dochází k úspoře počtu statků, dělení nákladů na užívání statku a nepřímo také ovlivňuje životní prostředí. Musíme si přitom uvědomit, že strany vstupující do jakéhokoliv odvětví sdílené ekonomiky jsou vždy lidé, spotřebitelé statku.

*„Uživatelé platformy jsou jak poskytovatelé služeb, tak samotní koncoví zákazníci.“*

(Smékalová, 2019, str. 10)

Mezi hlavní odvětví sdílené ekonomiky patří dle Vaughana a Daveria (2016):

- Ubytování – sdílení ne zcela využitých ubytovacích prostor,
- přeprava – sdílení dopravních prostředků,
- financování – sdílení finančních prostředků za účelem poskytnutí,
- profesionální služby – slouží k propojování přímé nabídky s poptávkou služeb.

Podle Vaughan a Daverio (2016) patří mezi odvětví s nejvyšším potenciálem růstu do budoucnosti především přeprava společně s ubytováním.

*„Studie, kterou zpracovala Vysoká škola podnikání a práva, a.s. ve spolupráci s vědecko-výzkumným ústavem ACCENDO pro Úřad vlády České republiky definuje sdílenou ekonomiku jako ekonomický model, kdy se prostřednictvím technologických platform propojují dodavatelé ochotní pronajímat svá aktiva se spotřebiteli, kteří mají zájem o dočasné použití těchto aktiv.“* (Kodet, 2018, str. 33)

### 2.1 Carsharing

Carsharing je služba založená na společném sdílení automobilu více uživateli během dne. Jedná se o formu zapůjčení automobilu na určitou dobu, kdy se zákazník potřebuje přemístit z výchozího do cílového místa určení. První carsharingový projekt s názvem Turo vznikl v roce 2010 v Americe, následovaný projektem Getaround, který vznikl v západní Evropě (CEO HoppyGo Robin Švaříček, 2021).

Několik internetových zdrojů tvrdí, že služba sdílení automobilu se vyplatí osobám s ročním nájedem do 15 tis. km. To si lze ověřit tím, že se vypočtou skutečné náklady na jeden ujetý kilometr vlastním automobilem a náklad se porovná s nabídkou ceny, za který si lze automobil vypůjčit u carsharingové společnosti. Takový příklad výpočtu skutečných nákladů u automobilu je znázorněn v tabulce 4.

**Tabulka 4** Výpočet skutečných nákladů u automobilu

Položka (náklad)	částka	jedn.
Pořizovací cena automobilu	110 000	Kč
Odhad nákladů na větší opravy během provozování	20 000	Kč
Plánovaný počet let provozování	8	let
Hrubý odhad prodejní ceny automobilu	17 000	Kč
<b>HRUBÉ POŘIZOVACÍ NÁKLADY</b>	<b>14 125</b>	<b>Kč/rok</b>
Průměrný počet ročně ujetých km	15 000	Km/rok
Spotřeba paliva v litrech na 100 km	8	l/100 km
Cena litru paliva v korunách na litr	36	Kč/l
<b>ROČNÍ NÁKLADY NA PALIVO</b>	<b>43 200</b>	<b>Kč/rok</b>
Dálniční známky, STK, emise (průměr za rok)	2 400	Kč/rok
Odhad povinného ručení (průměr za rok)	3 500	Kč/rok
Havarijní pojištění	0	Kč/rok
Výměna oleje, provozních kapalin (průměr za rok)	1 000	Kč/rok
Roční náklady na parkování, mytí, pneuservis	3 000	Kč/rok
Náklady na servis (průměr za rok)	5 000	Kč/rok
<b>Celkové roční náklady</b>	<b>72 225</b>	<b>Kč/rok</b>
<b>Odhad nákladů na km</b>	<b>4,82</b>	<b>Kč/km</b>

Zdroj: (vlastní zpracování)

Z tabulky 4 lze vidět, že u průměrného automobilu vyšly náklady 4,82 Kč za ujetý kilometr při ročním nájedzu 15 tisíc kilometrů. To je méně než cena, kterou nabízí společnost Car4Way i Anytimecar u svých nabízených automobilů z tabulek 5 a 7 této práce. Se stejným automobilem při nájedzu 8 tisíc kilometrů by náklady vycházely na 6,5 Kč/km, což je na úrovni cen automobilů společností Car4Way i Anytimecar. Ve výpočtu nejsou zohledněny

neočekávané opravy, které mohou nastat a ovlivnit tak výrazně částku nákladů u automobilu. Představu o skutečném využití automobilů na silnicích a jejich využití si lze udělat v zimě, kdy padá sníh. Používaný automobil je čistý připravený k jízdě, zatímco řada automobilů je zasypána vrstvou sněhu.

Způsob nahrazení vlastního carsharingu si lze představit u méně využívaných automobilů např. u druhého auta v rodině nebo v případě, kdy vlastní automobil není vhodný využít v dané situaci (má málo míst k sezení, není momentálně dostupný, potřeba se přemístit pouze jedním směrem – ne zpět, nebo jinak není vhodný pro požadovaný účel). Carsharing tedy poskytuje do značné míry i variabilitu pro zákazníka. Další výhodou z využití carsharingu plyne z faktu, že automobil vlastní někdo jiný. Zákazník je schopný ušetřit na fixních nákladech spojených s vlastnictvím vozidla i čas strávený údržbou vozidla. Kromě zmíněných výhod oproti vlastnění automobilu pro jednotlivce lze nalézt i výhody plynoucí pro širší veřejnost.

Rozšíření a správné nastavení podmínek provozování carsharingu a jeho využití může mít vliv na snížení automobilů u lidí, kteří využívají svůj automobil nepravidelně. Zvýšení počtu sdílených automobilů při správném nastavení by mělo zajistit ideálně stávající poptávku po přepravě při snížení celkového počtu automobilů. To by vedlo k úspoře ploch určených k parkování a také k nižší opotřebení dopravní infrastruktury. Jelikož automobil sdílí množství rozdílných lidí je zapotřebí nastavit přesná pravidla užívání takového vozidla. Tato pravidla má za úkol stanovit provozovatel carsharingu ve všeobecných obchodních podmínkách. Zde musí být nastaveny podmínky týkající se samotné jízdy - co je možné ve vozidle přepravovat, předávání vozidla (množství paliva v nádrži, umístění klíčků apod.) Obvykle se jedná o zákaz kouření přímo ve vozidle a omezení v přepravě zvířat. Některá zvířata smí být přepravována pouze v přepravce (bez přímého styku zvířata a interiéru vozidla) a jiná vůbec. Také je zapotřebí udržovat vozidlo čisté. Platí zde zlaté pravidlo „čisté vozidlo si vyzvednu, čisté vozidlo také vrátím“. Všeobecné obchodní podmínky lze obvykle nalézt na stránkách poskytovatele.

### **Náklady vynaložené s vlastněním vozidla**

S vlastněním vozidla se neodmyslitelně pojí fixní i variabilní náklady, které se od sebe svým pojetím i výší zásadně liší. Rozdíl u těchto nákladů spočívá v jejich pravidelném hrazení. Variabilní náklady jsou spjaté s provozem vozidla a odvíjí se od uskutečněného výkonu jako např. počtu ujetých kilometrů, spotřeby paliva, opotřebení pneumatik nebo cen náhradních dílů. Variabilní náklady tvoří tedy náklady za pohonné hmoty dle druhu paliva, které se musí doplňovat a provozní náklady (doplňování provozních kapalin, výměna brzdových destiček

atp.) vozidla. Fixní náklady se naopak vyznačují jednorázovým vkladem nebo skokovým nárůstem. Mezi fixní řadíme především samotnou pořizovací cenu vozidla, náklady na technickou prohlídku vozidla a povinné ručení. Největší část fixních nákladů hradí majitel na začátku, při pořízení vozidla. Majitel automobilu by měl dobře zvážit výši fixních i variabilních nákladů spojených s vlastnictvím a užíváním automobilu.

#### **Příklad:**

Pořizovací cena automobilu je 500 000 Kč, variabilní náklady jsou vždy na ujetý kilometr jízdy přibližně identické. Fixní náklady (pořizovací cena automobilu) je rozdělena dle ujeté vzdálenosti:

- a) při celkovém nájezdu 20 tisíc km vychází fixní náklady na jeden ujetý kilometr na 25 Kč
- b) při celkovém nájezdu 200 tisíc kilometru stejným automobilem vychází fixní náklady na 2,5 Kč,

Variabilní náklady jsou u obou variant a) i b) stejné.

#### **Dostupnost dopravních módů**

Při výběru, pro který druh dopravního módu se zákazník rozhodne má kromě ceny vliv také dostupnost dopravního módu a rychlost přepravy. Jedná se tedy o kompromis mezi cenou, rychlostí a pohodlím za přepravu z výchozího místa do místa určení. Pokud je pro řidiče důležitý faktor pohodlí a rychlost, zvolí pravděpodobně vlastní automobil, který má v blízkosti zaparkován. Vybraná varianta bude jistě rychlá a pohodlná.

V případě, kdy řidič využívá automobil pouze příležitostně a faktor pohodlí je stále významný, zvolí řidič pravděpodobně carsharing. Tento způsob přepravy se jeví jako výhodný, kdy řidič necestuje automobilem pravidelně. Fixní náklady u příležitostného využívání automobilu tak po rozpočtení na ujetou vzdálenost mohou znamenat značnou položku v nákladech.

Zde by mohl kdokoliv namítnout, že výsledná částka zaplacená za vypůjčení se odvíjí od modelu vozidla, jaký má řidič v plánu si pronajmout. Různé modely automobilů totiž poskytovatelé sdílení aut nabízí za různé sazby (tabulka 5 a 7 této práce). Tento argument však není příliš vhodný, jelikož i fixní náklady např. na pořízení vozidla jsou u těchto modelů vyšší. Sdílení vozidel se tak může jevit jako výhodný pro určité skupiny lidí, kteří nemají dostatečné prostředky na pořízení automobilu nebo by automobil využívaly jen velmi málo. Tuto skupinu tvoří zejména studenti a osoby dojíždějící za prací s požadavkem vysoké mobility.

## **Parkování**

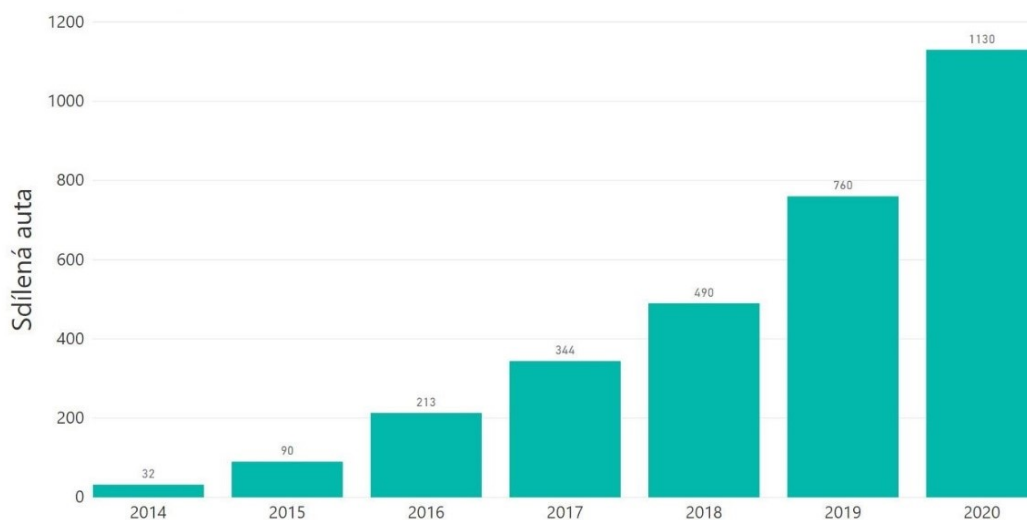
Růst počtu zaregistrovaných osobních automobilů byl na území ČR mezi léty 2010 až 2019 o necelý 1,5 milionu vozidel! (Ročenka dopravy 2010; Ročenka dopravy 2019) To je ohromné číslo, které si jen zlomek veřejnosti dokáže představit. S růstem počtu automobilů dochází ke zvýšení hustoty dopravy, tvorbě kongescí a k záboru volných ploch. Ať se jedná o místa s vysokou poptávkou po parkování, s vysokou intenzitou provozu nebo v rámci mimořádných událostí. Odbory dopravy jsou se situací obeznámeny a snaží se situaci řešit například zpoplatněním parkovacích míst, upravením směru dopravy, vyhrazením dopravního pruhu pro určité kategorie vozidla atd. Problém tak nastává v místech se zvyšující se poptávkou po přepravě a hustou městskou zástavbou, kde nelze infrastrukturu rozšířit nebo jinak upravit. V domnění, že by carsharing mohl situaci vyřešit rozhodl se odbor dopravy v Praze poskytnout společnostem provozujícím carsharing určité výhody. Rada hl. m. Prahy vydala usnesení číslo 1548 ze dne 21.6.2016, kde upravuje podmínky týkající se poskytovatelů carsharingu, kteří mají nárok na zvýhodněné parkování v placených parkovacích zónách při splnění závazných pravidel. Tato pravidla jsou uvedena v Příloze F.

## **Ekologie**

Nadměrné využívání automobilů má významný vliv na životní prostředí a kvalitu ovzduší (množství oxidu uhličitého, oxidu dusičitého, oxidu uhelnatého ve vzduchu), které nás obklopuje. Mezi další negativní dopady patří znečištění vody (kyselá dešť), produkce hluku, zábor krajiny a rychlá spotřeba neobnovitelných zdrojů. Řešením mohou být jednak inovace v automobilovém průmyslu – pohon na alternativní zdroje energie, tak snížení počtu automobilů. Snížení počtu automobilů lze dosáhnout jejich efektivnějším využitím (např. spolujízda, carsharing). Tato řešení by měla být uplatňována současně. Snížení počtu automobilů by znamenalo zlepšení emisí (automobily jsou novější, častější obnova vozového parku) úsporu parkovacích míst, snížení těžby fosilních paliv a také by nepřímo vedlo ke zvýšení propustnosti na pozemních komunikacích. Úsporou parkovacích míst by vznikla nová plocha, která by mohla sloužit jinému účelu. Způsob, jak toho dosáhnout může být rozšíření carsharingu. Při správné regulaci a využití, by mohl nahradit část současných málo využívaných vozidel.

Od roku 2014 stále dochází k mírnému exponenciálnímu růstu carsharingu na území České republiky. Službu zde aktuálně provozuje 5 aktivních poskytovatelů, kteří dohromady poskytují 1130 sdílených aut v celkem 12 městech. Všichni poskytovatelé jsou sdruženi v Asociaci českého carsharingu (AČC). Na obrázku 25 je uveden vývoj celkového počtu

sdílených automobilů provozovaných členy AČC v letech 2014 – 2020 (Asociace českého carsharingu). A v roce 2021 bylo celkem 1254 sdílených automobilů dle AČC.



Zdroj: (Asociace českého carsharingu)

**Obrázek 25** Počet sdílených aut v ČR v letech 2014 - 2020

### 2.1.1 Car4Way a.s.

Car4Way a.s. je v současnosti největší firma provozující službu sdílení aut na území ČR. Byla založena již v roce 1997, avšak na českém trhu působí aktivněji od roku 2014, kdy začala půjčovat dohromady 12 aut. K lednu 2021 společnost na svých webových stránkách uvádí, že získáte přístup k 1000 automobilům v Praze a Brně. Nicméně ke dni 2. ledna 2021 bylo celkem 780 dostupných vozidel (Portál hlavního města Prahy, 2021) a v aplikaci ve stejnou dobu na výběr z celkem 737 vozidel, přičemž 665 z nich připadala na Prahu a zbylých 82 na Brno. Tedy 90 % automobilů se nachází na území Prahy a zbylých 10 % na území Brna. Zaokrouhlení na 1000 kusů automobilů se dá považovat za čistý marketing.

Vzhledem ke skutečnosti, že firma Car4Way patří pod skupinu Louda holding, která se zaměřuje přes Louda Auto na prodej vozidel především značky Škoda, tak je i většina poskytovaných vozidel této značky.

Vozidla Car4Way, ze kterých má uživatel na výběr:

- Škoda: Fabia (257), Scala (99), Octavia (11), Karoq (111),
- Volkswagen: Caddy Van (11)

V závorce je uveden celkový počet dostupných vozidel na území Prahy ze dne 12.7.2021 v čase 15:00. Automobil Škoda Fabia firmy Car4Way je znázorněn na obrázku 26.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 26** Škoda Fabia III Car4way

Zápůjčka automobilu probíhá v několika následujících krocích a pro většinu aplikací je podobná:

**Registrace uživatele do aplikace** – První krok, který je nutný provést je samotná registrace. Registraci je možné provést na pobočce nebo online na internetových stránkách. Během online registrace musí osoba uvést své osobní údaje a nahrát doklady – občanský a řidičský průkaz vyfocen z obou stran a vyfotit tzv. selfie s jedním z dokladů pro kontrolu ověření identity. Vše probíhá dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 679/2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů („GDPR“) (Car4Way, 2020).

Dále je potřeba udělit souhlas se všeobecnými obchodními podmínkami společnosti (VOPS). Tyto podmínky jsou dostupné na webových stránkách jednotlivých provozovatelů. Po seznámení s VOPS následuje krok, kdy uživatel zadá údaje o své platební kartě do aplikace a provede v případě Car4Way ověřovací platbu ve výši 1 Kč. Po úspěšné registraci přijde uživateli poštou čipová karta sloužící k odemknutí a zamykání vozidla. Podoba fyzické karty je na obrázku 27. Od 15. září 2021 je možné vozidlo odemknout i pouhým stisknutím tlačítka v mobilní aplikaci.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 27** Čipová karta Car4Way

**Rezervace automobilu** – Před jízdou je nutné si automobil zarezervovat. U společnosti Car4way lze pro rezervaci využít mobilní aplikaci nebo internetové stránky provozovatele. Prostřednictvím mapy si uživatel vybere z nabídky vozidel, které si je ochoten vyzvednout. Jedno zvolí podle svých preferencí např: podle vzdálenosti vozidla od uživatele nebo typu vozidla. Následně vyplní rezervační formulář, kde zvolí začátek a plánovaný konec rezervace, tarif platby a rezervaci uloží. Celý postup je velmi jednoduchý a nezabere více než 2 minuty času. Po rezervaci přijde zákazníkovi SMS s PIN kódem k tankovací kartě umístěné ve vozidle a GPS souřadnice vozidla. Vozidlo je možné využívat v jakoukoliv hodinu během dne (Kodet, 2018, str. 73).

**Vyzvednutí automobilu** – Vyzvednutí automobilu je samoobslužné a probíhá bez kontaktu s poskytovatelem. Před vyzvednutím a zahájením jízdy věnujte čas kontrole stavu vozidla, především jestli není fyzicky poškozeno. Vozidlo nafot'te pro případ reklamace. Pokud je vše v pořádku, můžete vozidlo odemknout. Za čelním sklem ze strany řidiče se nachází čtečka, ke které je nutné pro odemčení vozidla přiložit čipovou kartu z obrázku 28.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 28** Čtečka čipových karet pro odemykání vozidla

Klíče od zapalování jsou umístěny v přihrádce u spolujezdce. Doklady od vozidla (osvědčení o registraci vozidla, záznam o dopravní nehodě, kopie zelené karty, pokyny k provozování automobilu) jsou umístěny rovněž v přihrádce u spolujezdce (Kodet, 2018, str. 74).

**Jízda** – Na jízdě samotné není žádný rozdíl od jízdy vlastním automobilem. Rozdíl nastává až v okamžiku, kdy chce uživatel přerušit jízdu a nezrušit rezervaci vozidla. Poté automobil uzamyká klíčky od automobilu, nikoliv čipovou kartou. Karta se používá pouze ve dvou případech – začátku a konci zápůjčky jako takové. V případě nutnosti doplnění pohonných hmot platí za tankování poskytovatel. V automobilu je za tímto účelem fyzická Shell karta. Kartou přijímají na čerpacích stanicích: Shell, Benzina, OMV a EuroOil. Tankuje se palivo dle pokynů od výrobce automobilu zpravidla plná nádrž. Při natankování prémiového paliva je rozdíl mezi cenou prémiového a běžného paliva fakturován zákazníkovi (Kodet, 2018, str. 74).

**Vrácení automobilu** – Společnost Car4way k lednu 2021 nabízí jako jediná v Praze tzv. volný carsharing, tedy vozidlo se nemusí vracet v místě, kde si ho vypůjčil, ale kdekoliv v rámci lokality volného carsharingu. Zaparkování je možné na modrých i fialových zónách kdekoliv po Praze. Ukončení zapůjčení automobilu probíhá opětovným přiložením čipové karty k čtecímu zařízení za čelním sklem automobilu (Kodet, 2018, str. 75).

**Platba** – Všechny automobily jsou vybaveny GPS systémem, takže zákazník zaplatí za skutečně ujetou vzdálenost a uplynulý čas. Platbu za použité služby lze provést 2 různými způsoby. Buď se částka automaticky strhne z účtu zákazníka ihned po ukončení jízdy nebo až následným vyúčtováním, které zákazníkovi přichází jednou za týden a má splatnost 5 dní. Faktura přichází automaticky emailem (Kodet, 2018, str. 75).

Při výpůjčce si uživatel zvolí, zda mu bude cena za pronájem vozidla účtována po minutách nebo uživatel využije výhodnější tarif v podobě hodinového balíčku. Do výpočtu výsledné ceny za výpůjčku se promítá úroveň uživatelského účtu (Basic, Comfort nebo Active), celkový čas pronájmu vozidla, konkrétní čas a den ve který byl automobil vypůjčen. Výpočet konečné ceny se tedy skládá z několika částí a pro jeho výpočet je vhodné si nedřívě trasu simulovat v kalkulačce poskytovatele služby. V tarifu Comfort jsou sazby za minutu provozu u dostupných vozidel uvedeny v tabulce 5.

**Tabulka 5** Minutová sazba u vozidel Car4Way v tarifu Comfort ke dni 1.1.2022

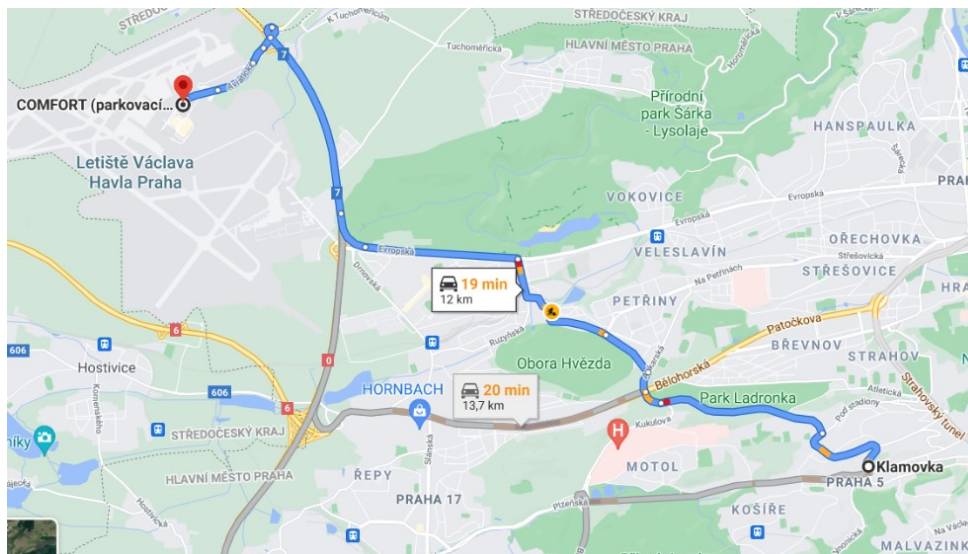
Model vozidla	6:00 – 9:00 h [Kč/min]	9:00 – 20:00 h [Kč/min]	20:00 – 6:00 h [Kč/min]
Škoda Fabia III	3,90	5,90	6,90
Škoda Scala	3,90	6,90	7,90
Škoda Karoq	3,90	7,90	8,90
VW Caddy Van	7,70	7,90	8,90

Zdroj: (vlastní úprava dle Car4Way)

Za vjezd nebo výjezd z letiště je nutné k ceně přičíst jednorázový poplatek. V měsících červenec a srpen 2021 platila zvýhodněná cena 150 Kč. Poplatek je vyměřen v kompletním ceníku Car4Way platném od 9.11.2020.

Službu Car4Way vyzkoušel autor k přepravě na trase AeroParking PC COMFORT - Klamovka v celkové délce 14 km. Testovací jízda proběhla dne 8.7.2021 v čase od 15:14 do 15:36, tedy v délce dvaceti dvou minut. Celková doba pronájmu však činila 39 minut z důvodu

pořízení materiálů do této práce. Autor zvolil vozidlo Škoda Fabia III, které si vyzvedl na letištním parkovišti AeroParking PC COMFORT.



Zdroj: (vlastní zpracování dle Google map)

**Obrázek 29** Trasa přepravy vozidlem Fabia III od Car4Way

Z obrázku 29 lze vidět, že trasa měří podle Google map 12 kilometrů. Autor během jízdy mírně sjel z vyznačené trasy z důvodu špatného odbočení a ujel tedy vzdálenost 14 km. Celková cena pronájmu vozidla činila 380,10 Kč včetně 150 korunového poplatku za vyzvednutí automobilu z Letiště Václava Havla v Praze.

Celková cena se skládala z 39 minut v minutovém tarifu 5,9 Kč/min a právě 150 Kč poplatku za vyzvednutí automobilu na letišti. Po odečtení poplatku za vyzvednutí vychází částka na 230,1 Kč. Pokud by autor využil k jízdě celých 39 minut, mohl by reálně ujet vzdálenost zhruba 25 km po Praze ve stejný okamžik. V tom případě by náklady na kilometr jízdy činily 15,2 Kč, při kalkulaci bez letištního poplatku na 9,2 Kč, což lze považovat za přijatelné náklady. Účet obdržel autor po ukončení výpůjčky do emailové schránky je uveden na obrázku 30.

informace o rezervaci	
Uživatel	Novák Petr
Účet	Petr Novák
Číslo rezervace	459798
Město	Praha
Lokalita	Letiště
Automobil	Škoda Fabia
RZ	5SD 8617
Začátek rezervace	07.07.2021 15:05:53
Konec rezervace	07.07.2021 15:43:23
Poznámka	
využití vozidla	
Ujetá vzdálenost	14 km
Minutový ceník Po-Ne	
9:00-20:00 (Rez.č. 459798)	7.7. 15:05 - 7.7. 15:44 39x 230,10 CZK
Poplatek letiště (Rez.č. 459798)	1x 150,00 CZK
Celková cena	380,10 CZK

Zdroj: (Car4Way)

### Obrázek 30 Účet za výpůjčku vozidla

Při zadání stejného požadavku na přepravu do aplikace smluvní taxislužby letiště Praha taxi.eu byla nabídnuta cena 556 Kč. Úspora času při využití taxislužby by oproti carsharingu byla v řádu desítek sekund z důvodu vyzvednutí a pravděpodobně i lepší znalosti Prahy řidičem taxi. Rozdíl cen činil 175 Kč.

Další možností je využití městské hromadné dopravy k přepravě (MHD). Cesta MHD je méně pohodlná než taxislužba nebo carsharing. Navíc je nutné překonat docházkovou vzdálenost z bodu poptávky po přepravě, k výchozí zastávce s konkrétním spojením. Zbývající část přepravy, od cílové zastávky je nutné využít další způsob dopravy, nejčastěji pěší chůzi. V tomto případě by se jednalo o zastávku Klamovka a spoj 191. Cesta MHD by se pohybovala v rozmezí od 40 minut do 47 minut s žádným až dvěma přestupy. Na tuto jízdu by stačilo zakoupit 90minutovou jízdenku za 32 Kč, od 1.8.2021 za 40 Kč. (Pražská integrovaná doprava)

Dále by se dal využít vlastní automobil za podmínky, že by automobil byl na letišti zaparkován, nebo by byla nutná přístavná jízda. Cena za parkování by se odvíjela od délky strávené doby na vymezeném parkovišti letiště. Při zajištění přepravy jiným řidičem (např. přítelem) je nutné u nákladů přičíst čas řidiče strávený manipulační jízdou. Rozdíl mezi taxislužbou, carsharingem a MHD je výrazný především cenou. I přes to, si každá služba nalezne svůj okruh zákazníků. V tabulce 6 je uvedeno srovnání přeprav mezi Terminálem 1 Letiště Václava Havla (Aeroparking PC komfort) a Klamovkou.

**Tabulka 6** Srovnání přeprav z Terminálu 1 letiště Václava Havla a Klamovkou

Způsob dopravy	Cena [Kč]	Čas [min]	Vzdálenost [km]
Taxislužba (taxi.eu)	556	19	12
Carsharing (Car4Way)	380	25	14
MHD	40 (od 1.8.2021)	40 až 47 + chůze	17,4*

Zdroj: (vlastní zpracování)

\*dle IDOS

V ceně výpůjčky vozidla u Car4Way je zahrnuto bezplatné parkování na modrých a fialových zónách v Praze a na všech zónách v Brně, palivo, spoluúčast až 5 % na havarijním pojištění, asistenční linka a dálniční známka ČR a povinné ručení. Mezi další služby, které firma nabízí je autopůjčovna a dlouhodobý pronájem automobilu na operativní leasingu.

### 2.1.2 Anytime carsharing

Druhým největším poskytovatelem služeb do počtu vozidel v tzv. Free-float carsharingu byla k lednu 2021 společnost D-Mobility Czech Republic s.r.o. Společnost nabízí v České republice služby sdílení aut pod názvem Anytimecar neboli Anytime carsharing. Jejich automobily jsou dostupné ke dni 12.7.2021 na území Prahy, Kladna, Uhřetěvesi a Říčan. K zapůjčení jsou dva typy vozidel Toyota Yaris Hybrid s automatickou převodovkou a Toyota Corolla. Vzorová podoba automobilu společnosti Anytime je zobrazena na obrázku 31.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 31** Toyota Yaris společnosti Anytime

Od Car4Way je hlavní rozdíl, že vozidlo se musí vracet zpět do domácí zóny. Uživatel je omezením limitován a musí si naplánovat i zpáteční cestu do původní zóny. V podmínkách se dále uvádí, že s autem se může pohybovat pouze na území ČR. Není tak dovoleno je používat pro cesty do zahraničí.

Dne 12.7.2020 bylo v čase 11:00 dostupných celkem 323 vozidel dle oficiální aplikace, z toho 298 vozidel na území Prahy, 11 vozidel v Říčanech, 9 vozidel v Uhřetěvsi a 5 vozidel na Kladně.

Při rezervaci vozidla si může uživatel vybrat ze dvou nabízených modelů vozidel: Toyota Yaris a Toyota Corolla. V následujícím kroku rezervace má uživatel na výběr, jestli bude za pronájem vozidla platit podle minutového nebo zvýhodněného hodinového balíčku, který je však omezen počtem ujetých km. Při zvolení hodinového balíčku a překročení omezení počtu km se každý navíc ujetý kilometr účtuje podle minutové sazby, která platí v daný okamžik. Ceny za zapůjčení vozidla v minutovém tarifu jsou uvedeny v tabulce 7.

**Tabulka 7** Minutový tarif u vozidel Anytimecar k lednu 2022

Model vozidla	7:00 – 9:00 h [Kč/min]	9:00 – 21:00 h [Kč/min]	21:00 – 7:00 h [Kč/min]
Toyota Yaris	3,99	6,49	6,99
Toyota Corolla	3,99	7,49	7,99

Zdroj: (vlastní zpracování dle Anytimecar)

V ceně každé výpůjčky nalezneme rezervaci zdarma 20 min., palivo, parkování na modrých a fialových zónách, povinné ručení, mytí a údržbu, elektronickou dálniční známku pro ČR a nonstop asistenční linku.

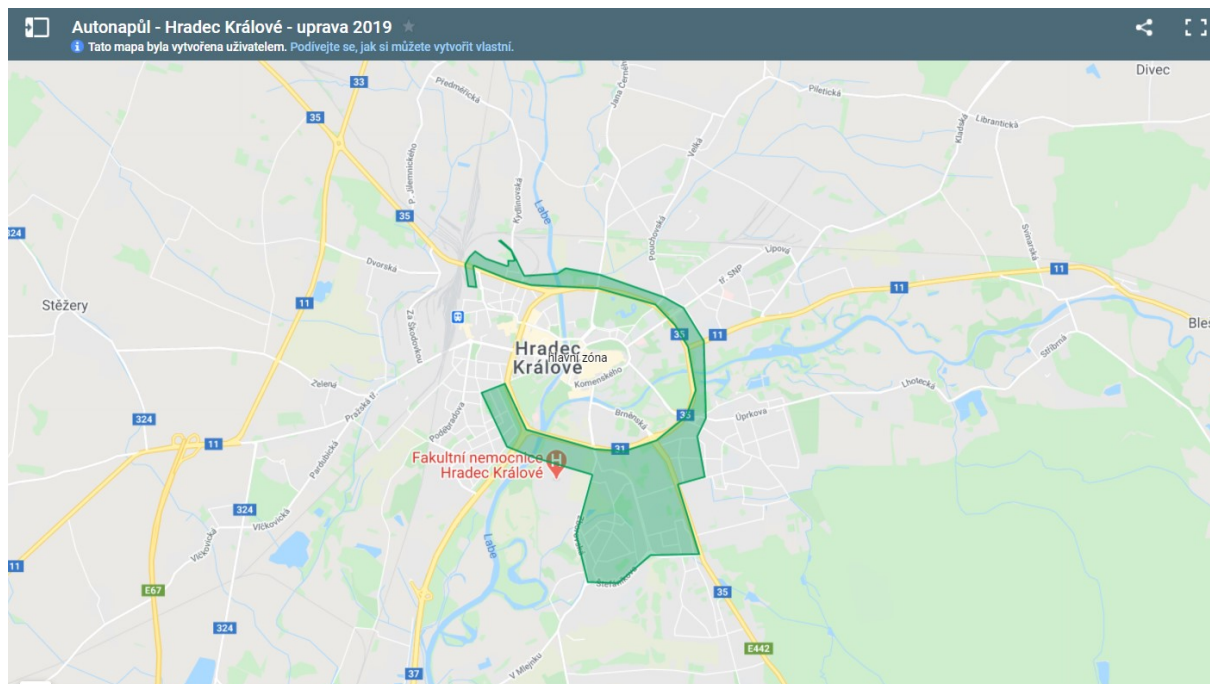
### 2.1.3 Autonapůl, družstvo

Autonapůl je první ryze český provozovatel sdílení aut. Založení společnosti se datuje do roku 2003, tehdy ještě ve formě společenského sdružení. O českém původu svědčí i skutečnost, že Autonapůl provozuje svoji činnost ke dni 12.7.2021 v nejvíce městech.

Dne 12.7.2021 carsharing Autonapůl působí v Praze, Brně, Ostravě, Plzni, Liberci, Olomouci, Hradci Králové, Pardubicích, Českých Budějovicích a Kladně.

Ačkoliv carsharing Autonapůl nenabízí početnou flotilu jako Car4Way nebo Anytimecar zjišťuje výhledově se chce rozšířit do dalších měst. Auta se vrací zpět do domovského města a zóny. Vrácení automobilu v jiném městě je umožněno pouze mezi městy Hradec Králové – Pardubice. Auta jsou dostupná k vyzvednutí na veřejných parkovacích

místech a pro každé město je přesně vymezená předávací zóna. Na obrázku 32 je vyznačená předávací zóna pro město Hradec Králové pro rok 2021.



Zdroj: (Autonapůl)

**Obrázek 32** Předávací zóna aut v Hradci Králové z roku 2021

Vozidlový park obsahuje vozidla střední třídy značky Škoda, dodávky Ford Transit nebo Renault Trafic a vzrůstající na popularitě elektromobily. Vozidla jsou rozdělena do následujících tříd:

- Budget: Škoda Citigo,
- Economy: Škoda Fabia combi
- Comfort: Škoda Scala, Škoda Octavia combi
- Grand: Ford Transit, Renault Trafic
- Electro: Renault Zoe, Škoda Citigoe

Dne 12.7.2021 se na území Prahy nacházelo celkem 64 aktivních vozidel. (Portál hlavního města Prahy) Z aplikace Autonapůl kvůli registračnímu poplatku údaj nezjištěn. Na obrázku 33 je znázorněn automobil společnosti Autonapůl v Praze dne 7.7.2021.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 33** Škoda Citigo Autonapůl

Při rezervaci automobilu je zde situace snazší, na výběr je pouze z hodinových balíčků, přičemž maximální denní cena za pronájem vozidla se rovná hodinové sazbě x 10. Sazby za délku pronájmu jsou znázorněny v tabulce 8.

**Tabulka 8** Přehled sazeb u jednotlivých tříd společnosti Autonapůl ke dni 1.1.2022

Třída vozidla	Hodinová sazba [Kč/h]	Max. denní sazba [Kč/den]	Denní sazba od 4. dne [Kč/den]
Budget	49	490	390
Economy	59	590	490
Comfort	75	750	550
Grand	139	1390	990
Electro	59	590	490

Zdroj: (vlastní zpracování dle Autonapůl)

Nejkratší doba pronájmu vozidla činí 1 hodinu. Při ukončení pronájmu čipovou kartou v probíhající hodině, se celkový počet hodin vždy zaokrouhluje směrem nahoru. Maximální účtovaná denní sazba se rovná deseti násobku hodinové ceny pronájmu vozidla. Hodinová a denní sazba se snižuje se vzrůstající dobou nepřetržitého pronájmu. V tomto případě se dělí na skupiny: 1 den, 2-3 dny, 4 dny a více. Uskutečněnou rezervaci lze prodloužit v prostředí aplikace Autonapůl, pokud již vozidlo není zarezervované jinou osobou.

Za značnou nevýhodu považuje autor složení 5000 Kč vratné nebo 1000 Kč nevratné kauce při registraci do aplikace. Toto opatření má jistě vliv na chování zákazníka při výběru poskytovatele a může odradit výraznou část potenciálních zákazníků. Autor navrhuje registrační poplatek zrušit nebo adekvátně snížit na úroveň ostatních poskytovatelů carsharingu.

Cena pronájmu vozidla společnosti Autonapůl zahrnuje náklady na parkování, palivo, povinné ručení, základní pojištění se spoluúčastí do maximální výše 40 000 Kč, asistenční linku a dálniční známku ČR. Proti předložení dokladu lze zpětně proplatit náklady za mytí a vysavač. Část vozidel je vybavena autosedačkami nebo podsedačky. Ty lze poznat tak, že jsou v rezervačním systému označeny jako "family výbava".

#### 2.1.4 AJO carsharing

Čtvrtou zmiňovanou firmou, která provozuje carsharing je Klimek Motion s.r.o. Společnost provozuje své služby pod názvem AJO carsharing. Principy fungování a strategie společnosti jsou v zásadě podobné s Autonapůl, proto je zde kladen důraz především na odlišnosti. V městských částech Prahy 1 až 8 mohou zaparkovat AJO auta zdarma v modrých a fialových zónách. V ostatních městských částech musí zákazník za parkovné zaplatit. Dne 12.7.2021 v 11 hodin se na území Prahy nacházelo celkem 58 aktivních vozidel (Portál hlavního města Prahy).

Zásadní rozdíl u AJO carsharingu spočívá v rezervaci vozidla, kdy zákazník nerezervuje vozidlo prostřednictvím mobilní aplikace, ale využívá k tomu webové rozhraní. Pozitivní přínos rezervace pomocí webové stránky je ušetření místa v úložišti mobilního telefonu. Negativní aspekt je delší doba strávená rezervací. Na obrázku 34 je uvedený automobil společnosti AJO.



Zdroj: (foto autor)

**Obrázek 34** Škoda Fabia III společnosti AJO

Při splnění daných podmínek lze získat nulovou hodinou sazbu za hodinový pronájem vozidla. Podmínky, které pro to musí uživatel splnit (AJO carsharing):

- Počátek rezervace nesmí být dříve než v pondělí v 10:00. Konec nesmí být později než v pátek ve 14:00,
- během zápůjčky musíte průměrně ujet alespoň 10 km na každou hodinu rezervace,
- žádná hodina zápůjčky nesmí zasahovat do státního svátku,
- sazbu 0 Kč/hod nelze získat u aut kategorie SUV,
- u sazby 0 Kč/hod se nemění km sazba ani nástupní poplatek.

#### **Příklad:**

Zákazník má rezervaci automobilu od čtvrtka 20:00 do pátku 10:00. Tj. 14 hodin, pro získání sazby 0 Kč/hod musí zákazník ujet alespoň 140 km.

Výše hodinové sazby pronájmu vozidla je vyvážená minimálně najetou vzdáleností odpovídající době pronájmu a nástupní sazbou, která je u každé zápůjčky 119 Kč. Sazba za ujetý kilometr se pohybuje ve výši 4,99 Kč vč. DPH. Výsledná cena výpůjčky zahrnuje náklady za palivo, půjčovné, povinné ručení vozidla, havarijní pojištění (spoluúcast 10 %, minimálně však 5000 Kč), dálniční známku ČR a nonstop asistenční linku.

### **2.1.5 HoppyGo s.r.o.**

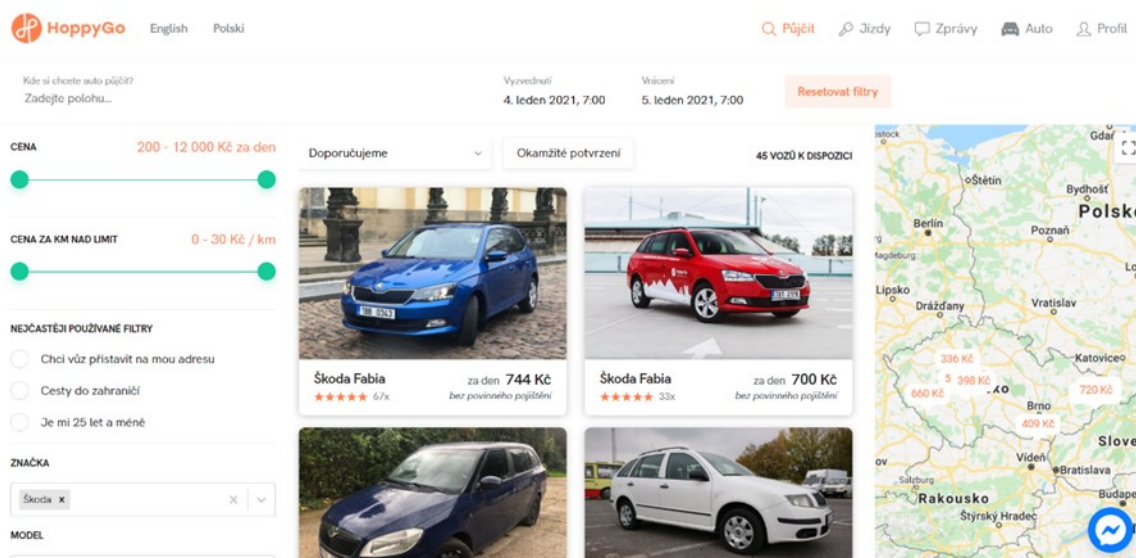
Odlišný přístup ke sdílení aut přináší HoppyGo. HoppyGo je tzv. peer to peer (překlad rovný s rovným) platforma, která spojuje majitele vozidla se zájemcem o pronájem napřímo. Za jejím vznikem stojí SmileCar a.s. a Škoda AUTO DigiLab s.r.o. Tento carsharing se od ostatních liší tím, že sám o sobě nevlastní a nepronajímá flotilu vozidel, nýbrž pouze zprostředkovává kontakt mezi vlastníkem vozidla a poptávajícím. Na jedné straně tak poskytuje příležitost lidem, kteří již automobil vlastní a nevyužívají ho 100 % možného času výměnou za peněžní odměnu. Na straně druhé umožňuje využívat automobil lidem, kteří automobil nevlastní, potřebují jiný nebo si chtějí automobil vyzkoušet. 8 % ze všech zápůjček tvoří právě zákazníci, kteří si vozidlo chtějí vyzkoušet pro případnou koupi. (CEO HoppyGo Robin Švaříček, 2021). Primárním cílem je tedy maximálně využít stávající vozidlo a nepořizovat automobil nový.

Od předchozích poskytovatelů carsharingu se HoppyGo zásadně liší:

- Působí po celé ČR,
- flexibilní výběr vozidel,
- zapůjčení vozidla je zpravidla na delší dobu,
- hodnocení přímo majitele a zapůjčeného vozidla.

V levé nabídce webu HoppyGo si zákazník navolí své požadavky, jaké by mělo vozidlo představovat, tj. značku, rok výroby, typ karoserie, počet míst k sezení a jiné. Následně se mu zobrazí nabídky vozidel vyhovující zadaným parametrům s fotografií, popisem a úrovní hodnocení majitelů. Nabídky lze seřadit podle doporučení, od nejnižší nebo nejvyšší ceny za pronájem a vzdálenosti od zákazníka.

Dne 12.7.2021 bylo na platformě HoppyGo na výběr z celkem 1201 variant inzerátů a zkušenost s pronájmem vozidla přes HoppyGo má již více než 120 tisíc uživatelů. (CEO HoppyGo Robin Švaříček, 2021). Vzhled webu HoppyGo lze vidět na obrázku 35.



Zdroj: (HoppyGo)

**Obrázek 35** Vzhled webu HoppyGo

Pronajímající uvádí v popisu inzerátu podmínky, komu automobil pronajme. Mezi podmínky, které má právo si určit patří věkové omezení pro řidiče, zákaz kouření ve vozidle nebo zda možnost využít vozidlo za účelem cesty do zahraničí. Inzeráty jsou před zveřejněním zkontrolovány a po schválení následně uveřejněny. Nabízená vozidla musí být v dobrém technickém stavu, s najetými kilometry do 300 tisíc a do 15 let stáří kromě historických vozidel.

K pronájmu je i vozidlo Fabia III uvedené na obrázku 36, vyrobené v roce 2014, s ujetými 38 tisíci km, benzínovým motorem, v karoserii hatchback.



Zdroj: (HoppyGo)

**Obrázek 36** Fabia III

Nejkratší doba výpůjčky vozidla je přes aplikaci HoppyGo jeden den. Respektive si lze vozidlo stále vypůjčit i na pár hodin, ale stále zaplatíte za celý den. Cena pronájmu zahrnuje maximální denní nájezd ve výši 200 km, pojištění vozidla a případná dálniční známka. Každý kilometr ujetý nad 200 km se doplácí dle typu vozidla. Na rozdíl od předchozích poskytovatelů sdílení aut nejsou v ceně zahrnuty náklady na palivo! Automobil se zpravidla předává s plnou nádrží na začátku i konci výpůjčky. Při dlouhodobé výpůjčce se z ceny odečítá poměrná část. Cena pronájmu vozidla Škoda Fabia III z obrázku 36 se určí:

- 1-2 dny = 744 Kč/den
- 3+ dnů (20 % sleva) = 595 Kč/den
- 7+ dnů (30 % sleva) = 521 Kč/den
- 14+ dnů (40 % sleva) = 446 Kč/den
- 30+ dnů (50 % sleva) = 372 Kč/den

Sleva se počítá jako procento z ceny pronájmu vozidla 1-2 dny. Při vypůjčení vozidla na 5 dnů bude výsledná cena činit 2975 Kč s omezením dojezdu do tisíce kilometru. Při vypůjčení na celé dva týdny např. k cestě na dovolenou bude výsledná cena činit 6224 Kč s omezením nájezdu do 2800 km. Takový nájezd vystačí na trasu z Pardubic do Dubrovníku na jihu Chorvatska i zpět nebo trasu Pardubice – Paříž a zpět i s dostatečnou rezervou. Při pronájmu vozidla na týdenní dovolenou vystačí omezení kilometrů na trasu Pardubice - Innsbruck, případně k trase z Pardubic do ukrajinského města Lvov a zpět při volbě nejkratší trasy.

Pokud uživatel omezení nájezdu kilometrů překročí, platí za každý kilometr nad limitem za stanovenou sazbu. Výhodou je osobní propojení s majitelem, se kterým si lze dohodnout nebo upravit podmínky individuálně. V podcastu SIMPLY CLEVER dne 30.6.2021 uvedl CEO společnosti HoppyGo Robin Švaříček, že průměrná doba zápůjčky vozidla činí 4,2 dne, tedy takový prodloužený víkend. Rezervaci lze nejpozději 3 dny před zarezervovaným termínem bez sankce zrušit.

HoppyGo pronájem je vhodný pro delší zápůjčky v řádech dnů, týdnů jako je např: cesta na dovolenou, služební cesta, stěhování nábytku nebo třeba jako dočasné náhradní vozidlo.

Podle slov CEO HoppyGo Robina Švaříčka ze dne 30.6.2021 vyrostla platforma HoppyGo meziročně (2019-2020) o 80 %, zatímco jiné carsharingové společnosti rostly o pouhých 20 %. V dubnu 2021 se projekt rozšířil na polský trh a v květnu na slovenský trh. Dalším pokrokem k rozšíření carsharingu má být možnost vyzvedávání automobilu bez instalace speciálního zařízení do vozidla z obrázku 27. Systém pro vyzvedávání bude zabudován do infotainmentu vozidla.

Autor oceňuje především záměr a ekologický přínos platformy HoppyGo. Jako jediný carsharing pracuje s automobily, které na trhu již jsou. Výhodu přináší i pro majitele vozidla, kteří mohou tímto způsobem financovat provoz automobilu a rozložit tak pořizovací cenu a provozní náklady mezi více uživatelů. Další výhodou je široký výběr z různých vozidel a možnost pronájmu vozidla prakticky po celé ČR.

## **2.2 Srovnání podmínek a průzkum hodnocení provozovatelů carsharingu k lednu 2022**

Vzhledem k existenci čtyř společností provozujících identickou službu – carsharing, kdy si každá společnost klade vlastní podmínky na zákazníky je obtížné vybrat tu nejlepší službu. Proto autor vytvořil tabulku 9, kde shrnul důležité provozní podmínky společností kladené na zákazníky.

**Tabulka 9** Srovnání podmínek jednotlivých poskytovatelů carsharingu

Společnost	Car4Way	Anytimecar	Autonapůl	AJO
Vrácení	kdekoliv	kdekoliv	ve stejné zóně	ve stejné zóně
Podmínky	18 let, ŘP	18 let, ŘP*	18 let, ŘP	21 let, ŘP
Minutový tarif	Ano	Ano	Ne	Ne
Režim parkování	Ne	Ano	Ne	Ne
Přeprava zvířat	Ano	Ano	Ano	Ano
Cesta mimo ČR	Ano	Ne	Ano	Ano
Registr. poplatek	1 Kč	-	1000 Kč**	49 Kč
Max. denní popl.	1390 Kč + 8,90Kč/km	499 Kč + 7,90Kč/km	1390 Kč + 7,9Kč/km	768 Kč + 6,3Kč/km

Zdroj: (vlastní zpracování dle dat Car4Way; Anytimecar; Autonapůl; AJO)

\*minimálně 6 měsíců, \*\*poplatek je nevratný

Na základě uvedené tabulky 9 lze tvrdit, že ačkoliv se jedná o totožné služby, tak si každá z nich klade mírně odlišné podmínky. Konkrétně společnosti Car4Way a Anytime nabízí i tzv. minutový tarif, kdy uživatelé účtují dle zvoleného tarifu nižší časový úsek než jednu hodinu. Jsou vhodné tedy jako substituce cest MHD nebo taxislužbou. Zatímco Autonapůl a AJO takový tarif nenabízí a vždy zaplatíte minimálně celou hodinu výpůjčky. Jejich činnost se tak více blíží autopůjčovně.

Při rozhodování mezi poskytovateli, bez vlastní předchozí zkušenosti, může být užitečné pozorovat hodnocení služeb od ostatních uživatelů. Srovnání hodnocení poskytovatelů carsharingu je uvedeno v tabulce 10.

**Tabulka 10** Srovnání hodnocení poskytovatelů carsharingu k 1.1.2022

Poskytovatel	Obchod Play			Google.com	
	Počet stažení [tis.]	Počet recenzí [počet]	Průměrné hodnocení	Počet recenzí [počet]	Průměrné hodnocení
Car4Way	10 +	99	3,0	100	2,7
Anytimecar	<b>100 +</b>	1 000 +	<b>4,1</b>	103	3,5
Autonapůl	1	12	3,9	71	<b>4,8</b>
AJO	-	-	-	108	4,6
HoppyGo	<b>100 +</b>	745	<b>4,8</b>	99	3,6

Zdroj: (vlastní zpracování dle Obchod Play; Google)

Z uvedené tabulky 10 lze poznat, že ačkoliv má společnost Car4Way nejvyšší počet automobilů, tak v rámci stažení aplikace je až třetí. Nejvyšší průměrné hodnocení 4,8 hvězdiček při počtu 745 recenzí dosáhla společnost HoppyGo, která má přibližně srovnatelný počet stažení s Anytimecar. Vysoké průměrné hodnocení dosáhl i poskytovatel Autonapůl na vyhledávači Google, které je ovšem průměrem pouhých 71 recenzí, což nelze považovat za dostatečně reprezentativní vzorek.

### **2.3 Carpooling**

*„Carpooling neboli spolujízda má podobu sdílených jízd více osobami, například do zaměstnání nebo škol. Tato varianta spolujízdy výrazně snižuje náklady na dopravu, které mohou být například poloviční, ale i pouze pětinové.“* (Středočeský kraj) Náklady jsou tedy závislé od počtu osob, kteří se na danou jízdu složí. Spolujízdu lze využít jak pro celou délku trasy, tak i pouze pro společný úsek trasy. Stejně tak se může jednat o pravidelnou nebo ojedinělou jízdu.

Carpooling je běžný případ u firem, kam musí zaměstnanci pravidelně dojíždět. Firma poskytuje benefit v podobě finančního příspěvku řidiči, který sváží ostatní zaměstnance na trase do práce. Jako příklad lze uvést firmu Juta a.s. z Dvora Králové nad Labem, kam dojíždí lidé z blízkého okolí za prací. Podobný princip, tedy dělení nákladů, je nepřímo cesta autobusem při organizování zájezdu. Za specifický případ je možné považovat uplatnění skupinové slevy ve veřejné dopravě.

### **2.4 Hodnocení poskytovatelů carsharingu**

Autor se přiklání k tzv. peer-to-peer carsharingu jako nejlepší variantě. Tuto službu poskytuje společnost HoppyGo. Za její největší výhodu považuje skutečnost, že ke své činnosti provozuje již stávající automobily, které mají i další účel použití. I zde se najdou případy, kdy si fyzické osoby pořídí automobil primárně za účelem pronájmu, ale jistě si nepořídí přímo flotilu. Rozmanitá nabídka vozidel od veteránů přes dodávky ke sportovním vozidlům činí z HoppyGo variabilnější nástroj. Stáří nabízených vozidel na platformě HoppyGo je sice vyšší než u vozidel ostatních poskytovatelů, ale neprodukuje ke své činnosti vozy nové. Nevýhodou může být v některých případech omezený nájezd kilometrů, což se dá odstranit po dohodě s majitelem vozidla mimo oficiální aplikaci.

Jak je zřejmé z tabulky 9 je uživatel sdílených aut poměrně omezen. Podmínky kladené na řidiče jsou v určitých ohledech odlišné a není jasné, zda si lidé toto uvědomují. Univerzální podmínky, které by autor navrhl by obsahovaly: vrácení vozidla kdekoliv (i v jiném městě),

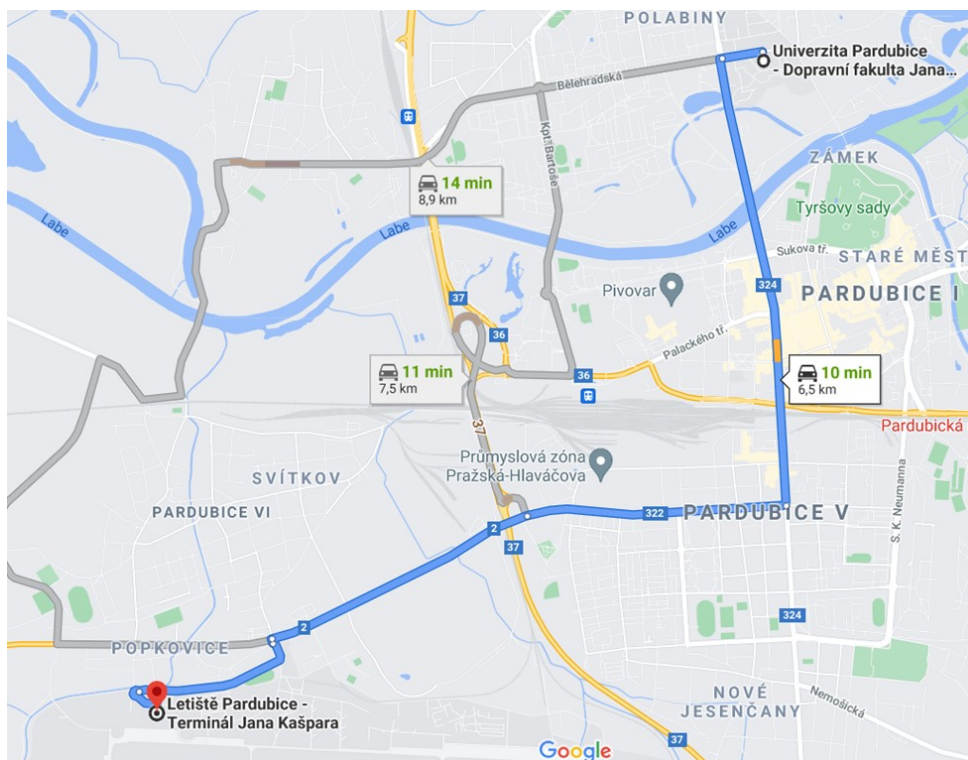
splnění minimálního věku 21 let (z důvodu statistiky nehodovosti mladých řidičů), umožnit kromě hodinového i minutový tarif, povolit přepravu zvířat za blíže specifikovaných podmínek, možnost využít vozidlo k cestě mimo ČR a registrační poplatek v symbolické výši. Registrační poplatek by neměl odradit občasně cestující od pronájmu vozidla.

Otázkou je, jak se v budoucnu bude dařit projektu Karkulka provozovaného na území města Plzně. Zda je k 20.8.2021 projekt v černých nebo červených číslech se z výroční zprávy 2020 PMDP nepodařilo zjistit. Ačkoliv podle dat z Asociace českého carsharingu lze sledovat trend růstu sdílení aut není zřejmé, zda pozitivita carsharingu převažují nad negativy (navýšení počtu automobilů o tyto vozy). Sdílení automobil je prospěšný pouze tehdy, když ho lidé aktivně využívají.

### **3 SROVNÁNÍ ZPŮSOBŮ DOPRAVY NA VYBRANÉ TRASE**

V předchozí části práce byly představeny různé možnosti mobility ve městech. Byly analyzovány výhody a nevýhody taxislužby, koloběžek a carsharingu jednotlivě. Všechny možnosti však plní podobný účel a cestující má často možnost si mezi nimi zvolit. Při rozhodování nejdříve zákazník definuje svou potřebu a na základě váhy parametrů volí nejvýhodnější volbu.

V této části práce je vytvořeno krátké srovnání způsobů dopravy, které byly dříve popsány. K tomu byla vybrána trasa z letiště v Pardubicích na Dopravní fakultu Jana Pernera. Srovnání bylo provedeno z časového a cenového hlediska, což jsou hlavní kritéria při volbě cestujících pro dopravní prostředek. Na obrázku 37 je znázorněna vybraná trasa pro srovnání způsobů dopravy.



Zdroj: (vlastní zpracování dle Google map)

**Obrázek 37** Trasa Letiště Pardubice – DFJP Univerzita Pardubice

Na trase uvedené na obrázku 37 je možné se přepravit z výchozího do cílového místa buď pomocí MHD, taxislužbou, vozidlem carsharingu, vlastním automobilem nebo v části trasy lze využít sdílené koloběžky. V tabulce 11 jsou srovnány způsoby přepravy na vybrané trase podle ceny za přepravu a z časového hlediska.

**Tabulka 11** Srovnání způsobů dopravy na trase z obrázku 35

	Cena za přepravu [Kč]	Celkový čas [min]	poznámka
taxislužba (Taxi GT)	193	11 – 12	-
Autonapůl	100	12	třída Economy
koloběžka Lime	70	18	od Parama a.s.
MHD	25	18 – 35	<i>zastávka</i> Letiště – Polabiny, Hradecká
vlastní automobil	31	11 – 12	nevyužitá jízda

Zdroj: (vlastní zpracování na základě dat Taxi GT; Autonapůl; Lime; MHD Pardubice)

V tabulce 11 je znázorněna cena za přepravu a celkový strávený čas dopravním prostředkem na trase z obrázku 37. K výpočtu celkového času uvažoval autor pro zjednodušení

jednotnou nejkratší trasu pro všechny dopravní prostředky. Ve výpočtu je uvažován mírný provoz v běžný pracovní den. Do celkového času z tabulky 11 není zahrnuta doba čekání, protože její délka je závislá od momentálních podmínek, které ovlivňuje např. zda je v danou dobu dopravní špička nebo dopravní sedlo. Skládá se pouze z doby nástupu a jízdy.

U taxislužby cestující po zaokrouhlení zaplatí 193 Kč za jízdu. Výsledná cena je přitom složena ze 30 Kč nástupní sazby a sazby 25 Kč za kilometr jízdy, kdy trasa měří 6,5 km dle Google map. Uvedená Taxi GT není samozřejmě jediná taxislužba v Pardubicích. Další taxislužbu provozuje společnost Taxi Vi3, která si účtuje 69 Kč za 3 kilometry jízdy po Pardubicích a 22 Kč/km pro každý další km, což činí při vzdálenosti 6,5 km celkem 146 Kč. Je tedy levnější o 47 Kč než Taxi GT na trase Letiště Pardubice – DFJP Pardubice. I tak se jedná o nejdražší variantu přepravy na dané trase. Jinou cenu mohou získat smluvní zákazníci.

U carsharingu Autonapůl zaplatí cestující za přepravu rovných 100 Kč. Výsledná cena je složena z hodiny pronájmu vozidla v tarifu Comfort za 59 Kč za hodinu a sazby 6,4 Kč za kilometr. Výpočet byl proveden na stránkách provozovatele Autonapůl v sekci ceník a záložce kalkulačka jízdy.

U dopravy koloběžkou Lime je trasa zkrácena od podniku Paramo a.s. na Dopravní fakultu Jana Pernera. Důvodem je omezená předávací zóna koloběžek v aplikaci Lime. Autor ve výpočtu uvažuje, že koloběžka je dostupná na nejbližší hranici předávací zóny od terminálu Jana Kašpara. Trasa je tak zkrácena o celé dva kilometry. Přeprava uživateli potrvá okolo 18 minut a zaplatí za ni 70 Kč, z toho 25 Kč jako nástupní sazbu za odemknutí koloběžky společnosti Lime a zbylou část za jízdu.

Cestující může také zvolit prostředek městské hromadné dopravy. V takovém případě pojedete autobusem a trolejbusem s jedním přestupem. Cestující za přepravu zaplatí základní jízdné ve výši 25 Kč, což odpovídá hotovostní platbě u řidiče, případně si připlatí za rozměrná zavazadla (zde neuvažováno). Nejkratší spojení na trase z obrázku 37 trvá 18 minut v případě dodržení jízdního řádu.

Jako poslední možnost je zde uvedena přeprava vlastním automobilem. U vlastního automobilu je cena vypočtena na základě celkových nákladů automobilu na kilometr jízdy. Autor uvažuje náklady ve výši 4,70 Kč/km, což odpovídá výši definované ve vyhlášce č. 511/2021 Sb., § 1 b) od roku 2022. Ve výpočtu není zahrnuta přístavná jízda. Čas jízdy na trase z obrázku 31 za mírného provozu vychází na 11 minut.

Ze srovnání vychází jako nejdražší doprava vozidlem taxi a nejlevněji při využití MHD. Nejkratší čas cestující stráví přepravou taxi nebo vlastním automobilem. Za nejméně výhodnou možnost z uživatelského hlediska považuje autor dopravu koloběžkou Lime z důvodu nutné dopravy ke koloběžce ve třetině délky celkové trasy, a tedy pohodlí pro zákazníka.

## ZÁVĚR

Cílem práce bylo analyzovat a popsat podmínky provozování taxislužby a alternativních sdílených služeb přepravy osob v České republice v roce 2021. Pro účely práce bylo potřeba podrobně se zabývat jednotlivými činnostmi, ze kterých se taxislužba i další alternativní služby v přepravě osob skládají. Bakalářská práce řešila úpravu zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně narovnání podmínek mezi segmenty taxislužby a nastavení obecných pravidel pro implementaci carsharingu na úrovni měst.

V první kapitole byly analyzovány podmínky pro provozování taxislužby na území České republiky v roce 2021. Tato část práce byla rozdělena do dvou základních celků, a to standardní a alternativní taxislužby. Analýza se týkala především podmínek podnikání v taxislužbě, podmínek kladených na řidiče taxi, práce dispečinku, analýzy stanovišť taxislužby a analýzy vozidla. Autor věnoval pozornost především změnám zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a změny okomentoval, případně je doplnil.

Na alternativní taxislužbu navazoval průzkum taxislužby na Letišti Václava Havla v Praze. Výzkum provedla společnost ppm factum research s.r.o. v roce 2019. Výsledky výzkumu byly krátce okomentovány. Na základě komplexní analýzy taxislužeb byly identifikovány slabé stránky taxislužeb. Na základě dopadů pandemie Covid-19 a nálad veřejnosti autor předpokládá spíše pokles standardní taxislužby. Autor by provozovatelům taxi doporučil, aby se zaměřili ve svém podnikání i na přepravu zásilek – kurýrní služby.

Jako další možnost osobní dopravy konkurující taxislužbám ve městě byl představen koncept sdílených elektrokoloběžek společností Bolt a Lime. Společnost Bolt provozuje také alternativní taxislužbu. Elektrokoloběžky jsou v roce 2021 oblíbený způsob dopravy v oblasti ve městech rozšiřující dopravní mobilitu. Autor zjistil, že koloběžky obou společností se od sebe moc neliší, až na výši ceny za přepravu, kterou zákazník zaplatí. Od pohledu je zřejmé, že koloběžky Bolt jsou více využívány než konkurenční koloběžky, a proto by autor doporučil cenotvorby společnosti Lime. Přiblížení cen by v důsledku znamenalo narovnání užitečnosti obou služeb. Za nedostatek sdílených koloběžek bylo označeno jejich parkování, které by autor řešil sjednocením značení, a to piktogramem koloběžky ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. Autor dále navrhuje omezit provoz koloběžek v období od prosince do února z důvodu bezpečnosti cestujících.

Druhá kapitola se věnovala carsharingu jako součásti sdílené dopravy. Nejdříve byl pojem představen a vysvětlen. Zároveň byly v práci představeny výhody, které sdílení automobilů přináší. Je nutné si uvědomit, že tyto výhody platí za předpokladu, že sdílená vozidla jsou veřejností opravdu využívána. Za největší výhodu carsharingu zvolil autor zvýšení produktivní doby, kdy je automobil aktivně využíván. Následně bylo představeno pět největších provozovatelů carsharingu na území České republiky. Autor provozovatele mezi sebou srovnal z uživatelského hlediska za pomoci přehledných tabulek. Za nejlepší službu bylo vybráno HoppyGo z důvodu využití již existujících automobilů. K činnosti HoppyGo nejsou pořizována nové automobily a dochází tak automaticky ke zvýšení využití stávajících vozidel. Autor navrhl řídit se univerzálními podmínky viz body 7 až 10 přílohy E této práce k implementaci carsharingu do oblastí měst.

V závěrečné části práce byly srovnány způsoby dopravy mezi Letištěm Pardubice a Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice. Srovnání proběhlo z časového hlediska a výše nákladů. Za zmínku zde stojí rozdíl v ceně při využití taxislužby a pronájmu sdíleného vozidla společnosti Autonapůl. Přeprava taxislužbou vychází téměř na dvojnásobek ceny, i když se jedná o podobné služby z hlediska výše komfortu cestování. Naopak se ukázalo nevýhodné použití elektrokoloběžky z důvodu omezení parkovacích zón.

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

AJO CARSHARING. *AJO Carsharing Jezděte za 0,- Kč/hod.* [online]. Brno, 2021, [cit. 2021-01-04]. Dostupné z: <https://www.ajo.cz/>

ANYTIMECAR. *Carsharing Anytime – minutový pronájem vozů v Praze.* [online]. Praha, 2021, [cit. 2021-01-04]. Dostupné z: <https://www.anytimecar.cz/>

ASOCIACE ČESKÉHO CARSHARINGU. *Asociace českého carsharingu je dobrovolným profesním a zájmovým spolkem právnických i fyzických osob, které se věnují tématu sdílení aut* [online]. Praha, 2021, [cit. 2021-01-04] Dostupné z: <https://ceskycarsharing.cz/>

AUTONAPŮL. *Autonapůl, družstvo - carsharing nejen pro firmy.* [online]. Brno, 2021, [cit. 2021-01-04]. Dostupné z: <https://www.autonapul.cz/>

CAR4WAY. *Car4Way - chytrá cesta k cíli* [online]. Poděbrady, 2021, [cit. 2021-01-04]. Dostupné z: <https://www.car4way.cz/>

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA. *Usnesení k implementaci carsharingu do zón placeného stání na území hl. m. Prahy.* In: Právní předpisy. 2016. Dostupné z: <http://zastupitelstvo.praha.eu/ina/tedusndetail.aspx?par=161199002010005222212199020010005222209199017010005222209199014010005222209&id=570672>

ČESKO. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o silniční dopravě. In: Česká republika: Ministerstvo X, 2000, číslo 478. Dostupné z: <https://www.z> Vyhláška o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem. In: Česká republika: Ministerstvo dopravy, 2004, číslo 277. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-277>

ČESKO. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: Česká republika: Ministerstvo dopravy, 2015, číslo 294. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>

ČESKO. Zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In: Česká republika: Ministerstvo Dopravy, 1991, číslo 111. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

ČESKO. Zákon zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů. In: Česká republika: Ministerstvo práce a sociálních věcí, 2006, číslo 262. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>

ČESKO. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně

některých souvisejících zákonů. In: Česká republika: Ministerstvo dopravy, 2001, číslo 56. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>

ČESKO. Zákon České národní rady o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů. In: Česká republika: Ministerstvo financí, 1991, číslo 265. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-265>

ČESKO. Zákon o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. In: Česká republika: Ministerstvo vnitra, 2004, č. 634. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-634>

ČESKO. Zákon o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů. In: Česká republika: Ministerstvo průmyslu a obchodu, 1991, číslo 455. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-455>

ČESKO. Zákon o občanských průkazech, ve znění pozdějších předpisů. In: Česká republika: Ministerstvo vnitra, 2021, číslo 269. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2021-269>

ČESKO. Zákon správní řád, ve znění pozdějších předpisů. In: Česká republika: Ministerstvo vnitra, 2004, číslo 500. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-500>

Vyhláška o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad. In: Česká republika, Ministerstvo vnitra, 2021, číslo 511. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2021-511>

ČESKÉ DRÁHY, a.s. *ČD Taxi*. [online]. 2021, [cit. 2022-01-10]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/dalsi-sluzby/navazna-doprava/-26858/>

ČESKÝ ROZHLAS. *Testy z místopisu pro taxikáře? Podle návrhu zákona to bude v pravomoci obcí* [online]. 2020, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/testy-z-mistopisu-pro-taxikare-podle-navrhu-zakona-bude-v-pravomoci-obci\\_1707042200\\_ber](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/testy-z-mistopisu-pro-taxikare-podle-navrhu-zakona-bude-v-pravomoci-obci_1707042200_ber)

DO TAXI GO. *Levná a rychlá taxislužba – Trutnov*. [online]. 2021, [cit. 12.01.2022]. Dostupné z: <https://www.dotaxigo.cz/>

DUŠEK, Šimon. *Analýza taxislužeb v Praze*. Praha, 2016, [cit. 2021-08-20]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/lvh9aa/>. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Ing. Michal Mervart, Ph.D.

ECONOMIA, a.s. *Nová pravidla pro taxi. Uber i Bolt vystupují z illegality, zřejmě zamíří i do regionů*. [online]. 2020, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/plati-nova-pravidla-pro-taxi-uber-i-bolt-vezmou-utokem-mesta/r~8ddd03a8bace11ea9d74ac1f6b220ee8/>

eTESTY.CZ *Zkoušky z místopisu pro taxi on-line 2022*. [online]. 2007, [cit. 2022-01-05]. Dostupné z: <https://taxi.etesty.cz/>

FINANČNÍ SPRÁVA. *Provozovatelé taxislužby mohou žádat o kompenzační bonus*. [online]. 2021, [cit. 2021-8-23]. Dostupné z: <https://www.financnisprava.cz/cs/financni-sprava/novinky/2021/provozovatele-taxislužby-mohou-zadat-o-kompenzacni-bonus-11210>

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA. Nařízení č. 20/2006, o maximálních cenách osobní taxislužby, ve znění pozdějších předpisů. In: *Právní předpisy*. 2006. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/vyhlasaky\\_a\\_narizeni/vyhledavani\\_v\\_pravnich\\_predpisech/rok\\_2006-vyhlasaka\\_cislo\\_20\\_ze\\_dne\\_12\\_12\\_2006.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/vyhlasaky_a_narizeni/vyhledavani_v_pravnich_predpisech/rok_2006-vyhlasaka_cislo_20_ze_dne_12_12_2006.html)

HOPPYGO. *HOPPYGO Půjčte si auto přímo od majitele* [online]. Praha, 2019, [2021-01-04]. Dostupné z: <https://www.hoppygo.com/cs>

HRADEC KRÁLOVÉ. *Taxislužba*. [online]. 2018, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/taxislužba/d-55401>

iDNES.cz. *TEST carsharingu: Auto můžete mít za 15 minut, nebo taky až pozítří* [online]. 2020. MAFRA a.s., 2020, [cit. 2021-01-04]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/ekonomika/test-a-spotrebitel/carsharing-test-sdileni-aut-motorek-mobil-aplikace.A201005\\_125449\\_test\\_ven#--greengo-170-aut](https://www.idnes.cz/ekonomika/test-a-spotrebitel/carsharing-test-sdileni-aut-motorek-mobil-aplikace.A201005_125449_test_ven#--greengo-170-aut)

KODET, Roman. *Koncept udržitelného rozvoje v metropolitních oblastech v kontextu možnosti využití rozvoje car-sharingu: případová studie udržitelné dopravy v Praze 5*. Praha, 2018, [cit. 2021-08-20]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/hbhol7/>. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Ing. Hana Černá Silovská, Ph.D.

LEO EXPRESS GLOBAL, a.s. *Partneři*. [online]. 2021, [cit. 2022-01-10]. Dostupné z: <https://www.leoexpress.com/cs/o-nas/partneri>

LIFTAGO, a.s. *Výsledky 2020 – Dopady krize – Trendy a změny na trhu*. [online]. 2021, [cit. 2022-01-10]. Dostupné z: <https://www.liftago.cz/tiskove-zpravy/vysledky-2020-dopady-krize-trendy-a-zmeny-na-trhu/>

LIME. [online]. 2021, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://www.li.me/en-us/home>

MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Mapa český carsharing*. [online]. 2021, [cit. 2021-01-04] Dostupné z: <https://mapa.ceskycarsharing.cz/>

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 5. *Taxi – významné změny vyplývající z novely zákona ode dne 1.5.2013*. [online]. 2013, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://www.praha5.cz/taxi-vyznamne-zmeny-vyplývající-z-novely-zakona-ode-dne-1-5-2013/>

MĚSTSKÁ POLICIE PRAHA. *Zpráva o činnosti Městské policie Praha*. 2019, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://mppraha.cz/o-nas-2/vysledky-cinnosti-mp/zprava-o-cinnosti-mestske-policie-praha>

MĚŠEC.CZ. Revoluce v taxislužbě. Přehledně, co se mění od 1. července 2020. [online]. 2020, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/revoluce-v-taxisluzbe-prehledne-co-se-meni-od-1-cervence-2020/>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Metodická pomůcka pro dopravce a řidiče*. 2020, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava/taxisluzba/metodicka-stanoviska/?lang=en-GB>

MINISTERSTVO DOPRAVY A CENDIS, s. p. *Ověření průkazu řidiče Taxi*. [online]. 2020, [cit. 2021-08-20]. Dostupné z: <https://www.portaldopravy.cz/taxi/overeni-prukazu>

MINISTERSTVO DOPRAVY A CENDIS, s. p. *Ověření vozidla Taxi*. [online]. 2020, [cit. 2021-08-20]. Dostupné z: <https://www.portaldopravy.cz/taxi/overeni-spz>

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU. *Jednotný registrační formulář*. [online]. 2020, [cit. 2021-8-23]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/podnikani/zivnostenske-podnikani/crm-jednotny-registracni-formular/jednotny-registracni-formular---234081/>

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ. *Žádost o koncesi pro fyzické osoby s bydlištěm na území České republiky*. [online]. In: Česká republika, Ministerstvo životního prostředí, 2018, [cit. 2021-08-20]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/cz/podnikani/zivnostenske-podnikani/pruvodce-zivnostenskym-podnikanim/2017/4/FO-se-sidlem-v-CR---koncese-2017-04-28.pdf>

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY EU č. 679/2016 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES. In: Úřední věstník. 2016. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32016R0679>

Pardubice ŽIVĚ. Aktuálně Pardubice / Pardubický kraj. [online]. 2022, [cit. 12.01.2022]. Dostupné z: <https://www.pardubicezive.eu/>

PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. *Souhrnná informace o změně tarifu PID od 1. 8. 2021*. [online]. 2021, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://pid.cz/souhrnna-informace-o-zmene-tarifu-pid-od-1-8-2021/>

PMDP, a.s. *Plzeňský carsharing. Služba sdílených aut, která vám usnadní cestu nejen k babičce*. [online]. 2021, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://karkulka.pmdp.cz/>

PMDP, a.s. *Senior Expres*. [online]. 2021, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/dalsi-sluzby/senior-expres/>

PPM FACTUM RESEARCH, s.r.o., 2019, Interní zdroj

PROFISPOLEČNOSTI.CZ, s.r.o. *Koncesovaná živnost autodoprava*. [online]. [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://www.profispolecnosti.cz/cs/zalozeni-spolecnosti/koncesovana-zivnost-autodoprava/a-1564/>

REGIOJET, a.s. *Naše smluvní taxi služby*. [online]. 2021, [cit. 2022-01-10]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/servis/doprava-k-vlak-u-a-autobusu/taxi.html>

REGISTR SMLUV. *Smlouva o poskytování služeb "Senior taxi"*. [online]. In: Česká republika: Ministerstvo vnitra. 2017, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: [https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/3464346/R\\_Dodatek\\_Smlouva%20senior%20taxi%20.pdf](https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/3464346/R_Dodatek_Smlouva%20senior%20taxi%20.pdf)

ROČENKA DOPRAVY 2010. [online]. In: Česká republika: Ministerstvo dopravy. 2010, [cit. 2020-04-22]. Dostupné z: [https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2010/rocenka/htm\\_cz/index.html](https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2010/rocenka/htm_cz/index.html)

ROČENKA DOPRAVY 2019. [online]. In: Česká republika: Ministerstvo dopravy. 2019, [cit. 2021-04-20]. Dostupné z: [https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2019/rocenka/htm\\_cz/index.html](https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2019/rocenka/htm_cz/index.html)

ŠVAŘÍČEK, Robin. *PODCAST SIMPLY CLEVER. Robin Švaříček o peer-to-peer carsharingu*. [online]. 2021, [cit. 2021-09-15]. Dostupné z: <https://skodaautodigilab.com/cs/simply-clever-podcast>

SMÉKALOVÁ, Tereza. *Regulace taxislužeb v České republice*. Brno, 2019 [cit. 2021-08-20]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/qx5o61/>. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí práce Ing. Ondřej Krčál, Ph.D.

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO. Nařízení č. 15/2017, o maximálních cenách taxislužby na území statutárního města Brna, ve znění pozdějších předpisů. In: Právní předpisy. 2017, [cit. 2021-08-10]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/dokumenty/soubor.php?cislo=33744&typ=4>

STŘEDOČESKÝ KRAJ. *Opatření pro omezení emisí z automobilové dopravy – carsharing*. [online]. 2021, [cit. 2021-8-23]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/20994/360>

TAXI GT. *Ceník služeb pro město Pardubice*. [online]. 2017, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <http://www.taxigt.cz/pardubice>

UBERTAXI.CZ. *Velké srovnání: Uber vs. Liftago vs. Bolt (Taxify)*. [online]. 2019, [cit. 2021-8-20]. Dostupné z: <https://www.ubertaxi.cz/co-je-uber/srovnani-konkurence/>

VAUGHAN, Robert, DAVERIO, Raphael. *Assesing the size and presence of the collaborative economy in Europe*. Publications Office of the European Union. 2016, [cit. 2021-04-10]. ISBN 978-92-79-67026-8

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A - Fiktivně vyplněný Jednotný Registrační formulář List 1.-2. ....	94
Příloha B - Žádost o udělení oprávnění řidiče taxislužby List 1. ....	96
Příloha C - Žádost o kompenzační bonus za duben 2021 List 1.-3. ....	97
Příloha D - Žádost o zapsání / vyřazení vozidla do (z) evidence vozidel taxislužby List 1..	100
Příloha E - Smlouva o poskytování služeb "SENIOR TAXI" List 1.-4. ....	101
Příloha F - Požadavky na poskytovatele carsharingu v hl. m. Praze List 1.-2. ....	105



## 08 Adresa bydliště odpovědného zástupce

a) název ulice	b) č.p. / č.ev.	c) číslo orientační	d) PSČ
-	-	-	-
e) název obce	f) část obce		
-	-		
g) okres	h) stát		
-	-		

## 09 Adresa pobytu odpovědného zástupce na území ČR (pro zahraniční osoby)

a) název ulice	b) č.p. / č.ev.	c) číslo orientační	d) PSČ
-	-	-	-
e) název obce	f) část obce	g) okres	
-	-	-	

## 10 Datum ustanovení do funkce odpovědného zástupce

-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

11 Ustanovení odpovědného zástupce pro předměty podnikání  
(pořadové číslo předmětu podnikání)

-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

## ČÁST B - OZNÁMENÍ SPRÁVĚ SOCIÁLNÍHO ZABEZPEČENÍ

- oznamuji ve smyslu zákona č. 582/1991 Sb., následující skutečnosti SSZ v	Trutnov
datum zahájení samostatné výdělečné činnosti	0, 1   0, 1   2, 0, 2, 2

## ČÁST C - OZNÁMENÍ ZDRAVOTNÍ POJIŠTOVNĚ

- oznamuji ve smyslu zákona o veřejném zdravotním pojištění zahájení výkonu samostatné výdělečné činnosti zdravotní pojišťovně v	Trutnově		
a) název zdravotní pojišťovny	Všeobecná zdravotní pojišťovna ČR	b) druh (kód) ZP	111
c) číslo bankovního účtu / směrový (identifikační) kód	0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 4, 5, 6   0, 1, 0, 0	d) výše zálohy	2627
e) datum zahájení samostatné výdělečné činnosti	0, 1   0, 1   2, 0, 2, 2		

## ČÁST D - OZNÁMENÍ PRACOVNÍHO MÍSTA

- oznamuji ve smyslu zákona o zaměstnanosti	-		
a) místo výkonu práce	b) název profese	c) dle KZAM	d) -
-	-	-	-
e) pracovní právní vztah na dobu	f) pracovní doba	g) počet míst	h) výše mzdy
-	-	-	-
i) požadované vzdělání, praxe	j) zveřejňovat		
-	-		
k) kontaktní osoba na pracovišti	l) poznámky: nabízené výhody, speciální požadavky apod.		
-	-		

## ČÁST E - VYBERTE ÚŘADY, VŮČI KTERÝM JE PODÁNÍ ČINĚNO

a) Živnostenský úřad	<input checked="" type="checkbox"/>	počet příloh	0	b) SSZ	<input checked="" type="checkbox"/>	počet příloh	1	c) Zdravotní pojišťovna	<input checked="" type="checkbox"/>	počet příloh	0
d) Finanční úřad	<input checked="" type="checkbox"/>	počet příloh	2	e) Úřad práce	<input type="checkbox"/>	počet příloh	-				

## ČÁST F – ADRESA PRO DORUČOVÁNÍ

a) název ulice	b) č.p. / č.ev.	c) číslo orientační	d) PSČ
-	-	-	-
e) název obce	f) část obce	g) okres	
-	-	-	
h) adresu použít i pro následující řízení			
-			

## ČÁST G – DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

a) telefon	b) datová schránka	c) e-mail
123456789	-	-

jméno podatele	příjmení podatele		
Štěpán	Mareš		
V	Trutnov	dne	14.12.2021
			vlastnoručný podpis

Příloha B - Žádost o udělení oprávnění řidiče taxislužby List 1.

Magistrát města Hradec Králové  
odbor dopravně správních agend  
Československé armády 408  
502 00 Hradec Králové

Žádost o udělení oprávnění řidiče taxislužby

Jméno a příjmení ..... *VIŘÍ FOKORNY* .....

Rodné příjmení ..... *TTD* .....

Rodné číslo *6410 05 / 0512* .....

Tel. .... *704 706 708* .....

Datum a místo narození ..... *05. 10. 1967 HRADEC KRÁLOVÉ* .....

Adresa trvalého pobytu ..... *BALBÍNOVA 10, HRADEC KRÁLOVÉ* PSČ: *500 03* .....

Adresa pro doručování ..... *TTD* ..... PSČ: *TTD* .....

Státní příslušnost ..... *CZ* .....

Dne: *01. 11. 2021* ..... Podpis: *[Signature]* .....

Příloha k žádosti: 1x fotografie řidiče, doklad o zaplacení správního poplatku 500,- Kč

Zdroj: (Magistrát města Hradec Králové, vyplněno autorem)

Příloha C - Žádost o kompenzační bonus za duben 2021 List 1.-3.

**Žádost o kompenzační bonus  
bonusové období od 1. 4. 2021 do 30. 4. 2021**

podle zákona č. 95/2021 Sb., o kompenzačním bonusu pro rok 2021 (dále jen „zákon o kompenzačním bonusu“).

Žádost lze obecně podat do 1. 7. 2021.

Finančnímu úřadu   
Územní pracoviště (v/ve/pro)

**A. ÚDAJE O ŽADATELI**

Jméno a příjmení:   
DIČ/RČ:  Datum narození:   
Kontaktní údaje (telefon/e-mail):    
Adresa místa pobytu:   
Adresa místa pobytu ve státě rezidence (vyplňte, žádáte-li o kompenzační bonus z titulu společníka společnosti s ručením omezeným):

**Bankovní spojení** (číslo účtu vedeného v české měně, na nějž má být kompenzační bonus vyplacen)

Účet vedený u   
č. účtu:  kód banky:

Žadatel je/byl v úpadku.

**B. PŘEDMĚT ŽÁDOSTI**

O poskytnutí kompenzačního bonusu ve výši dle § 10 zákona o kompenzačním bonusu žádám z titulu (vyberte odpovídající variantu/varianty):

**I. osoby samostatně výdělečně činné (§ 2 zákona o kompenzačním bonusu):**

Významné dotčené činnosti:

Výše příjmů z významně dotčených činností (vyplňují pouze žadatelé, kteří splňují podmínku významně dotčené činnosti dle § 8 odst. 1 zákona o kompenzačním bonusu):

průměrná měsíční výše příjmů ze všech významně dotčených činností ve srovnávacím období:

výše příjmů ze všech významně dotčených činností ve srovnávacím období:

Srovnávacím obdobím zvoleno období od  do

Doba trvání nařízené karantény/izolace v průběhu bonusového období (vyplňují pouze žadatelé, kteří žádají o kompenzační bonus pouze z důvodu nařízené karantény/izolace a nesplňují podmínku dle § 8 odst. 1 zákona o kompenzačním bonusu):

od  do

O kompenzační bonus je z titulu osoby samostatně výdělečně činné žádáno za dny (v rozmezí 1. 4. 2021 až 30. 4. 2021):

od  do  počet dní:  celkem částka\*:  Kč

Pro test převažující části příjmů zvoleno období od  do

Zdroj: (Finanční správa České republiky, vyplněno autorem)

**II. společníka společnosti s ručením omezeným (§ 3 zákona o kompenzačním bonusu):**

**Údaje o společnosti s ručením omezeným** [subjektem kompenzačního bonusu nemůže být společník, pokud obrát společnost ve smyslu § 3 odst. 4 písm. a) zákona o kompenzačním bonusu nepřekročí za žádné z 2 skončených zdaňovacích období daně z příjmů právnických osob bezprostředně předcházejících bonusovému období částku 180 000 Kč, nebo za první neskončené zdaňovací období daně z příjmů právnických osob nepřekročí 120 000 Kč; má-li společnost více jak dva společníky, pak musí být všichni společníci členy jedné rodiny ve smyslu § 5 odst. 3 zákona o kompenzačním bonusu].

DIČ/IČO společnosti:

Název společnosti:

Adresa sídla ve státě rezidence:

Významně dotčené činnosti:

Výše příjmů z významně dotčených činností (vyplňují pouze žadatelé, kteří splňují podmínku významně dotčené činnosti dle § 8 odst. 1 zákona o kompenzačním bonusu):

průměrná měsíční výše příjmů společnosti s ručením omezeným ze všech významně dotčených činností ve srovnávacím období:

výše příjmů společnosti s ručením omezeným ze všech významně dotčených činností ve srovnávaném období:

Srovnávacím obdobím zvoleno období od

Doba trvání nařízené karantény/izolace v průběhu bonusového období (vyplňují pouze žadatelé, kteří žádají o kompenzační bonus pouze z důvodu nařízené karantény/izolace a nesplňují podmínku dle § 8 odst. 1 zákona o kompenzačním bonusu):

od  do

O kompenzační bonus je z titulu společníka společnosti s ručením omezeným žádáno za dny (v rozmezí 1. 4. 2021 až 30. 4. 2021):

od  do  počet dní:  celkem částka\*:  Kč

Pro test převažující části příjmů zvoleno období od

**III. osoby vykonávající práci na základě dohody o práci konané mimo pracovní poměr (§ 4 zákona o kompenzačním bonusu):**

DIČ/IČO zaměstnavatele:

Název zaměstnavatele:

Adresa zaměstnavatele:

Významně dotčené činnosti zaměstnavatele:

O kompenzační bonus je z titulu osoby vykonávající práci na základě dohody o práci konané mimo pracovní poměr žádáno za dny (v rozmezí 1. 4. 2021 až 30. 4. 2021):

od  do  počet dní:  celkem částka:  Kč

Pro test převažující části příjmů zvoleno období od

### C. ÚDAJE O PODEPISUJÍCÍ OSOBĚ

Jméno a příjmení fyzické osoby, nebo název právnické osoby:

STĚPÁN MAJER

Datum narození: Evidenční číslo osvědčení daňového poradce / IČ právnické osoby:

04.01.1994

Fyzická osoba oprávněná k podpisu (je-li zástupce právnickou osobou), s uvedením vztahu k právnické osobě (např. jednatel, pověřený pracovník apod.)

osvo

#### Přílohami žádosti jsou:

1) čestné prohlášení dle § 13 odst. 1 písm. a) zákona o kompenzačním bonusu.

Je-li o poskytnutí kompenzačního bonusu, alespoň částečně, žádáno z titulu osoby vykonávající práci na základě dohody o práci konané mimo pracovní poměr, jsou **přílohami též**:

2) kopie dohody/dohod o práci konané mimo pracovní poměr, v důsledku které/kterých vznikla v rámci rozhodného období po dobu alespoň 3 kalendářních měsíců účast žadatele o kompenzační bonus na nemocenském pojištění jako zaměstnance,

3) kopie mzdového listu/mzdových listů zahrnujícího/zahrnujících kalendářní měsíce (v rámci rozhodného období), kdy byl žadatel o kompenzační bonus účasten nemocenského pojištění jako zaměstnanec na základě dohody/dohod o práci konané mimo pracovní poměr, nebo potvrzení od zaměstnavatele prokazující účast žadatele o kompenzační bonus na nemocenském pojištění jako zaměstnance alespoň 3 kalendářní měsíce v rámci rozhodného období z titulu výkonu práce na základě dohody o práci konané mimo pracovní poměr.

K rychlejšímu procesnímu vyřízení žádosti o kompenzační bonus podané z titulu osoby vykonávající práci na základě dohody o práci konané mimo pracovní poměr může dále přispět:

I) přiložení kopie dohody o práci konané mimo pracovní poměr platné ke dni 5. 10. 2020 - příkládá se, pokud se jedná o dohodu odlišnou od dohody podle bodu 2) pro účely doložení splnění podmínky dle § 7 odst. 4 písm. b) zákona o kompenzačním bonusu,

II) přiložení dokumentace osvědčující status dobrovolného pracovníka pečovatelské služby či pěstouna, v případech, kdy žadatel v rozhodném období vykonával činnost odpovídající tomuto statusu souběžně s výkonem práce, jenž je předmětem kompenzačního bonusu.

Ma

Podpis žadatele o kompenzační bonus či fyzické osoby oprávněné podepsat podání za žadatele o kompenzační bonus

\* V případě, že je o kompenzační bonus žádáno z důvodu poklesu příjmů z dotčených činností, pak výše kompenzačního bonusu nesmí překročit rozdíl průměrné měsíční výše příjmů ze všech významně dotčených činností ve srovnávacím období a výše příjmů ze všech významně dotčených činností ve srovnávaném období.

Příloha D - Žádost o zapsání / vyřazení vozidla do (z) evidence vozidel taxislužby List 1.

Magistrát města Hradec Králové  
odbor dopravně správních agend  
Československé armády 408  
502 00 Hradec Králové

**Žádost o zapsání / vyřazení vozidla do (z) evidence vozidel taxislužby**

**Dopravce:**

Obchodní firma / Jméno a příjmení ..... JIRÍ FOKORNY  
Sídlo / Trvalý pobyt ..... BALBÍNOVA 10, HRADEC KRÁLOVÉ 500 03  
IČ ..... 04045705 ..... Tel ..... 404 406 408

Datum, k němuž má být vozidlo zapsáno / vyřazeno do (z) evidence vozidel taxislužby ..... 01. 12. 2021

**Vozidlo:**

Státní poznávací značka ..... 444 4954  
\*Kategorie vozidla: L / M1  
\*Dopravce je zapsán v registru vozidel jako: vlastník / provozovatel  
Tovární značka ..... TOYOTA ..... Typ ..... 04  
Obchodní označení ..... YARIS ..... Rok výroby ..... 2021  
Barva vozidla ..... BILÁ ..... Uvedení do provozu ..... 24. 10. 2021

**\*\*a) Taxametr: ano** —

Typ ..... Výrobní číslo .....  
Číslo paměťové jednotky taxametru .....

**\*\*b) Taxametr: ne**

V souladu s ustanovením § 21a, odst. 2, písm. b) zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon“) **vozidlo taxislužby nebude vybaveno taxametrem** a tímto vozidlem bude poskytována přeprava osob výhradně na základě předchozí písemné smlouvy podle ustanovení § 21, odst. 4 zákona.

Dne ..... 15. 12. 2021 ..... Podpis dopravce ..... [Podpis]

\*U kategorie vozidla a dopravce zapsaného v registru vozidel nehodící se škrtněte.  
\*\*U taxametru vyplňte možnost a) nebo b) nehodící se škrtněte.

Zdroj: (Magistrát města Hradec Králové)



Městský úřad Kroměříž  
Velké náměstí 115  
767 01 Kroměříž

tel. +420 573 321 111  
fax +420 573 331 481  
[www.mesto-kromeriz.cz](http://www.mesto-kromeriz.cz)

## SMLOUVA O POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB „SENIOR TAXI“

uzavřená v souladu s ustanovením § 1746 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Občanský zákoník“)

### I. SMLUVNÍ STRANY

**Objednatel:**

Město Kroměříž  
Velké náměstí 115  
767 01 Kroměříž  
IČ: 00287351  
Zastoupené: Mgr. Jaroslavem Němcem, starostou města  
Bankovní spojení: xxx č. ú. : xxx

(dále jen „objednatel“)

a

**Provozovatel:**

Sociální služby města Kroměříže, p. o.  
Riegrovo nám. 159  
767 24 Kroměříž  
IČ: 71193430  
Zastoupené: Mgr. Dagmar Klučkovou, ředitelkou  
Bankovní spojení: xxx., č.ú.: xxx

(dále jen „provozovatel“)

### II. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

1. Smluvní strany prohlašují, že údaje uvedené v čl. I této smlouvy jsou pravdivé. Provozovatel prohlašuje, že pro účely plnění dle této smlouvy má potřebné oprávnění k podnikání.
2. Provozovatel výslovně prohlašuje, že je odborně způsobilý k zajištění předmětu plnění dle této smlouvy.

### III. PŘEDMĚT SMLOUVY

1. Předmětem smlouvy je úprava práv a povinností smluvních stran při poskytování služeb spočívajících v zajištění služby „SENIOR TAXI“.
2. Provozovatel se zavazuje počínaje dnem účinnosti této smlouvy provozovat službu „SENIOR TAXI“ pro občany s trvalým pobytem na území města Kroměříže a jejich

Zdroj: (Registr smluv)

předměstských částí (tzn. Hradisko, Postoupky, Miňůvky, Bílany, Vážany, Kotojedy, Těšnovice, Trávník, Drahlov a Zlámanka), kteří dovršili 65 let a starší nebo osoby se zdravotním postižením (dále jen „přepravovaná osoba“), včetně přepravy menších břemen a spoluzavazadel přepravovaných osob (francouzské hole, chodítko, skládací invalidní vozík apod.), případně doprovodu osoby se zdravotním postižením, a to i v případě asistenčního psa.

3. Služba bude poskytována v režimu taxi služby, dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s vyhláškou č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

#### **IV. PODMÍNKY POSKYTOVÁNÍ SLUŽBY „SENIOR TAXI“**

1. Služba bude poskytována každý pracovní den v kalendářním roce od 6:30 hod. do 15:00 hod., s výjimkou dle odst. 6 tohoto článku.
2. Provozovatel se zavazuje přepravovat přepravované osoby z místa jejich bydliště na určená stanoviště: k lékaři, do nemocnice, do lékárny a na úřady, k tomuto účelu určeným vozidlem, označeným nápisem „SENIOR TAXI“.
3. Provozovatel je povinen mít nastaven taxametr tak, aby byla na taxametru nastavena sazba ve výši ceny specifikované v čl. V, kdy taxametr bude takto zapnut po celou dobu přepravy přepravované osoby. Přepravovaná osoba uhradí provozovateli cenu za přepravu dle počtu ujetých kilometrů. Provozovatel služby je povinen zajišťovat službu Senior taxi pouze s nastavenou sazbou v taxametru.
4. Přepravní služba bude zajišťována provozovatelem na základě telefonické objednávky. Přednost mají dříve došlé objednávky. V případě přepravované osoby se sluchovým postižením může být zaslána objednávka formou SMS zprávy na uvedené telefonní číslo, této osobě bude dána zpětná vazba o potvrzení objednávky.
5. O jízdách bude vedena kniha jízd. Provozovatel je povinen provést kontrolu knihy jízd, a to čtvrtletně, o čemž vyhotoví písemnou zprávu pro objednatele. Na žádost umožní provozovatel objednateli nahlédnout do knihy jízd, a to kdykoli o to požádá.
6. V případě krátkodobé pracovní neschopnosti, čerpání řádné dovolené, poruše či servisu vozu „SENIOR TAXI“ není zajištěn náhradní provoz.

#### **V. CENA PLNĚNÍ**

1. Cena za přistavení vozidla je 15 Kč včetně DPH a tuto cenu hradí přepravovaná osoba.
2. Cena za 1 ujetý kilometr je 15 Kč včetně DPH, kterou hradí přepravovaná osoba.
3. V případě čekání je stanovena cena na 2 Kč/min včetně DPH. Tuto cenu taktéž hradí přepravovaná osoba.
4. Provozovatel nebude požadovat po přepravované osobě kromě výše uvedených cen žádnou jinou platbu, tzn. cenu za jízdu k přepravované osobě a zpět na parkovací místo není zpoplatněna.

5. Smluvní strany se dohodly, že pokud bude více oprávněných osob přepravováno na jedno konkrétní místo, cena se stanoví tak, jakoby se přepravoval pouze jeden z nich.
6. Cena za využití služby „SENIOR TAXI“ hradí přepravovaná osoba ihned po ukončení jízdy v hotovosti, a to dle ceny uvedené na taxametru.
7. Úhrada za předmět plnění bude prováděna po ukončení měsíce, ve kterém došlo k uskutečnění plnění, a to na základě faktury vystavené provozovatelem. Přílohou faktury bude písemný přehled měsíčních nákladů a výnosů za službu „SENIOR TAXI“ s vyčíslením kompenzace rozdílu.
8. Splatnost faktury se sjednává na 30 dní od jejího doručení.
9. Platba za poskytnutou službu bude prováděna objednatel bezhotovostním převodem na účet provozovatele, uvedený v záhlaví této smlouvy.
10. Objednatel uhradí za dobu předpokládaného trvání smlouvy dle čl. VI. odst. 1 této smlouvy pouze faktury za jízdy do maximální výše 300.000,- Kč s DPH.

#### **VI. OSTATNÍ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

1. Smlouva je sjednána na dobu určitou, a to s účinností od 01.06.2017 do 31.12.2017 nebo do vyčerpání částky dle čl. V. odst. 10 této smlouvy.
2. Tento smluvní vztah může být rovněž ukončen:
  - a) oboustrannou dohodou v písemné formě s tím, že smlouva končí dnem uvedeným v této dohodě,
  - b) výpovědí jedné ze smluvních stran s tříměsíční výpovědní dobou, která začíná běžet dnem doručení písemné výpovědi druhé smluvní straně, a to i bez udání důvodu,
  - c) tato smlouva automaticky zaniká též dnem, kdy dodavatel ztratí oprávnění k podnikatelské činnosti nutné k plnění závazku dle této smlouvy.
3. Tuto smlouvu lze měnit či doplňovat pouze písemnými dodatky podepsanými oběma smluvními stranami.
4. Provozovatel odpovídá za škodu způsobenou při výkonu předmětu plnění na majetku a zdraví přepravovaných osob, popř. jejich doprovodu.
5. V případě, že poskytovatel přepraví osobu, která není osobou dle čl. III. odst. 2 této smlouvy nebo přepraví osobu na místo, které není přepravním místem dle čl. IV. odst. 2 této smlouvy, není povinen objednatel tyto jednotlivé přepravní služby uhradit.
6. Smluvní strany shodně prohlašují, že si tuto smlouvu před jejich podpisem přečetly a s jejich obsahem souhlasí, že byla uzavřena podle jejich pravé a svobodné vůle určitě, vážně a srozumitelně a její autentičnost stvrzují svými podpisy.
7. Smlouva je vyhotovena ve třech vyhotoveních, u nichž jedno vyhotovení obdrží provozovatel a dvě objednatel.
8. S odkazem na zákon č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), v platném znění, se smluvní strany dohodly, že tuto smlouvu uveřejní v registru smluv, za podmínek stanovených uvedeným zákonem, objednatel. Smluvní strany prohlašují, že skutečnosti uvedené v této smlouvě nepovažují za obchodní tajemství

ve smyslu ust. § 504 občanského zákoníku a uděluji svolení k jejich užití a zveřejnění bez ustanovení jakýchkoliv dalších podmínek.

Za objednatele:

Za provozovatele:

V Kroměříži dne 29.05.2017

V Kroměříži dne 29.05.2017

.....

starosta

.....

ředitelka

Sociálních služeb města Kroměříže, p.o.

Doložka podle § 41 obecního řízení:

Schváleno k financování městem Kroměříže na XXVI. zasedání ZMK dne 11.5.2017 č. usnesení XIII. včetně uzavření smlouvy.

## Příloha F - Požadavky na poskytovatele carsharingu v hl. m. Praze List 1.-2.

### Požadavky na poskytovatele carsharingu v hl. m. Praze

1. Poskytovatel carsharingu musí být právnická osoba, nebo fyzická osoba podnikající.
2. Poskytovatel carsharingu nesmí zároveň poskytovat služby, při kterých svým klientům spolu s vozidlem poskytuje přímo nebo nepřímo osobu řidiče, s výjimkami přistavení vozidla před převzetím nebo odvozu vozidla po vrácení.<sup>i</sup>
3. Poskytovatel je povinen předložit městu seznam SPZ všech sdílených vozidel, která budou ve městě provozována. Při každé změně je poskytovatel povinen zaslat městu aktualizovanou verzi. Vozidla musí být výhradně kategorie M1 dle zákona č. 56/2001 Sb.
4. Poskytovatel musí mít veřejný registrační systém a pro registrované uživatele i online rezervační systém nebo mobilní aplikaci, kde musí být k rezervaci dostupná všechna vozidla, která jsou ve výše uvedeném seznamu označena jako sdílená.
5. Poskytovatel musí umožnit pověřenému zástupci města uživatelský přístup do svého online rezervačního systému pro ověření, zda jde o službu carsharingu.
6. Jiná auta poskytovatele, která nejsou uvedena v seznamu popsaném v bodě č. 3, nesmí být do systému zaváděna.
7. Vyjma mimořádných událostí musí poskytovatel umožnit vyzvedávání a vrácení sdílených aut v nepřetržitém režimu 24/7.
8. Poskytovatel musí sdílená auta vybavit hardwarem, který umožňuje jejich samoobslužné vyzvedávání a vrácení.
9. Poskytovatel musí umožnit sdílení aut i jen v délce jedné hodiny nebo kratší, přičemž hodinová sazba za krátké sdílení nesmí být vyšší než 1/10 denní sazby.
10. Poskytovatel musí nejpozději do dvou let od podepsání smlouvy umístit a provozovat sdílená vozidla v nejméně deseti geograficky odlišných oblastech v rámci města. Za geograficky odlišná se považují oblasti, které jsou od sebe vzdálena nejméně 500 metrů vzdušnou čarou.<sup>ii</sup>
11. V Osvědčení o registraci vozidla, Části II musí být poskytovatel u všech sdílených aut uveden jako provozovatel.<sup>iii</sup>
12. Poskytovatel každý svůj sdílený vůz opatří stanoveným jednotným označením carsharingu. Způsob a provedení označení stanoví hl. m. Praha po projednání s Asociací českého carsharingu.
13. Průměrné stáří vozového parku nepřesáhne 4 roky od první registrace a všechny vozy budou plnit minimálně normu EURO5. Podmínky v tomto bodě se nevztahují na elektromobily.

<sup>i</sup> Pozn: Tento prvek vylučuje poskytovatele, kteří by kombinovali carsharing a služby typu UBER. Vzhledem k nejasné právní kvalifikaci podobných služeb není v zájmu hl. m. Prahy, aby byla za zvýhodněnou cenu poskytnuta parkovací místa poskytovateli, který současně poskytuje taxislužbu.

<sup>ii</sup> Pozn: Poskytovatel pochopitelně může mít více vozidel než deset a ta mohou být i v menší vzdálenosti než oněch 500 metrů. Klíčové je, aby byla vozidla rozmístěna tak, že mezi nimi lze nalézt alespoň deset vozidel, pro která platí, že každé z nich je minimálně 500 metrů od každého vozidla z této desítky.

Pro reálně fungující carsharingy není toto pravidlo nijak omezující, ale je silně omezující pro ty, kdo by chtěli realizovat

Zdroj: (usnesení č. 1548 MHMP, 2016)

---

negativní scénář podobný tomuto: „Velká firma v centru města si řekne: *Potřebujeme 20 parkovacích míst pro naše auta, jejich zřízení by nás stálo X Kč ročně. Namísto toho do našich aut namontujeme hardware, necháme si naprogramovat alespoň trochu funkční registrační a rezervační systém, ta auta opravdu budeme veřejně sdílet, ale nikde to nebudeme moc propagovat, takže s nimi budou jezdit převážně naši zaměstnanci. Celkové náklady budou nižší než ono X a máme auta v centru přímo u firmy.*“

Takto účelově založené carsharingy jsou velkou hrozbou pro celý systém a detekce a dokazování oné „účelovosti“ by byla velmi obtížná. Navrhovaný požadavek radikálně snižuje smysluplnost účelově založených carsharingů, protože provozovat auta v tolika lokalitách by pro ně znamenalo výrazné dodatečné náklady.

<sup>iii</sup> Pozn: Tento požadavek vyřazuje P2P carsharingy, protože by bylo velmi kontraproduktivní dát stejné možnosti autům, která jsou sdílena třeba jen pár hodin v měsíci. Je zde velký potenciál zneužitelnosti a vzhledem k principům fungování P2P (peer to peer) carsharingu si lze jen těžko představit, jak nastavit nějaká smysluplná pravidla.