

Sdílená ekonomika

„Vypracování metody analýzy nákladů a výnosů u dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí (tj. v rámci tzv. sdílené a platformové ekonomiky) skrze vytvoření datové základny a její pilotní ověření“

Verze 1

Vypracovali:

doc. RNDr. Vladimír Krajčík, Ph.D.

prof. Ing. Jaromír Veber, CSc.

doc. Ing. Aleksander Ključnikov, Ph.D.

a kolektiv



Vysoká škola
podnikání a práva

Projekt „*Vypracování metody analýzy nákladů a výnosů u dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí (tj. v rámci tzv. sdílené a platformové ekonomiky) skrze vytvoření datové základny a její pilotní ověření*“ byla realizována na základě výzkumné potřeby Úřadu vlády České republiky, vyhlášené v rámci programu BETA2 Technologické agentury České republiky.

Studie je dílem řešitelského týmu Vysoké školy podnikání a práva a byla vypracována pro konečného uživatele Úřad vlády České republiky. ***Ve studii jsou promítnuty postoje a zjištění řešitelského týmu vycházející z jejich zkušeností, provedených odborných analýz, sběru dat a modelování, které ovšem nevyjadřují postoj či pozici Úřadu vlády ČR či vlády ČR jako celku.*** Jedná se o analytický vstup do diskuze vedené o možných změnách na trhu hromadné přepravy osob prostřednictvím tzv. taxi-slужby.

Číslo projektu	TI00UVC001MT09
Název projektu:	Návrh perspektiv výzkumu reagujícího na důsledky tzv. čtvrté průmyslové revoluce (Společnost 4.0) – Etapa 2
Číslo minitendru:	MT č. 09
Název minitendru:	Vypracování metody analýzy nákladů a výnosů u dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí (tj. v rámci tzv. sdílené a platformové ekonomiky) skrze vytvoření datové základny a její pilotní ověření
Řešitel:	Vysoká škola podnikání a práva, a.s.

Vysoká škola podnikání a práva, a.s.

Vltavská 585/14

150 00 Praha 5

IČ: 04160081

Tel.: +420 595 228 128

Web: <http://vspp.cz/>

E-mail: info@vspp.cz



Vysoká škola
podnikání a práva

**VŠPP je členem skupiny Akademická
aliance, a.s.**



Akademická
aliance

Citační vzor:

KRAJČÍK, V., VEBER, J.; V.; KLJUČNIKOV, A. a kol. (2017) *Analýza dopravních služeb v sektoru sdílené ekonomiky a na jejím pomezí*. Praha: VŠPP.

Zpracováno ke dni 20. listopadu 2017

Obsah

Úvod.....	4
1 Kontext.....	5
1.1 Činnost taxi-slужby	5
1.1.1 Vymezení profese taxikář osobních a malých dodávkových automobilů.....	8
1.1.2 Nabídka práce a poptávka po práci Taxikář.....	9
1.1.3 Dispečinky taxi v Praze	13
1.2 Společnosti využívající on-line platformy.....	14
1.2.1 Uber.....	16
1.2.2 Názory taxikářů na aktivity UBER v oblasti sdílené dopravy	24
2 Zdroje, data a metodika jejich sběru	27
2.1 Metodologie terénního výzkumu.....	27
3 Výsledky šetření.....	28
3.1 Výstupy terénního průzkumu	28
3.2 Výstupy z dotazníkového šetření řidičů Liftago.....	35
4 Ekonomika osobních přepravních služeb typu taxi.....	45
4.1 Tarify a celkové náklady na přepravu cestujících po Praze	45
4.2 Ekonomika provozu komerční přepravy osob v Praze.....	47
4.3 Modelování ekonomiky provozu komerční přepravy osob v Praze	49
5 Shrnutí a doporučení pro exekutivní orgány	62
Zdroje a použitá literatura	64
Seznam příloh.....	65

Úvod

Osobní přepravní služby realizované na bázi on-line platform vyvolávají v současnosti řadu diskusí, emocí až po fyzické střety mezi řidiči tradičních taxi služeb a řidiči pracujícími pro on-line platformy.

Není pochyb o tom, že nabídka služeb na bázi on-line platform, která znamenala pro trh přepravy osob (zejména v Praze) příchod nových hráčů, kteří nabízejí zájemcům o přepravu řadu výhod (cenových, pohodlnou cestu k objednávání služby a jejímu placení) si získala mezi zájemci o přepravu oblibu a logicky i rostoucí zájem klientely.

Pokud by poskytované služby na bázi on-line platform ctily platnou legislativu, pak by zřejmě nemohla tato aktivita znamenat žádné kritické postoje, a využívala moderních mobilních technologií a flexibilnímu objednávání přepravních služeb, volbě vozidla, řidiče atd. by znamenalo konkurenční výhodu vůči klasickým dispečinkům.

Jiná situace nastává, pokud on-line platforma zapojuje do poskytování služeb řidiče, kteří nevlastní taxi-licenci, nemají pojištěno vozidlo pro provozování taxi-služeb, neplatí příslušné daně atd. To logicky vytváří nerovné podnikatelské prostředí (služba je nabízena levněji), nejasnosti vznikají v případě nehody a její odškodnění ze strany pojišťovny, když řidič má sjednáno pouze „civilní pojištění.“ Navíc platná legislativa řidiči taxi nařizuje řadu povinností, které se týkají vybavení vozidla, evidence jízd atd.

I když rozhodnutí řidiče amatéra jezdit pro platformu jako řidič poskytující přepravní službu je jeho svobodným rozhodnutím, nelze přehlédnout, že většina rizik s tím spojených je na jeho straně včetně té skutečnosti, že nejrozšířenější přepravní tarify nejsou pro něho z ekonomického hlediska výhodné, krátkodobě mohou vést k přivýdělku, ale dlouhodobě jsou na hraně či za hranou rentability (pokud zahrneme všechny náklady na amortizaci vozidla a jeho provoz).

Dále uvedený text výše uvedené výzkumné studie přináší řadu podrobnějších informací týkajících se jak provozu klasických taxi-služeb, tak provozu přepravních služeb realizovaných prostřednictvím on-line platform. K získání těchto informací byly využity veřejně dostupné informace, tak vlastní šetření. Ekonomická vyhodnocení byla prováděna z různých pohledů, jednoduchých s využitím předpisu cestovních náhrad (za použití osobního vozidla ke služební cestě), tak podrobných propočtů ekonomiky přepravy vycházejí jak z nákladů na pořízení (resp. amortizaci) vozidla, jeho provozu, tak z příjmů za průměrné přepravní výkony. Výsledné hodnocení je realizováno jak za klasické taxi-služby, tak za přepravní služby na bázi platformy.

V závěru studie jsou shrnuty výsledky a zároveň uvedena doporučení pro budoucí koexistenci obou přístupů přepravních služeb, tj. tradiční taxi služby, tak i přepravy prostřednictvím on-line platform.

Studie je rozdělena do několika kapitol:

- I. Kapitola** – se věnuje souvislostem (kontextu), ve kterých se vyvíjí soudobé aktivity přepravních služeb v osobní dopravě,
- II. Kapitola** – představuje nástroje, které byly použity k průzkumům,
- III. Kapitola** – prezentuje výsledky průzkumů,
- IV. Kapitola** – je věnována ekonomickým aspektům, v komparaci tradičních a on-line přepravních služeb
- V. Kapitola** – shrnutí, závěry, doporučení.

1 Kontext

Přeprava osob, zejména pak pokud má hromadný charakter, je ve většině vyspělých zemí, ať z důvodu její organizace, tak zejména zajištění její bezpečnosti, předmětem regulace.¹ V zásadě výše uvedené předpisy rozlišují dopravu osob:

- individuální, určenou k osobní přepravě občanů, zpravidla vlastními, či pronajatými vozidly (motocykl, osobní automobil), s tradičním využitím sdílení v podobě spolujízdy rodinných příslušníků, příbuzných či známých do kapacity volných míst vozidla – bezúplatně (nekomerční činnost),
- hromadnou, realizovanou za účelem poskytování přepravní služby osobám a jejich zavazadlům – úplatně (komerční činnost), ta je dále diferencována podle počtu přepravovaných osob, a i přepravních prostředků, místa, kde funguje a účelu, ke kterému slouží:
 - o taxi-slужba – poskytována zejména osobními vozidly do počtu 9-ti přepravovaných osob včetně řidiče,
 - o ostatní hromadná doprava osob – je představována pestrou škálou přepravních služeb, realizovaných obvykle různými přepravními prostředky, které umožňují přepravu více jak devíti osob (mikrobusy, autobusy), doprava má charakter městské, regionální, vnitrostátní, mezinárodní dopravy, může se jednat o veřejnou dopravu, smluvní dopravu, dle účelu může sloužit např. k okružním jízdám, kongresové turistice atd.

Zejména v oblasti hromadné přepravy osob (ať se jedná o dopravu leteckou, vodní či pozemní) jsou všeobecně spatřována větší rizika týkající se bezpečnosti, a k jejich eliminaci či omezení mají přispět přijímaná regulativní opatření, ta se jak ve světě, tak i u nás týkají i provozování taxi-slужeb.

1.1 Činnost taxi-slужby

Činnost taxislužby ve smyslu zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě:²

- přepravní služba – zařizuje přepravu osob a jejich zavazadel osobními vozidly s obsazeností nejvýše od 9. osob včetně řidiče, výhradně na území ČR
- jedná se o živnost koncesovanou,³ k vydání koncesní listiny musí žadatel vyplnit jednotný registrační formulář a přiložit osvědčení o odborné způsobilosti, které získá na základě úspěšného složení zkoušky u dopravního úřadu
- držitel koncesní listiny pak musí místně příslušnému úřadu oznámit, která vozidla bude používat ke své činnosti a které osoby budou vykonávat funkci řidičů,
- osoba, která bude fyzicky vykonávat činnost řidiče vozidla taxislužby, dále musí složit zkoušku z místopisu, ovládání taxametry a dalších částí, a to bez ohledu na to, jestli je či není provozovatelem taxislužby.⁴

¹ Viz zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb., (v aktuálním znění zákona č. 48/2016 Sb.), zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (v aktuálním znění zákona č. 304/2017 Sb.).

² 25. 4. 2013 byl ve Sbírce zákonů vyhlášen zákon č. 102/2013 Sb., který s účinností od 1. 5. 2013 zásadním způsobem novelizuje zákon o silniční dopravě v oblasti taxislužby. V § 21 jsou uvedeny podmínky provozování taxislužby, viz příloha I

³ s předmětem podnikání, silniční motorová doprava – osobní, provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče“

⁴ Předmětem zkoušky jsou znalosti s následujících okruhů:

Řidič taxislužby – po splnění všech náležitostí vydá průkaz způsobilosti řidiče taxislužby – platnost 5 let

- osoba starší 21 let,
- bezúhonná – výpis z rejstříku trestů,
- spolehlivá:
 - v průběhu posledních 5 let se nedopustila jednání, které by pro provozovatele taxislužby znamenalo sankci související s provozem silniční dopravy (poškození cestujícího na ceně jízdného, nepořízení záznamu o přepravě, nevydání dokladu o zaplacení cestujícím
 - v průběhu posledních třech let uložena sankce za přestupek v řízení vozidla po požití alkoholického nápoje nebo návykové látky,
 - nebyl odsouzen za násilné trestné činy (včetně ublížení na zdraví, rvačky, omezování osobní svobody, loupeže, vydírání, znásilnění, sexuálního nátlaku, krádeže, podvodu apod.)

Náležitosti oznámení provozovatelem taxislužby

- identifikace firmy, trvalý pobyt a místo podnikání,
- číslo koncese (v kopii ověřená koncesní listina)
- jméno, příjmení, adresa trvalého pobytu, doručování, rodné číslo všech řidičů taxislužby, doklady dosvědčující spolehlivost všech osob, řidičů, jedna jejich fotografie
- datum zahájení taxislužby

Zařazení vozidla taxislužby do evidence – u příslušného dopravního úřadu, ten vydá výpis z evidence vozidel taxislužby, který musí být umístěn ve vozidle

- osobní vozidlo
- je v registru vozidel (má velký technický průkaz) a žadatel je vlastník, nebo provozovatel vozidla,
- nebylo v posledním roce vyřazeno z evidence vozidel taxislužby

-
- *určení polohy ulice (náměstí)*
 - *organizace dopravy (zejména jednosměrnost komunikací)*
 - *určení správné trasy mezi dvěma místy na území hl. města*
 - *určení orientační vzdálenosti mezi dvěma místy na území hl. města*
 - *určení adres objektů*
 - *Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů*
 - *Zákon č. 634/ 1992 Sb., o ochraně spotřebitele ve znění pozdějších předpisů*
 - *Zákona 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád)*
 - *Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách ve znění pozdějších předpisů*
 - *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů*
 - *Zákon 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla*
 - *Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů*
 - *Zákon č. 56/2001Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (zejména č. 361/2000 Sb. + vyhláška MDS ČR č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí, ve znění pozdějších předpisů*
 - *znalost obsluhy taxametru*
 - *taxametry schváleného typu*

- vozidlo musí být vybaveno taxametrem, žádost obsahuje výrobní číslo taxametru a výrobní číslo paměťové jednotky taxametru – tento požadavek není obligatorní pro případ, že vozidlo bude výhradně používáno k přepravě na základě předchozí písemné smlouvy.

Navíc je třeba mít:

- sjednáno pojištění – povinné ručení, které pro provoz taxislužby je výrazně dražší, než pro běžné občanské pojištění (u AXA dvojnásobek, u ČP v základní verzi 3x dražší, pokud nemáte sjednány výhody pro více vozidel atd.). Kromě povinného ručení by každý taxikář měl mít sjednané také havarijní pojištění a úrazové pojištění celé posádky,
- vybaven taxik svítilnou „TAXI,“ polepy
- respektovat maximální přípustnou dobu řízení vozidla (obvykle není problém řidič má řadu přestávek, čekání na zákazníka)

Při běžném provozu taxislužby musí mít taxikář u sebe následující doklady:

- záznamy o přepravě z právě probíhajícího dne nebo z poslední poskytnuté přepravy, popř. smlouvy na všechny přepravy poskytnuté v právě probíhajícím dni
- doklad o zaplacení jízdného, jako výstup z tiskárny taxametru (ať jej chce či nikoliv zákazník, musí být vytištěn a podepsán)
- koncese – originál nebo ověřená kopie
- doklad o přidělení evidenčního čísla – originál nebo ověřená kopie
- výpis z evidence vozidel taxislužby
- platný průkaz o způsobilosti řidiče – umístěný před pravým předním sedadlem spolujezdce
- evidenční kličku taxametru, součástí je i doklad o metrologické kontrole taxametru
- doklad o pravidelné lékařské prohlídce (do 50 let každé dva roky, nad 50 let každý rok)
- doklad o technické kontrole (řidiči taxi absolvují povinně každý rok, ne 1x za 2 roky)
- OP, ŘP, malý TP, povinné ručení

Taxikář může taxislužbu realizovat:

- samostatně na základě mávnutí na ulici, využívat maximálních stanovených cen, v tomto případě může využívat pouze míst pro stání taxikářů spravovaných Technickou správou komunikací,
- využívat dispečinku, za službu se platí od 6 – 10 tis. Kč, dispečink však poskytuje taxikáři zákazníky v jeho dosahu, na druhou stranu má nižší ceny, než jsou maximálně stanovené, řada provozovatelů taxi služeb nenabízí jen dispečink, ale i pronájem aut určených pro taxislužbu (evidovaných, pojištěných atd.) orientačně za cca 5 tis. Kč/týdně,
- alternativou dispečinku (který slouží k propojení okruhu řidičů, kteří se zavázali se společností provozující dispečink spolupracovat, s klienty) jsou on-line platformy, ve své podstatě se jedná o softwarové aplikace, které slouží opět ke komunikaci mezi řidičem a klientem, zpravidla existuje samostatná aplikace pro řidiče a aplikace pro potenciální klienty,⁵
- nabízet taxislužbu pro hotel, za úhradu taxikář může parkovat v blízkosti hotelu a hotel mu přednostně nabízí dopravní služby pro svou klientelu, obdobně to funguje pro firmy, které se specializují na přepravu z letiště,

⁵ Aplikace může a nemusí být doplněna moduly využívající GPS a navigace k tomu, aby jednak lokalizovaly místo klienta, a místa nejbližších řidičů, které mu mohou poskytnout službu, a následně určily nejvýhodnější trasu, popř. i její cenu, po provedení přepravy vystavily doklad o zaplacení, odtud je již krůček k určení ceny za přepravu, popř. může být aplikace doplněna i napojením na bezhotovostní placení.

- může nabízet přepravu osob na bázi smlouvy pro různé firmy, které mu nabízí dlouhodobější kontrakt (přepravu zahraničních hostů firmy apod.) výše úplaty za projetý km se pak pochopitelně řídí dohodou.

1.1.1 Vymezení profese taxikář osobních a malých dodávkových automobilů

„Taxislužbou je veřejná silniční doprava, kterou se zajišťuje bezprostřední přeprava osob a jejich zavazadel osobními vozidly s obsaditelností nejvýše devíti osob včetně řidiče; přepravní služby se nabízejí a objednávky k přepravě se přijímají prostřednictvím řidiče na stanovištích taxislužby, na veřejně přístupných veřejných komunikacích a jiných veřejných prostranstvích nebo prostřednictvím dispečinku taxislužby. Patří do skupiny živností koncesovaných.“ [6]

Služba může být nabízena:

- Samotným řidičem na veřejných komunikacích a prostranstvích, nebo na stanovištích taxislužby.
- Prostřednictvím dispečinku, dispečink slouží jako řídicí centrum, které ovládá pohyb všech vozů taxi od daného poskytovatele, přijímá objednávky od cestujících a přiřazuje jim vozy, které mají většinou vzhledem k objednavce nejvýhodnější polohou. Dispečeri vyřizují povětšinou telefonické objednávky. K těmto již zmíněným tradičním způsobům poptávání služeb taxi přibyla ovšem díky technologickému pokroku nově další možnost a tou je objednání služby pomocí mobilní aplikace. Mobilní aplikace v tu chvíli v zásadě přebírá veškerou práci dispečinku.
- Jako taxi služba pro hotel, v tomto případě úlohu dispečinku plní recepce hotelu.

Podle § 21b zákona o silniční dopravě je obec oprávněna stanovit řidiči taxislužby povinnost prokázat zkouškou znalosti místopisu, obsluhy taxametru nebo právních předpisů upravujících provozování taxislužby a ochranu spotřebitele a mít při provozování taxislužby na území obce u sebe osvědčení o složení zkoušky. Dále, aby mohl řidič taxislužby obdržet oprávnění, které je pro výkon této služby nezbytné, musí být starší 21 let a spolehlivý podle §9 odst. 3. Toto oprávnění se uděluje na dobu 5 let. Pokud přestane být řidič spolehlivý podle §9 odst. 3, může mu dopravní úřad oprávnění odejmout. Průkaz řidiče taxislužby musí mít řidič při výkonu služby ve vozidle umístěn tak, aby byl viditelný a čitelný z místa cestujícího. Stejně jako v případě dopravce, musí použít řidič taxislužby k výkonu služby pouze takové vozidlo, které je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby (popřípadě vozidlo cestujícího) a je opatřeno taxametrem.

Z pohledu Národní soustavy povolání patří Taxikáři do hlavní třídy 8 CZ ISCO Obsluha strojů a zařízení, montéři, konkrétně do podskupiny povolání CZ ISCO 8322 Řidiči osobních a malých dodávkových automobilů, s označením CZ ISCO 83222 Taxikáři osobních a malých automobilů. Do této podskupiny také patří povolání CZ ISCO 83221 Řidiči osobních a malých dodávkových automobilů (kromě taxikářů a řidičů dopravy nemocných a raněných) a CZ ISCO 83223 Řidiči dopravy nemocných a raněných.

Charakteristika podskupiny povolání 8322 Řidiči osobních a malých dodávkových automobilů

Charakteristika povolání:

Řidič osobních a malých dodávkových automobilů je schopný bezpečně řídit vozidla s cestujícími nebo nákladem při krátkých a dálkových cestách.

Typické pracovní činnosti

- Odpovědnost za vozidlo a kontrola jeho provozuschopnosti.
- Dodržování pracovního rozvrhu a určené trasy.

- Vedení záznamů o provozu vozidla, obstarávání a kompletace dopravních dokumentů, celních a jiných dokladů.
- Řízení vozidla řádným a bezpečným způsobem s ohledem na stav vozovky, počasí, dopravu cestujících a dopravní podmínky při zachovávání předpisů o pracovní době řidiče.
- Údržba a běžné opravy vozidla, kontrola nástrojů, vybavení a komunikačních zařízení.
- Kontrola naložení vozidla, zabezpečení nákladu v rámci stanovené nosnosti vozidla.
- Doprava cestujících dle požadavků či dodání nákladu s doprovodnými dokumenty, výběr tržeb příslušných poplatků.

K pohledu splnění podmínek pro výkon profese je nutný řidičský průkaz sk. B podle vyhlášky č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů. V případě řidičů taxislužby musí být splněna další podmínky – viz výše.

Z pohledu odborných znalostí jsou za nutné považovány z oblasti ošetřování a údržby vozidla a v oblasti orientace se v předpisech týkající se silniční dopravy.

Z pohledu pracovních podmínek významnou míru zdravotního rizika u této profese představují zraková zátěž, zvýšené riziko úrazu pracovníka a zvýšené riziko obecného ohrožení. Negativně u této profese působí také zátěž teplem, chladem, hlukem, vibracemi, prachem, duševní zátěž a pracovní doba a směnnost.

Výkon povolání zpravidla vylučují prognosticky závažná onemocnění oběhové soustavy, chladová alergie, prognosticky závažné poruchy sluchu, Raynaudův syndrom, prognosticky závažná onemocnění cév a nervů horních končetin, prognosticky závažné onemocnění dýchacích cest a plic, prognosticky závažné poruchy vidění, záchvatovité a kolapsové stavy, závažné duševní poruchy a těžké poruchy chování.

Výkon povolání zpravidla omezují onemocnění oběhové soustavy, poruchy termoregulace, onemocnění ledvin, závažná endokrinní onemocnění, závažná onemocnění dýchacích cest a plic, závažná onemocnění ledvin, močových cest, poruchy sluchu, chronické záněty středouší, Tinnitus, závažná degenerativní a zánětlivá onemocnění pohybového systému, nemoci cév a nervů horních končetin, prognosticky závažná endokrinní onemocnění včetně diabetes mellitus, chronická onemocnění dýchacích cest s poruchou funkce včetně alergických onemocnění a těžších funkčně významných deformit hrudníku, závažná chronická onemocnění kůže a spojivek, poruchy vidění, závrať jakékoliv etiologie, duševní poruchy, poruchy chování, závažná psychosomatická onemocnění, drogová závislost v anamnéze, epilepsie a jiná záchvatová onemocnění, závažná nervová onemocnění. A poruchy prokrvení končetin.

Přesné posouzení zdravotního stavu s následným doporučením nebo nedoporučením výkonu této pozice je možné pouze po konzultaci s lékařem.

1.1.2 Nabídka práce a poptávka po práci Taxikář

Nabídka práce – deklarovaný zájem vykonávat povolení v podskupině CZ ISCO 8322 - Řidič osobního a malého automobilu

V této části bylo využito statistik Úřadu práce České republiky, které jsou umístěny na Integrovaném portálu MPSV s sekci zaměstnanost, statistiky, nabídka a poptávka na trhu práce. Jedná se o informace od nezaměstnaných, kteří projevíli zájem vykonávat povolání v podskupině CZ ISCO 8322 Řidiči osobních a malých automobilů na prvním místě. Ke konci září 2017 bylo v evidenci Úřadu práce 9351 takových osob. Z pohledu věku byly významně zastoupeny osoby nad 55 let (23%), osoby ve věkové skupině 40-44 let (12,5%) a osoby ve věku od 50 do 54 let (12,4%).

Jiný výsledek dostaneme, pokud zohledníme všechny profese ve skupině, o jejich výkon uchazeč o zaměstnání deklaroval zájem. V tomto případě se jedná o 14 624 takto projevených zájmů na výkon profese Řidič osobních a malých automobilů s opět nejvýznamnějším zastoupením požadavků od osob starších 50 let (21,5%). Tyto osoby, v případě splnění podmínek výkonu práce taxikáře osobních a malých automobilů, tvoří (po vyloučení osob mladších 21 let) celkovou (deklarovanou) nabídku práce) v této profesi.

Nabídka práce – Taxikáři v evidenci Úřadu práce ČR

K 30. 9. 2017 bylo v evidenci Úřadu práce ČR evidováno celkem 43 taxikářů, kteří tuto práci vykonávali jako své zaměstnání (CZ ISCO 83222) a 6251 osob, kteří vykonávali profesi Řidič osobních a malých automobilů (CZ ISCO 83221). Z regionálního pohledu byl nejvyšší výskyt zaznamenán v okrese Karviná (13 osob). Mezi okresy s počtem uchazečů více než 1 patřily Příbram (3 osoby), Břeclav, Přerov, Prostějov a Karlovy Vary (2 osoby), V 56 okresech nebyla v evidenci Úřadu práce ani osoba profese Taxikář osobních a malých automobilů.

Z výše uvedeného vyplývá, že celková neuspokojená nabídka práce v zaměstnání CZ ISCO 83222 Taxikáři osobních a malých automobilů byla 43 osob. Neuspokojená nabídka práce v zaměstnání CZ ISCO 83221 Řidič osobního a malého automobilu Řidiči osobních a malých dodávkových automobilů (kromě taxikářů a řidičů dopravy nemocných a raněných) byla 6251 osob. Tyto osoby však nesplňují podmínky, které souvisí s výkonem práce taxikáře, ale po jejich splnění se jedná o pracovní sílu, která by mohla tuto službu potenciálně provozovat.

Poptávka po práci – Taxikáři osobních a malých automobilů

K 30. 9. 2017 bylo na Úřadu práce České republiky evidováno celkem 143 volných pracovních míst pro profesi Taxikáři osobních a malých automobilů, z toho 23 bylo nabízeno cizincům se zaměstnaneckou kartou.

Na konci druhého čtvrtletí roku 2017 z celkem 114 evidovaných volných pracovních míst pro taxikáře bylo 53 míst (46,5%) evidováno méně než 3 měsíce, 14 míst (12,2%) od 3 do 6 měsíců, 15 míst (13,3%) v délce 6 - 12 a nad 12 měsíců jich bylo dlouhodobě hlášeno 32 (28%).

Z regionálního pohledu bylo 43 volných pracovních míst pro zaměstnání CZ ISCO 83222 evidováno v Praze 43 (30,1%) všech nabízených pracovních míst, 15 míst v okrese Česká Lípa (10,5 %) a Brno město (10,5%), 12 v okrese Karviná (8,4%). Více než volných pracovních míst pro toto zaměstnání bylo evidováno v okresech Beroun, Olomouc a Frýdek-Místek (6 pracovních míst). V této souvislosti je nutno poznamenat, že zaměstnavatelé nemají povinnost hlásit Úřadu práce ČR volná pracovní místa.

V další části je uvedena stručná charakteristika volných pracovních míst.

Nabízená pracovní místa jsou více popsána v případě okresů s výskytem více než 10.

Praha - 43 nabízených volných pracovních míst:

Analyzováno bylo 6 nabídek zaměstnavatelů, které jsou zveřejněny Integrovaném portálu MPSV ČR ke dni 17. 10. 2017. Z pohledu počtu nabízených pracovních míst jeden zaměstnavatel nabízel 1 pracovní místo, 3 zaměstnavatelé 5 pracovních míst, jeden zaměstnavatel 12 pracovních míst a jeden 15 pracovních míst. Ve všech případech bylo jako místo výkonu práce stanoveno území hlavního města Prahy.

Z pohledu směnnosti je u 26 pracovních míst nabízena pružná pracovní doba, u 17 pracovních míst dvousměnný provoz. Z pohledu pracovně právního vztahu byl u 43 pracovních míst nabízen plných úvazek a u 5 pracovních míst také možnost dohody o provedení práce nebo dohody o pracovní činnosti. Požadovaný minimální stupeň vzdělání byl u 42 míst základní + praktická škola a v jednom případě nižší střední odborné vzdělání. Z pohledu nástupu do

zaměstnání byly v nabídkách velké difference. 1 místo bylo k dispozici od 1. 11. 2017, 5 míst od 30. 11. 2016, 12 míst od 7. 6. 2016, 10 míst od 1. 7. 2017 a 15 míst od 1. 12. 2016. Z těchto údajů vyplývá, že většina těchto pracovních míst je dlouhodobě neobsazená. Difference se také objevují v nabízené mzdě:

- 1 místo - od 17 000 Kč za měsíc
- 5 míst - od 30 000 do 50 000 za měsíc
- 12 míst - od 25 000 Kč za měsíc
- 10 míst - od 16 000 do 22 000 Kč za měsíc
- 15 míst - od 15 000 Kč za měsíc

Zaměstnavatelé často formou poznámky upřesňují požadavky na pracovní místo, případně benefity, které s pracovním místem souvisí. Ve všech případech se jedná o řidičský průkaz skupiny B, v 10 případech dále řidičský průkaz skupiny D. Z pohledu jazyků je v 11 případech požadována znalost alespoň minimální znalost angličtiny, v jednom případě také češtiny a ruštiny. Také je požadována zkouška na řidiče taxi a splnění dalších zákonných podmínek pro výkon zaměstnání. Ve 20 případech je deklarována pomoc s vykonáním této zkoušky. U 20 pracovních míst je požadován výpis z trestního rejstříku. U 23 pracovních míst zaměstnavatel deklaruje možnost zaměstnávání cizinců. U 10 pracovních míst zaměstnavatel deklaruje služební sim kartu s neomezeným tarifem a možnost používat vozidla k soukromým účelům. U 12 pracovních míst je nabízen náborový příspěvek ve výši 2000 Kč.

Brno – 15 nabízených pracovních míst

Vyhodnocena byla 1 nabídka zaměstnavatele, která je zveřejněna na Integrovaném portálu MPSV ČR ke dni 17. 10. 2017. Z pohledu počtu nabízených pracovních míst jeden zaměstnavatel požadoval obsazení 15 pracovních míst.

Z pohledu směnnosti je pracovní místo uvedeno jako jednosměnné. Z pohledu pracovního vztahu byl všech 15 pracovních míst nabízen plných úvazek, případně dohoda o pracovní činnosti. Požadovaný minimální stupeň vzdělání byl základní + praktická škola. Nástup do zaměstnání byl požadován od 11. 9. 2017. Nabízená mzda byla uvedena v intervalu od 25 000 do 35 000 Kč.

Zaměstnavatelé často formou poznámky upřesňují požadavky na pracovní místo, případně benefity, které s pracovním místem souvisí.

V požadavcích je explicitně uvedeno, že ucházet se mohou pouze ty osoby, které mají oprávnění řidiče taxislužby a znají brněnský místopis. Zaměstnavatel požaduje: flexibilitu, věk minimálně 24 let, řidičský průkaz skupiny B jako minimum a praxi v řízení v rámci skupiny minimálně 2 roky, osvědčení o absolvování zkoušky z místopisu na Magistrátu města Brna, čistý rejstřík trestů, kartu řidiče bez záznamu, dobrou znalost města Brna, a reprezentativní vystupování.

Jako výhody spojené se zaměstnáním na pracovním místě zaměstnavatel uvádí práci na hlavní pracovní poměr, příp. práci na dohodu, poradenství pro ty, kteří nemají potřebnou kvalifikační zkoušku z místopisu (doprovod na úřad při podání žádosti, vlastní přípravku ke zkouškám), vlastní jazykové kurzy, plnou podporu centrály (práce zajišťovaná dispečinkem), dálkové jízdy na různá evropská letiště, přátelský kolektiv, firemní akce a firemní oblečení.

Dále jsou nabízeny zaměstnanecké benefity jako je bonus za složení zkoušek z místopisu pro ty, kteří je nemají, 13. plat, výhodnější čerpání CGN, myčku za firemní ceny, možnost hlídaného parkoviště během směny a další. Rovněž je garantován minimální denní základ.

Česká Lípa – 15 nabízených pracovních míst

Vyhodnoceno bylo 5 nabídek zaměstnavatelů, které byly zveřejněny na Integrovaném portálu MPSV ČR ke dni 17. 10. 2017. Z pohledu počtu nabízených pracovních míst dva zaměstnavatelé požadovali obsazení 4 pracovních míst, jeden zaměstnavatel 2 pracovních míst a dva zaměstnavatelé po jednom pracovním místě.

Z pohledu směnnosti je u 4 pracovních míst nabízen jednosměnný provoz a u 6 turnusové služby a u 2 pracovních míst noční provoz. Z pohledu pracovního právního vztahu byl u 5 pracovních míst nabízen plný úvazek, u všech 12 pracovních míst byla nabízena možnost dohody o provedení práce a u 5 míst také dohoda o pracovní činnosti. Požadovaný minimální stupeň vzdělání byl u 5 pracovních míst bez vzdělání, u 4 míst základní + praktická škola a ve třech případech nižší střední odborné vzdělání (vyučen). Z pohledu nástupu do zaměstnání byly v nabídkách velké difference. 4 místa byla k dispozici od 9. 10. 2017 do 8. 10. 2018, 4 místa od 12. 9. 2017 a 4 místa od 29. 8. 2017. Difference se také objevují v nabízené mzdě.

- 4 místa - od 17 000 Kč za měsíc
- 3 místa - od 66 Kč za hodinu
- 4 místa - od 72,9 do 100 Kč za hodinu
- 1 místo - od 16 000 do 22 000 Kč za měsíc
- 15 míst - od 11 000 Kč do 16 000 Kč za měsíc

V dalších požadavcích na výkon pracovního místa se vyskytují samostatnost, komunikativnost, znalost místopisu msta Česká Lípa a okolí, výpis z rejstříku trestů, praxe v řízení. V osmi případech bylo pracovní místo označeno jako vhodné pro osoby se zdravotním postižením.

Karviná – 12 nabízených pracovních míst

Vyhodnoceno bylo 8 nabídek zaměstnavatelů, které byly zveřejněny na Integrovaném portálu MPSV ČR ke dni 17. 10. 2017. Z pohledu počtu nabízených pracovních míst jeden zaměstnavatel požadoval obsazení 3 pracovních míst, dva zaměstnavatelé 2 pracovních míst a pět zaměstnavatelů po jednom pracovním místě.

Z pohledu směnnosti je u 4 pracovních míst nabízen nepřetržitý provoz, u 5 míst se vyskytuje požadavek na pružnou pracovní dobu, ve dvou případech je požadován dvousměnný provoz a v jednom případě jednosměnný provoz. Z pohledu pracovního právního vztahu byl u 3 pracovních míst nabízen plný úvazek, u jednoho zkrácený minimálně na 6 hodin týdně a 8 pracovních míst byla nabízena možnost dohody o provedení práce u 1 místa také dohoda o pracovní činnosti. Požadovaný minimální stupeň vzdělání byl u 8 pracovních míst základní + praktická škola a ve čtyřech případech nižší střední odborné vzdělání (vyučen). Z pohledu nástupu do zaměstnání byly v nabídkách velké difference. 1 místo bylo k dispozici od 10. 8. 2017, 3 místa od 12. 9. 2017, 1 místo od 19. 9. 2017, 1 místo od 22.9. 2017 do 31.12.2018, 3 místa od 2.10. 2017 a 3 místa od 12.10.2017.

Difference se také objevují v nabízené mzdě.

- 4 místa - od 11 000 Kč za měsíc
- 2 místa - od 70 Kč za hodinu
- 1 místo - od 79 Kč za hodinu
- 1 místo - od 80 Kč za hodinu
- 2 místa - od 13 400 Kč za měsíc
- 2 místa - od 10 000 Kč za měsíc

V dalších požadavcích na výkon pracovního místa se vyskytují, věk nad 21 let, zkoušky z místopisu, spolehlivost, výpis z rejstříku trestů, praxe v řízení. Mezi nabízené benefity zpravidla patří služební telefon. V sedmi případech bylo pracovní místo označeno jako vhodné pro osoby se zdravotním postižením.

Vybrané pracovní portály

Z analýzy pracovních míst vhodných pro Taxikáře osobních a malých automobilů, které byly nabízeny na internetových portálech vyplynulo, že:

- Některé nabídky jsou totožné s nabídkami zveřejněnými prostřednictvím Integrovaného portálu MPSV.
- Zaměstnavatelé často nerespektují podmínky, které jsou potřebné pro výkon zaměstnání CZ ISCO 83222 Taxikáři osobních malých automobilů, což pravděpodobně vyplývá z neznalosti příslušné klasifikace zaměstnání včetně legislativních podmínek výkonu poptávané profese.
- Provozovatelů internetových serverů zprostředkujících zaměstnání neznají nebo nerespektují skutečnost, že existuje klasifikace zaměstnání, z čehož plyne problém při vyhledávání konkrétních zaměstnání.
- Existují velké rozdíly v odměňování v nabízených pracovních pozicích v závislosti na regionu provozování, které se pohybují v částkách od minimální mzdy až po např. 50 000 za měsíc.

1.1.3 Dispečinky taxi v Praze

V Praze a okolí operuje řada společností, které nabízí dispečink pro řidiče taxi.

Tab. č. 1 Přehled o dispečinků v Praze (údaje v Kč)

AAA radiotaxi	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Přes dispečink	25,00	21,90 - 23,90	4,00
Sleva nebo heslo	40,00	16,90 - 16,90	6,00
Mimo Prahu oběma směry	40,00	9,90	6,00
Citytaxi	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Online	33,00	23,30	5,00
Telefonicky	40,00	28,00	6,00
Mimo Prahu oběma směry	40,00	14,00	6,00
Kurýr - Taxi	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Přes dispečink	38,00	19,90	6,00
Korporátní klientela	30,00	19,00	6,00
Modrý Anděl	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Mimo špičku	40,00	21,00	6,00
Ve špičce	40,00	23,00	6,00
Business	40,00	28,00	6,00
Stříbrná sleva	40,00	19,00	6,00
Zlatá sleva	40,00	16,00	6,00
Nejlevnější-taxi	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Přes dispečink	27,00	18,00	3,40
Profi taxi	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Přes dispečink	30,00	26,00	4,00
Akce	40,00	od 17,90	6,00
Taxi Praha	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Přes dispečink telefonicky	30,00	23,90	4,00

Mobilní aplikace	27,00	18,00	3,40
Tick Tack	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Základní tarif	40,00	28,00	6,00
Zvýhodněný tarif	30,00	25,00	6,00
Jetax TAXI	po Praze jezdí za 14 Kč, lze objednat telefonicky (operátor vypočte cenu, která se nemění v závislosti na kolonách či čekání na semaforech), nebo přes mobilní aplikaci, kterou lze stáhnout, též přes internet, zde lze objednat i nadstandardní vybavení jako je dětská autosedačka, odvoz velkých zavazadel,		
TaxiTerminál	Společnost nabízí pouze dopravu z a na letiště, objednávky lze realizovat z Prahy nebo i okolí, včetně větších měst, lokalitu Prahy obsluhuje za jednotnou sazbu 400 Kč, ostatní lokality jsou určeny ceníkem, např. Kladno též za 400 Kč, Černošice 500 Kč, Dobřichovice za 600 Kč, Čelákovice 800 Kč, Karlovy Vary 2000 Kč atd...		
Sedop	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Méně než 10 Km	40,00	28,00	6,00
Více jak 10 Km	30,00	23,00	4,00
Mimo Prahu	30,00	11,50	4,00
Moje - Taxi	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Po Praze pro max. 4 osoby	30,00	od 18,00	6,00
Po Praze vícemístné 5-6 os.	30,00	28,00	6,00
Halotaxi	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
Základní sazba po Praze při objednání na dispečinku	30,00	23,90	5,00
Smart Taxi	Nástupní sazba	Cena za kilometr	Minuta čekání
	Společnost nabízí taxislužby na základě SMS objednávek, on-line kalkulace ceny před jízdou, orientačně počítá 18 Kč/km		
Zónové TAXI	Společnost má rozdělenou Prahu a okolí do zón a v jejich rámci a mezi nimi nabízí pevné ceny, např. v rámci centra, tj. Malá Stran, Staré Město, Vinohrady, Žižkov, Karlín za 100 Kč, Podolí, Smíchov za 150 Kč, Záběhlice, Spořilov 200 Kč, Radotín 300 Kč, Říčany 400 Kč, Černošice 350 Kč atd.		
Prestige Transport	Společnost se orientuje na vyšší standard předpravy pro 1 -8 osob, vozy Mercedes, jednorázovou cestu po Praze účtuje za 400 Kč, na letiště za 500 Kč, dále nabízí přepravu dle individuální nabídky, 600 Kč/hod, 1tis. Kč/2 hod, 1900 Kč/4 hod, 3600 Kč/8 hod. bez limitu Km		

Zdroj: vlastní zpracování z veřejných informací

1.2 Společnosti využívající on-line platformy

Není pochyb, že pohodlnost a flexibilita, která je výsledkem řady softwarových aplikací napojených na mobilní telefony, tablety, popř. počítače posouvá zejména v komerční sféře komunikaci mezi zákazníkem a obchodníkem či poskytovatelem služby do nových dimenzí, jejichž společným jmenovatelem je:

- **pohodlnost** (mohou být realizovány prakticky kdekoli a kdykoli, pokud je klient v dosahu internetové sítě),
- **flexibilita** – odpovědi na dotazy či požadavky zákazníků přichází prakticky okamžitě, zákazník tak se může operativně rozhodnout a v krátkém čase realizovat svůj požadavek.

Není pochyb, že tyto technologie tak do jisté míry či dále ve směru pohodlnosti a flexibility posouvají obchodní model poskytování služeb, který je výhodný (užitkem i ekonomicky) oběma stranám, jak provozovateli platformy, tak zájemcům o produkty či služby.

Z výše uvedeného je zřejmé, že on-line platforma je prostředek propojení zákazníků s poskytovateli produktů či služby, a je jen otázkou, jak bude naprogramována a používána, do jaké míry bude či nebude v jejím obsahu a používání respektována příslušná legislativa.

Liftago

Akciová společnost Liftago, byla založena v r. 2015. Počátek aktivit společnosti je spojen s orientací na taxi-slужby a platforma má směřovat k jejich co nejlepšímu využití, stranou zájmu společnosti a jejich aktivit by mělo být i sdílení kol (bike-sharing) a aut (car-sharing).

Liftago Taxi je platforma, která si klade propojit co nejvíce potenciálních zájemců o přepravu taxi s taxikáři, popř. třetími subjekty (hotely, restauracemi, dispečinky) a tak nasměrovat vůz, který je nejbližší požadavku na přepravu. Je logické, že čím více taxikářů vstoupí do tohoto projektu, tím by mohly být odstraněny zbytečné přejezdové časy, zvláště pak ty, kdy se obrátí klient na dispečink, který nemá volného taxikáře v blízkosti, samozřejmě, čím více transakcí se takto podaří realizovat, tak to bude přínosné i pro platformu.

Liftago oslovuje pouze licencované řidiče taxi, cenu nestanovuje Liftago, ale poskytovat nabídky přepravních služeb. Klient si může vybrat profil taxi služby (řidiče, vůz, kvalitu služby i způsob placení). V současnosti Liftago registruje na 200 tis. převážně českých zákazníků a na 1500 řidičů.

Hopin

Je slovenská společnost, která vznikla v r. 2012 s působností na Slovensku, postupně rozšiřuje své aktivity za hranice Slovenska (Bratislava, Košice), v ČR působí v Praze a přiznává na 1500 objednávek na přepravu denně. Její aplikace pro mobilní telefon si zakládá na jednoduchosti a přehlednosti: zvolíš místo, kam má taxi dojet, nebo potvrdíš svou polohu, vybereš taxi z nabídky (nejbližší, nejlevnější, typ auta, jazyk řidiče, hodnocení řidiče), objednáš taxi a sleduješ příjezd.

Společnost též nabízí smluvní přepravu osob pro firmy s výhodami aplikace, platba bezhotovostně nebo na fakturu, on-line přehled o jízdách, souhrnný přehled o realizovaných cestách, možnost kontroly pohybu pracovníka firmy na cestě pracovníkem firmy, info o blížícím se limitu nákladů na přepravu e-mailem.

Společnost registruje řidiče, kteří hodlají pro ni pracovat, za předpokladu, že vlastní taxikářskou licenci, smartphone s připojením k internetu (Android 4.0 a výše). Registrace probíhá přes registrační formulář on-line.

Taxify

Start-up původem z Estonska⁶, působící v Praze od r. 2015, snaží se prosadit na evropských trzích zejména agresivní cenovou politikou. Společnost je provozovatelem on-line platformy

⁶ Bratři Makusové založili firmu v 19. letech. V současnosti působí v 21 zemích v Evropě, Africe a Mexiku, v cca 26 městech.

pro poskytování přepravních služeb pro osoby na obdobné bázi jako Uber, tzn., že prezentuje aplikaci pro řidiče, ve které láká řidiče, které budou pro on-line platformu jezdit (i z řad amatérů, kteří nevlastní licenci řidiče-taxi). Společnost nechává volnost řidiči, kdy bude jezdit, kolik toho naježdí (nelimituje minimem odpracovaných hodin, poplatků za použití aplikace si strhává za odjeté jízdy (15 % z ceny zakázky). Proces přijetí řidiče je rozdělen do tří kroků, v řádu několika minut se zájemce zaregistruje, následně obdrží školicí materiály Taxify, po prostudování musí projít testem, který má potvrdit jejich osvojení, v případě pozitivního výsledku zašle požadované dokumenty (občanský a řidičský průkaz, zelenou kartu, technický průkaz k vozidlu a výpis z trestního rejstříku a z karty řidiče – trestné body).

Společnost doporučuje řidiči mít k dispozici Smartphone nebo tablet s operačním systémem Android 4.1+ a po stažení aplikace si řidič může nastavit preferovaný okruh, ze kterého hodlá přijímat zakázky. Stručný manuál jej vede od čekání na zakázku, přes příjem zakázky, navigaci ke klientovi, zahájení jízdy, navigaci k cíli cesty, ukončení jízdy, potvrzení ceny a hodnocení klientem a řidičem. Aplikace umí nabídnout řidiči aktuální požadavek klienta v místě, kam veze předchozího klienta, krátce před jeho vyložení. Pro rozhodování řidiče o místu a času jízd aplikace společnost nabízí mapu s četností poptávek po přepravě a kalendář udávající rozdělení poptávek v čase v rámci týdne a hodin během jednotlivých dnů.

Platby klientů mohou probíhat přes kartu nebo hotově, společnost Taxify vyplácí řidiče týdně. Jízdy nad 700 Kč společnost prověřuje.

Vedle nabídky přepravy individuálních klientů, nabízí společnost i přepravu osob pro firmy, resp. zabezpečení služební přepravy se správou přístupů zaměstnanců pro jízdy, přehledem jízd, nákladů na dopravu apod.

Stejně jako jiné start-up společnost průběžně vyvíjí nové aplikace, např. sdílení jízdy s přáteli, nebo odhad ceny před jízdou.

1.2.1 Uber

Uber byl založen v r. 2009 v San Franciscu jako společnost s ručením omezeným, se zaměřením na dopravu a informační činnosti.⁷ Jako začínající firma získala financování pro začínající firmy (seed funding) ve výši 200 tis. USD, v následujícím roce další zdroje ve výši 1,25 milionů dolarů. Mobilní aplikace pro kontaktování řidičů se zákazníky byla přestavena poprvé v r. 2011 v mateřském San Franciscu, následně začala expandovat do dalších velkých amerických měst (New York, Chicago, Washington. V tomto roce získala další finanční prostředky ve výši 44,5 mil. USD. Jako první zahraniční město, kde Uber zahájil své zahraniční tažení byla Paříž (prosinec 2011), v následujícím roce došlo k zavedení v dalších městech Torontu, Londýně, Sydney. Od r. 2013 dochází k další expanzi Singapur, Johannesburg, Kapské Město, Soul. Možná, že i tato dynamická expanze vedla k tomu, že Uber získal v červnu 2014 finanční podporu v hodnotě 1,5 mld. USD. V letech 2014-5 dochází k dalšímu rozšiřování aktivit Uber v Africe, Latinské Americe, ovšem zasahují až na Aljašku. V roce 2015 dostal možnost čerpat další finanční prostředky pro rozvoj prostřednictvím správy majetku investorů banky Goldman Sachs Group. V r. 2016 firma zaměstnávala na 12 tis. zaměstnanců a dosáhla obrátu 6,5 mil. USD, nicméně skočila ve ztrátě 3 mld. USD. V současnosti Uber působí v cca 600 městech, v 77 zemích světa. Celkový kapitál, kterým firma od investorů disponuje, se odhaduje na 15 mld. dolarů, mezi investory patří saúdskoarabský státní investiční fond, čínská internetová firma Baidu nebo v Lucembursku registrovaná investiční společnost LetterOne, za kterou stojí ruský miliardář Michail Fridman.

⁷ Ještě do roku 2010 se firma Uber jmenovala UberCab a do 2013 fungovala jako licencovaný přepravce. Než přešla na amatérské řidiče, odsuzovala Lyft za porušování zákonů stejnými slovy, jakými dnes taxikáři odsuzují ji [5].

Dravé rozšiřování aktivit společnosti Uber je ve většině zemí světa doprovázeno různými projevy nespokojenosti tradičních taxikářů, které blokují řidiče Uberu, podávají na ně různé stížnosti až po iniciace soudních žalob. Na čínském trhu ovšem fy Uber narazila na silnou konkurenci čínského provozovatele alternativní taxislužba Didi Chuxing, se kterým vedla neúspěšnou konkurenční bitvu. Ta stála čínskou pobočku Uberu ztráty vyčíslené až na miliardu dolarů. Tato situace vedla k dohodě obou firem na spolupráci a vytvoření společného podniku, jehož hodnota se odhaduje na 35 mld. dolarů, z toho 28 mld. představuje tržní podíl Didi a cca 7 mld. dolarů připadá na hodnotu čínské součásti Uberu.

Ve vlastnických strukturách společnosti Uber sílí nervozita, jednak daná tou skutečností, že za sedm let od jejího vzniku je stále jako celek v červených číslech, jednak i tím, že její mediální obraz není nejlepší. Proto došlo v polovině r. 2017 na postu generálního ředitele, jímž se stal Dara Khosrowshahi, který před tím úspěšně vedl internetovou cestovní kancelář Expedii.

Pozitiva fy Uber

Nelze přehlédnout tu skutečnost, že Uber je **vysoce inovační** firma, a to ve dvou směrech. Jednak v nabídce a přípravě nových produktů (služeb), jednak v šíři digitálních aplikací.

Firma zahájila a k jejím dominantním aktivitám patří zprostředkování přepravních služeb. I v tomto segmentu nabízí řadu nuancí:

- Uber POP – standardní nabídka přepravní služby s automobilem ne starším jak deset let, na Slovensku stejná služba má označení Uber X, - vozidla např. Š-Fabia, Oktavia, řidič amatér
- Uber Select – je nabízena vozy vyšší třídy a mladších ročníků (Š-Oktavia, VW Passat, Ford Mondeo, Mercedes C), řidič amatér,
- Uber Black – vyšší standard přepravní služby daný nabídkou vozů vyšší kvality v černé barvě (např. Š-Superb, Mercedes třídy E a S, Audi A6 a 8, BMW řady 5 a 7) ne starších pěti let, řidič profesionál v obleku,
- Uber XL – nabídky pro přepravu až 6 osob dodávkou nebo SUV,
- Uber SUV – pohodlná přeprava až 6 osob nebo přeprava s více zavazadly luxusními SUV
- Uber POOL -vedle tradiční formy přepravy se nabízí podílové jízdy, kdy automobil při přepravě do určeného místa sdílí více zájemců, aplikace najde spolucestující, kteří míří stejným směrem a jízdné si rozdělí mezi sebou (maximálně dvě osoby na jedno zastavení), v ČR se zatím s touto službou fungující s Londýně či Paříži nepočítá,

S ohledem na místní podmínky jsou nabízeny i další formy přepravy:

- např. ve Vietnamu přeprava motocyklem,
- Uber BOAT- přeprava lodí, např. testování proběhlo v Maiami, v Istanbulu je nabízena přeprava po průlivu mezi evropskou a asijskou částí města, nebo v Chorvatsku – přeprava s pevniny na ostrovy, zde se nabízí dva typy služby: přeprava mezi pevninou a ostrovem v motorovém člunu, nebo jeho pronájem na půl dne nebo i na celodenní výlet, na lodi nebude možné zůstat přes noc, a služba je nabízena pouze s kapitánem, popř. dalšími námořníky.

Vedle přepravy osob se Uber začíná orientovat i na přepravu zboží:

- Uber EATS – doprava jídla ze zvolené smluvní restaurace k objednateli, z pohledu fy Uber jde o perspektivní službu, kterou na základě zkušeností z USA (zavedena ve 27 městech), hodlá v r. 2017 rozšířit do dalších zemí po světě Londýně, Amsterdamu, Dubaje,

Johannesburgu a dalších šesti měst, např. ve Vídni má firma k dispozici na 100 smluvních restaurací, z jejich nabídky a jídlo by mělo být od zadání objednávky do 35 minut dodáno na místo ručené zákazníkem.⁸

Tak trochu do kategorie sci-fi scénářů zapadá záměr fy Uber do r. 2020 vyvinout *létající taxi*. Mělo by jít o malé letadlo, které budu vzlétat a přistávat vertikálně, bude vybaveno elektromotorem a dle šéfa tohoto projektu by pilotní představení mělo proběhnout již v r. 2020 v Dalasu a následně na výstavě Expo 2020 v Dubaji. O tři roky později by mělo být uvedeno do běžného provozu.⁹

Jako druhý pozitivní rys v činnosti společnosti Uber lze jednoznačně zmínit jejich zaměření na využití výhod, které nabízí současný stav **digitalizace**. Firma na jedné straně investuje nemalé částky do různých softwarových aplikací, na druhé straně tyto aplikace jsou napojeny na soudobé prostředky mobilní komunikace. Dále nelze přehlédnout tu skutečnost, že své aplikace propojuje se soudobými produkty (jako jsou digitální mapy, navigace, bezhotovostní placení) které v kompletu nabízí uživatelsky komfortní prostředí jak pro řidiče, tak zákazníky společnosti.

Z poslední doby jsou z USA známy dvě dopravní studie.¹⁰ které ukazují, že zejména služba Uber Pool, kdy jedno přepravní auto sdílí více klientů, vede ke snížení individuální přepravy. Zejména na vybraných extrémně přetížených úsecích nasazení služby, kdy jedno auto veze 2 až 4 pasažéry, může výrazně odlehčit zatížení silnic. Když na rok tato služba nemohla být provozována v Austinu, téměř polovina ze stávajících uživatelů se vrátila při přepravě do zaměstnání ke svému autu, či hledala alternativní dopravu, a jen necelých deset procent začalo využívat veřejnou dopravu. Massachusettský technologický institut (MIT), který zkoumal přepravu osob v přetížených tazích kalifornského Bay Area odhaduje, že tři tisíce sdílených aut by mohlo nahradit při přepravě, kdy vozí více pasažérů, až 14 tis. taxíků.

Negativa fy Uber

Z řady veřejných informací vyplývají některé obecné záměry směrem ke společnosti Uber. V první řadě je to ta skutečnost, že *společnost není příliš sdílná o svých aktivitách*, zejména v těch případech, kdy by poskytnuté informace mohly různé exekutivní orgány, ať na úrovni státu či municipalit, využít směrem ke společnosti, zejména ve směru posílení regulace vůči ní.

Firma v řadě směrů ve svých aktivitách se pohybuje na tenkém ledu a balancuje na hraně zákona, resp. využívá té skutečnosti, že zapojení on-line platform do přepravy osob není legislativně jednoznačně ošetřeno, zvláště pokud firma zdůrazňuje a možná do jisté míry oprávněně, že není klasickou taxi-společností. Fakticky skutečně vozidla nevlastní a přepravní službu osob (smluvní přepravu) pro ni zprostředkovávají řidiči, které ona spojuje prostřednictvím své platformy se zájemci o přepravu.

Zřejmě za hranicí zákona se může jevit chování společnosti Uber v mateřském San Francisku, kde společnost je na základě žaloby taxislužby Lyft prošetřována policií, kvůli jejímu programu Hell (peklo). Jedná se o špiónážní software, jež společnost napojila do informačního systému

⁸ Rozvoj jídla není novou službou v různých zemích Evropy jej realizují různé firmy Just Eat v Británii, či Delivery Hero v Německu, s rozšířením své služby Amazon Restaurants v Evropě počítá i společnost Amazon, na druhé straně belgická Take Eat Easy nebo londýnská Pronto pod roztoucím tlakem konkurence ukončily svou činnost.

⁹ Na vývoji tohoto projektu spolupracuje Uber se společnostmi Bell Helicopter, Aurora, Pipistrel, Mooney a Embraer, s přípravou přistávací plochy a nabíjecího zařízení ji pomáhá Hillwood Properties.

¹⁰ Jednu realizoval Dopravní výzkumný institut při Michiganské univerzitě, druhou Texaský dopravní institut a Kolumbijská univerzita. Obě studie ukazují, že zejména služba Uber Pool, kdy jedno přepravní auto sdílí více klientů, vede ke snížení individuální přepravy.

společnosti Lyft s cílem získat informace o jejich řidičích a jejich jízdách. Odtud byl již kousek k vytipování řidičů, kteří jezdí pro obě společnosti a ze strany společnosti Uber na ně byl vyvíjen tlak, aby jezdili pouze pro ně. O tom, že toto jednání není dvakrát etické zřejmě není pochyb, předmětem vyšetřování v USA je posouzení, zda takové jednání není nezákonné.

Americkou veřejností jsou negativně vnímány i případy sexuálního násilí ze strany řidičů jezdících pro Uber a velmi benevolentní postoj firmy k těmto kauzám.

Díky tomu, že Uber nevyžaduje striktně od řidičů řadu povinností, které ukládá legislativa pro řidiče standardních taxislužeb (licenci, pojištění vozidla, taxametr, zkoušky z místopisu apod.) je touto cestou na trhu přepravních služeb vytvářeno nerovné podnikatelské prostředí, které je trnem v oku zejména řidičům poskytujícím tradiční taxi služby. Ti pak se uchylují k různým protestním akcím (stížnostem na Uber, ale i různým blokadám provozu řidičů Uber, až po otevřené střety).

Přístupy exekutivy k Uber ve světě

Stejně jako v čs. soudním systému, kde názory soudců se na aktivity Uber liší, panují rozdíly i v různých zemích:

- **tolerantní přístupy** – autorům studie se nepodařilo najít stanoviska exekutivních orgánů, které by jednoznačně vítaly a podporovaly rozvoj aktivit Uber na svém teritoriu, nicméně lze zaznamenat řadu příkladů, kdy mezi Uber a orgány exekutivy či municipalit našly kompromisní řešení pro fungování společnosti Uber na svém území:
 - zřejmě nejtolerantnější jsou vůči Uberu v Dubai, kde lze hovořit o spolupráci s Uberem,
 - Estonsko vymezilo pravidla pro provozování služeb,¹¹ v Lotyšsku zástupci Uber a Taxify podepsali memorandum, díky němuž ministerstvo hospodářství přislíbilo připravit novelu zákona, která by legalizovala privátní řidiče, návrh předlohy by měl být k dispozici v posledním čtvrtletí r. 2017, v Litvě se sešel premiér se zástupci Uber, oznámil, že Litva má zájem na fungování společnosti v Litvě (nejdříve ve Vilniusu, aby služba mohla být spuštěna musí dojít k vyjasnění takových otázek jako je zdaňování, vytvoření právního rámce, zajištění provozní bezpečnosti, až budou tyto otázky vyřešeny bude moci být provoz Uber v Litvě spuštěn.¹²
- **rovné přístupy** – ty spočívají v tlaku na Uber, aby provozoval platformu za stejných podmínek, jaké platí pro ostatní řidiče taxi v dané zemi; tento požadavek platí v Německu (pod pokutou 250 tis. Eur), za tohoto stavu se Uber i pro službu UberPOP snaží získat licencované řidiče, to se nedaří, takže se stáhla z Hamburku, Düsseldorfu a po 18 měsících

¹¹ V Estonsku koncem r. 2017 začne platit zákon, který upraví regulaci přepravních služeb a dotkne se tak i společnosti Uber a Taxify. Cílem zákona je nabídnout takové přepravní služby, kdy zákazník jich využije na místo, aby jezdil vlastním autem. Přísnější pravidla regulace taxikářů nevedla ke zlepšení a zlevnění služeb. Platformová přeprava by měla perspektivně směřovat k odbourání druhého vozu v rodině, který slouží k pojištění po městě. Zákonná úprava legalizuje jak klasické taxi služby, tak platformovou přepravu, řidič si může vybrat či i během dne přeskakovat z jedné do druhé. Zákon stanovuje rovný proces udělování licenci a splnění stejných požadavků pro řidiče. V požadavcích na řidiče je trestní bezúhonnost, absence závažných dopravních přestupků, není nutný speciální výcvikový kurz ani znalost místopisu. Za splnění podmínek pro ježdění je odpovědný řidič, ne dispečink či platforma. Ani v Estonsku neexistuje povinnost pro platformy sdělovat příjmy řidičů pro daňovou kontrolu. Díky jednoduchému elektronickému daňovému přiznání není obtížné přiznat daň, pro jejich výpočet platforma principálně poskytuje přehledy o tržbách řidičů. Většina řidičů daň poctivě platí.

¹² Možná vstřícný přístup pobaltských zemí k provozování osobní přepravy k firmě Uber je způsoben tou skutečností, že výrazným podílem se na klasických taxi-sluzbách podílí původem Rusové žijící v těchto zemích.

úsilí získat dostatečný počet licencovaných řidičů, i ze zajímavé distance, jakou je Frankfurt. Takže zatím v Německu působí v Mnichově a Berlíně.

- **odmítavé přístupy** – z evropských zemí se taxikářů zastalo Dánsko, které přijalo zákon, že mezi službami Uber a taxi není žádný rozdíl, na základě toho v Dánsku přestal Uber od dubna 2017 poskytovat své služby (tato změna se týká 2 tis. řidičů a 300 tis. lidí, kteří službu využívali),¹³ plošný zákaz činnosti platí i v Maďarsku.

Aktuálně pozastavení činnosti Uber hrozí v Londýně (provoz zde zahájila v r. 2012), kdy společnost neobdržela prodloužení provozní licence od října 2017. Ve městě jezdí pro Uber na 40 tis. řidičů a Uber registruje na 3,5 mil. pasažérů. Městská exekutiva rozhodnutí zdůvodnila nedostatkem firemní zodpovědnosti fy Uber, zejména v oblasti bezpečnosti přepravy (informace o zdravotním stavu řidičů), znepokojení praktiky Uber vyvolávající u zákonodárců, odboru i tradičních taxikářů, svůj negativní postoj přidala i londýnská policie v tom směru, že společnost či její aplikace neodhaluje a neregistruje zločiny, včetně sexuálních, nebo šetření protahuje. Uber předpokládá se bránit proti výroku dopravního úřadu (Transport for London) soudně, dokonce naznačil jisté změny ve své činnosti pro Londýn, do rozhodnutí soudu může činnost dále provozovat. Reuters informovala, že petici o zachování Uberu v Londýně již podepsalo na 520 tis. pasažérů.

- **problémy v dalších zemích** – prakticky ve všech zemích, kde Uber působí je trnem v oku tradičním taxikářům, kteří se uchylují k verbálním a faktickým protestům, nejčastěji různým blokádám (Chorvatsko, Portugalsko, v poslední době i ČR), na počátku r. 2017 pozastavila činnost Uber Itálie se zdůvodněním na nekalou konkurenci, po týdnu zákaz zrušila, po dvou měsících pozastavení činnosti došlo k obnovení činnosti Uber i na Tchajvanu.

Stanovisko ESD a EU– klasického provozu taxislužby vůči společnosti Uber se zastal generální advokát evropského soudního dvora Macieje Szpunara. Ten upozornil, že Uber spadá do kategorie přepravních služeb a řidiči jezdící pro Uber nevykonávají vlastní činnost, která nemůže existovat nezávisle na této platformě. Uber není pouze zprostředkovatelskou službou, jako jsou např. portály, které zajišťují nákup letenek nebo rezervaci hotelů. U těchto portálů je výsledná služba na těchto zprostředkovacích portálech nezávislá. V případě řidičů jezdících pro Uber, nejde o službu, která by mohla existovat nezávisle na této platformě. Dle Szpunara hlavní náplní činnosti Uber je přeprava osob, „jedná se spíše o organizování a řízení uceleného systému městské dopravy na vyžádání.“ Takže je možné Uberu ukládat povinnosti opatřit si licence a příslušná povolení podle zákonů, které v jednotlivých zemích EU platí pro standardní taxislužby. Je však na evropském soudním dvoru, zda jeho argumenty vyslechne, a jak ve věci Uber rozhodne, zatím vydal prohlášení, že „jakkoliv se jedná o novátorský koncept, spadá elektronická platforma Uber do oblasti dopravy.“ Podnět k jednání evropského soudu podal obchodní soud z Barcelony, který projednává žalobu profesní organizace sdružující řidiče taxislužeb v Barceloně proti filiálce Uberu ve Španělsku za nekalou soutěž. Barcelonský soud pro řešení jím projednávaného sporu považoval za nezbytný výklad několika ustanovení unijního práva, které se k dané kauze vztahuje.

Struktury EU, zejména pak řada europoslanců si uvědomují dynamický růst sdílené ekonomiky na bázi on-line platform, přiklání se k názoru, že tento segment ekonomiky nemá cenu plošně zakazovat, ale připravit regulativní úpravy, které by umožňovaly koexistenci obou přístupů k poskytování přepravních služeb pro občany, jako reálný kompromis se jeví ustoupit od některých striktních požadavků regulace taxi služeb jako je taxametr, či zkoušky z místopisů, a

¹³ I zde byla ve hře novela zákona o taxislužbě, která by výrazně liberalizovala taxi služby a nahraovala on-line platformám, ovšem politické prostředí opoziční politické strany a odbory prosadily výše uvedenou podobu zákona o taxislužbách.

na druhé straně vyžadovat taxikářskou licenci a pojištění vozidla pro provoz taxi pro řidiče Uber, obě skupiny by měli poctivě platit daně.

Uber v ČR

V srpnu 2014 zahájil Uber činnost v Praze, od února 2017 v Brně,¹⁴ další rozšiřování v ČR zatím neplánuje. U příležitosti tříletého výročí své činnosti, jinak mediálně zdrženlivá společnost Uber, sdělila některé informace o své činnosti v Praze: přepravní služby využívá 400 tis. uživatelů (údajně alespoň jednou měsíčně s ním jezdí 177 tis. lidí, oblíbený je u turistů, pokud jej znají ze svého působiště), a pro Uber jezdí přes 2 tis. řidičů, Uber přiznává, že 90 % z nich má i jiný zdroj příjmů, třetina partnerských řidičů používá aplikaci méně než deset hodin týdně. Firma si cení nárůstu jízd, který meziročně za poslední období dosáhl 340 %, (podobně jako u jiných on-line platform tyto služby využívají mladí lidé do 34 let), firma se chlubí tím, že dojezdový čas řidiče ke klientovi se pohybuje pod 4 minutami. Od třetího čtvrtletí r. 2016 se v Praze společnost vymanila z červených čísel.

Vedení fy Uber¹⁵ v různých svých vyjádřeních konstatuje, že nejsou taxislužbou, jsou technologickou platformou, která na díky mobilním technologiím dovoluje propojit lidi z bodu A do bodu B, Uber se označuje za technologickou platformu spojující řidiče s lidmi, kteří potřebují odvoz. Služba, kterou Uber poskytuje, není dostatečně regulačně uchopená. Uber se nebrání regulaci, ale měla by být smysluplná, aby odpovídala zájmům uživatelů, a ne provozovatelům taxi-služeb, má charakter smluvní dopravu, místo taxametru lze použít mobilní aplikaci pro určení ceny atd. Řidiči Uberu nemají k dispozici místa stání, zrychlené pruhy, nelze si je přivolat mávnutím na ulici. Snaží se doplňovat škálu dopravních služeb ve městě, např. dovést lidi z okrajových částí Prahy k stanovištím městské hromadné dopravy.

Nejbližší záměry fy Uber v ČR spočívají v soustředění na Prahu, obnovením její fungování v Brně. Nicméně s rozšířením do dalších měst v ČR nyní nepočítají. Stejně tak v dohledné době firma nepočítá se zavedením možnosti sdílených jízd Uber Pool, kdy cestou by mohli být do automobilu nabíráni další pasažéři, kteří by se podíleli na placení přepravy, jak ji Uber provozuje v Londýně nebo Paříži. Důvodem je zatím malý pražský trh a neefektivní zajištění pro další klienty.

Naproti tomu zástupci taxi-služeb tvrdí, že vozy zapojené do služby UberPOP provozují klasickou taxislužbu, avšak nesplňují technické předpoklady, jsou bez požadovaného vybavení, označení nebo předepsaného pojištění. Podle jejich právních analýz je přeprava osob, při níž nejsou plněny podmínky stanovené zákonem a která je provedena řidiči bez příslušného oprávnění řidiče taxislužby za úplatu na základě aplikace UberPop, v rozporu s několika platnými českými právními předpisy. Konkrétně jde například o zákon o silniční dopravě nebo o živnostenský zákon.

Meritem sporu mezi společnostmi Uber a pražskými taxikáři vystupujícími pod Sdružením pražských provozovatelů Taxislužby je podstata služby, kterou nabízí fy Uber. Dle názorů taxikářů jde o klasickou taxi službu, která by měla splňovat všechna regulativní ustanovení pro její provoz, dle fy Uber se jedná o službu zprostředkování dopravní služby prostřednictvím on-

¹⁴ Na základě žaloby taxislužby Lido Taxi, ke které se připojil brněnský magistrát byla soudně služba předběžným opatřením zakázána, pokud je provozována jako taxislužba prostřednictvím osob, které nesplňují zákonem stanovené podmínky. Po odvolání bylo toto předběžné opatření zrušeno s argumentací pro nedostatečné zdůvodnění, následná žaloba vedla k novému předběžnému opatření, proti kterému se Uber hodlá opět odvolat.

V Praze žaloba taxikářů vůči Uberu nevedla k předběžnému opatření, ani pokutování řidiče, který jezdil pro Uber od Magistrátu hl. m. Prahy nevedlo k právoplatnému postihu, městský soud ji zrušil.

¹⁵ V současnosti představování generálním ředitelem Uber pro ČR a SR Tomášem Pet'ovským.

line platformy, a Uber tak podniká v souladu se směrnicí EU o službách informačních společností z r. 2000.

Na jedné straně není pochyb, že Uber jako v řadě jiných zemí, přišel s řadou inovací do městské přepravy, které jsou provozovány na bázi mobilních technologií. Pokud si zákazník instaluje mobilní aplikaci Uber a poskytne i napojení na svůj účet, získá řadu výhod: může si přes mobil objednat přepravu, v krátké době se mu objeví disponibilní řidiči, i čas, kdy mohou dorazit k jeho stanovišti i odhad ceny přepravy. Po objednání se zájemci o přepravu objeví jméno řidiče jeho foto i poznávací značka auta. Na aplikaci může sledovat zvolenou cestu. Placení probíhá bezhotovostně, stržením částky z jeho účtu. Ve srovnání se zpoplatněním tradičních služeb taxi, které mají řadu tarifů, základní služba Uber POP vychází cenově výhodněji, viz níže uvedená tabulka srovnávající ceny přepravy osob po Praze.

Pro potenciální řidiče aplikace znamená snadný přístup k provozování přepravních služeb. Uber jim zajistí pasažéra, určí nejvýhodnější přepravní cestu, vypočte cenu a zajistí bezhotovostní platbu, nemusí mít taxametr, starat se o jeho cejchování.

Jak vyplývá i ze zveřejněných informací Uberu, je zřejmé, že přepravní aktivity nabízí osoby, které mají jiný zdroj příjmů, a provozování přepravních služeb mají jako doplněk svých příjmů. Uber si strhává za zprostředkování přepravních služeb pro řidiče 25 % z účtované ceny, což u nejlevnějšího tarifu se pohybuje někde mezi 2,50 – až 3 Kč/km. Pokud se řidič s koncesí rozhodne provozovat službu prostřednictvím taxi-společnosti, která mu zabezpečuje dispečink a jeho prostřednictvím klientelu, platí za „dispečink“ měsíčně od 5,5 tis. Do 10 tis. Kč (v závislosti na společnosti).

Vedle Pražanů službu často využívají cizinci, jednak řada z nich ji zná ze svého domácího prostředí, jednak s ohledem na různá varování na neserióznost pražských taxikářů, mají k Uberu větší důvěru.

Nelze přehlédnout i tu skutečnost, že Uber může a je i zdrojem řešení přechodné nezaměstnanosti. V případě, kdy pracovník ztratí zaměstnání, může přeprava pro Uber znamenat operativní zdroj příjmů, než si najde jiné zaměstnání. Navíc někteří z těchto řidičů se rozhodnou pro regulérní dráhu řidiče a zařídí si licenci, či přejdou do kategorie služebních řidičů apod.

Na druhé straně jsou pochopitelné výhrady klasických taxikářů, že fa Uber způsobila na trhu přepravy osob v Praze nerovné podnikatelské prostředí. Řidič nemusí mít koncesi, pojištění pro taxi službu, taxametr, zkoušky z místopisu apod. Je zřejmé, že přepravované osoby se těší menší pojistné ochraně pro případ havárie, do jisté míry je otázkou, zda z této činnosti platí daně.

Požadavky na řidiče partnera Uber¹⁶

Partnerským řidičem Uberu se může stát osoba starší 21 let, která poskytne Uberu následující doklady (nahraje je do aplikace dle videonávodu) :

- občanský průkaz nebo pas
- řidičský průkaz
- čistý výpis z rejstříku trestů
- výpis z bodového hodnocení řidiče
- povinné ručení – zelená karta
- malý technický průkaz
- technická kontrola vozidla

¹⁶ viz <https://www.uber.com/cs-CZ/drive/prague/vehicle-requirements/>

- výpis z živnostenského nebo obchodního rejstříku – Silniční motorová doprava do 9 osob

Minimální požadavky fy Uber na podobu automobilu:

– obecné:

- model z roku 2002 nebo novější
- 4dveřové vozidlo
- V dobrém stavu a bez kosmetických vad
- Bez reklamních polepů
- Minimálně 5 bezpečnostních pásů
- Technický průkaz - Uber přijímá kopii malého i velkého technického průkazu, auto nemusí být psané na jméno registrujícího se řidiče

– specifické pro jednotlivé typy přepravních služeb:

❖ UberPOP

- 4dveřové vozidlo
- místo pro řidiče a 4 cestující
- funkční okýnka a klimatizace
- nesmí jít o taxi, auto státních úřadů ani jinak označené auto
- auto nebylo v minulosti bourané

❖ UberSelect

- 4dveřové vozidlo *Místo pro řidiče a 4 cestující
- funkční okýnka a klimatizace
- auto nebylo v minulosti bourané
- musí jít o stanovený model uvedený v seznamu např. Skoda - Kodiaq (2010), Octavia (2013), Octavia Combi (2013), Rapid (2015), Superb (2008), Superb Combi (2008), Superb Derivative (2008), Yeti (2015) nebo Hyundai - Elantra (2013), Elantra GT (2013), Grandeur (2010), Santa Fe (2010), Tucson (2010), i30 (2013), i40 (2010), ix35 (2010) atd.

❖ UberBlack

- model z roku 2012 nebo novější
- luxusní sedan v černé barvě
- auto musí být zaregistrované jako vozidlo taxislužby a nesmí mít taxametr
- kožená výbava
- maximální povolené stáří auta záleží na konkrétním modelu, např. Citroen -C6 (2012), Hyundai Genesis (2012), Peugeot 508 (2014), VW – Pasat (2014), Phaeton (2012), Škoda -Kodiaq (2014), Superb (2014), Volvo – S60 (2014), S80 (2012) atd.

Pojištění - všichni partnerští řidiči Uberu musí mít povinné ručení (zelenou kartu).

Dále Uber informuje na svých stránkách o některých záležitostech, které slouží s výkonem služby:

- Bezpečnost – občanský průkaz, technický průkaz, řidičský průkaz, zelenou kartu, bezpečnostní pásy, ne alkohol, netelefonovat, pokud něco nefunguje (např. stěrače) nemůžete jezdit, nemusí se přijímat k přepravě klient s domácím zvířetem kromě asistenčního psa,
- Dynamické ceny – když je poptávka větší, než počet nabízejících řidičů, zvyšují se ceny, týkají se zón v některých částech města, týkají se špičky dopravy např. ráno, o svátcích,

sportovních akcích, je-li řidič mimo zónu na cenu nedosáhne, musí zajet do zóny s dynamickou cenou, aby mu přišla objednávka

- Placení za přepravu – může probíhat bezhotovostně, což byla původní verze plateb, s ohledem na udržení si co nejvíce klientely lze platit hotově, to vyžaduje, aby řidič měl u sebe hotovost i pro vrácení a Uber mu připravil výčetku, kterou by měl držet.

Uber nabízí spolupráci s řadou partnerů, kteří mohou napomoci při zájmu o práci řidiče pro Uber:

- pronájem vozidla (jezdění pro flotilu) – partneři Uberu:
 - Prague Car Sharing
 - Carsha
 - M&S Cars
 - Benissa Invest
 - Westody Office
 - AVM Sofie
 - ViniFleet
 - Biohome
- vedení účetnictví pro fyzické osoby, které nejsou plátcí DPH nabízí Uber vedení účetnictví prostřednictvím fy Sečteno za 290 Kč/měsíčně

Generální finanční ředitelství vydalo¹⁷ metodický pokyn k zdanění řidičů jezdících pro Uber, ve směru povinnosti a placení daní:

- daně z přidané hodnoty,
- daně z příjmů,
- silniční daně.

V této souvislosti za zmínku stojí, že za poskytovatele on-line platformy (Uber) daň z přidané hodnoty vázící se k poplatku za poskytnutí služby (on-line platformy, tj. v případě konkrétního řidiče stažení mobilní aplikace a využívání služeb s ní spojených) je povinen platit poskytovatel přepravy, tj. každý jednotlivý řidič. A to i v případě, že sám není registrován a neplatí daň z přidané hodnoty (jeho obrat za 12 bezprostředně přecházejících po sobě jdoucích měsíců nedosáhl 1 mil. Kč. V tomto případě se musí zaregistrovat, jako tzv. identifikovaná osoba a platit daň z přijaté služby (aplikace pro poskytování přepravních služeb, poskytování dispozic k přepravě, jejího vyúčtování atd.) od subjektu, který není registrován v ČR (v případě Uber registrace v Holandsku).

Zda a jak dodnes platili partneři Uberu tuto daň, generální finanční ředitelství (GŘ) prozradit nemůže vzhledem k zákonnému zákazu komentovat konkrétní firmy. „Správce daně ale zaregistruje identifikovanou osobu i zpětně k datu povinné registrace,“ dodává mluvčí GŘ Petra Petlachová s tím, že to však obnáší pokutu za opožděné tvrzení daně.

1.2.2 Názory taxikářů na aktivity UBER v oblasti sdílené dopravy

Níže uvedený text shrnuje názory taxikářů na aktivity společnosti UBER. Formou volných odpovědí se k tomuto vyjádřilo 200 taxikářů jezdících vlastním automobilem, 58 taxikářů provozujících automobil na operativní leasing a 38 taxikářů využívajících automobil zaměstnavatele.

¹⁷ Pod č. j. 43631/17/7100-20116-050701, 29.5. 2017 „Informaci k daňovému posouzení povinnosti poskytovatelů přepravních služeb (UBER).

Odpovědi byly zaměřeny na dvě oblasti, a to na obecné poznatky k činnosti společnosti UBER a také vyjadřovaly jejich názory, zda UBER nějak regulovat.

V případě první oblasti lze říci, že byly velmi kritické ke způsobu podnikání společnosti UBER. Problémy se soustředily do několika oblastí. Příklady typických odpovědí jsou prezentovány dále.

Nerovné podmínky k podnikání

- Černá taxislužba.
- Jezdí nelegálním způsobem bez licence, zkoušek z místopisu a dalších znalostí, technická prohlídka u vozu taxi je 1 rok, u UBER to nikdo neřeší, pojištění vozu na taxi také UBER neřeší.
- Řidiči UBER nemají živnostenské oprávnění, podnikají na černo.
- Uber zprostředkovává co do objemu mnohem více zakázek (není problém se za jednu směnu dostat k číslu 35), ale s mnohem nižší cenou za 1 km jízdy. Zároveň si bere nepřiměřeně vysokou provizi 25% z každé odjeté jízdy. Během dne nebo během náhlého deště cestují lidé taxislužbou i malé vzdálenosti. S Liftagem se obvykle s každou, i sebekratší zakázkou dostanu na cenu 100 Kč. Nebo vyšší. U UBER platí většinou minimální jízdné 55 korun, tj. po stržení provize asi 41,25 Kč, což je naprostý nesmysl vzhledem k nákladům na pohonné hmoty, amortizaci, vlastní čas a daně. Uber je výhodná služba pro cestující, kteří preferují nízkou cenu a krátký čas dojezdu. Pro samotné řidiče je ale dlouhodobě neudržitelná, při ročním nájezdu okolo 50 000 km je nevyhnutelné investovat do servisu a údržby automobilu, ale není z čeho, pokud řidič řádně platí DPH a dan z příjmu.

Zaměstnávání řidičů

- Firma, která nerespektuje zákony platné pro osobní dopravu, zaměstnává za pochybných podmínek cizí státní příslušníky opakovaně na dohodu o vykonané práci.
- Je tam mnoho řidičů, kteří nejsou z Prahy a ani z okolí a neznají vůbec místopis. Orientují se pouze podle navigace a díky nim se jindy plynulá jízda v nočních hodinách změnila na složitější, neboť často bloudí a zastavují nebezpečně u krajů silnic. Řidiči tím, že nejsou profesionálové, tak nemají zažité automatické řešení dopravních situací a z toho vyplývá zvýšení nebezpečných momentů během noci.
- Nabádá řidiče k páchání protiprávního jednání (pop+select). Zprostředkovává lidem bez povolení práci (cizincům) a lidem v exekucích na úřadech práce (pop+select). S Uber black nemám problém.

Celkové hodnocení UBER

- Taxislužba, která se snaží v každém státě definovat tak, aby taxislužbou nebyla a nemusela plnit náležitosti, které by jinak plnit museli. Ke spolujždě má daleko vzhledem k tomu, že řidič UBERu dělá tuto profesi za účelem zisku a podle přání zákazníka. Sám jsem vyzkoušel, o čem to je, být řidičem UBERu. O regulérního taxi se v principu ničím neliší. Jen mohou být díky porušování zákonů a vyhlášek o pár procent levnější, a proto tak úspěšnější, protože to pozadí už zákazníka nezajímá. Paradoxem je, že když pak ve špičkách násobí aplikace UBERU svou základní cenu třeba 3x a tak se dostává daleko přes magistrátní minimum 28 Kč/km, platící pro Prahu pro sebeluxusnějšího řidiče taxislužby.

V následujícím textu jsou uvedeny názory na nutnost regulace UBER. Z odpovědí jednoznačně vyplynul požadavek na nastavení stejných pravidel pro provozování služby UBER. Příklady odpovědí jsou uvedeny níže:

- Měly by pro ně platit stejná pravidla jako pro ostatní podnikatele v silniční dopravě používající vozidla pro přepravu maximálně 9 pasažérů.

- Sjednotit podmínky s klasickým taxi. Nikoli cestou snížení náročnosti požadavků, spíše naopak. Větší liberalizace by vedla ke snížení ochrany a bezpečnosti zákazníků.
- Povinná registrace řidiče a vozidla, povinné označení svítlou UBER, zařadit do EET,
- Je potřeba nastavit jasná pravidla. UBER neprovozuje žádnou sdílenou ekonomiku ani alternativní taxislužbu, nýbrž klasický model taxislužby jako ostatní, jen s tím rozdílem, že porušuje všechny platné zákony. UBER regulovat uznáním za taxislužbu.

2 Zdroje, data a metodika jejich sběru

V rámci výzkumu byla realizována dvě šetření, jedno šetření bylo realizováno cestou zjišťování, popř. dotazování řidičů přímo při poskytování přepravní služby, druhé, dotazníkového charakteru bylo realizováno mezi řidiči společnosti Liftago s cílem zjistit informace týkající se výkonu přepravních služeb a s nimi spojených nákladů.

2.1 Metodologie terénního výzkumu

Metodou výzkumu bylo osobní dotazování. Výzkumnou technikou byly utajené strukturované rozhovory. V rámci utajení byly vypracovány scénáře rozhovorů a cover-story, jejichž cílem bylo motivovat řidiče taxislužby k otevřenější komunikaci. Celkem bylo realizováno 136 rozhovorů. Respondenti byli poskytovatelé přepravních služeb formou klasického taxi, společnosti Uber, Liftago a Taxify v Praze a Ostravě (jen tradiční taxi a Liftago). Kvantitativní distribuce respondentů je uvedena v tabulce:

Tab. č. 2 Výchozí data o průzkumu – počet uskutečněných jízd podle společnosti

	Společnost	Počet	Procento
	Praha/dispečink	29	21,3
	Praha/Liftago	10	7,4
	Praha/Taxify	24	17,6
	Praha/Uber	43	31,6
	Ostrava/dispečink	13	9,6
	Ostrava/Liftago	17	12,5
	Celkem	136	100,0

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

Vlastní výzkum byl rozdělen do 3 fází:

- *Přípravná fáze:* září 2017 (metodika šetření, záznamový formulář jízdy, administrativa)
- *Sběr dat:* 31. říjen 2017
- *Vyhodnocení a interpretace získaných dat:* do 10. listopadu 2017

Pro potřeby vlastního šetření byli proškoleni tazatelé (1 tazatel v Ostravě, 7 tazatelů v Praze). Pro záznam získaných dat byl zpracován *Záznamový formulář jízdy*, viz příloha. Součástí záznamového formuláře jsou i pokladní doklad o realizaci jízdy. Záznamový formulář je přílohou závěrečné zprávy. Originály vyplněných dotazníků jsou uloženy u realizátora výzkumu.

Získaná data byla zpracována v programu SPSS IBM Statistics s využitím metod deskriptivní statistiky. Výstupem jsou datové sestavy četnosti u jednotlivých otázek a mezi vybranými otázkami.

3 Výsledky šetření

3.1 Výstupy terénního průzkumu

Během průzkumu bylo využito sedmáctkrát služeb společnosti Uber, takže v celkovém průzkumu tvořili celkem 31,6 %.

Na úvod je třeba konstatovat, že v rámci šetření se jednoznačně prokázala rozdílnost situace v provozování služeb osobní přepravy typu „taxi“ mezi Prahou a Ostravou, neboť získané výstupy se v převážné většině charakteristik liší.

Porovnání teritoriálních rozdílů v provozování přepravních služeb společností Uber nebylo možné, jelikož tato služba není v Ostravě poskytována.

Průzkum přinesl dále řadu dalších dílčích zjištění:

- a) Jako svou hlavní činnost poskytuje tuto službu 39,5 % řidičů pracujících pro společnost Uber, pro celý soubor platí vyšší podíl poskytovatelů – 64,2 %
Platí tedy, že 60,5 % řidičů společnosti Uber považuje tuto svou činnost za přivýdělek, oproti průměrně 35,8 % všech dotazovaných řidičů taxi, kteří realizují taxislužbu jako přivýdělek.

Tab. č. 3 Počet a podíl řidičů v průzkumu, kteří pracují na hlavní pracovní poměr

Charakter pracovní činnosti řidiče - hlavní pracovní činnost		
Praha/dispečink	• řidiči pracující v hlavním pracovním poměru	24
	podíl řidičů v hlavním pracovním poměru na všech v %	85,7
Praha/Liftago	• řidiči pracující v hlavním pracovním poměru	8
	podíl řidičů v hlavním pracovním poměru na všech v %	80,0
Praha/Taxify	• řidiči pracující v hlavním pracovním poměru	10
	podíl řidičů v hlavním pracovním poměru na všech v %	43,5
Praha/Uber	• řidiči pracující v hlavním pracovním poměru	17
	podíl řidičů v hlavním pracovním poměru na všech v %	39,5
Ostrava/dispečink	• řidiči pracující v hlavním pracovním poměru	13
	podíl řidičů v hlavním pracovním poměru na všech v %	100,0
Ostrava/Liftago	• řidiči pracující v hlavním pracovním poměru	14
	podíl řidičů v hlavním pracovním poměru na všech v %	82,4
Celkem	• řidiči pracující v hlavním pracovním poměru	86
	podíl řidičů v hlavním pracovním poměru na všech v %	64,2

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- b) Řidiči společnosti Uber, najedou denně v průměru 185 km oproti 214 km průměru všech řidičů taxi. Zde je potřeba zdůraznit, že celkový průměr významně zvyšují řidiči taxi v Ostravě (viz následující tabulka):

Tab. č. 4 Průměrný počet denně najetých kilometrů

Průměrný počet km najetých denně – přivolání vozidla a jízda po městě	
Praha/dispečink	234,8
Praha/Liftago	192,2
Praha/Taxify	191,5
Praha/Uber	185,1
Ostrava/dispečink	236,9
Ostrava/Liftago	277,5
Celkem	214,3

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- c) Logicky se denní průměr najetých kilometrů promítá do týdenního projezdu. Z tabulky je zřetelnější, že řidiči společnosti Uber jsou využíváni na kratší projezdové vzdálenosti.

Tab. č. 5 Průměrný počet týdně najetých kilometrů

Průměrný počet km najetých týdně – přivolání vozidla a jízda po městě	
Praha/dispečink	1170,0
Praha/Liftago	978,1
Praha/Taxify	1025,0
Praha/Uber	983,6
Ostrava/dispečink	1723,1
Ostrava/Liftago	1982,4
Celkem	1242,0

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- d) Hypotézu o využívání řidičů Uber na kratší vzdálenosti potvrzuje zjištění týkající se průměrného denního počtu uskutečněných jízd – Uber 21, za celý soubor 16 jízd.

Tab. č. 6 Průměrný počet denně uskutečněných jízd jedním řidičem

Průměrný počet denně uskutečněných jízd jedním řidičem	
Praha/dispečink	14,7
Praha/Liftago	17,5
Praha/Taxify	13,5
Praha/Uber	20,8
Ostrava/dispečink	12,8
Ostrava/Liftago	12,7
Celkem	16,2

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- e) Průměrná doba jízdy je u řidičů Uber kolem 16 minut, zatímco za celý soubor činí tato hodnota něco přes 15 minut (viz následující tabulka):

Tab. č. 7 Průměrná doba jedné jízdy

Průměrná doba jedné jízdy – přivolání vozidla + jízda po městě	
Praha/dispečink	16,6
Praha/Liftago	17,2
Praha/Taxify	15,9
Praha/Uber	16,1
Ostrava/dispečink	12,4
Ostrava/Liftago	12,5
Celkem	15,4

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- f) Zatímco u řidičů Uber je u 20,9 % z nich převažujícím dnem poskytování služeb pracovní den, za celý soubor je to u 22,1 % s tím, že opět je zde výrazný rozdíl mezi Prahou a Ostravou. Jinými slovy více jak $\frac{3}{4}$ řidičů své aktivity soustřeďují zejména do víkendových dnů.

Tab. č. 8 Převažující struktura jízd během týdne

Počet a podíl řidičů poskytujících přepravní služby všední den			Celkem
Praha/dispečink	• počet řidičů	5	29
	% řidičů	17,2	100,0
Praha/Liftago	• počet řidičů	4	10
	% řidičů	40,0	100,0
Praha/Taxify	• počet řidičů	10	24
	% řidičů	41,7	100,0
Praha/Uber	• počet řidičů	9	43
	% řidičů	20,9	100,0
Ostrava/dispečink	• počet řidičů	1	13
	% řidičů	7,7	100,0
Ostrava/Liftago	• počet řidičů	1	17
	% řidičů	5,9	100,0
Celkem	• počet řidičů	30	136
	% řidičů	22,1	100,0

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- g) Z pohledu plynulosti vyjadřování v českém jazyce byl poměr u řidičů Uberu rovněž rozdílný (67,4 % ano / 32,6 % ne), proti poměru za celý soubor (83,8 % ano / 16,2 % ne). Tabulka signalizuje, že u klasické taxislužby dominují čeští řidiči, zatímco obě platformové přepravní služby zapojují do svých aktivit až z jedné třetiny cizince.

Tab. č. 9 Plynulé zvládání českého jazyka ze strany řidiče při konverzaci s pasažérem

Plynulá čeština		Ano	Ne
Praha/dispečink	• počet řidičů	29	0
	% řidičů	100,0	0,0
Praha/Liftago	• počet řidičů	10	0
	% řidičů	100,0	0,0
Praha/Taxify	• počet řidičů	17	7
	% řidičů	70,8	29,2
Praha/Uber	• počet řidičů	29	14
	% řidičů	67,4	32,6
Ostrava/dispečink	• počet řidičů	13	0
	% řidičů	100,0	0,0
Ostrava/Liftago	• počet řidičů	16	1
	% řidičů	94,1	5,9
Celkem	• počet řidičů	114	22
	% řidičů	83,8	16,2

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- h) Výrazný rozdíl je rovněž mezi řidiči Uber a celým souborem v označení vozidla jako „taxi“. U řidičů Uber to bylo pouze 2,4 %, což lze vysvětlit tím, že pro Uber jezdí řidič s licenci řidiče taxi, logicky nepřekvapí, že tradiční poskytovatelé taxi služeb značení plně využívají.

Tab. č. 10 Označení vozidel jako TAXI

Označení vozidel jako TAXI		Ano	Ne
Praha/dispečink	• počet řidičů	29	0
	% řidičů	100,0	0,0
Praha/Liftago	• počet řidičů	9	0
	% řidičů	100,0	0,0
Praha/Taxify	• počet řidičů	4	20
	% řidičů	16,7	83,3
Praha/Uber	• počet řidičů	1	41
	% řidičů	2,4	97,6
Ostrava/dispečink	• počet řidičů	13	0
	% řidičů	100,0	0,0
Ostrava/Liftago	• počet řidičů	16	1
	% řidičů	94,1	5,9
Celkem	• počet řidičů	72	62
	% řidičů	53,7	46,3

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- i) Z pohledu stáří vozidel lze konstatovat, že nebyly mezi přistavenými vozidly zaznamenány žádné velké rozdíly

Tab. č. 11 Průměrné stáří přistavených vozidel

Průměrná rok výroby přistaveného vozidla	
Praha/dispečink	2012,5
Praha/Liftago	2011,3
Praha/Taxify	2009,7
Praha/Uber	2010,8
Ostrava/dispečink	2007,2
Ostrava/Liftago	2009,5
Celkem	2010,5

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- j) Nástupní sazby. *Pokud se jedná o nástupní sazby, patří služby Uberu k těm levnějším (25,30 Kč), ne však nejlevnějším (Taxify 24,70 Kč).* Průměrná výše sazby za celý soubor činila 29,60 Kč.

Tab. č. 12 Průměrné výše nástupní sazby (v Kč)

Průměrná nástupní sazba	
Praha/dispečink	32,8
Praha/Liftago	37,8
Praha/Taxify	24,7
Praha/Uber	25,3
Ostrava/dispečink	35,8
Ostrava/Liftago	29,2
Celkem	29,6

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- k) Účtovaná sazba za projetý kilometr je nejvýhodnější u Taxify Praha (13,20 Kč). Sazba Uberu je zde shodná s průměrem za celý soubor, zřejmě nižší konkurence v Ostravě opět výrazně odlišuje a zvyšuje „ostravské“ kilometrové sazby. Ze 4 poskytovatelů v Praze je Uber až na 3 místě.

Tab. č. 13 Průměrné výše sazby za ujetý kilometr (v Kč)

Průměrná sazba za projetý km	
Praha/dispečink	23,4
Praha/Liftago	25,2
Praha/Taxify	13,2
Praha/Uber	24,4
Ostrava/dispečink	33,1
Ostrava/Liftago	30,2
Celkem	24,3

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

- l) Výsledná cena (celková cena se započítání nástupu a projezdu) na 1 km jízdy byla u Uberu druhá nejnižší (29,- Kč), nejnižší ceny dosáhla společnost Taxify Praha. Podobně jako u kilometrové sazby nižší konkurence v Ostravě opět výrazně odlišuje a zvyšuje „ostravské“ kilometrové výsledné ceny.

Tab. č. 14 Průměrné výše celkové sazby v přepočtu na km (nástupní a projeté km) (v Kč)

Průměrná výše sazby celkem za projetý kilometr (v Kč)	
Praha/dispečink	36,3
Praha/Liftago	42,8
Praha/Taxify	23,0
Praha/Uber	29,0
Ostrava/dispečink	53,3
Ostrava/Liftago	48,3
Celkem	35,1

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

S vědomím toho, že vycházíme z průměrných hodnot a údajů získaných náhodným průzkumem lze odhadnout hrubé příjmy řidičů u jednotlivých společností. Jde o průměrný týdenní hrubý příjem, který je třeba očistit o buď provizi za poskytnutí platformy, nebo za poskytnutí služeb dispečinku a pochopitelně v částce nejsou zahrnuty náklady: na pohonné hmoty, a příslušný podíl provozních a amortizačních nákladů – ve výpočtu byly použity údaje z tabulky o průměrném týdenním průjezdu řidiče a o průměrné výši sazby celkem za projetý km.

Tab. č. 15 Průměrné výše týdenních hrubých tržeb

	Týdenní projezd km	Celková sazba/km	Celková tržba
Praha/dispečink	1170	36,3	42 471
Praha/Liftago	978,1	42,8	41 863
Praha/Taxify	1025	23	23 575
Praha/Uber	983,6	29	28 524
Ostrava/dispečink	1723,1	53,3	91 841
Ostrava/Liftago	1982,4	48,3	95 750
Celkem	1242	35,1	43 594

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z průzkumu

Postřehy z diskusí s řidiči

Mezi dotazujícími byla kolegyně z Ruska, která komunikuje v ruštině, angličtině a češtině. K cestám používala pouze společnosti Taxify nebo Uber. Řidiči s ní jako cizinkou vedli otevřené rozhovory, ze kterých vyplynuly některé zajímavé detaily:

- třiceti šesti letý řidič z Ukrajiny, v Praze žije pět let, má dvě děti, provozování přepravy je jeho hlavním zdrojem obživy, denně najezdí tak 180 km, ráno pro dispečink 30 % projezdu, odpoledne Liftago 55 % projezdu, večer Taxify 10 % a cca 5 % pro Uber, v létě je schopen najezdit až 400 km denně,
- stavby vedoucí, jezdí pro Taxify večer, v noci pro Uber, přepravní služby má jako přivýdělek, jezdí jen v pracovní dny a týdně najede cca 500-600 km,
- dvaceti sedmi letý řidič z Doněcka (Ukrajina), přijel před dvěma lety, mluvil velmi dobře česky, přeprava cestujících po Praze je jeho hlavní činností, zejména pro Taxify, denně najede tak 350 km, týdně kolem 1500, hlavně jezdí v noci 90 %, a odpoledne 10 %,
- dva a padesátiletý český řidič, přeprava osob je jeho hlavní činností, 50 % jezdí ráno pro dispečink a 50 % v noci pro Uber, denně najezdí cca 300 km, týdně cca 1500 km,
- čtyřiceti tříletý český řidič, přeprava osob je jeho hlavní činností, 80 % ráno jezdí pro dispečink, a odpoledne či večer zbytek buď pro Liftago nebo Taxify, denně najezdí cca 250 až 300 km,
- třiceti jedna letý řidič, přijel před dvěma lety z Izraele, v restauraci se seznámil se servírkou, kvůli ní opustil ženu se dvěma dětmi a začal podnikat v restaurátérství, podnikání zkrachovalo, tak již pět měsíců jezdí pro Taxify, nebo Uber, denně najezdí tak 350 km, a

cca 2 000 týdně, jezdí i o víkendech a svátcích, upřednostňuje krátké vzdálenosti v centru Prahy,

- jedenadvacetiletý student z Kazachstánu, studuje ČZU, první ročník, bydlí v hostelu, jezdí hlavně pro Uber, denně jezdí maximálně 5 hodin, aby mohl i studovat, týdně najezdí 600 km, dává přednost objednávkám na dlouhé vzdálenosti a v průběhu dne jezdí, kdy má čas, ráno, odpoledne i večer a v noci, polovinu jízd realizuje o víkendech,
- dvaceti osmi letý český řidič, jezdí pro Uber a Taxify, 80 % v pracovní dny, 20 % o víkendech, týdně najede cca 1200 km,
- čtyřiceti tři letý český řidič, jezdí pro dispečink 40 % a 60 % pro Uber, 80 % v pracovní dny, 20 % o víkendech, jde o jeho hlavní činnost a týdně najede cca 750 km.

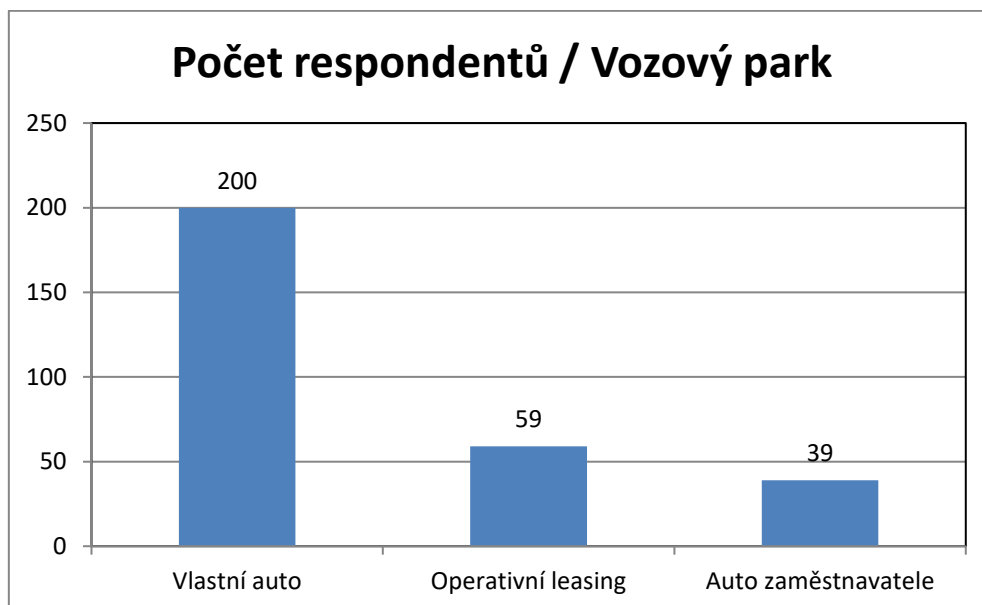
Z výše uvedených deseti případů přepravy orientované na Taxify nebo Uber je zřejmé, že polovinu představovali čeští řidiči, polovinu cizinci žijící v ČR. Češi kombinovali jízdy pro platformy jako lepší využití svého času ve vybraných časových úsecích, zejména večer a v noci. Za zmínku stojí, pokud se nepřesně dohodnete s řidiči Uberu na místě nástupu, oni popojíždí a čekají maximálně 5 minut a pak odjedou a z karty klienta si strhnou 50 Kč.

Pro řidiče je ježdění pro obě platformy přibližně stejně výhodné: vyjdeme-li z tab. 15 a odečteme-li z hrubého příjmu provizi pro platformu u Uberu 25 %, dostaneme se k částce cca 20 tis. Kč, pokud o nižšího hrubého příjmu u Taxify odečteme 15 % na provizi, dostaneme se na obdobnou částku. Nižší provize Taxify tak umožňuje nabídnout nižší cenu klientům, z pohledu řidiče nižší cena za projetý kilometr ve srovnání s Uberem nehraje velkou roli.

3.2 Výstupy z dotazníkového šetření řidičů Liftago

V rámci dotazníkového šetření bylo osloveno 828 řidičů Liftago. Vyplněno a vráceno bylo celkem 298 dotazníků s následujícím rozložením:

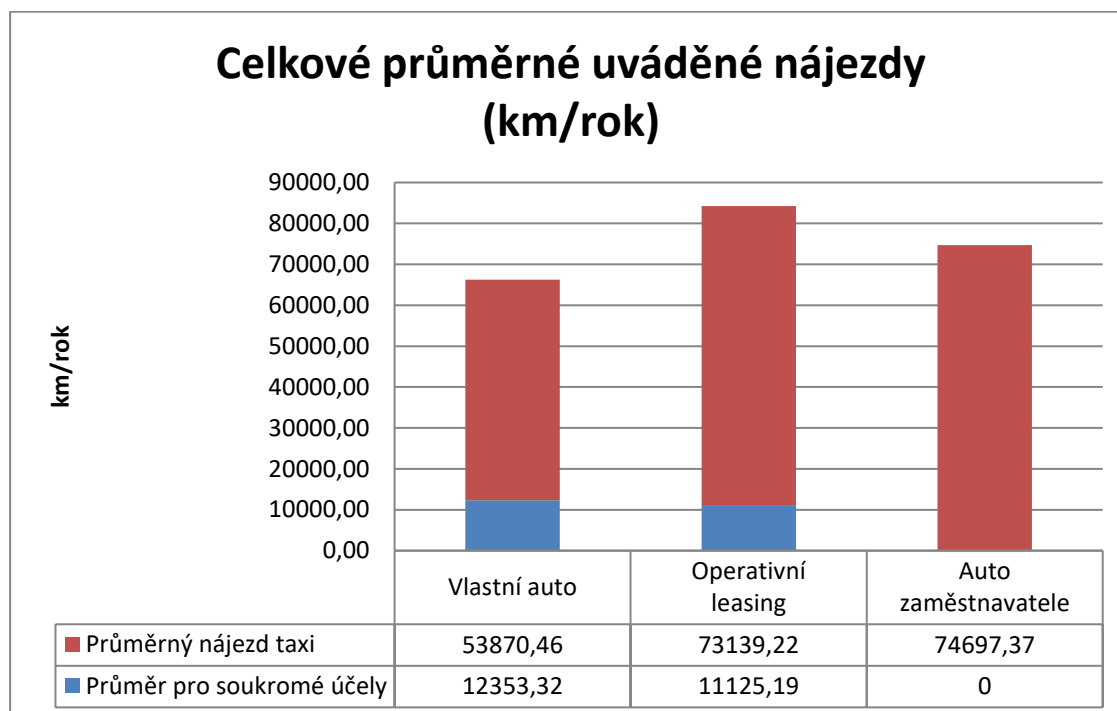
Obr. č. 1 – Výchozí údaje z dotazníků – počet respondentů a vozový park



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

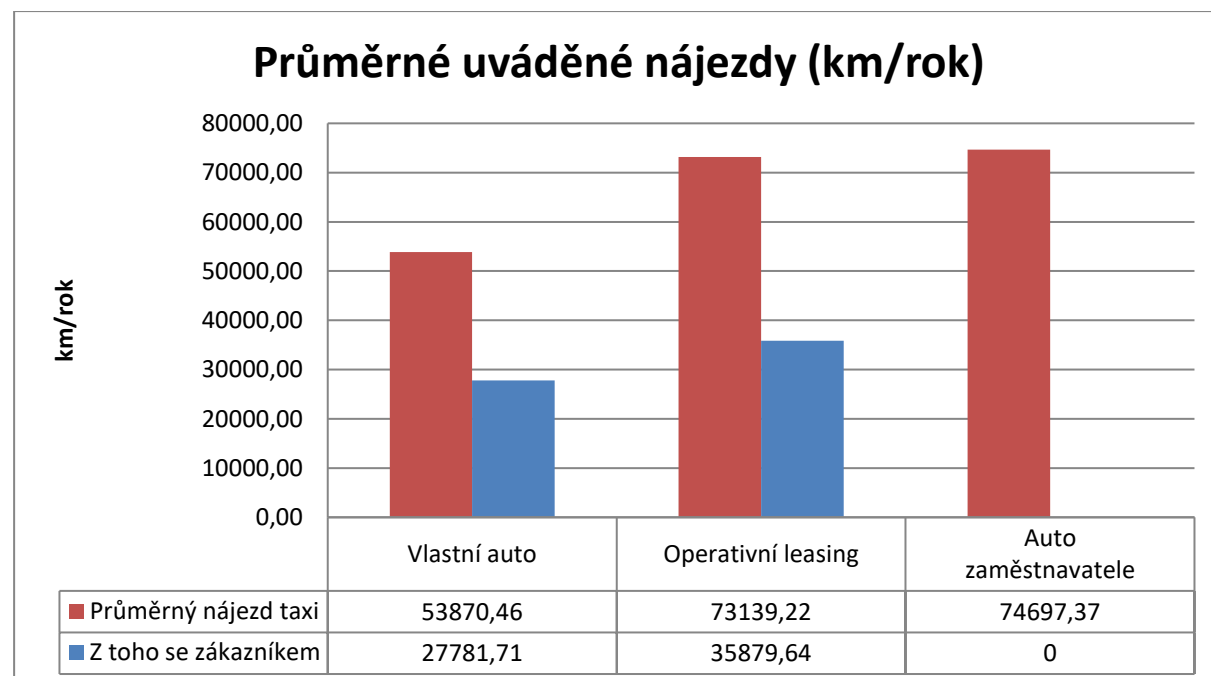
Roční nájezdy, včetně případných soukromých cest a obsazeností vozu zákazníkem.

Obr. č. 2a Celkové průměrné nájezdy km za rok



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Obr. č. 2b – Průměrné nájezdy za rok v km



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Z následujících grafů je vidět, že průměrné nájezdy se pohybují nad hranicí 60 000 km.

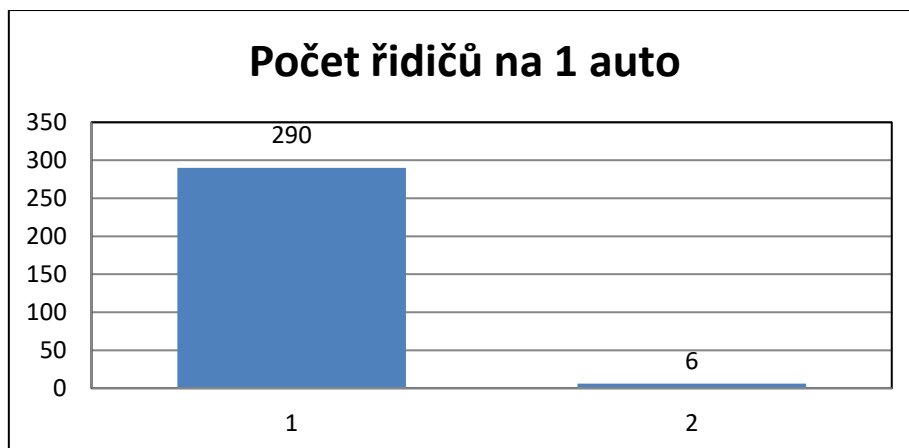
Obsazenost vozu zákazníkem, tak tyto údaje nebyly v případě skupiny s autem zaměstnavatele uvedeny. V rámci ostatních dotazovaných ale výsledné uváděné hodnoty jen nepatrně překročily 50 %.

Obr. č. 3 Obsazenost vozidla zákazníkem



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

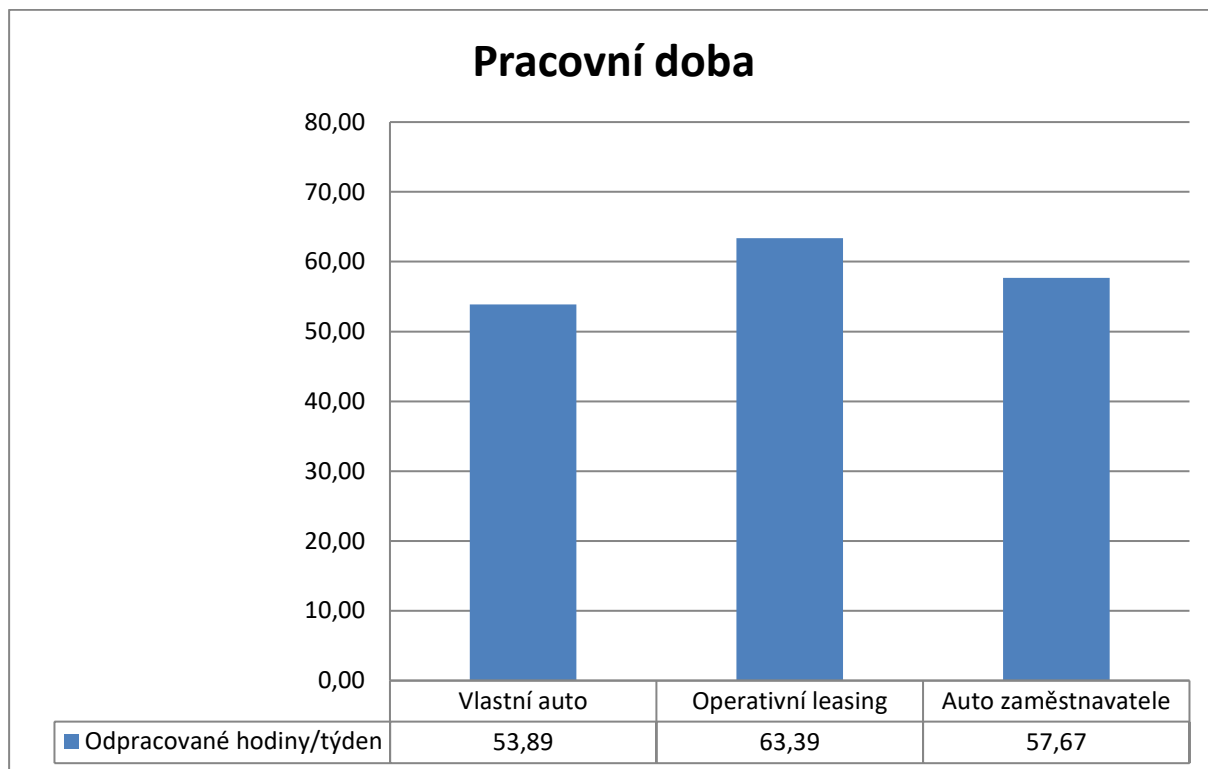
Obr. č. 4 Počet řidičů na jedno auto



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Počty řidičů jednoho vozu, v naprosté většině, odpovídaly 1. Pouze u 6 automobilů bylo v dotaznících uvedeno, že se v něm střídají 2 řidiči.

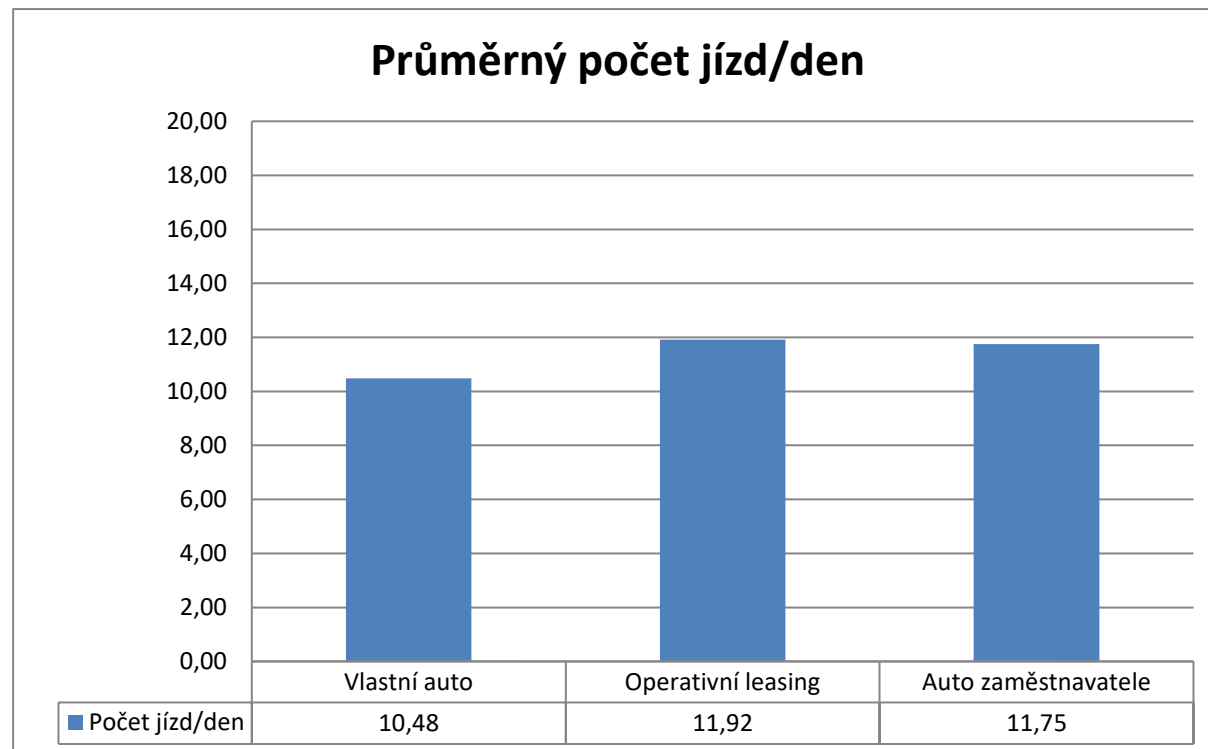
Obr. č. 5 Pracovní doba řidiče



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Průměrné pracovní doby, které řidiči uváděli, se vzájemně výrazně nelišily. Podobná shoda pak byla i v počtech jízd za den, kdy se průměrné hodnoty pohybovaly mezi 10 a 12. Z těchto pohledů jsou si tedy tyto skupiny velmi podobné.

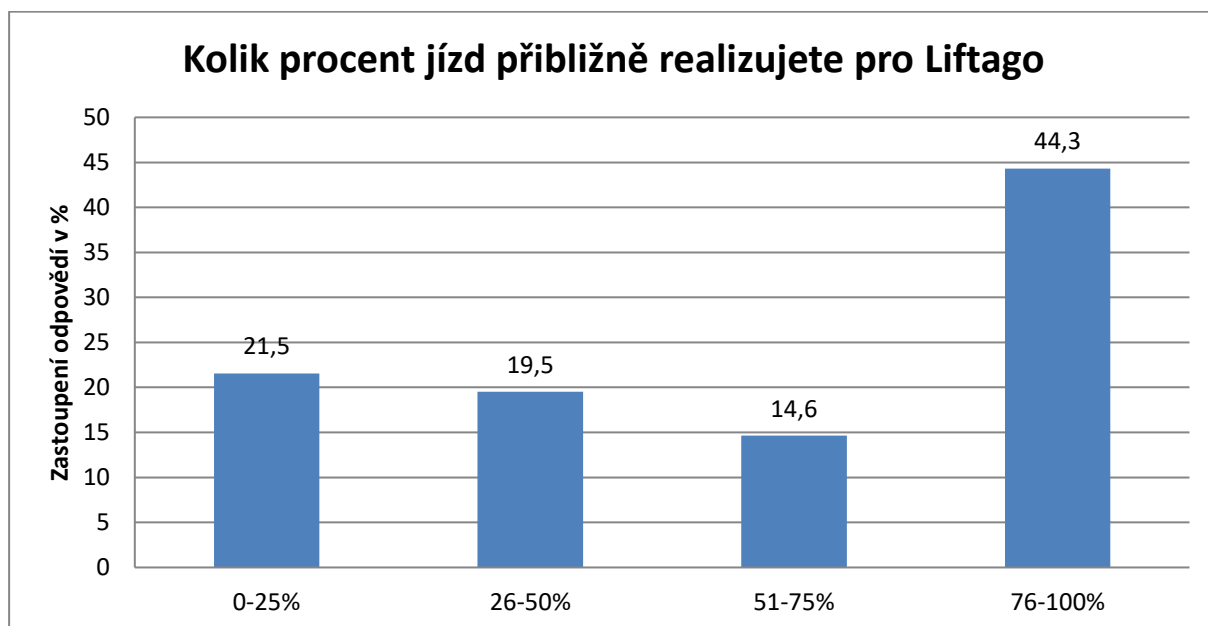
Obr. č. 6 Průměrný počet jízd za den



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Následující část odpovědí se zabývá jízdou pro Liftago a UBER.

Obr. č. 7 Počet jízd pro Liftago

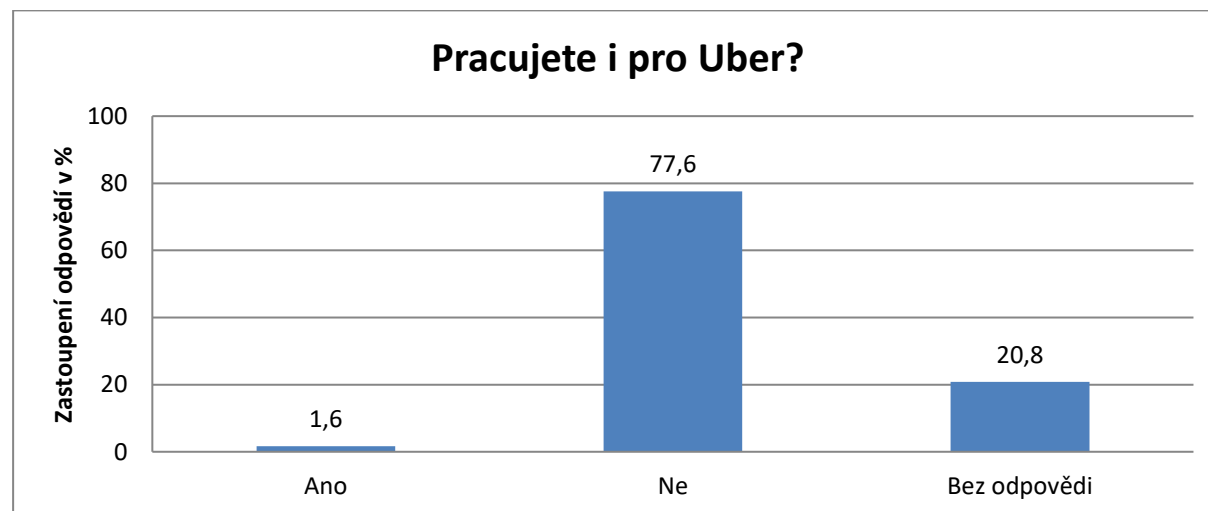


Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Téměř polovina (44,3%) oslovených uvedlo, že pro Liftago realizují 76-100 % jízd.

Naproti tomu v otázce, jestli pracují i pro UBER odpovědělo přes 77 % dotazovaných NE.

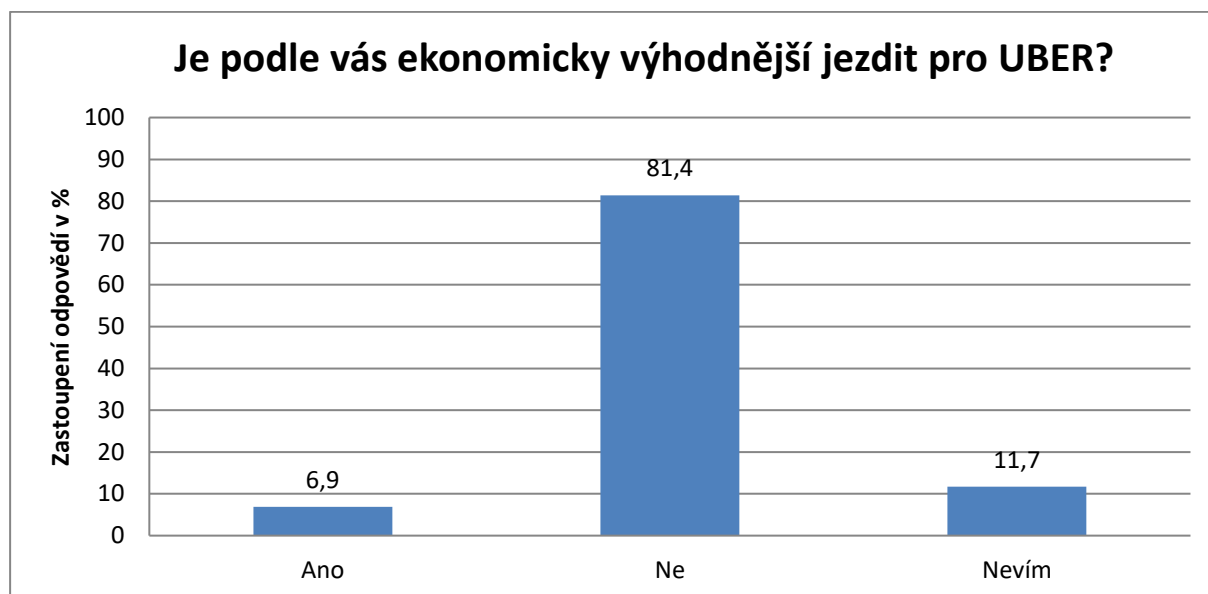
Obr. č. 8 Jízdy pro Uber



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

V souvislosti s tím také většina dotazovaných uvedla, že podle nich není jízda pro UBER ekonomicky výhodná.

Obr. č. 9 Ekonomická výhodnost jízdy pro Uber



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Na otázku „Vaše poznatky k taxislužbě UBER“ pak respondenti odpovídali v drtivé většině negativně. Zejména v otázce legálnosti jeho existence, neznalosti obsluhované oblasti díky značnému zastoupení cizinců, dále je pak kritizována absence licencí, taxametrů a dalších administrativních náležitostí v porovnání s taxi. V případě následující otázky „Je třeba dle vás regulovat UBER?“ se pak většina dotazovaných vyjádřila ANO. Zbytek dotazovaných by pak tuto službu chtěl rovnou zakázat, nebo nastavit stejné podmínky.

Vozový park byl většinou dotazovaných zastoupen vozy značky Škoda, následovaný vozy VW a Mercedes. Zbytek značek pak byl zastoupen pouze v jednotkách procent.

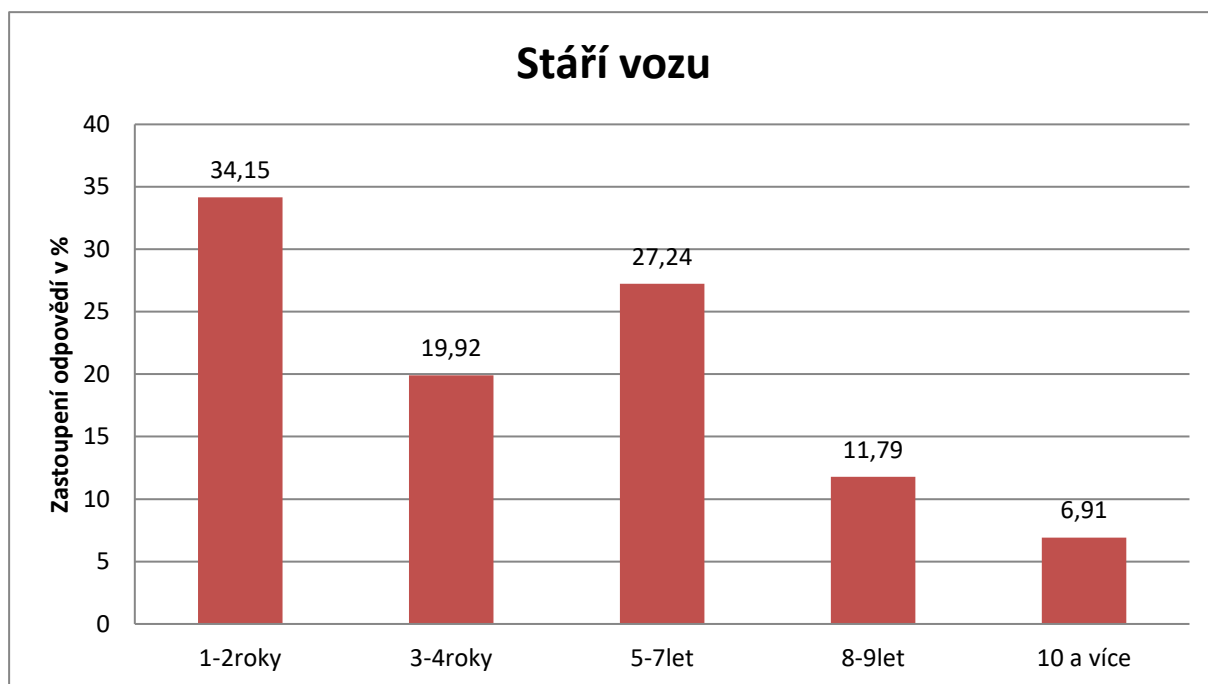
Obr. č. 10 Značka vozidla užívaná k přepravě



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Stáří vozu pak nadpoloviční většina uváděla do 4 let a pouze necelých 7% dotazovaných jezdí vozem starším 10 let.

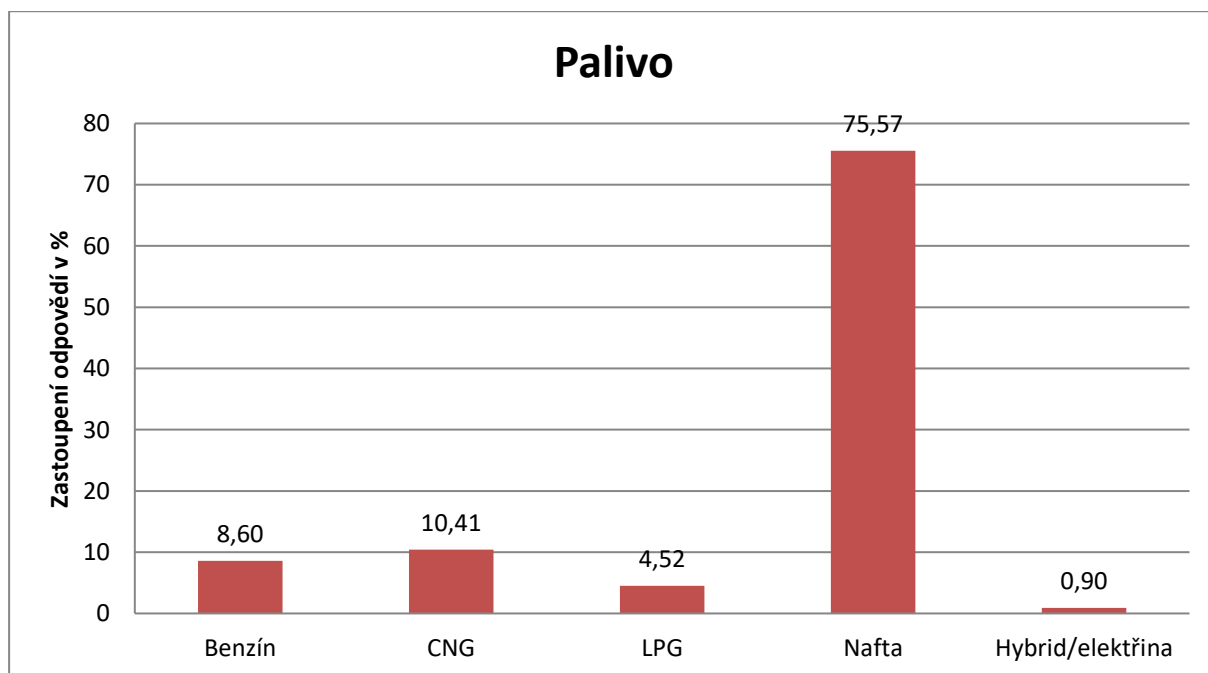
Obr. 11 Stáří vozidla



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Nejčastějším palivem pak je nafta. Benzínová a plynová auta jsou pak zastoupena cca 20% a necelé procento pak mají hybridní vozy spolu s čistě elektrickými.

Obr. č. 12 Druh užívaného paliva

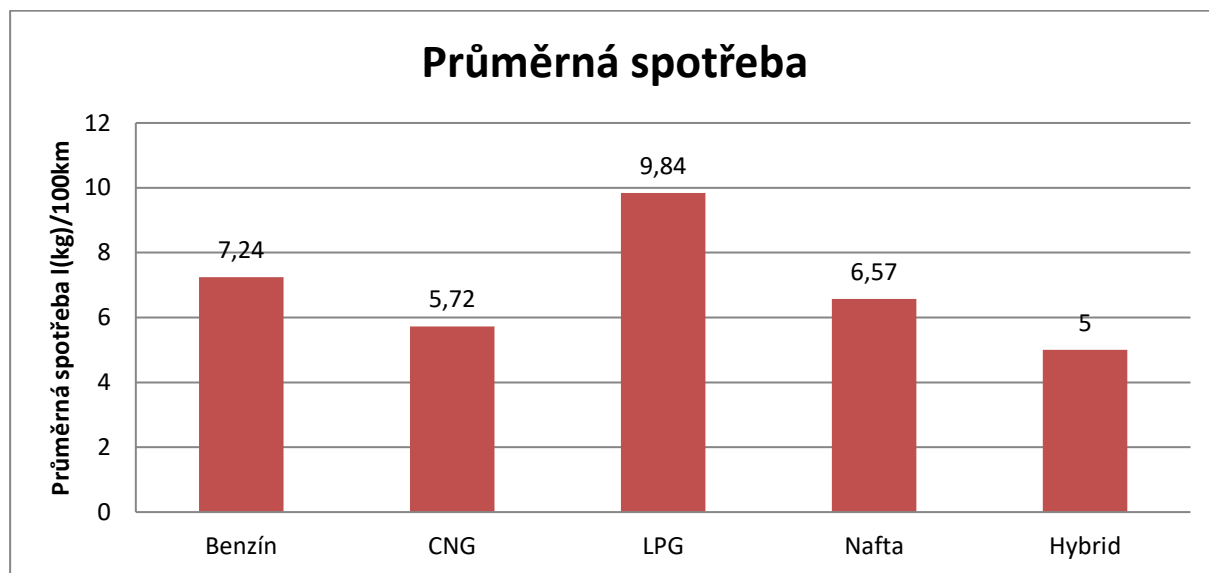


Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

V případě spotřeby jsou údaje spíše orientační. Za směrodatné lze totiž považovat pouze hodnoty pro benzín a naftu. Zbylé hodnoty pro plyn se v dotaznících naneštěstí rozcházely jak v použitých jednotkách, tak svým rozsahem. Uváděné hodnoty se totiž, na rozdíl od benzínových a naftových vozů s palubními počítači, výrazně rozcházely.

Překvapující je, že rozdíl mezi spotřebami pro naftu a benzín jsou ve městském prostředí nad očekávání velmi malé.

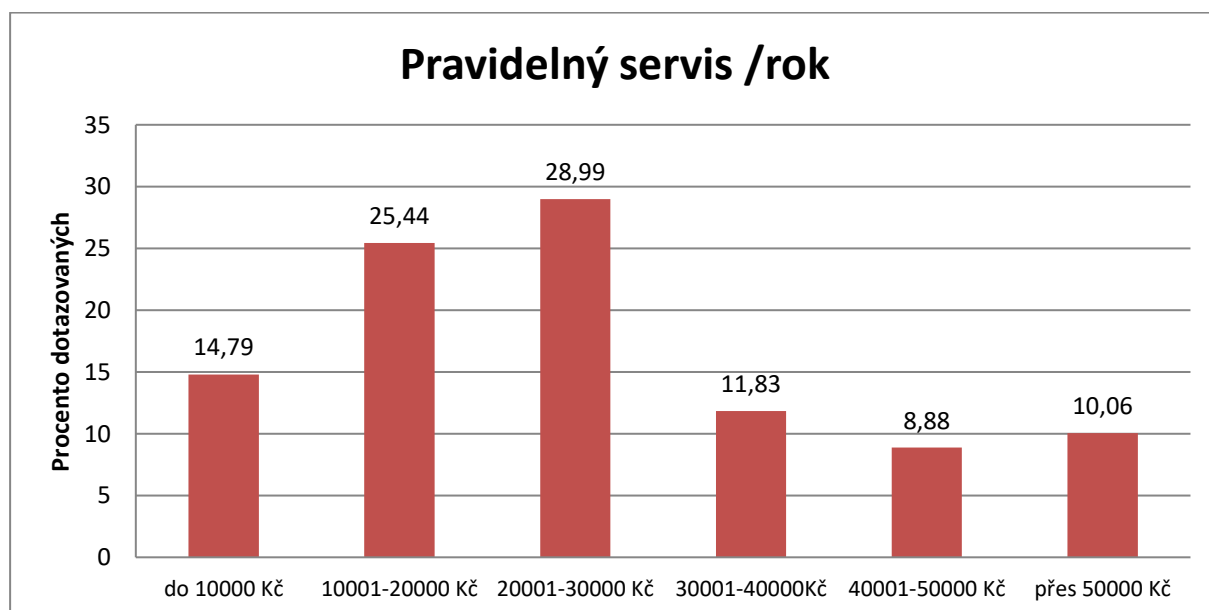
Obr. č. 13 Průměrná spotřeba paliva vozidla v provozu



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

V otázce nákladů na pravidelný servis vozu pak nejvíce dotazovaných utratí mezi 10 a 30 tisíci korun ročně. U luxusnějších vozů se částky vyšplhaly přes 50 tisíc (maximem v rámci dotazníku byla částka 250 tisíc za rok).

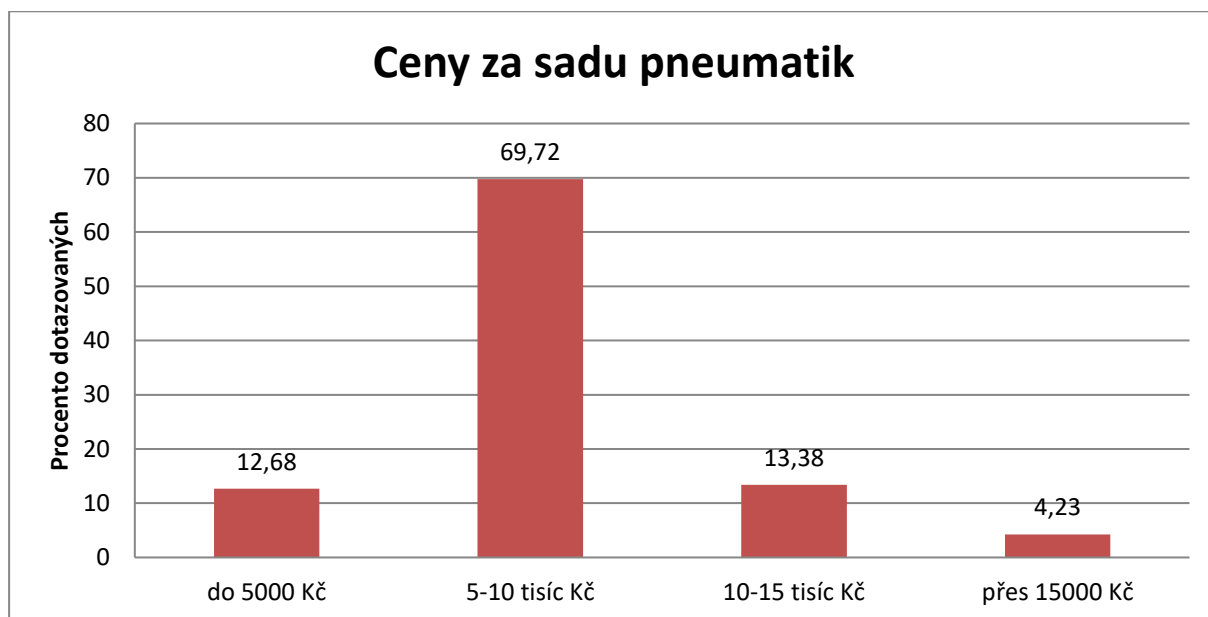
Obr. č. 14 Náklady na servis za rok



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Podobné rozložení pak má i graf zabývající se útratami za pneumatiky, které při ročních nájezdech automobilů představují také pravidelný výdaj. Zde si většina dotazovaných vystačí s pneumatikami v cenách mezi 5 a 10 tisíci.

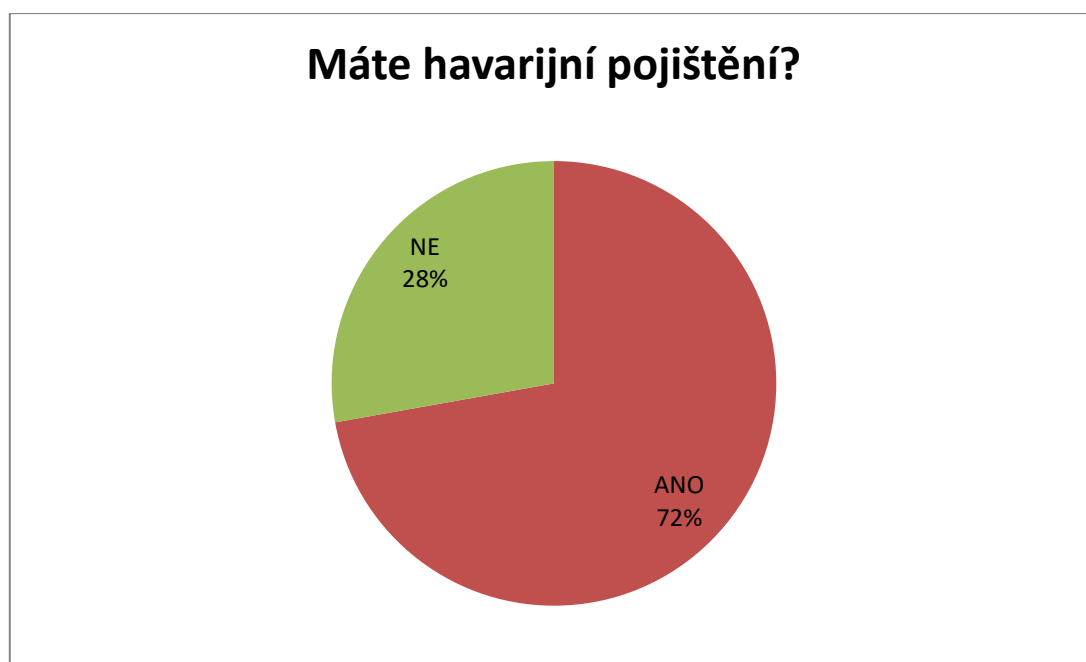
Obr. č. 15 Náklady na pneumatiky



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Poslední otázky dotazníku se zabývaly pojištěním vozu, kde 28 % dotazovaných uvedlo, že mají pouze povinné ručení. Havarijním pojištěním pak disponuje 72 % dotazovaných.

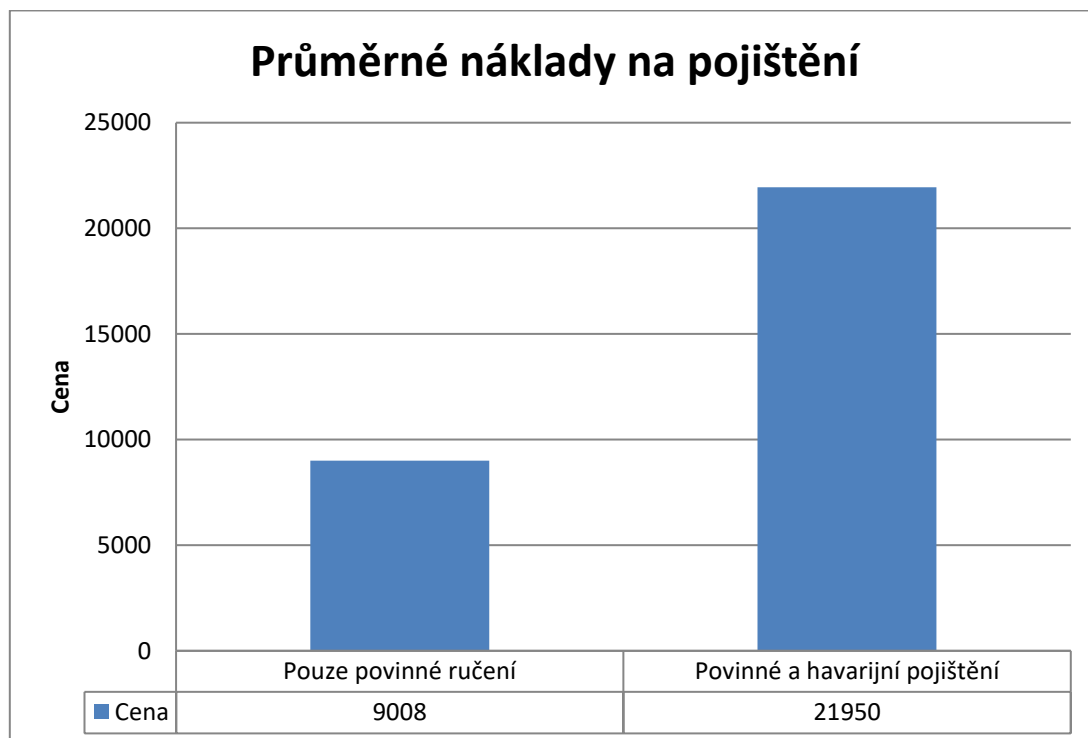
Obr. č. 16 Sjednané havarijní pojištění



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

Průměrné náklady pak představovaly v průměru cca 9000 korun za povinné ručení a v případě kombinace s havarijním pojištěním pak téměř 22000.

Obr. č. 17 Náklady na pojištění



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z dotazníků

4 Ekonomika osobních přepravních služeb typu taxi

Následující text přináší řadu srovnání a propočtů o ekonomice taxi-služeb, a to jak z pohledu potenciálního zákazníka při volbě přepravy, tak z pohledu provozních nákladů.

4.1 Tarify a celkové náklady na přepravu cestujících po Praze

Jak bylo uvedeno v první kapitole, v Praze operuje řada provozovatelů dispečinků taxi-služeb, kteří pracují s rozdílnými cenami za přistavení vozidla, za projetý kilometr, i za minutu stání, resp. čekání, viz tab. č. 14. Zdánlivě jednoduchou volbu nejlevnějšího taxi ovšem komplikuje ta skutečnost, že různí operátoři mají nasmlouvan a zabezpečen různý počet řidičů taxi, takže není vyloučeno, že u některých nových, či velmi levných dispečinků se potenciální pasažér doví, že všechny vozy jsou vytíženy nebo bude muset dlouho čekat na přistavení vozidla.

U patformových operátorů, kteří spolupracují s nelicencovanými řidiči lze dosáhnout obvykle nižších cen, než nabízí tradiční taxi-služby a nemají zásadní problém s nedostatkem řidičů.

Cenové srovnání služeb Uber v Praze¹⁸

Tab. č. 14 Cenové srovnání různých typů služeb Uber v Praze

	UberPOP	UberSelect	UberBlack	Běžné taxi
Cena za 1 kilometr	9,90Kč	13,- Kč	27,- Kč	24,- Kč
Cena za 1 minutu	3,- Kč	4,50,- Kč	6,- Kč	0,- Kč
Nástupní sazba	25,- Kč	30,- Kč	40,- Kč	40,- Kč
Minimální jízdné	55,- Kč	60,- Kč	150,- Kč	-
Z letiště do centra	300,- Kč	400,- Kč	650,- Kč	450,- Kč

Zdroj: vlastní zpracování na základě veřejných dat

Porovnání cen společností nabízejících přepravu osob přes on-line aplikace v Praze

Tab. č. 15 Porovnání cen taxi a on-line aplikací

Cena přepravy osob přes aplikace – PRAHA				
Ceny	Hopin Taxi	Liftago	Uber	Taxify
Nástup	30 Kč	0–40 Kč	25 Kč	30 Kč
Kilometr jízdy	16,90–20 Kč/km	15–28 Kč/km	9,90 Kč	8,90 Kč
Čekání	4 Kč/min.	max. 6 Kč/min.	3 Kč	3,50 Kč
Cena za 1 min. jízdy	není	není	3 Kč	3,50 Kč
Minimální cena	není	není	55 Kč	60 Kč
Zvýšení ceny	ne	ne	ano, až 1,6 x (POP) nebo 2x (BLACK)	ne

Zdroj: vlastní zpracování na základě veřejných dat

¹⁸ Uvedené ceny zejména v kategorii Uber POP mohou být v exponovaných dobách zvýšeny.

Na internetu lze nalézt řadu příkladů, srovnání cen v konkrétní době na konkrétní trase při využití různých společností. Následující tabulky přináší některé z nich s odkazem na příslušný zdroj:

Tab. č. 16 Srovnání sazeb přepravních společností

	UberPOP	Liftago*	Taxify
Nástupní sazba	25 Kč	24,80 Kč	24 Kč
Cena/km	9,90 Kč	23,80 Kč	7 Kč
Cena/minuta jízdy	3 Kč	—	3 Kč
Minuta čekání	—	6 Kč	—
trasa Strašnice-Nusle	146 až 187 Kč	194 Kč	124 až 140 Kč
* Vybrali jsme nejnížší nabídku, která se nám v danou chvíli objevila. Nejdražší naopak dělala 243 korun – 40 Kč nástup, 28 Kč za kilometr a 6 Kč za minutu čekání.			

Zdroj: <https://www.penize.cz/spotrebitel/323595-liftago-taxify-a-uber-jak-funguji-a-za-kolik-vas-svezou>

Poznámka: Pokud si pro odvoz vyberete Uber či Taxify, měli byste počítat s možností dynamického zvyšování cen. Jednoduše řečeno: v době, kdy je po řidičích velká poptávka – typicky třeba v pátek a sobotu v noci – zvednou platformy sazby. Za Uber tak ve špičce zaplatíte až 2,5krát víc, za odvoz prostřednictvím Taxify pak 1,25krát víc.

Tab. č. 17 Porovnání plateb různých přepravních společností za stejný úsek přepravy

.Přeprava ze Smíchova (Gabrielské ulice) na Letiště (pouze u Fix taxi obráceně, tj. z letiště na Smíchov)

	Cena jízdy (koruny)	Rychlost příjezdu (minuty)	Délka cesty (minuty)	Ujetá vzdálenost (kilometry)	Čas a datum odjezdu	Průměrná rychlost za jízdy
Uber	233,75	6:40	24:27	13,92	11:10 - Po 25.9.	37 km/h
Liftago	307	7:15	24:32	16,4	13:28 – Čt 21.9.	47 km/h
Nejlevnější-taxi.cz	325	10:23	25:00	15,89	11:42 – Čt 21.9.	45 km/h
AAA Taxi	449	6:20	24:01	16,4	09:40 - Po 25.9.	47 km/h
Fix taxi	621	0:30*	32:00	16,7	10:16 – Po 25.9.	38 km/h
* Fix taxi je přímo na letišti, vůz tak zákazník najde velmi rychle.						

Zdroj: Zdroj: <http://bit.ly/2zFpJrk>

Z výše uvedeného, a dokládají to i údaje z průzkumu, za nejlevnějšího operátora, který nabízí služby přepravy osob lze považovat společnost Taxify, za ní Uber POP (tedy on-line platformy, které využívají především nelicencované řidiče). Licencovanou přepravu lze zřejmě nejvýhodněji získat u Liftago, pokud klient bude vybírat nejlevnější zobrazenou nabídku.

4.2 Ekonomika provozu komerční přepravy osob v Praze

Ačkoliv by se mohlo zdát, že činnost komerční přepravy osob po Praze je jednoduchá a spočívá v převezení pasažéra či pasažérů do obsazenosti vozu z místa A do místa B, pokud jde o rozkrytí všech možných variant a nuancí, které v této souvislosti při posuzování ekonomické stránky provozu přicházejí v úvahu, pak je tomu právě naopak.

Obecný ekonomický model vychází ze základního postulátu, že pokud od příjmů za určité období odečteme náklady, dostaneme se k hospodářskému výsledku, kterým bude zisk nebo ztráta.

Příjmová stránka. Zřejmě nebude problém určit celkové výkony a jím odpovídající příjmy za určité časové období, dokonce některé on-line platformy o tom řidiče průběžně informují a koncem týdne zpracují vyúčtování a provedou faktické finanční vyrovnání. Svým způsobem většina operátorů má tak zaveden klasický model **úkolové mzdy**, kdy výsledný příjem závisí na parametru výkonu a tím ve většině případů jsou projeté kilometry s pasažéry, včetně lapidárního motivačního nástroje: chceš-li si více vydělat, musíš odvozit více pasažérů.

Nákladová stránka. Určení všech nákladů a popř. jejich rozklíčování na projetí kilometr naopak není vůbec snadné a záleží na celé řadě faktorů, uvedme ty nejdůležitější:

Tab. č. 18 Typické nákladové položky řidičů platform a taxikářů

Tradiční taxikář		Řidič amatér pracující pro Uber/Taxify	
- získání oprávnění k řízení (nezahrnuje čas na přípravu, čas strávený účastí na zkoušce popř. opakování zkoušky)	1000 Kč	- registrace u platformy (za kopie dokumentů)	20 Kč
- vybavení vozidla taxi (taxametr, polepy, svítlna)	15–20 tis. Kč	- jediný požadavek na pásy (standardní součást vybavení)	0
- pojištění, min povinné ručení pro taxi 2x až 3x dražší	3–5 tis. Kč.	- nerealizují se	0
- roční STK, kalibrace taxametru (za dva roky navíc)	1700 Kč		
- poplatek za provoz dispečinku měsíčně	6–10 tis.	- poplatek za platformu 25% Uber/15% Taxify z tržby	??? ¹⁹
- silniční daň	Cca 1600 Kč	- obvykle neplatí	0
- pohonné hmoty ²⁰ na km	2,25	- pohonné hmoty	2,25
- použití vozidla – stejné pro oba typy operátorů zde existují různé varianty - o vypůjčení vozidla z autopůjčovny - o pronájem od poskytovatele taxi-flotily - o nákup vlastního ojetého vozidla - o nákup vlastního nového vozidla			

Zdroj: vlastní zpracování na základě veřejných dat

¹⁹ Zde se výše poplatku za měsíc bude lišit podle počtu proplacených kilometrů, ilustrativně: pokud by řidič pro Uber denně projel cca 100 km a pracoval dvacet dní v měsíci zaplatil by za poskytnutí platformy cca 6 000 Kč, čím více bude jezdit, tím bude platformě odvádět více.

²⁰ Odhad je v obou případech optimistický cca 2,25 Km – spotřeba 7,5 l x 30 = 225 Kč/100 Km

Autopůjčovna: - i v tomto případě se nabízené ceny liší, nicméně lze si půjčit vůz Fabia cca 400 Kč/den, Octavia Rapid – 450 Kč/ den, resp. 4 500 – 6000 tis. Kč/měsíc – průjezd denně max. 250 km. I krátkodobé výpůjčky, jsou-li realizovány na více dní, lze pořídit výhodněji, než je částka uvedená za den. Z letmého výpočtu pak vychází, že projede-li řidič s klientem 150 km za den musí počítat s tím, že odepíše 400 Kč za půjčení, a cca 340 Kč za pohonné hmoty, tj. celkem 740 Kč. Navíc musí zaplatit za poskytnutí platformy Uber či Taxify.

Orientačně jeho čistý příjem u Uberu činí: 150 km x 12 Kč (faktická cena se započtením nástupu a poplatku za minutu průjezdu) tj. 1800 Kč., platformě odvede 450 Kč, tzn., že na čistých příjmech mu zbude 1350 Kč a odečte-li náklady na pronájem vozu a pohonné hmoty, zůstane mu 610 Kč. Tuto částku lze považovat nikoliv za zisk, ale odměnu za práci. Je otázkou kolik hodin musí strávit přepravou osob, i kdyby to bylo 6 hod., pak mu vychází „hrubá“ hodinová mzda 100 Kč. Je pochopitelné, že tato částka se zvyšuje při vyšší průjezdů kilometrů.

Kalkulace minimálních provozních nákladů na standardní vozidlo dle vyhlášky o cestovních náhradách pro r. 2017²¹ – na amortizaci vozu vyhláška počítá 3,90 Kč/km. Připočteme-li k tomu faktické náklady za pohonné hmoty (viz propočet výše) 2,25 Kč/km, dostáváme se k minimální velikosti nákladů, které musí řidič vynaložit, aby zabezpečit provozní náklady a režii vozu (amortizaci a údržbu), dostáváme se na částku 6,15 Kč/Km. Tato částka nezahrnuje odměnu (mzdu) řidiče. Není pochyb o tom, že tvůrce vyhlášky byl veden snahou nezvyšovat cestovní náklady a touto cestou snižovat daňový základ pro zdanění, proto lze považovat tyto náklady za minimální. Při modelovém případě projetí 150 km za den pro společnost Uber by ekonomika přepravy osob měla následující podobu s využitím dat z minulého případu: čistý příjem 1350 Kč, výdaje 6,15 Kč/km x 150 km, tj. 922 Kč, tedy čistý příjem by činil 428 Kč.

Nákup ojetého vozu. Jak vyplývá z výše uvedených příkladů varianta pronájmu vozidla či použití vlastního vozidla nevychází výhodně, pokud řidič nesleduje krátkodobé cíle; překlenout dobu nezaměstnanosti, příležitostně si vydělat, popovídat si s pasažéry. Jako další, byť ji dlouhodobější varianta se uvažuje nákup ojetého vozidla. Autobazary nabízejí i úvěrování nákupu. Byť jde o modelový případ, vychází z reálných čísel.

Nákup ojetého vozu Škoda Octavia 2013 Ambiente, 2.0 TDI, najeto 112 113 km, prodejní akční cena (AAA Autobazar) 203 tis. Kč, s úvěrovým financováním 96 splátek á 2675 Kč měsíčně (po splacení se cena vyšplhá na 256 tis. Kč.)

Společnost JITIS CZ nabízí propočet nákupu ojetého vozidla i s náklady na údržbu (na 36 měsíců) a ve výše uvedeném případě můžeme uvažovat měsíčními náklady 5 947 Kč. Vydělíme-li tuto částku 22 pracovními dny, vyjde nám na den 270 Kč. Připočteme-li k této částce částku za pohonné hmoty a řidič pro Uber odjezdí opět za den 150 Kč, zůstane mu 740 Kč jako jeho odměna. Přitom je zřejmé, že tuto aktivitu musí minimálně provozovat 36 měsíců. Pro delší období provozu a rozložení úvěrových splátek by se mohl dostat do ještě příznivější finanční situace, samozřejmě za cenu, že bude uvedenou činnost realizovat např. 96 měsíců, tj. 8 let. V tomto případě by ovšem mohl narazit na tu skutečnost, že ojeté vozidlo, sice bude funkční, ale „přestárlé“ pro účely řidiče Uber.

Pronájem elektromobilu.²² Tento přístup sázející na úspory pohonných hmot je kompenzován vyššími náklady na pronájem elektromobilu ve srovnání s konvenčním automobilem. Pronájem pětimístního vozu (Nissan e-NV200) je nabízen na 3 dny za 3 600 Kč, nebo 9 900 Kč/měsíc.

²¹ Vyhláška č. 440/2016 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad

²² Údaje jsou převzaty z článku: Na tři dny „taxikářem“ pro Uber. Abyste si vydělali, musíte se otáčet.

Zdroj: https://ekonomika.idnes.cz/jak-se-vyplati-jezdit-pro-uberpop-dlm-ekonomika.aspx?c=A151217_184227_ekonomika_rny

Důležitý je ovšem bezplatný projezd, který v případě třídního pronájmu je omezen 300 km, u měsíčního na 1650 km. Překročením této délky projezdu je dále zpoplatněno 5 Kč/km. Dále je nutné znát místa dobíjení (nejlépe rychlo-dobíječky) a počítat s častým dobíjením (z důvodů častých pojezdů na jedno dobítí automobil zvládl cca 120 km), zajímavé noční jízdy jsou tím však výrazně limitovány.

Za třídní ježdění pro Uber, kdy bylo realizováno 40 jízd s pasažéry (mezi nimi nechyběly páteční jízdy přes noc, a sobotní večerní přes půlnoc) činil výdělek po odečtení provize pro platformu cca 6 tis Kč. Pokud řidič se soustředí na nejvýhodnější období, kdy je zaveden násobný tarif, resp. v obdobích a místech, která jsou pro přepravu nejvýhodnější, dá se pronájem vozu na týden za 5 tis. Kč uhradit přes víkend a projezd za pracovní dny jde na konto výdělku řidiče. V každém případě to vyžaduje věnovat ježdění pro Uber více než 40 hod. týdně.

4.3 Modelování ekonomiky provozu komerční přepravy osob v Praze

Modelování ekonomiky provozu komerční přepravy osob v Praze bylo realizováno v prostředí simulačního software Powersim společnosti Solvica, s.r.o. Simulační model umožňuje odhadnout roční výsledek hospodaření provozovatele přepravní služby nebo služby taxi z pohledu jednotlivých řidičů se zohledněním určitých odchylek a náhodných vlivů, definovaných pomocí stochastických metod, používajících pseudonáhodná čísla (Monte Carlo).

Model pracuje s celou řadou proměnných, propojených jednotlivými vazbami. Vstupní data pro modelování pochází jak z veřejných zdrojů (zejména výnosová stránka), tak z dotazníkového šetření mezi poskytovateli taxi služeb, pracujících na platformě Liftago, a výsledků terénního šetření mezi řidiči společnosti UBER.

Na základě analýzy způsobů poskytování přepravních služeb byly sestaveny následující dílčí modely ekonomiky provozu:

1. Tradiční taxi služba, poskytovaná
 - Vlastním automobilem
 - Vozidlem na operativní leasing
2. Komerční přeprava na platformě UBER, poskytovaná:
 - a. Soukromým vozidlem v rozsahu do 10 hodin týdně v režimu sdílené ekonomiky (cca 30 procent všech řidičů UBER) pro cenové varianty:
 - i. UBER POP
 - ii. UBER Select
 - b. Vlastním automobilem pro variantu UBER Black
 - c. Vozidlem na operativní leasing pro variantu UBER Select

Dílčí model provozování taxi služby vozidlem zaměstnavatele jsme nesestavovali z důvodu minimálního rozdílu vůči modelu provozování vlastním automobilem.

Model umožňuje definovat následující parametry.

1. Parametry jízdy:
 - a. Průměrná délka jízdy (placené zákazníkem)
 - b. Průměrná délka jízdy k zákazníkovi (přistavení vozidla)
 - c. Odchylka odhadu délky v %
 - d. Poměr využívání automobilu k soukromým účelům (0 – 100%).
 - i. Tento parametr určuje v jakém poměru vybrané druhy nákladů se promítnou do nákladů ekonomického modelu přepravních služeb.
 - e. Počet jízd za den.

- i. Model umožňuje nastavit počet jízd za jednotlivé dny v týdnu pro každý z 12 měsíců. Týdenní nastavení platí pro celý vybraný měsíc. Nastavení jde kopírovat do ostatních měsíců.
- 2. Obecné náklady:
 - a. Náklady na pohonné hmoty (Kč/litr)
 - b. Očekávaná změna cen PHM v procentech za rok
 - c. Délka odpisů
- 3. Výnosy, závislé na službě:
 - a. Sazba za 1 km
 - b. Nástupní sazba
 - c. Sazba za čekání
 - d. Průměrné čekání
- 4. Náklady, závislé na službě:
 - a. Staří vozidla
 - b. Cena automobilu (parametr určuje výši odpisů)
 - c. Operativní leasing (cena za měsíc)
 - d. Průměrná spotřeba paliva (l/km)
 - e. Náklady na servis (Kč/km)
 - f. Cena za sadu pneumatik
 - g. Průměrná životnost sady pneumatik
 - h. Cena výměny pneumatik
 - i. Roční náklady na povinné ručení
 - j. Roční náklady na havarijní pojištění
 - k. Roční cena stanoviště
 - l. Roční cena STK
 - m. Roční silniční daň
 - n. Roční cena ověření taxametu
 - o. Měsíční cena parkovacího místa
 - p. Cena čištění aut
 - q. Frekvence čištění
 - r. Cena dálniční známky
 - s. Provize zprostředkovatele v procentech
 - t. Platba za dispečink (za měsíc)

Hodnoty jednotlivých parametrů byly následně definovány pro každý dílčí model na základě terénního šetření.

Průměrná délka jízdy placené zákazníkem (taxi) byla vypočtená na základě údajů z dotazníkového šetření řidičů Liftago o počtu denně realizovaných jízd, počtu odpracovaných hodin za týden, předpokládaného počtu 49 pracovních týdnů v roce, a počtu placených kilometrů, odhadnutých řidiči taxi.

Průměrná délka jízdy k zákazníkovi (přistavení vozidla, taxi) byla vypočtená na základě údajů z dotazníkového šetření řidičů Liftago obdobným způsobem, kdy v čitateli byl rozdíl mezi počtem kilometrů, které řidič naježdí ročně v rámci poskytování přepravní služby po odečtení placených kilometrů.

Průměrná délka jízdy placené zákazníkem (UBER) byla vypočtená na základě údajů z dotazníkového šetření řidičů UBER o počtu denně realizovaných jízd, a počtu placených kilometrů, odhadnutých řidiči UBER. Průměrná délka jízdy je v případě Uber o něco nižší, než v případě taxi služby.

Průměrná délka jízdy k zákazníkovi (přistavení vozidla, Uber) byla stanovena na základě odborného odhadu ve výši 100 % průměrné délky placené jízdy.

Počet jízd za den byl definován pro každou službu zvlášť jako průměr odhadů řidičů příslušné služby. Je zajímavé, že řidiči Uber uvedli skoro dvojnásobný počet jízd, oproti kolegům z taxi.

Odchylka odhadu délky byla metodou odborného odhadu stanovena na 20 %, očekávaná změna cen PHM na 5 % za rok.

Parametr - poměr využívání automobilu k soukromým účelům, cena automobilu, cena za operativní leasing za měsíc, průměrná spotřeba paliva, náklady na servis (Kč/km), cena za sadu pneumatik, průměrná životnost sady pneumatik, cena výměny pneumatik, roční náklady na povinné ručení, roční náklady na povinné ručení, roční náklady na havarijní pojištění, byly definovány na základě dotazníkového šetření.

V případě staří vozidla u řidičů Uber, v případě služby Uber Pop jsme použili průměrný věk vozidla, jehož řidiči uváděli službu Uber jako příležitostní přivýdělek, a v případě služeb Uber Select a Uber Black průměrný věk vozidel řidičů, kteří provozují službu Uber jako hlavní činnost.

Parametry roční ceny, stanoviště, provize zprostředkovatelů, roční cena STK, roční cena ověření taxamtru, cena dálniční známky, cena čištění aut, délka odpisů, měsíční cena parkovacího místa byli definovány na základě informací z veřejných zdrojů a na základě informací od společnosti Liftago.

Náklady na pohonné hmoty (Kč/l) byly stanoveny na základě průměrných cen pohonných hmot, uvedených na serveru Penize.cz (<https://www.penize.cz/ceny-benzinu-a-ceny-nafty#historyTable>) pro Prahu, a došlo k jejich navýšení o 1 Kč na základě doporučení společnosti Liftago.

Na základě těchto hodnot je simulován roční výsledek hospodaření z pohledu jednotlivých řidičů se zohledněním určitých odchylek a náhodných vlivů, pomocí stochastických metod, používajících pseudonáhodná čísla (Monte Carlo).

V modelu je možné korigovat pracovní vytížení řidiče v průběhu kalendářního roku, s detailizací na úroveň dnů v týdnech.

Parametry jednotlivých modelů jsou uvedeny v následující tabulce:

Tab. č. 19 Parametry dílčích modelů ekonomiky přepravních služeb:

Model	Taxi (VA)	Taxi (L)	U-Pop	U-Select	U-Black (VA)	U-Black (L)
Parametry jízdy						
Průměrná délka jízdy (placené zákazníkem)	10,87	11,85	10,95	10,95	10,95	11,85
Průměrná délka jízdy k zákazníkovi (přistavení vozidla)	10,29	12,68	10,83	10,83	10,83	12,68
Odchylka odhadu délky v %	20	20	20	20	20	20
Poměr využívání automobilu k soukromým účelům	17,27	13,50	60	60	17,27	13,50
Počet jízd za den (5/týden)	10,54	11,91	2,00	2,00	10,54	11,91
Obecné náklady						
Typ PHM	Nafta	Nafta	Nafta	Nafta	Nafta	Nafta
Náklady na pohonné hmoty (Kč/l)	30,8	30,8	30,8	30,8	30,8	30,8
Průměrná spotřeba PHM (l/km)	6,57	6,16	6,57	6,57	6,57	6,16

Očekávaná změna cen PHM (%/rok)	5	5	5	5	5	5
Délka odpisů	5	0	5	5	5	0
Výnosy, závislé na službě						
Sazba za 1 km (Kč)	24,00	24,00	9,90	13,00	27,00	27,00
Nástupní sazba (Kč)	40,00	40,00	25,00	30,00	40,00	40,00
Sazba za čekání (Kč)	6,00	6,00	3,00	4,50	6,00	6,00
Průměrné čekání (Kč)	5	5	1	1	1	1
Náklady, závislé na službě						
Staří vozidla	5,43	1,41	5,43	2,72	2,72	1,41
Cena automobilu v Kč	364 787	0,00	364 787	364 787	0,00	0,00
Operativní leasing (Kč/měsíc)	0,00	16 918	0,00	0,00	0,00	16 918
Náklady na servis (Kč/km)	0,50	0,00	0,50	0,50	0,50	0,00
Cena za sadu pneumatik (Kč)	8 733	0,00	8 733	8 733	8 733	0,00
Průměrná životnost sady pneumatik (km)	58237	58237	58237	58237	58237	58237
Cena výměny pneumatik (Kč)	1 500	0,00	1 500	1 500	1 500	0,00
Roční náklady na povin. ručení (Kč)	8 014	0	4 007	4 007	4 007	0
Roční náklady na havarijní pojištění (Kč)	7 858	0	7 858	7 858	7 858	0
Roční cena stanoviště (Kč)	8 000	8 000	0	0	0	0
Roční cena STK (Kč)	990	0	495	495	495	0
Roční silniční daň (Kč)	3 300	0	0	0	0	0
Roční cena ověření taxamtru (Kč)	650	650	0	0	0	0
Měsíční cena parkovacího místa (Kč)	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500
Cena čištění aut (Kč)	300	300	300	300	300	300
Frekvence čištění	4	4	1	1	4	4
Cena dálniční známky (Kč)	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Provize zprostředkovatele v procentech	0	0	25	25	25	25
Platba za dispečink (za měsíc) (Kč)	8 000	8 000	0	0	0	0

Zdroj: vlastní zpracování na základě veřejných dat

Pozn. VA – vlastní automobil, L – operativní leasing

Model počítá s odepisováním vozidla po dobu 5 let, s tím, že staří vozidla nemá vliv na výši odpisu. Automobil se zařazuje do obchodního majetku v okamžiku pořízení. Cena vozidla v modelu je stanovena jako průměrná pořizovací cena vozidla dle dotazníkového šetření u řidičů Liftago po odečtení zůstatkové prodejní ceny vozidla, stanovenou ve výši 20 procent průměrné pořizovací ceny.

U klasické taxislužby provize zprostředkovatele se obvykle pohybuje v pásmu mezi 7 až 25 procenty z ceny zakázky, s váženým průměrem cca 13 procent z jízdného. U služby Liftago platí strop ve výši 1600 Kč za týden, neboli maximálně 7085 Kč za měsíc. U jiných provozovatelů je tento poplatek obdobný. Vzhledem k tomu, že modelový řidič dosahuje stropu v provizním systému, v modelu jsme aplikovali fixní poplatek za dispečink ve výši 8000 Kč.

Cena povinného ručení u služby Uber je odhadnuta na polovinu ceny povinného ručení u taxi služby. Řidiči Uber tuto skutečnost v pojistkách neuvádějí, proto je pojistné levnější. Cena havarijního pojištění je v obou případech stejná.

Cena STK je u řidičů UBER 2x nižší z důvodu většího intervalu pro technickou kontrolu.

Silniční daň řidiči Uber neplatí, proto je náklad nastaven na 0.

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že vozidla na operativní leasing mají v průměru o 0,4 l/100 km nižší spotřebu, což je způsobeno nižším věkem vozidel. Pneumatiky a servis vozidel jsou zahrnuty v nákladech na operativní leasing. Z šetření dále vyplynulo, že maximální počet ujetých km u operativního leasingu obvykle není omezen.

Použití vlastního vozidla taxi pro soukromé účely alikvotně snižuje náklady na následující položky:

- Cena automobilu (parametr určuje výši odpisů)
- Roční náklady na povinné ručení
- Roční náklady na havarijní pojištění
- Měsíční cena parkovacího místa
- Cena dálniční známky

Použití vozidla taxi, pořízeného na operativní leasing pro soukromé účely alikvotně snižuje náklady na následující položky:

- Operativní leasing (cena za měsíc)
- Cena výměny pneumatik
- Měsíční cena parkovacího místa
- Cena dálniční známky

Použití vlastního vozidla pro soukromé účely v případě poskytování sdílených jízd UBER POP alikvotně snižuje náklady na následující položky:

- Cena automobilu (parametr určuje výši odpisů)
- Cena výměny pneumatik
- Roční náklady na povinné ručení
- Roční náklady na havarijní pojištění
- Roční cenu STK
- Měsíční cena parkovacího místa
- Cena dálniční známky

Cena nákladů na pneumatiky se zahrnuje do nákladů prostřednictvím přepočtu ceny opotřebení za ujetý kilometr pro komerční účely.

Ostatní náklady jsou přepočítávány na kilometr, ujetý vozidlem za účelem podnikatelské činnosti, a proto na nich nemá vliv míra použití automobilu k soukromým účelům.

Modelování výnosů jsme provedli za období 11 měsíců v roce pro služby Taxi a Uber Black. Předpokládáme 1 měsíc dovolené pro řidiče. Výsledky modelování jsou uvedené v následující tabulce:

Tab. č. 20 Výsledky modelování ekonomiky přepravních služeb (údaje v Kč)

Model	Taxi (VA)	Taxi (L)	U-Pop	U-Select	U-Black (VA)	U-Black (L)
• Počet jízd	2 779	3 140	1 097	1 097	5 479	5 479
Počet km	58 528	76 669	20 982	20 982	104 811	104 923
Výnosy celkem	866 092	1 052 180	137 864	179 161	1 699 844	1 701 351
Náklady celkem	385 566	502 376	119 171	129 495	828 968	906 677
Hospodářský výsledek před zdaněním	480 526	549 804	18 693	49 666	870 876	794 674

Zdroj: vlastní zpracování na základě veřejných dat a dat z průzkumů

Pozn. VA – vlastní automobil, L – operativní leasing

Podrobnější výsledky modelování v různých iteracích modelování jsou uvedené na následujících tabulkách.

Jak je patrné z výsledků modelování, poskytování smluvní přepravy prostřednictvím služeb UBER Pop a Uber Select, po zohlednění veškerých relevantních nákladů, generuje pro jejich poskytovatele poměrně nízké příjmy, v případě příležitostného poskytování služby zřejmě i ztrátu. Ztráta je primárně způsobena zahrnutím do nákladů odpisů vozidla, a poměrné části dalších nákladů. Tím, že většina poskytovatelů si tuto skutečnost neuvědomuje, de facto dotuje z vlastních nákladů odběratele této služby, navíc se vystavují riziku sankcí za neplnění daňové povinnosti (registrace a placení daně z přidané hodnoty z částky strhávané pro platformu, viz závěr subkap. 1.2.1).

Na základě tohoto zjištění lze konstatovat, že na úrovni jednotlivých poskytovatelů přepravních služeb pro společnost Uber:

- **dochází k jistým daňovým únikům z hlediska zdanění příjmů, pokud je činnost prováděna jako hlavní; v případě příležitostné činnosti k únikům nedochází, nebo jen v minimálním rozsahu,**
- **obdobně jisté ztráty lze registrovat na straně placení důchodového a zdravotního připojištění, u příležitostných jízd tato povinnost prakticky nevzniká,**
- **s vysokou pravděpodobností lze tvrdit, že tito poskytovatelé nemají poněti a proto ani neplatí daň z přidané hodnoty z částky provize pro poskytovatele platformy,**
- **stejně tak není placena silniční daň,**
- **výběr spotřební daně a daně z přidané hodnoty u paliva a pneumatik není ohrožen.**

Podrobnější analýza hospodaření poskytovatelů přepravních služeb, kteří přepravu poskytují prostřednictvím platformy UBER Black ukazuje, že jejich výsledky hospodaření jsou lepší než u poskytovatelů klasické služby taxi. Zároveň výsledky základního modelování ukazují, že poskytování přepravních služeb vozidlem na operativní leasing je výhodnější u taxi, ale je méně výhodné v případě Uber Black. Závěry jsou ovlivněny odlišným nastavením dílčích parametrů poskytování služeb, co se týče počtu jízd, a jejich délky. Za účelem porovnání hospodaření jednotlivých služeb jsme proto sestavili dílčí model se stejnými následujícími parametry:

- průměrná délka jízdy (placené zákazníkem) - 11 km,
- průměrná délka jízdy k zákazníkovi (přistavení vozidla) - 9 km,
- poměr využívání automobilu k soukromým účelům - 15 %,
- počet jízd za den – 12.

Výsledky modelování se stejnými parametry je uveden v následující tabulce.

Tab. 21. Výsledky modelování ekonomiky přepravních služeb se stejnými dílčími parametry

Model – stejné parametry nájezdu	Taxi (VA)	Taxi (L)	U-Pop	U-Select	U-Black (VA)	U-Black (L)
Počet jízd	3 128	3 128	3 128	3 128	3 128	3 128
Počet km	62 588	62 588	62 588	62 588	62 588	62 588
Výnosy celkem	988 790	988 790	437 743	569 476	1 092 060	1 092 060
Náklady celkem	399 639	473 883	385 307	418 240	564 936	644 898
Hospodářský výsledek před zdaněním	589 151	514 907	52 436	151 236	527 124	447 162

Zdroj: vlastní zpracování na základě veřejných dat a dat z průzkumů

Pozn. VA – vlastní automobil, L – operativní leasing

Na základě výsledků předloženého modelu lze konstatovat, že provozování přepravních služeb vozidlem, pořízeným na operativní leasing je méně výhodné, ve srovnání s využitím vlastního vozidla. Výsledky jsou stejné jak v případě klasické taxi služby, tak v případě Uber.

Zároveň můžeme konstatovat, že i přes zvýšené náklady, spojené se získáním povolení k provozování taxi služby, je poskytování klasické taxi služby pro řidiče výhodnější ve srovnání se spoluprací se službou Uber. Při běžném provozu provize společnosti Uber odčerpává větší objem prostředků, než jsou poplatky klasickým dispečinkům, nebo alternativním aplikacím.

Práce pro Uber bude výhodnější v období dopravních špiček, kdy se ceny i násobně zvyšují, a to je zřejmě důvod proč řidiči jednotlivé služby kombinují.

Poskytování přepravní služby prostřednictvím služby Uber jako hlavní výdělečné činnosti je srovnatelně výnosné s poskytováním taxi služeb. Je očividné, že nepřiznání těchto příjmů je v rozporu s platnou legislativou. V případě daňového základu ve výši 500 000 Kč celková ztráta veřejného sektoru činí u jednoho řidiče více jak 150 tis. Kč z toho:

- 50 160 Kč – daň z příjmů fyzických osob po slevě na poplatníka,
- 73 000 Kč – sociální pojištění,
- 33 750 Kč – zdravotní pojištění.

Je proto žádoucí, aby stát vyvinul úsilí směřující k tomu, aby přepravci spolupracující s Uber řádně plnili své daňové povinnosti.

Ekonomika hospodaření větších provozovatelů se dá jednoduše zjistit na základě extrapolace modelových případů na předpokládaný počet vozidel u provozovatele, a proto nevyžaduje samostatné modelování.

Tab. č. 22 Model provozování konvenční taxislužby vlastním vozidlem:

Bilance	Výnosy	Srovnání	Přehled										Konvenční taxi - vlastní auto
	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Počet jízdy	251	217	211	207	253	235	240	240	224	252	218	231	2 779
Počet km	5 399	4 498	4 649	4 258	5 153	5 195	5 129	5 181	4 549	5 205	4 337	4 974	58 528
Výnosy z jízdy	66 569	55 459	57 320	52 493	63 532	64 050	63 236	63 876	56 078	64 176	53 474	61 325	721 588
Výnosy z nástupů	10 036	8 679	8 444	8 274	10 103	9 385	9 595	9 597	8 963	10 095	8 732	9 255	111 157
Výnosy z čekání	3 011	2 604	2 533	2 482	3 031	2 815	2 879	2 879	2 689	3 028	2 620	2 776	33 347
Výnosy celkem	79 615	66 742	68 298	63 249	76 665	76 250	75 710	76 352	67 731	77 299	64 825	73 356	866 092
Náklady na palivo	10 998	9 200	9 544	8 776	10 666	10 797	10 703	10 856	9 570	10 996	9 200	10 596	121 904
Náklady na servis	2 700	2 249	2 325	2 129	2 577	2 598	2 565	2 590	2 274	2 603	2 169	2 487	29 264
Náklady provize	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady POV	562	507	562	543	562	543	562	562	543	562	543	562	6 612
Náklady HAV	551	497	551	533	551	533	551	551	533	551	533	551	6 483
Náklady na pneu	810	675	697	638	773	779	769	777	682	781	650	746	8 777
Náklady výměny pneu	255	230	255	247	255	247	255	255	247	255	247	255	3 000
Náklady vlastnictví	5 112	4 617	5 112	4 947	5 112	4 947	5 112	5 112	4 947	5 112	4 947	5 112	60 190
Náklady STK	84	76	84	81	84	81	84	84	81	84	81	84	990
Náklady dálniční známky	105	95	105	102	105	102	105	105	102	105	102	105	1 238
Náklady čištění	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	14 400
Náklady stanoviště	679	614	679	658	679	658	679	679	658	679	658	679	8 000
Náklady na silniční daň	280	253	280	271	280	271	280	280	271	280	271	280	3 300
Náklady na parkování	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	24 750
Náklady na ověření tax.	55	50	55	53	55	53	55	55	53	55	53	55	650
Náklady na dispečink	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	96 000
Náklady celkem	33 453	30 325	31 512	30 242	32 961	32 872	32 983	33 169	31 224	33 324	30 717	32 774	385 556
Bilance	46 162	36 417	36 786	33 008	43 704	43 378	42 727	43 183	36 507	43 975	34 108	40 581	480 536

Výnosy

Konvenční taxi - vlastní auto

	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Výnosy	79 615	66 742	68 298	63 249	76 665	76 250	75 710	76 352	67 731	77 299	64 825	73 356	866 092
Náklady	33 453	30 325	31 512	30 242	32 961	32 872	32 983	33 169	31 224	33 324	30 717	32 774	385 556
Bilance	46 162	36 417	36 786	33 008	43 704	43 378	42 727	43 183	36 507	43 975	34 108	40 581	480 536



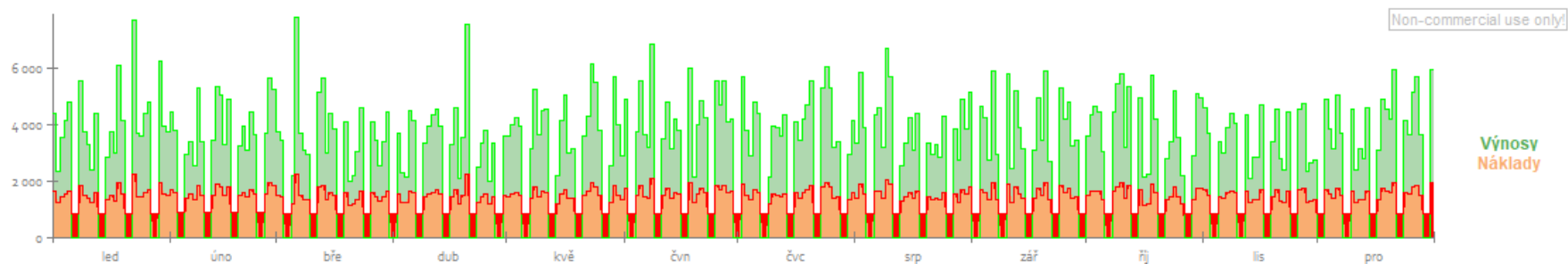
Tab. č. 23 Model provozování konvenční taxislužby vozidlem na operativní leasing:

Bilance	Výnosy	Srovnání	Přehled											Konvenční taxi - operativní leas
	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem	
Počet jízdy	284	245	239	234	285	265	271	271	253	285	247	261	3 140	
Počet km	7 073	5 893	6 090	5 577	6 750	6 805	6 719	6 787	5 958	6 819	5 682	6 516	76 669	
Výnosy z jízdy	82 003	68 318	70 610	64 664	78 262	78 900	77 898	78 686	69 081	79 055	65 872	75 543	888 892	
Výnosy z nástupů	11 340	9 807	9 542	9 349	11 416	10 605	10 842	10 845	10 128	11 407	9 867	10 457	125 606	
Výnosy z čekání	3 402	2 942	2 863	2 805	3 425	3 181	3 253	3 253	3 038	3 422	2 960	3 137	37 682	
Výnosy celkem	96 745	81 068	83 015	76 818	93 103	92 686	91 993	92 784	82 247	93 884	78 699	89 138	1 052 180	
Náklady na palivo	13 447	11 248	11 669	10 730	13 041	13 201	13 086	13 273	11 700	13 443	11 248	12 955	149 041	
Náklady na servis	3 536	2 946	3 045	2 789	3 375	3 403	3 359	3 393	2 979	3 409	2 841	3 258	38 334	
Náklady provize	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Náklady POV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Náklady HAV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Náklady na pneu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Náklady výměny pneu	210	190	210	203	210	203	210	210	203	210	203	210	2 475	
Náklady vlastnictví	13 957	13 957	13 957	13 957	13 957	13 957	13 957	13 957	13 957	13 957	13 957	13 957	167 488	
Náklady STK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Náklady dálniční známky	105	95	105	102	105	102	105	105	102	105	102	105	1 238	
Náklady čištění	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	14 400	
Náklady stanoviště	679	614	679	658	679	658	679	679	658	679	658	679	8 000	
Náklady na silniční daň	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Náklady na parkování	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	24 750	
Náklady na ověření tax.	55	50	55	53	55	53	55	55	53	55	53	55	650	
Náklady na dispečink	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	8 000	96 000	
Náklady celkem	43 253	40 362	40 984	39 755	42 685	42 840	42 715	42 936	40 916	43 122	40 325	42 482	502 376	
Bilance	53 492	40 706	42 030	37 063	50 417	49 847	49 277	49 848	41 332	50 762	38 374	46 656	549 803	

Výnosy

Konvenční taxi - operativní leas

	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Výnosy	96 745	81 068	83 015	76 818	93 103	92 686	91 993	92 784	82 247	93 884	78 699	89 138	1 052 180
Náklady	43 253	40 362	40 984	39 755	42 685	42 840	42 715	42 936	40 916	43 122	40 325	42 482	502 376
Bilance	53 492	40 706	42 030	37 063	50 417	49 847	49 277	49 848	41 332	50 762	38 374	46 656	549 803

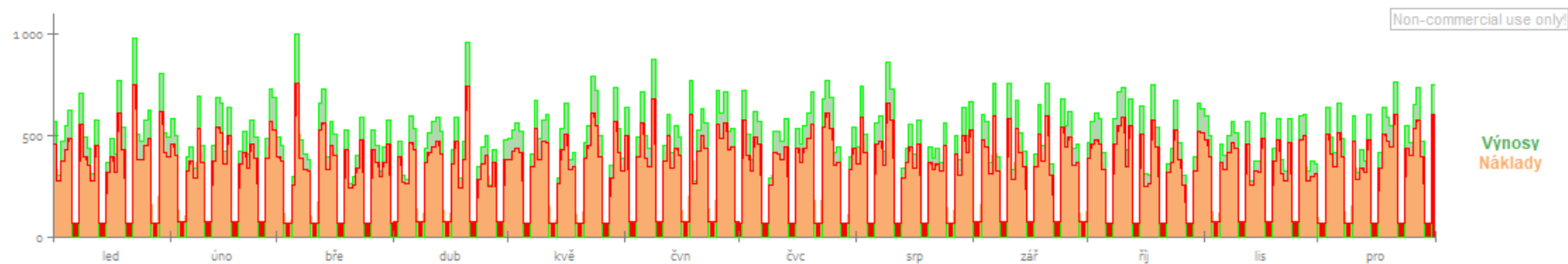


Tab. č. 24 Model provozování UBER Pop:

Bilance	Výnosy	Srovnání	Přehled										Uber Pop
	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Počet jízdy	99	86	83	82	100	93	95	95	88	100	86	91	1 097
Počet km	1 936	1 613	1 667	1 526	1 847	1 862	1 839	1 857	1 631	1 866	1 555	1 783	20 982
Výnosy z jízdy	9 582	7 983	8 250	7 556	9 145	9 219	9 102	9 194	8 072	9 237	7 697	8 827	103 863
Výnosy z nástupů	2 476	2 141	2 083	2 041	2 492	2 315	2 367	2 367	2 211	2 490	2 154	2 283	27 420
Výnosy z čekání	594	514	500	490	598	556	568	568	531	598	517	548	6 581
Výnosy celkem	12 651	10 637	10 833	10 086	12 235	12 090	12 037	12 130	10 813	12 325	10 368	11 658	137 864
Náklady na palivo	3 925	3 283	3 406	3 132	3 806	3 853	3 820	3 874	3 415	3 924	3 283	3 781	43 504
Náklady na servis	968	806	833	763	924	931	919	929	815	933	777	892	10 491
Náklady provize	3 163	2 659	2 708	2 522	3 059	3 022	3 009	3 032	2 703	3 081	2 592	2 914	34 466
Náklady POV	68	61	68	66	68	66	68	68	66	68	66	68	801
Náklady HAV	133	121	133	129	133	129	133	133	129	133	129	133	1 572
Náklady na pneu	290	242	250	229	277	279	276	279	245	280	233	267	3 146
Náklady výměny pneu	51	46	51	49	51	49	51	51	49	51	49	51	600
Náklady vlastnictví	1 239	1 119	1 239	1 199	1 239	1 199	1 239	1 239	1 199	1 239	1 199	1 239	14 591
Náklady STK	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	99
Náklady dálniční známky	25	23	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	300
Náklady čištění	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	3 600
Náklady stanoviště	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na silniční daň	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na parkování	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	6 000
Náklady na ověření tax.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na dispečink	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady celkem	10 672	9 169	9 523	8 922	10 391	10 363	10 350	10 440	9 455	10 544	9 162	10 180	119 171
Bilance	1 980	1 469	1 310	1 164	1 843	1 727	1 687	1 690	1 358	1 781	1 205	1 477	18 693

Výnosy

	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Výnosy	12 651	10 637	10 833	10 086	12 235	12 090	12 037	12 130	10 813	12 325	10 368	11 658	137 864
Náklady	10 672	9 169	9 523	8 922	10 391	10 363	10 350	10 440	9 455	10 544	9 162	10 180	119 171
Bilance	1 980	1 469	1 310	1 164	1 843	1 727	1 687	1 690	1 358	1 781	1 205	1 477	18 693



Tab. č. 24 Model provozování UBER Select:

Bilance Výnosy Srovnání Přehled Uber Select

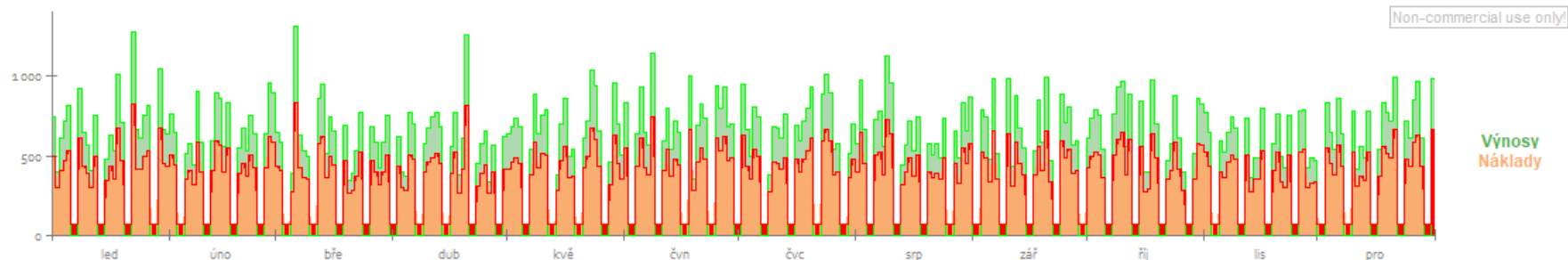
	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Počet jízdy	99	86	83	82	100	93	95	95	88	100	86	91	1 097
Počet km	1 936	1 613	1 667	1 526	1 847	1 862	1 839	1 857	1 631	1 866	1 555	1 783	20 982
Výnosy z jízdy	12 582	10 482	10 834	9 922	12 008	12 106	11 952	12 073	10 599	12 130	10 107	11 591	136 385
Výnosy z nástupů	2 971	2 569	2 500	2 449	2 991	2 778	2 840	2 841	2 653	2 988	2 585	2 739	32 904
Výnosy z čekání	891	771	750	735	897	833	852	852	796	896	775	822	9 871
Výnosy celkem	16 444	13 822	14 083	13 105	15 896	15 717	15 644	15 766	14 048	16 014	13 467	15 152	179 161
Náklady na palivo	3 925	3 283	3 406	3 132	3 806	3 853	3 820	3 874	3 415	3 924	3 283	3 781	43 504
Náklady na servis	968	806	833	763	924	931	919	929	815	933	777	892	10 491
Náklady provize	4 111	3 456	3 521	3 276	3 974	3 929	3 911	3 942	3 512	4 004	3 367	3 788	44 790
Náklady POV	68	61	68	66	68	66	68	68	66	68	66	68	801
Náklady HAV	133	121	133	129	133	129	133	133	129	133	129	133	1 572
Náklady na pneu	290	242	250	229	277	279	276	279	245	280	233	267	3 146
Náklady výměny pneu	51	46	51	49	51	49	51	51	49	51	49	51	600
Náklady vlastnictví	1 239	1 119	1 239	1 199	1 239	1 199	1 239	1 239	1 199	1 239	1 199	1 239	14 591
Náklady STK	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	99
Náklady dálniční známky	25	23	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	300
Náklady čištění	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	3 600
Náklady stanoviště	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na silniční daň	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na parkování	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	6 000
Náklady na ověření tax.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na dispečink	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady celkem	11 620	9 965	10 336	9 677	11 307	11 270	11 252	11 349	10 264	11 466	9 937	11 054	129 495
Bilance	4 824	3 857	3 747	3 429	4 589	4 448	4 393	4 418	3 785	4 548	3 530	4 098	49 666

Výnosy

Uber Select

Non-commercial use only!

	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Výnosy	16 444	13 822	14 083	13 105	15 896	15 717	15 644	15 766	14 048	16 014	13 467	15 152	179 161
Náklady	11 620	9 965	10 336	9 677	11 307	11 270	11 252	11 349	10 264	11 466	9 937	11 054	129 495
Bilance	4 824	3 857	3 747	3 429	4 589	4 448	4 393	4 418	3 785	4 548	3 530	4 098	49 666



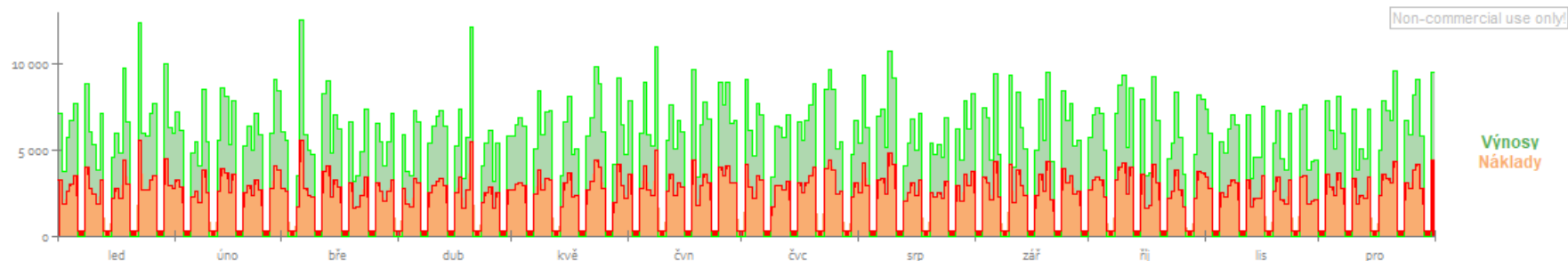
Tab. č. 25 Model provozování UBER Black – vlastní vozidlo:

Bilance	Výnosy	Srovnání	Přehled										Uber BLACK - vlastní auto
	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Počet jízdy	495	428	416	408	498	463	473	473	442	498	430	456	5 479
Počet km	9 669	8 056	8 326	7 625	9 228	9 303	9 185	9 278	8 145	9 322	7 767	8 907	104 811
Výnosy z jízdy	130 533	108 749	112 398	102 933	124 578	125 594	123 998	125 253	109 963	125 841	104 856	120 251	1 414 948
Výnosy z nástupů	19 786	17 111	16 648	16 312	19 918	18 503	18 917	18 921	17 671	19 902	17 215	18 246	219 151
Výnosy z čekání	5 936	5 133	4 994	4 894	5 975	5 551	5 675	5 676	5 301	5 971	5 165	5 474	65 745
Výnosy celkem	156 255	130 994	134 041	124 139	150 471	149 647	148 590	149 851	132 936	151 714	127 236	143 970	1 699 844
Náklady na palivo	19 606	16 400	17 014	15 645	19 014	19 248	19 080	19 352	17 060	19 601	16 401	18 888	217 310
Náklady na servis	4 835	4 028	4 163	3 812	4 614	4 652	4 593	4 639	4 073	4 661	3 884	4 454	52 405
Náklady provize	39 064	32 749	33 510	31 035	37 618	37 412	37 148	37 463	33 234	37 928	31 809	35 992	424 961
Náklady POV	281	254	281	272	281	272	281	281	272	281	272	281	3 306
Náklady HAV	551	497	551	533	551	533	551	551	533	551	533	551	6 483
Náklady na pneu	1 450	1 208	1 249	1 143	1 384	1 395	1 377	1 391	1 221	1 398	1 165	1 336	15 717
Náklady výměny pneu	255	230	255	247	255	247	255	255	247	255	247	255	3 000
Náklady vlastnictví	5 112	4 617	5 112	4 947	5 112	4 947	5 112	5 112	4 947	5 112	4 947	5 112	60 190
Náklady STK	35	31	35	34	35	34	35	35	34	35	34	35	408
Náklady dálniční známky	105	95	105	102	105	102	105	105	102	105	102	105	1 238
Náklady čištění	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	19 200
Náklady stanoviště	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na silniční daň	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na parkování	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	2 063	24 750
Náklady na ověření tax.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na dispečink	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady celkem	74 955	63 771	65 936	61 432	72 630	72 503	72 198	72 846	65 384	73 589	63 054	70 671	828 968
Bilance	81 300	67 223	68 104	62 707	77 841	77 145	76 392	77 005	67 552	78 125	64 182	73 299	870 875

Výnosy

Uber BLACK - vlastní auto

	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Výnosy	156 255	130 994	134 041	124 139	150 471	149 647	148 590	149 851	132 936	151 714	127 236	143 970	1 699 844
Náklady	74 955	63 771	65 936	61 432	72 630	72 503	72 198	72 846	65 384	73 589	63 054	70 671	828 968
Bilance	81 300	67 223	68 104	62 707	77 841	77 145	76 392	77 005	67 552	78 125	64 182	73 299	870 875

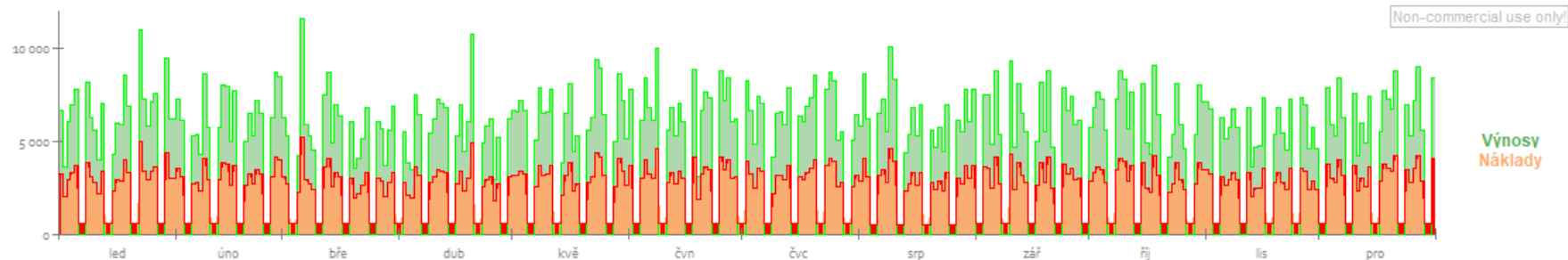


Tab. č. 26 Model provozování UBER Black – operativní leasing

Bilance	Výnosy	Srovnání	Přehled										Uber BLACK - operativní leasing
	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Počet jízdy	495	428	416	408	498	463	473	473	442	498	430	456	5 479
Počet km	9 586	8 122	8 170	7 713	9 372	9 108	9 133	9 185	8 292	9 420	7 986	8 835	104 923
Výnosy z jízdy	129 414	109 647	110 300	104 120	126 527	122 959	123 291	123 992	111 946	127 176	107 811	119 273	1 416 455
Výnosy z nástupů	19 786	17 111	16 648	16 312	19 918	18 503	18 917	18 921	17 671	19 902	17 215	18 246	219 151
Výnosy z čekání	5 936	5 133	4 994	4 894	5 975	5 551	5 675	5 676	5 301	5 971	5 165	5 474	65 745
Výnosy celkem	155 135	131 892	131 942	125 325	152 420	147 012	147 883	148 590	134 919	153 049	130 191	142 993	1 701 351
Náklady na palivo	18 225	15 503	15 655	14 838	18 106	17 668	17 787	17 962	16 284	18 573	15 811	17 565	203 977
Náklady na servis	4 793	4 061	4 085	3 856	4 686	4 554	4 566	4 592	4 146	4 710	3 993	4 418	52 461
Náklady provize	38 784	32 973	32 986	31 331	38 105	36 753	36 971	37 147	33 730	38 262	32 548	35 748	425 338
Náklady POV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady HAV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na pneu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady výměny pneu	223	201	223	216	223	216	223	223	216	223	216	223	2 625
Náklady vlastnictví	14 803	14 803	14 803	14 803	14 803	14 803	14 803	14 803	14 803	14 803	14 803	14 803	177 639
Náklady STK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady dálniční známky	186	168	186	180	186	180	186	186	180	186	180	186	2 188
Náklady čištění	1 500	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	900	1 200	1 200	1 200	3 000	16 200
Náklady stanoviště	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na silniční daň	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na parkování	2 188	2 188	2 188	2 188	2 188	2 188	2 188	2 188	2 188	2 188	2 188	2 188	26 250
Náklady na ověření tax.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady na dispečink	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Náklady celkem	80 702	71 097	71 325	68 612	79 497	77 561	77 924	78 002	72 746	80 145	70 938	78 130	906 677
Bilance	74 434	60 795	60 617	56 713	72 923	69 451	69 959	70 588	62 173	72 904	59 253	64 863	794 673

Výnosy

	Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	Celkem
Výnosy	155 135	131 892	131 942	125 325	152 420	147 012	147 883	148 590	134 919	153 049	130 191	142 993	1 701 351
Náklady	80 702	71 097	71 325	68 612	79 497	77 561	77 924	78 002	72 746	80 145	70 938	78 130	906 677
Bilance	74 434	60 795	60 617	56 713	72 923	69 451	69 959	70 588	62 173	72 904	59 253	64 863	794 673



5 Shrnutí a doporučení pro exekutivní orgány

Není pochyb o tom, že v posledních cca třech, pěti letech dochází celosvětově k nástupu alternativní přepravy osob na bázi on-line platform (též on-line nebo platformová přeprava), která je alternativou a samozřejmě i konkurencí klasickým taxi-službám. Díky nastaveným nižším cenám si získaly platformové přepravní služby oblibu u zájemců o přepravu a tím i postupně roste podíl těchto služeb na trhu. Ve svém důsledku dochází k snižování cen, neboť i taxi-dispečinky chtějí být konkurence schopné. Toto tvrzení lze doložit porovnáním průměrných přepravních nákladů v Praze a Ostravě.

Pokud by se podařilo vyřešit nerovné podmínky pro podnikání obou skupin, tj. klasických taxikářů a řidičů jezdících pro platformy, zřejmě lze očekávat zachování či další pokles cenové úrovně přepravy osob po městech. Tento stav by mohl nahrávat snížení jízdy vlastními vozy k různým pojezdům po městě.

Platformy ovšem nejsou lidumily, nastavené nižší ceny přepravy jsou logicky přenášeny na řidiče. Naše propočty ukazují, že opticky se mohou jevit hrubé příjmy i řidičů jezdících pro platformy zajímavé, po započtení sražené provize platformy, nákladů na pohonné hmoty, dalších nákladů na provoz, údržbu a amortizaci vozu, vychází hrubý příjem často sto i pod sto korun za hodinu. Proto zřejmě nepřekvapí, že platformy mají větší fluktuaci řidičů, často proto ne pracují řidiči, kteří si chtějí přivydělat, zahraniční řidiči apod.²³

Doporučení pro exekutivní orgány:

- není pochyb o tom, že přeprava osob za úplatu, ať má charakter přepravy taxi či platformy je komerční činností,
- s ohledem na rizika pramenící s přepravou osob, který má hromadný charakter, jsou ve vyspělých zemích kladeny přísnější požadavky na provozovatele této dopravy a též na osoby, které řídí příslušné dopravní prostředky (letadla, vlaky, autobusy, auta určena ke komerční přepravě)
- jak bylo uvedeno výše, tradiční oblast taxislužeb je poměrně přísně regulována, jak z pohledu zahájení taxikářské činnosti, tak jejího provozování a nároků na administrativu řidiče,
- pokud bychom posuzovali poskytování tzv. smluvní přepravy fy Uber, Taxify, tak v takovém případě společnosti pro výkon funkce řidiče přepravy nevyžadují řadu regulativních požadavků, zejména vlastnictví průkazu způsobilosti řidiče taxislužby, ale i sjednání pojištění pro taxislužbu, absolvování četnější technické kontroly vozidel taxi apod.
- na druhé straně nelze přehlédnout, že některá regulativní opatření jsou již překonána: znalost místopisu lze nahradit výkonnou navigací, taxametr lze nahradit mobilní aplikací opírající se o GPS identifikaci projeté trasy,

²³ Další možností je najít si zajímavé trasy jako jsou cesty z letiště či noční víkendové přepravy, protože platformoví řidiči neparkují na letišti, pak jsou jimi obaleny benzínové pumpy v okolí letiště apod.

- obě kategorie řidičů, jak klasičtí řidiči taxi, tak řidiči pracující pro Uber by měli být plátcí všech obligatorních daní, s ohledem na tu skutečnost, že spol. Uber nezveřejňuje informace o řidičích, kteří pro ni pracují, řidiči se cítí býti anonymizováni, čímž se vytváří jisté podmínky pro obcházení této povinnosti,

Z výše uvedeného vyplývá, že na trhu služeb hromadné přepravy osob nejsou zabezpečeny rovnocenné podnikatelské podmínky, přičemž tak dochází k řadě konfliktů. Do jisté míry jsou tedy pochopitelné i stížnosti řidičů poskytujících klasické taxi služby na to, že jsou znevýhodněni.

Autoři této výzkumné studie se domnívají, že stejně jako rovnoběžky se v nekonečnu spojí, tak v mnohem kratším intervalu bude muset dojít ke konvergenci obou směrů hromadné přepravy osob. Oba směry budou muset projít transformací:

- tradiční taxislužba – omezení řady regulativních ustanovení (místopis, taxametry, možná i požadavky na evidenci a dokumenty, kterými musí být vybaveno vozidlo taxislužby),
- řidiči pracující pro Uber a Taxify - získání průkazu řidiče taxislužby, s tím, že by byly posíleny zdravotní testy, viz požadavky na získání řidičského oprávnění taxi v Německu, a dále sjednání pojištění vozidla pro provoz taxislužby,
- všichni provozovatelé přepravních služeb - poskytování informací o výkonech řidičů pracujících pro ně - pro účely kontrol, zejména pokud jde o plnění fiskálních povinností, má-li dojít k rozšíření EET od r. 2018 pro oblast přepravních služeb, neměl by být problém identifikovat platby za dispečink či platformu.

Zdroje a použitá literatura

- [1] <https://hopintaxi.com/cz/kontakt>
- [2] <https://taxify.eu/cs/> , <http://help.taxify.eu/taxify-czech-republic>
- [3] <http://www.ubertaxi.cz/co-je-uber/>
- [4] Vyhláška č. 440/2016 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad
- [5] <http://www.benedelman.org/uber/uber-policy-whitepaper-screenshot.png>
a <https://hbr.org/2017/06/uber-cant-be-fixed-its-time-for-regulators-to-shut-it-down>
- [6] Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, v aktuálním znění
- [7] Integrovaný systém typových pozic. Dostupné na: <http://katalog.nsp.cz/tp/ridic-osobnich-a-malych-dodavkovych-automobilu/2107.html>
- [8] Nabídka a poptávka na trhu práce. Praha, MPSV, 2017. Dostupné na: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/trh>

Seznam příloh

Příloha č. 1 Podmínky provozování taxislužby

Příloha č. 2 Dotazník - průzkum mezi řidiči Liftago

Příloha č. 3 Metodický list a záznamník pro tazatele realizující terénní průzkum

Příloha č. 4 Seznam proměnných v ekonomickém simulačním modelu sdílené dopravy

Příloha č. 5 Záznam rozhovoru s provozovatelem konkurenční alternativní taxislužby – konkurence UBER.

Příloha č. 1

Podmínky provozování taxislužby

- (1) Dopravce smí provozovat taxislužbu pouze vozidlem, které
 - a) je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby (dále jen „vozidlo taxislužby“), nebo
 - b) poskytla přepravovaná osoba pro účely své přepravy (dále jen „vozidlo cestujícího“).
- (2) Dopravce při provozování taxislužby nesmí použít vozidlo taxislužby, které pro něj není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby. Dopravce je povinen zajistit, aby vozidlem taxislužby, které je pro něj zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, neprovozovala taxislužbu jiná osoba.
- (3) Dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je povinen zajistit, aby při nabízení nebo poskytování přepravy, včetně činností s tím souvisejících,
 - a) práci řidiče taxislužby vykonávala osoba, která
 1. je v základním pracovněprávním vztahu s dopravcem, není-li touto osobou dopravce nebo spolupracující manžel nebo registrovaný partner, a
 2. je držitelem oprávnění řidiče taxislužby,
 - b) vozidlo taxislužby bylo vybaveno aktuálním výpisem z evidence vozidel taxislužby,
 - c) vozidlo taxislužby bylo viditelně a čitelně označeno
 1. střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a
 2. jménem a příjmením, popřípadě obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby,
 - d) vozidlo taxislužby bylo vybaveno
 1. měřicí sestavou taxamtru splňující požadavky zvláštního právního předpisu^{6a}), jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna (dále jen „taxametr“),
 2. knihou taxamtru a
 3. záznamy o přepravě podle písmene h) z právě probíhajícího dne nebo záznamem o přepravě z poslední poskytnuté přepravy, pokud v právě probíhajícím dni nebyla vozidlem taxislužby žádná přeprava uskutečněna,
 - e) v taxamtru byly nastaveny údaje a hodnoty odpovídající skutečnosti,

- f) zobrazované údaje z taxametru byly čitelné a viditelné z místa přepravované osoby,
- g) řidič taxislužby řádně obsluhoval taxametr a zajistil zaznamenání skutečného průběhu přepravy,
- h) řidič taxislužby ihned po ukončení přepravy pořídil jako výstup z tiskárny taxametru záznam o přepravě a
- i) řidič taxislužby cestujícímu vydal doklad o zaplacení jízdného pořízený jako výstup z tiskárny taxametru, pokud o něj cestující požádá.

(4) Dopravce je povinen zajistit, aby v den, kdy je vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy, bylo toto vozidlo vybaveno všemi smlouvami, na jejichž základě je přeprava v právě probíhajícím dni prováděna, nebo jejich kopiemi. Smlouva musí obsahovat údaje o přepravovaných osobách, datu a trase přepravy a ceně za přepravu nebo způsob jejího určení a nesmí být uzavřena ve vozidle taxislužby nebo na jiném místě bezprostředně před zahájením přepravy. Při poskytování přepravy vozidlem taxislužby na základě předchozí písemné smlouvy se nepoužije odstavec 3 písm. c) a f); pokud vozidlo taxislužby není v souladu s § 21a odst. 2 písm. b) vybaveno taxametrem, nepoužije se dále odstavec 3 písm. d), e) a g) až i).

(5) Dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, nesmí stejným vozidlem souběžně nabízet nebo poskytovat přepravu na základě předchozí písemné smlouvy podle odstavce 4 a přepravu bez této smlouvy.

(6) Dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je dále povinen

- a) vést záznamy o provozu vozidla taxislužby a tyto záznamy spolu se záznamy o přepravě podle odstavce 3 písm. h) a smlouvami podle odstavce 4 uchovávat nejméně po dobu 1 roku od ukončení přepravy, k níž se vztahují, a
- b) zajistit, aby v době, kdy je s vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy podle odstavce 4, včetně činností s tím souvisejících, nebo je vozidlo taxislužby použito k jinému účelu než k provozování taxislužby, nebylo označeno svítlnou podle odstavce 3 písm. c) bodu 1, nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s tímto označením.

(7) Dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem cestujícího, je povinen zajistit, aby práci řidiče taxislužby vykonávala osoba, která

- a) je v základním pracovněprávním vztahu s dopravcem, není-li touto osobou dopravce nebo spolupracující manžel nebo registrovaný partner, a
- b) je držitelem oprávnění řidiče taxislužby.

(8) Prováděcí právní předpis stanoví způsob vedení a náležitosti záznamu o provozu vozidla taxislužby, náležitosti záznamu o přepravě, technické požadavky na paměťovou jednotku taxametru, náležitosti knihy taxametru, náležitosti dokladu o zaplacení jízdného a způsob řádné obsluhy taxametru.

Příloha č. 2



Průzkum mezi řidiči Liftago

* Povinné

1

Kolik kilometrů najedete ročně jako řidič taxislužby? *

Zadejte svoji odpověď.

2

Kolik je z toho kilometrů, které zákazník neplatí (přistavení vozidla)? *

Zadejte svoji odpověď.

3

Kolik kilometrů navíc najedete ročně ve stejném vozidle pro soukromé účely? *

Zadejte svoji odpověď.

Odkaz na dotazník: <http://bit.ly/2jTeogS>

Příloha č. 3

Metodický list a záznamník pro tazatele realizující terénní průzkum

Informace jízdy		1. <i>Přivolání vozidla</i>	2. <i>Nástup</i>	3. <i>Výstup</i>	4. <i>Počet km</i>	5. <i>Sazba</i>	6. <i>Cena jízdy</i>
		☐ dispečink	místo:	místo		nástupní	
		☐ Liftago ☐ Taxify ☐ Uber	čas:	čas		Kč/km	
Poznámka vysvětlení							

Informace o vozidle		7. <i>Značka</i>	8. <i>Model</i>	9. <i>Stáří</i>	10. <i>Počet najetých kilometrů</i>	11. <i>Vozidlo označeno jako taxi</i>
						☐ ano ☐ ne
Poznámka vysvětlení						

Informace o řidiči		12. <i>Pohlaví</i>	13. <i>Věk</i>	14. <i>Plynulá čeština</i>
		☐ muž ☐ žena		☐ ano ☐ ne
Poznámka vysvětlení				

Informace z rozhovoru		15. <i>Poskytovatel</i>	16. <i>Převažující denní doba poskytování dopravních služeb řidičem</i>	17. <i>Převažující dny poskytování služeb řidičem</i>	18. <i>Charakter pracovní činnosti řidiče</i>	19. <i>Počet najetých kilometrů při poskytování přepravních služeb řidičem</i>	20. <i>Průměrný počet jízd denně a průměrná délka jízdy</i>

		dispečink %	ráno %	pracovní dny %	☐ hlav. činnost	km denně	Ø počet jízdy
		Ligtago %	odpoledne %	víkendy a státní svátky %	☐ přivýdělek	km týdně	Ø délka jízdy
		Taxify %	večer %				
		Uber %	noc %				
Poznámka vysvětlení							

Příloha č. 4

Seznam proměnných v ekonomickém simulačním modelu sdílené dopravy

Celkové náklady na dispečink dle služby	Služba	Kč	0
Celková bilance dle služby	Služba	Kč	0
Celkové náklady provize zprostředkovateli dle služby	Služba	Kč	0
Celkové výnosy dle služby	Služba	Kč	0
Celkové výnosy z čekání dle služby	Služba	Kč	0
Celkové výnosy z nástupní sazby dle služby	Služba	Kč	0
Celkové výnosy z najetých kilometrů dle služby	Služba	Kč	0
Celkové náklady dle služby	Služba	Kč	0
Celkový počet dnů		da	0
Celkové náklady na ověření taxametru dle služby	Služba	Kč	0
Celkové náklady na silniční daň dle služby	Služba	Kč	0
Celkové náklady na výměnu pneumatik dle služby	Služba	Kč	0
Celkové náklady na STK dle služby	Služba	Kč	0
Celkové náklady na dálniční známku	Služba	Kč	0
Celkové náklady na stanoviště dle služby	Služba	Kč	0
Celkové náklady havarijního pojištění dle služby	Služba	Kč	0

Celkové náklady povinného ručení dle služby	Služba	Kč	0
Celkové odpisy dle služby	Služba	Kč	0
Aktuální účetní hodnota automobilu dle služby	Služba	Kč	IF(Iniciální cena automobilu dle služby<0<<Kč>>; 0<<Kč>>; Iniciální cena automobilu dle služby)
Celkové náklady servis dle služby	Služba	Kč	0
Celkové náklady na pneumatiky dle služby	Služba	Kč	0
Celkové náklady na palivo dle služby	Služba	Kč	0
Ceny pohonných hmot		Kč/l	Iniciální náklady na pohonné hmoty
Celková spotřeba paliva dle služby	Služba	l	0
Celkový počet kilometrů	Služba	Km	0
Celkový počet jízd	Služba	Jízda	0
Celkové náklady na čištění dle služby	Služba	Kč	0
Celkové náklady na parkování dle služby	Služba	Kč	0
Očištění ceny dispečinku dle služby o soukromé účely	Služba		1
Měsíční platba za dispečink dle služby	Služba	Kč	1200
Očištění ceny dálniční známky dle služby o soukromé účely	Služba		1
Očištění ceny čištění dle služby o soukromé účely	Služba		1
Očištění ceny parkování dle služby o soukromé účely	Služba		1
Očištění ceny taxamtru dle služby o soukromé účely	Služba		1
Očištění silniční daně dle služby o soukromé účely	Služba		1
Očištění ceny STK dle služby o soukromé účely	Služba		1
Očištění ceny stanoviště dle služby o soukromé účely	Služba		1
Očištění ceny HAV dle služby o soukromé účely	Služba		1
Očištění ceny POV dle služby o soukromé účely	Služba		1
Očištění nákladů výměny pneumatik dle služby o soukromé účely	Služba		1

Očištění nákladů opotřebení pneumatik dle služby o soukromé účely	Služba		1
Checkbox false			0
Očištění ceny automobilu dle služby o soukromé účely	Služba		1
Využití automobilu k podnikání	Služba	%	0
Provize zprostředkovateli dle služby	Služba	%	10
Průměrné čekání na jízdu dle služby	Služba	min/Jízda	2
Sazba za minutu čekání dle služby	Služba	Kč/min	40
Nástupní sazba dle služby	Služba	Kč/Jízda	40
Sazba za 1 ujetý km dle služby	Služba	Kč/Km	25
Roční cena ověření taxametru dle služby	Služba	Kč	8000
Roční silniční daň	Služba	Kč	8000
Cena výměny pneumatik dle služby	Služba	Kč	8000
Roční cena STK dle služby	Služba	Kč	8000
Roční cena dálniční známky dle služby	Služba	Kč	8000
Roční cena stanoviště dle služby	Služba	Kč	8000
Roční havarijní pojištění dle služby	Služba	Kč	2143
Roční povinné ručení dle služby	Služba	Kč	2143
Doba odepisování			5
Cena automobilu dle služby	Služba	Kč	600000
Náklady na servis dle služby	Služba	Kč/Km	1
Stáří automobilu	Služba		1
Životnost pneumatik	Služba	Km	40000
Cena pneumatik	Služba	Kč	6000
Očekávaný roční růst cen pohonných hmot		%	0
Iniciální náklady na pohonné hmoty		Kč/l	30
Spotřeba paliva dle služby	Služba	l/Km	5,5
Procentuální odchylka délky jízdy	Služba	%	10%
Průměrná délka jízdy	Služba	Km/Jízda	15
Procentuální odchylka počtu jízd	Služba	%	10%
Průměrný počet jízd denně	Služba;Den;Měsíce	Jízda/da	15

Měsíční frekvence čištění auta dle služby a měsíce	Služba; Měsíce		4
Cena čištění auta dle služby	Služba	Kč	400
Měsíční cena parkoviště dle služby	Služba	Kč	1200
Měsíční cena dispečinku dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění ceny dispečinku dle služby o soukromé účely=1; Měsíční platba za dispečink dle služby*Využití automobilu k podnikání; Měsíční platba za dispečink dle služby)
Finální náklady na dispečink dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na dispečink dle služby)
Měsíční náklady na dispečink dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na dispečink dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Denní náklady na dispečink dle služby	Služba	Kč	Měsíční cena dispečinku dle služby pro podnikání/Měsíční počet dnů[INDEX(MONTH(TIME))]
Roční cena dálniční známky pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění ceny dálniční známky dle služby o soukromé účely=1; Roční cena dálniční známky dle služby*Využití automobilu k podnikání; Roční cena dálniční známky dle služby)
Cena čištění auta dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění ceny čištění dle služby o soukromé účely=1; Cena čištění auta dle služby*Využití automobilu k podnikání; Cena čištění auta dle služby)
Měsíční cena parkování dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění ceny parkování dle služby o soukromé účely=1; Měsíční cena parkoviště dle služby*Využití automobilu k podnikání; Měsíční cena parkoviště dle služby)
Roční ceny ověření taxametru dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění ceny taxametru dle služby o soukromé účely=1; Roční cena ověření taxametru dle služby*Využití automobilu k podnikání; Roční cena ověření taxametru dle služby)
Roční silniční daň dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění silniční daně dle služby o soukromé účely=1; Roční silniční daň*Využití automobilu k podnikání; Roční silniční daň)
Roční cena STK dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění ceny STK dle služby o soukromé účely=1; Roční cena STK dle služby*Využití automobilu

			k podnikání; Roční cena STK dle služby)
Roční cena stanoviště dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění ceny stanoviště dle služby o soukromé účely=1; Roční cena stanoviště dle služby*Využití automobilu k podnikání; Roční cena stanoviště dle služby)
Cena HAV dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění ceny HAV dle služby o soukromé účely=1; Roční havarijní pojištění dle služby*Využití automobilu k podnikání; Roční havarijní pojištění dle služby)
Cena POV dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění ceny POV dle služby o soukromé účely=1; Roční povinné ručení dle služby*Využití automobilu k podnikání; Roční povinné ručení dle služby)
Náklady výměny pneumatik dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění nákladů výměny pneu dle služby o soukromé účely=1; Cena výměny pneumatik dle služby*Využití automobilu k podnikání; Cena výměny pneumatik dle služby)
Náklady opotřebení pneumatik dle služby pro podnikání	Služba	Kč/Km	IF(Očištění nákladů opotřebení pneu dle služby o soukromé účely=1; Náklady opotřebení pneu na 1 km*Využití automobilu k podnikání; Náklady opotřebení pneu na 1 km)
Cena automobilu dle služby pro podnikání	Služba	Kč	IF(Očištění ceny automobilu dle služby o soukromé účely=1; Cena automobilu dle služby*Využití automobilu k podnikání; Cena automobilu dle služby)
Nazvy služeb	Služba	DISPLAYAS(Služba)	FOR(s=Služba NUMERICAL(s))
Využití automobilu k soukromým účelům	Služba	%	100%-Využití automobilu k podnikání
Procentuální odchylka počtu jízd_TOCOPY	Služba; Služba	%	FOR(ss=Služba;s=Služba Procentuální odchylka počtu jízd[s])
Průměrný počet jízd denně_TOCOPYSLUŽBY	Služba; Služba; Den; Měsíce	Jízda/da	FOR(ss=Služba;s=Služba;d=Den;m=Měsíce Průměrný počet jízd denně[s;d;m])
Průměrný počet jízd denně_TOCOPY	Služba; Den; Měsíce; Měsíce	Jízda/da	FOR(s=Služba;d=Den;mm=Měsíce;m=Měsíce Průměrný počet jízd denně[s;d;m])

Srovnání balance s taxi	Služba	%	FOR(s=Služba Finální balance dle služby[s]/Finální balance dle služby[Konvenční taxi])
Procentuální výnosy z čekání dle služby	Služba	%	Finální výnosy z čekání dle služby/Finální celkové výnosy dle služby
Procentuální výnosy z nástupní sazby dle služby	Služba	%	Finální výnosy z nástupní sazby dle služby/Finální celkové výnosy dle služby
Procentuální výnosy z najetých kilometrů dle služby	Služba	%	Finální výnosy z najetých kilometrů dle služby/Finální celkové výnosy dle služby
Cumulative denní výnosy	Služba; 1..3	Kč	FOR (s=Služba CUMULATIVESUM({ Denní výnosy z najetých kilometrů dle služby[s]; Denní výnosy z nástupní sazby dle služby[s]; Denní výnosy z čekání dle služby[s] }))
Finální balance dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celková balance dle služby)
Denní balance dle služby	Služba	Kč	(Denní celkové výnosy dle služby- Celkové denní náklady dle služby)
Měsíční balance dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní balance dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Celkové denní náklady dle služby - display	Služba	Kč	MIN(Celkové denní náklady dle služby; Denní celkové výnosy dle služby)
Denní náklady provize zprostředkovateli dle služby	Služba	Kč	Denní celkové výnosy dle služby*Provize zprostředkovateli dle služby
Měsíční náklady provize zprostředkovateli dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady provize zprostředkovateli dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Finální náklady provize zprostředkovateli dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady provize zprostředkovateli dle služby)
Denní celkové výnosy dle služby	Služba	Kč	Denní výnosy z najetých kilometrů dle služby+ Denní výnosy z nástupní sazby dle služby+ Denní výnosy z čekání dle služby
Finální celkové výnosy dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové výnosy dle služby)
Měsíční celkové výnosy dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní celkové výnosy dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Denní výnosy z čekání dle služby	Služba	Kč	Denní počet jízd*Průměrné čekání na jízdu dle služby*Sazba za minutu čekání dle služby

Finální výnosy z čekání dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové výnosy z čekání dle služby)
Měsíční výnosy z čekání dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní výnosy z čekání dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Finální výnosy z nástupní sazby dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové výnosy z nástupní sazby dle služby)
Denní výnosy z nástupní sazby dle služby	Služba	Kč	Denní počet jízdy*Nástupní sazba dle služby
Měsíční výnosy z nástupní sazby dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní výnosy z nástupní sazby dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Měsíční výnosy z najetých kilometrů dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní výnosy z najetých kilometrů dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Finální výnosy z najetých kilometrů dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové výnosy z najetých kilometrů dle služby)
Denní výnosy z najetých kilometrů dle služby	Služba	Kč	Denní počet kilometrů*Sazba za 1 ujetý km dle služby
Celkové denní náklady dle služby	Služba	Kč	Denní náklady havarijního pojištění dle služby+ Denní náklady na STK dle služby+ Denní náklady na dálniční známku+ Denní náklady na ověření taxametu dle služby+ Denní náklady na palivo dle služby+ Denní náklady na parkování dle služby+ Denní náklady na pneumatiky dle služby+ Denní náklady na silniční daň dle služby+ Denní náklady na stanoviště dle služby+ Denní náklady na výměnu pneumatik dle služby+ Denní náklady na čištění dle služby+ Denní náklady povinného ručení dle služby+ Denní náklady servis dle služby+ Denní odpisy dle služby+ Denní náklady provize zprostředkovateli dle služby+ Denní náklady na dispečink dle služby
Měsíční náklady dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Celkové denní náklady dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Finální náklady dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady dle služby)
Měsíční náklady na čištění dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na čištění

			dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Finální náklady na čištění dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na čištění dle služby)
Finální počet dnů		da	SERIESFINAL(Celkový počet dnů)
Den		da/da	1
Měsíční počet dnů	Měsíce		PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Den); SERIES(aktuální měsíc))
Měsíční náklady na parkování dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na parkování dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Finální náklady na parkování dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na parkování dle služby)
Finální náklady na ověření taxametru dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na ověření taxametru dle služby)
Denní náklady na ověření taxametru dle služby	Služba	Kč	Roční ceny ověření taxametru dle služby pro podnikání/Finální počet dnů*1<<da>>
Měsíční náklady na ověření taxametru	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na ověření taxametru dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Denní náklady na silniční daň dle služby	Služba	Kč	Roční silniční daň dle služby pro podnikání/Finální počet dnů*1<<da>>
Finální náklady na silniční daň dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na silniční daň dle služby)
Měsíční náklady na silniční daň dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na silniční daň dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Denní náklady na výměnu pneumatik dle služby	Služba	Kč	Náklady výměny pneumatik dle služby pro podnikání*2/Finální počet dnů*1<<da>>
Finální náklady na výměnu pneumatik dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na výměnu pneumatik dle služby)
Měsíční náklady na výměnu pneumatik dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na výměnu pneumatik dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Finální náklady na STK dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na STK dle služby)
Denní náklady na STK dle služby	Služba	Kč	Roční cena STK dle služby pro podnikání/Finální počet dnů*1<<da>>
Měsíční náklady na STK dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na STK dle služby); SERIES(aktuální měsíc))

Měsíční náklady na dálniční známku	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na dálniční známku); SERIES(aktuální měsíc))
Denní náklady na dálniční známku	Služba	Kč	Roční cena dálniční známky pro podnikání/Finální počet dnů*1<<da>>
Finální náklady na dálniční známku	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na dálniční známku)
Měsíční náklady na stanoviště dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na stanoviště dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Denní náklady na stanoviště dle služby	Služba	Kč	Roční cena stanoviště dle služby pro podnikání/Finální počet dnů*1<<da>>
Finální náklady na stanoviště dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na stanoviště dle služby)
Měsíční náklady havarijního pojištění dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady havarijního pojištění dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Denní náklady havarijního pojištění dle služby	Služba	Kč	Cena HAV dle služby pro podnikání/Finální počet dnů*1<<da>>
Finální náklady havarijního pojištění dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady havarijního pojištění dle služby)
Finální náklady povinného ručení dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady povinného ručení dle služby)
Měsíční náklady povinného ručení dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady povinného ručení dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Denní náklady povinného ručení dle služby	Služba	Kč	Cena POV dle služby pro podnikání/Finální počet dnů*1<<da>>
Finální odpisy dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové odpisy dle služby)
Měsíční odpisy dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní odpisy dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Denní odpis dle služby	Služba	Kč/da	Cena automobilu dle služby pro podnikání/(Doba odepisování*Finální počet dnů)
Denní odpisy dle služby	Služba	Kč	IF(Denní odpis dle služby>Aktuální účetní hodnota automobilu dle služby/1<<da>>; Aktuální účetní hodnota automobilu dle služby/1<<da>>; Denní odpis dle služby)*1<<da>>

Iniciální cena automobilu dle služby	Služba	Kč	Cena automobilu dle služby pro podnikání-(Cena automobilu dle služby pro podnikání/(Finální počet dnů/1<<da>>*Doba odepisování)*Stáří automobilu*Finální počet dnů/1<<da>>)
Denní náklady servis dle služby	Služba	Kč	Denní počet kilometrů*Náklady na servis dle služby
Finální náklady servis dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady servis dle služby)
Měsíční náklady servis dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady servis dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Měsíční náklady na pneumatiky dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na pneumatiky dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Denní náklady na pneumatiky dle služby	Služba	Kč	Denní počet kilometrů*Náklady opotřebení pneumatik dle služby pro podnikání
Finální náklady na pneumatiky dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na pneumatiky dle služby)
Náklady opotřebení pneumatik na 1 km	Služba	Kč/Km	Cena pneumatik/Životnost pneumatik
Denní náklady na palivo dle služby	Služba	Kč	Ceny pohonných hmot*Denní spotřeba paliva dle služby
Finální náklady na palivo dle služby	Služba	Kč	SERIESFINAL(Celkové náklady na palivo dle služby)
Měsíční náklady na palivo dle služby	Měsíce; Služba	Kč	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní náklady na palivo dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Měsíční přírůstek cen pohonných hmot		Kč/(da*I)	Ceny pohonných hmot*Očekávaný měsíční růst cen pohonných hmot
Očekávaný měsíční růst cen pohonných hmot		da ⁻¹	((1+Očekávaný roční růst cen pohonných hmot) ^(1/365) -1)/1<<da>>
Finální spotřeba paliva dle služby	Služba	l	SERIESFINAL(Celková spotřeba paliva dle služby)
Měsíční spotřeba paliva dle služby	Měsíce; Služba	l	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní spotřeba paliva dle služby); SERIES(aktuální měsíc))
Denní spotřeba paliva dle služby	Služba	l	Denní počet kilometrů/100*Spotřeba paliva dle služby
Randomizace délky			RAND()
Aplikovaná délka jízdy	Služba	Km/Jízda	FOR(s=Služba NORMINV(Randomizace délky; Průměrná délka jízdy[s];Průměrná

			délka jízdy[s]*Procentuální odchylka délky jízdy[s]))
Finální počet kilometrů	Služba	Km	SERIESFINAL(Celkový počet kilometrů)
Měsíční počet kilometrů	Měsíce; Služba	Km	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní počet kilometrů); SERIES(aktuální měsíc))
Denní počet kilometrů	Služba	Km	Denní počet jízdy*Aplikovaná délka jízdy
Finální počet jízd	Služba	Jízda	SERIESFINAL(Celkový počet jízd)
Měsíční počet jízd	Měsíce; Služba	Jízda	PIVOTSUM(Měsíce SERIES(Denní počet jízd); SERIES(aktuální měsíc))
aktuální měsíc			MONTH(TIME)
Randomizace			RAND()
Denní počet jízd	Služba	Jízda	FOR(s=Služba NORMINV(Randomizace; Průměrný počet jízd denně[s;INDEX(Aktuální den);INDEX(MONTH(TIME))]);Prům ěrný počet jízd denně[s;INDEX(Aktuální den);INDEX(MONTH(TIME))]*Proc entuální odchylka počtu jízd[s])*1<<da>>)
Aktuální den			WEEKDAY(TIME;2)
YEARS	YEARS		FOR(y=YEARS NUMERICAL(y))
Denní náklady na čištění dle služby	Služba	Kč	FOR(s=Služba Cena čištění auta dle služby pro podnikání[s]*Měsíční frekvence čištění auta dle služby a měsíce[s;INDEX(MONTH(TIME))]/ Měsíční počet dnů[INDEX(MONTH(TIME))]/1<<d a>>)*1<<da>>
Denní náklady na parkování dle služby	Služba	Kč	Měsíční cena parkování dle služby pro podnikání/Měsíční počet dnů[INDEX(MONTH(TIME))]

Příloha č. 5

Záznam rozhovoru s provozovatelem konkurenční alternativní taxislužby – konkurence UBER

Problém v té oblasti komerční přepravy je to, že ani sám UBER, ani další provozovatelé platform netvrdí už dávno, že jsou spolujízda. Pouze v některých městech mají něco, co je vlastně spolujízda. Párují více lidí do jednoho auta, ale pořád dělají komerční činnost. Další jako v pořadí je to, že vlastně UBER, jako samotný začal poskytováním licencované přepravy. V podstatě tři roky byl první licencovaný přepravce a existují záznamy o tom, že on sám podával stížnosti na Lift, který tehdy začal s tímto amatérským modelem. To bylo do roku 2013, pak zjistili, že jim utíká trh. Tak vlastně to začali dělat taky, ale ten začátek byl na komerční přepravě. Trik je v tom, jak fungují aplikace v našem oboru. Vlastně neukazují řidiči, kam se jede, když přijímá zakázku. To znamená, že ani to technicky nemůže být spolujízda, to je ten největší argument, jak vymýtit tenhle mýtus. Liftago je specifické v tom, že ukazuje řidiči, kam se jede, když přijímá zakázku. Přesto nejsme spolujízda, my jenom jsme více transparentní vůči tomu řidiči, než naše konkurence.

Další typický problém v našem oboru je přístup platforma versus provider. Jestli kdo kontroluje činnost, je to ten člověk, který si chce přivydělat a je de facto živnostníkem, který si ovládá, co může. Nebo je tady někdo, kterému tečou zakázky, a on je rád, že to tak je, protože pro ně jsou peníze navíc. V tomhle my (Liftago) hrajeme tu roli té platformy, proto říkáme, ten řidič se rozhoduje o ceně v rámci legislativních mezích.

U nás jakoby živnostník versus černá skříňka, ať už dispečinku nebo UBERU, kde mu to z telefonu nebo aplikace mu nabízí zakázky a ber nebo ne.

Další takový frekventovaný omyl je přivýdělek a výdělek. U nás a je to tak stejně ve stovkách dalších desítek trhů. Praha je velký trh v turismu. Aby si člověk mohl přivydělat, musí jezdit UBER a to je takový jako další velký omyl. Protože žádná legislativa tady nezakazuje přivýdělek taxi. Pouze ta legislativa (a to má UBER velkou pravdu) je nemoderní. Je nemoderní v tom, že kdo si chce jen pár hodin přivydělat, chce to označení taxi, chce ten taxametr a další povinnosti.

Takže v podstatě to je další úhel jak se na to koukat. A potom je zajímavý z těch pohledů. Co je vlastně ten dispečink a co je vlastně ta platforma. V čem se to vlastně liší. Stejně jako UBER nedokáže vysvětlit (nechce vysvětlovat), že není spolujízda, on to neříká už o sobě, on už o sobě ani neříká, že je sdílená ekonomika. To říkají o něm všichni ostatní. On to neříká, už má zákaz z centrály říkat, že je sdílená ekonomika. Tak stejně tak jak UBER má problém vysvětlit v čem se liší od taxi. V podstatě AAA tam jezdí řidiči jako přivýdělek, část dispečinku má módy, které nejsou ty pronájmy měsíčně, ale mají módy právě pro ty přivýdělače. To je velký omyl, že není možný přivydělat si legálně jako taxi.

Přemýšlím, tohle byly takové asi nejtypičtější mýty v tom našem odvětví, takže de facto to, co tady navrhujeme my a to co navrhoval i do minulého pátku UBER, byl Londýnský model. Kde existuje digitální licence, která se dá využít pro digitální taxi, nepotřebuje tak stěžejní zkoušky, ale která nemůže nabírat zákazníky na ulici. Tomu všichni rozumějí, považují za moderní, v Londýně to tak funguje už léta. Abych byl přesný, ono to není úplně digitální licence, protože je stejně možný jako, když zavoláte po telefonu. Ten telefon je už dneska digitální, je to jenom zdroj zakázek, nekoukejme na to jako na něco old school. Prostě část stále preferuje telefon, je to jen marketingový zdroj, jak brát zakázky. Takže největší část odlišení je offline lidí a online lidí, ať už online myslíme i telefon.

Prostě je potřeba daleko jasně regulovat, vlastně když nabírám z ulice, protože ten člověk je de facto, člověk potřebuje být chráněn jako spotřebitel vystavený monopolu toho řidiče. To je proč zachovávat větší regulaci pro ty standardní taxíky a naopak proč uvolnit digitální. Člověk dostane ty podmínky transparentně, záznam o jízdě a podobně. Problém je, že vlastně UBER to sám propagoval jako ideální model do minulého pátku, kde mu byla v Londýně pozastavena licence. V ten moment začal i ten Londýnský model považovat za středověký.

Tady už se dostáváme čistě do roviny mediálně logistické, která je těžká odstranitelná, rozlišit jakoby co dál.

Další model, který je běžný, je Estonský. Kde také existuje elektronická licence. Taxík, který nemusí být označený a může nabírat přes elektronický zdroj zakázek. Dokonce tam je stanovená možnost odesílat data přímo z UBERU do finanční správy, aby ta evidence byla automatická, aby s tím neměli takové starosti. Estonský je bohužel specifický, tam 95% lidí platí daně, model je dobrovolný, není na povinnost. Ten řidič se může přihlásit k tomu, že chce, aby jeho data byly odesílány na finanční správu. UBER k tomu nenutí. V Estonsku je to v pohodě, tam ochota občanů platit daně je obrovská. Troufám si říct, že v našich podmínkách to není dostatečné. Uber to má jako dobrý road model pro Evropu, nicméně, aby to bylo efektivní, tak je potřeba, aby to bylo dostatečné.

A my jednáme o nějakém ideálním návrhu, jak by ta regulace měla jako vypadat. Prostě navrhuje, aby jakákoliv digitální platforma, ať už to dispečink, Airbnb nebo Liftago prostě automaticky by musela sdělovat objem podnikatelské činnosti a identifikovat ty lidi, kteří na tu platformu vstoupili.

Dneska, kdyby všichni data dávali, tak najednou regulace, která říkala, že každý taxikář, stačí odvést jednoho člověka za peníze a je to taxi, tak najednou by na základě těch dat mohla být deregulace. Ten, kdo to dělá jen x hodin, to je rozdíl oproti Airbnb. Tam není dneska nastavená hranice mezi hotelem a de facto nějakým dlouhodobým pronájmem. Tím pádem ta diskuse na tu hranici je relevantní. U taxi ta hranice stanovená je a je na hranici nula, kdokoliv, kdo odveze prvního zákazníka za účelem zisku, je taxi. Možná se tady budou soudy nějakou chvíli handrkovat díky síle právníku, ale tohle je prostě jednoduché. To je důvod, proč my to dneska neděláme, protože bychom tím odsuzovali toho řidiče ke správnému řízení.

My odpovědnost nemáme ze zákona, kromě živnostenského zákona, má ji ten řidič. Takže proto říkám, v jakém tom sektor, pak se dá taxík regulovat. Společná linie je jenom jedna a potom bude specifická pro každý sektor. Teďka jsem v takovém mini vakuu. Protože UBER nedává žádná data, protože by řekl jednoduchou věc. Počet řidičů, který na platformě UBER jezdí, je lidí, kteří to jezdí jako přivýdělek. Ale majorita přepravní kapacity počtu řidičů, to že by dneska měli mít taxi licenci, je druhá strana mince. Ale majorita přepravní kapacity, která se odveze přes UBER, je realizovaná přes flotylový přístup společnosti.

Realita toho modelu a důvod, proč dneska bohužel, dnešní populace má nejmenší motivaci modernizovat ten zákon. Protože dneska nejprofitabilnější hráč na trhu je UBER, hráč nejvíc rostoucí je právě UBER. My rosteme taky, ale ne tak dramatickým tempem. My nemáme tolik řidičů, ani nechceme mít tolik řidičů jako tyhle ty platformy. My jich tolik nepotřebujeme, nám neodcházejí, což jsou další data, která by bylo zajímavé zjistit. Jak moc se promění řidiči na platformě.

Ve státech jsou data, u UBERU procento se blížilo, až extrémně - za rok se vymění až 95% řidičů. Což napovídá, proč ta regulace je potřeba. V podstatě UBER se brání jednoduchému elektronickému kolkou na SPZ elektronické kontrole, když se bavíme o té datové, která dneska není možná. Dneska je tohle neprůchozí přes UBER, stěžuje to rychlost, jakou můžou nabírat řidiče, když jim stávající odcházejí.

