Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií

Bakalářská práce

Sdílená ekonomika

Veronika Schánilcová

© 2020 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Veronika Schánilcová

Hospodářská politika a správa
Podnikání a administrativa

Název práce

Sdílená ekonomika

Název anglicky

Shared economy

Cíle práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zodpovědět na otázku, zda lidé v různých věkových kategoriích preferují systém sdílené ekonomiky – pronájem automobilu od jiné osoby – carsharing nebo se spokojí s běžným způsobem – provozování vlastního auta. Dílčími cíli práce je odpovědět na stanovené výzkumné otázky:
1. Respondenti preferují koupi auta před půjčením auta přes carsharing.
2. Respondenti preferují půjčení auta přes carsharing než půjčovnu aut.
3. Respondenti mladší věku 26 let využívají více služby sdílené ekonomiky.
4. Ridesharing je více využívaný než carsharing.
5. Provoz vlastního automobilu je méně nákladný, než carsharing.

Metodika

Metodika práce bude spočívat nejprve ve shromáždění informací na základě studia odborné literatury a aktuálních internetových zdrojů institucí postihujících problematiku sdílené ekonomiky.

Bakalářská práce bude rozdělena do dvou základních částí – teoretické a praktické. V teoretické části budou popsány základní pojmy z oblasti ekonomie. Bude zde blíže vysvětlen pojem sdílená ekonomika, její historie, rozdělení, klady a zápory, dále klady a zápory určitých firem carsharingu (Car4way, HoppyGo), ridesharing (Uber,Blablacar) a bikesharingu (Lime, Rekola).

V praktické části bude srovnávána služba carsharing oproti provozování vlastního automobilu. Data k praktické části budou získána z výsledků použité metody dotazníkového šetření a ze zdrojů osobní komunikace se společnostmi a jejich zaměstnanci v daném oboru. Dotazováni budou respondenti všech věkových skupin, vzdělání a příjmů.

V závěru práce budou vyhodnoceny předem stanovené výzkumné otázky.

Doporučený rozsah práce

30 – 40 stran

Klíčová slova

Ekonomika, sdílená ekonomika, Carsharing, Ridesharing, nabídka, poptávka, pronájem, spotřebitel, provozovatel, služba, cena, legislativa.

Doporučené zdroje informací

BOTSMAN, R. – ROGERS, R. What's mine is yours: the rise of collaborative consumption. London: Harper Collins, 2010. ISBN 978-0-00-739591-0.

BRČÁK, J. – STARÁ, D. – SEKERKA, B. *Makroekonomie – teorie a praxe.* Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2014. ISBN 978-80-7380-492-3.

BRČÁK, J. – SVOBODA, R. – SEKERKA, B. *Mikroekonomie : teorie a praxe.* Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-453-4.

HOLMAN, R. *Ekonomie.* V Praze: C.H. Beck, 2016. ISBN 978-80-7400-278-6.

HOLMAN, R. *Makroekonomie : středně pokročilý kurz.* V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-541-1.

MILLARD-BALL, A. Car-sharing: where and how it succeeds. Washington, DC: Transportation Research Board of the National Academies, c2005. ISBN 03-090-8838-0.

PICHRT, J. – BOHÁČ. R. – MORÁVEK. J. Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2.

Předběžný termín obhajoby

2019/20 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Lenka Kopecká, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomických teorií

Elektronicky schváleno dne 29. 6. 2019

doc. PhDr. Ing. Lucie Severová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 14. 10. 2019

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 22. 03. 2020

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Sdílená ekonomika" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 22. března 2020 _____

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala paní Ing. Lence Kopecké, Ph.D. za vstřícný přístup, trpělivost, rychlost a poskytnutí spoustu cenných rad k mé bakalářské práci.

Sdílená ekonomika

Abstrakt

Bakalářská práce je zaměřena na aktuální problematiku sdílené ekonomiky, zejména na oblast sdílené dopravy (carsharing, ridesharing) kvůli jejímu rozmachu díky moderním technologiím. Teoretická část popisuje obecnou perspektivu sdílené ekonomiky a jejich oblastí. Obsahuje vysvětlení kladů a záporů z mikroekonomického a makroekonomického pohledu na sdílenou ekonomiku. Charakterizuje vztah České republiky a vybraných zemí Evropské unie ke sdílení.

Cílem této práce je porovnání dvou vybraných tras – první na krátkou vzdálenost po Praze, druhá na dlouhou vzdálenost mimo Prahu – pomocí vlastního automobilu, služeb carsharingu, ridesharingu a Městské hromadné dopravy. Druhým cílem je zjištění odpovědí na výzkumné otázky ohledně využití sdílené ekonomiky a sdílené dopravy. Dotazníkové šetření ukazuje preference a pohled lidí různých věkových kategorií na sdílenou ekonomiku. Poslední část zahrnuje vyhodnocení výše uvedených cílů.

Klíčová slova: sdílená ekonomika, carsharing, ridesharing, pronájem, služby, uživatel, provozovatel, zprostředkovatel

Shared economy

Abstract

The bachelor thesis is focused on current issues of shared economy, especially on shared transport (carsharing, ridesharing) due to its boom thanks to modern technologies. The theoretical part describes the general perspective of the shared economy and its areas. It contains an explanation of the pros and cons of the microeconomic and macroeconomic view of the shared economy. It characterizes the relationship of the Czech Republic and selected European Union countries to sharing.

The aim of this work is to compare two selected routes – the first for a short distance in Prague, the second for a long distance outside of Prague – using your own car, carsharing, ridesharing services and public transport. The second objective is to find answers to research questions on the use of shared economy and shared transport. The questionnaire survey shows the preferences and views of people of different ages on the shared economy. The last part includes an evaluation of the above objectives.

Keywords: shared economy, carsharing, ridesharing, lease, services, user, operator, intermediary

Obsah

1 Úvod ... 12

2 Cíl práce a metodika ... 13

2.1 Cíl práce ... 13

2.2 Metodika ... 13

3 Teoretická východiska ... 15

3.1 Sdílená ekonomika ... 15

3.1.1 Definice sdílené ekonomiky ... 15

3.1.2 Terminologie obdobných pojmů ... 19

3.1.3 Vznik a historie ... 20

3.1.4 Výhody a nevýhody sdílené ekonomiky ... 20

3.2 Oblasti využití sdílené ekonomiky ... 24

3.3 Doprava v České republice ... 28

3.3.1 Carsharing ... 28

3.3.2 Ridesharing ... 31

3.3.3 Bikesharing ... 33

3.4 Vztah České republiky ke sdílení ... 34

3.4.1 Oblast regulace a podnikání ... 34

3.4.2 Oblast odvodu daní a dalších poplatků ... 35

3.4.3 Oblast ochrany uživatele ... 36

3.5 Sdílení v Evropské unii ... 37

4 Vlastní práce ... 39

4.1 Porovnání zvolených cest ... 39

4.1.1 Jízda prostřednictvím vlastního automobilu ... 39

4.1.2 Jízda v systému sdílené ekonomiky ... 42

4.1.3 Jízda prostřednictvím hromadné dopravy ... 47

4.2 Dotazníkové šetření ... 48

5 Výsledky a diskuse ... 60

5.1 Výsledky komparace nákladů na zvolené cesty ... 60

5.2 Výsledky výzkumných otázek ... 62

5.3 Diskuse ... 64

6 Závěr ... 67

7 Seznam použitých zdrojů ... 69

8 Přílohy ... 75

Seznam obrázků

Obrázek 1 Schéma fungování sdílené ekonomiky 16
Obrázek 2 Počet sdílených aut v České republice 2012–2019 28
Obrázek 3 Půjčení auta Škoda Citigo prostřednictvím Car4Way 31
Obrázek 4 Půjčení auta Škoda Citigo prostřednictvím HoppyGo 31
Obrázek 5 Ceník jednotlivých tříd Uber vs. běžná taxi služba 32
Obrázek 6 Ceník vybraných služeb bikesharingu 34
Obrázek 7 Trasa 1 CAR4WAY 43
Obrázek 8 Trasa 2 CAR4WAY 44
Obrázek 9 Trasa 2 HoppyGo 45
Obrázek 10 Trasa 1 Uber a Bolt 46
Obrázek 11 Trasa 2 Uber a Bolt 47

Seznam tabulek

Tabulka 1 Shrnutí výhod a nevýhod sdílené ekonomiky 23
Tabulka 2 Provoz vlastního automobilu – náklady na trasu 1 41
Tabulka 3 Provoz vlastního automobilu – náklady na trasu 2 42
Tabulka 4 Shrnutí trasy 1 61
Tabulka 5 Shrnutí trasy 2 62

Seznam grafů

Graf 1 Pohlaví respondentů 49
Graf 2 Věková kategorie respondentů 50
Graf 3 Trvalé bydliště respondentů 50
Graf 4 Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů 51
Graf 5 Sociální status respondentů 51
Graf 6 Výše měsíčního příjmu respondentů 52
Graf 7 Vlastnictví řidičského průkazu respondentů 53
Graf 8 Vlastnictví osobního automobilu respondentů 53
Graf 9 Využití osobního automobilu 54
Graf 10 Průměrný počet ujetých km respondentů 55
Graf 11 Znalost pojmu sdílená ekonomika respondentů 55

Graf 12 Využití služeb sdílené ekonomiky respondenty 56
Graf 13 Neznalost pojmu sdílené ekonomiky v závislosti na jejím využívání 56
Graf 14 Způsob využití sdílené ekonomiky respondenty 57
Graf 15 Využití služby ridesharing respondenty kvůli nižší ceně taxislužby 58
Graf 16 Preference půjčení automobilu respondenty 58
Graf 17 Preference respondentů koupi auta před půjčením přes carsharingovou společnost 59
Graf 18 Porovnání využití sdílené ekonomiky dle věku 63

1 Úvod

Současná doba je charakteristická tím, že použití internetových technologií představuje běžnou činnost v životě většiny lidí. Z toho důvode si i sdílená ekonomika získává čím dál větší oblibu. Existuje zde potřeba odjet pryč bez použití Městské hromadné dopravy? Jednoduchým způsobe lze stáhnout mobilní aplikaci a přivolat levný odvoz. V případě, že není možné využít větší peněžní obnos na ubytování stačí stáhnout také mobilní aplikaci a koupit levné ubytování. To vše sdílená ekonomika nabízí. Přináší jak levnější statky a služby, tak větší ekologické chování. Pro poskytovatele přináší možnost poskytnout své nevyužité statky ve prospěch finančního obnosu. Lze očekávat rostoucí fenomén i v životě budoucích generací. Avšak dopady trhu sdílené ekonomiky na tradiční trh ještě nejsou známy. Spoluspotřebitelství se objevuje už od dávné minulosti. V době kamenné propůjčování věcí bylo rutinní záležitostí, díky ustavičnému cestování nebylo možné věci vlastnit.

Sdílená ekonomika se rozšiřuje do početného množství oblastí – obchodu, ubytování, dopravy nebo financí. Za nejvíce využívané služby lze považovat systém nabídky krátkodobých nabídek ubytování (Airbnb) a systém sdílené dopravy (CAR4WAY či Uber). Konec roku 2017 ukazoval 712 automobilů na 1000 obyvatel (Finlord, 2018). To přináší i dopravní kolapsy a problémy v celém světě – dopravní kolony, větší počet dopravních nehod, znečištění ovzduší či nedostatek parkovacích míst. Dále je zde možné řadit velkou spotřebu zemního plynu, ropy, dřeva či vody (neobnovitelných zdrojů). Sdílená ekonomika tento problém z části může vyřešit.

Česká republika považuje potenciál sdílené ekonomiky více z negativního hlediska z důvodu nejasnosti pravidel a zákonů týkajících se jí. Hádky, protesty a demonstrace mezi legitimovanými řidiči taxislužeb a řidiči sdílené ekonomiky nepřispívají k pozitivnímu nahlížení na způsob jejího fungování. Z tohoto pohledu původní ambice sdílené ekonomiky nebyla naplněna.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Prvním cílem v bakalářské práci je zjistit pomocí dotazníkového šetření, zda lidé preferují služby sdílené ekonomiky se zaměřením na dopravu oproti provozu vlastního automobilu.

Druhým cílem práce je srovnání služeb carsharingu oproti nákladům na provoz vlastního automobilu. Následně zhodnotit, zda se vyplatí provoz automobilu či vypůjčení přes carsharingovou společnost. V porovnání budou k dispozici i ceny při využití Městské hromadné dopravy.

2.2 Metodika

V teoretické části jsou popsány základní definice, historie, klady, zápory a obdobná terminologie spojená se sdílenou ekonomikou. Dále jsou charakterizovány její jednotlivé oblasti, zejména se zaměřením na sdílenou dopravu v České republice. Poslední dvě kapitoly se věnují vztahu sdílení v České republice a v Evropské unii. Data k teoretické části jsou čerpána z české a cizojazyčné odborné literatury, odborných článků, dokumentů, publikací a internetových stránek se zaměřením na téma sdílené ekonomiky.

Praktická část se zaměřuje na sdílenou dopravu. V první kapitole praktické části jsou vytvořeny dvě trasy (na krátkou vzdálenost a dlouhou vzdálenost). Pomocí základních matematických výpočtů jsou vyčísleny náklady na provoz osobního automobilu, ke kterým jsou použity informace z dotazníkového šetření a statistických údajů. Náklady na trasy v systému sdílené ekonomiky jsou převzaty z kalkulaček na webových stránkách nebo aplikací příslušných společností. K porovnání je zakomponována i Městská hromadná doprava dle aktuálních ceníků.

Druhá část je zaměřena na vyhodnocení předem stanovených výzkumných otázek pomocí analýzy výsledků dotazníkového šetření, které bylo vykonáno pomocí potenciálních uživatelů sdílené ekonomiky prostřednictvím internetu a písemné podoby. Tato část je ilustrována i s pomocí grafů.

Zvolené výzkumné otázky byly následující:

VO1 – Respondenti preferují koupi auta před půjčením auta přes carsharing.

VO2 – Respondenti preferují půjčení auta přes carsharing než půjčovnu aut.

VO3 – Respondenti mladší věku 26 let využívají více služby sdílené ekonomiky.

VO4 – Ridesharing je více využívaný než carsharing.

VO5 – Provoz vlastního automobilu je méně nákladný než carsharing.

V kapitole výsledků práce jsou vyhodnoceny nejlepší a nejhorší varianty na trasy. Dále jsou potvrzeny či vyvráceny výzkumné otázky. Následuje diskuse aktuálního dění ve světě.

3 Teoretická východiska

3.1 Sdílená ekonomika

V této kapitole je popsána definice sdílení a sdílené ekonomiky, příčiny vzniku a výhody, nevýhody sdílené ekonomiky. Sdílená ekonomika je novodobým tématem, tudíž přesná definice zatím nebyla vymezena. Při vyhledávání tématu bakalářské práce se nejčastěji lze setkat s pojmy collaborative consumption (spoluspotřebitelství), shared economy (sdílená ekonomika) nebo colaborative economy (společná ekonomika). Tyto pojmy jsou se sdílenou ekonomikou často zaměňovány a budou v práci postupně vysvětleny.

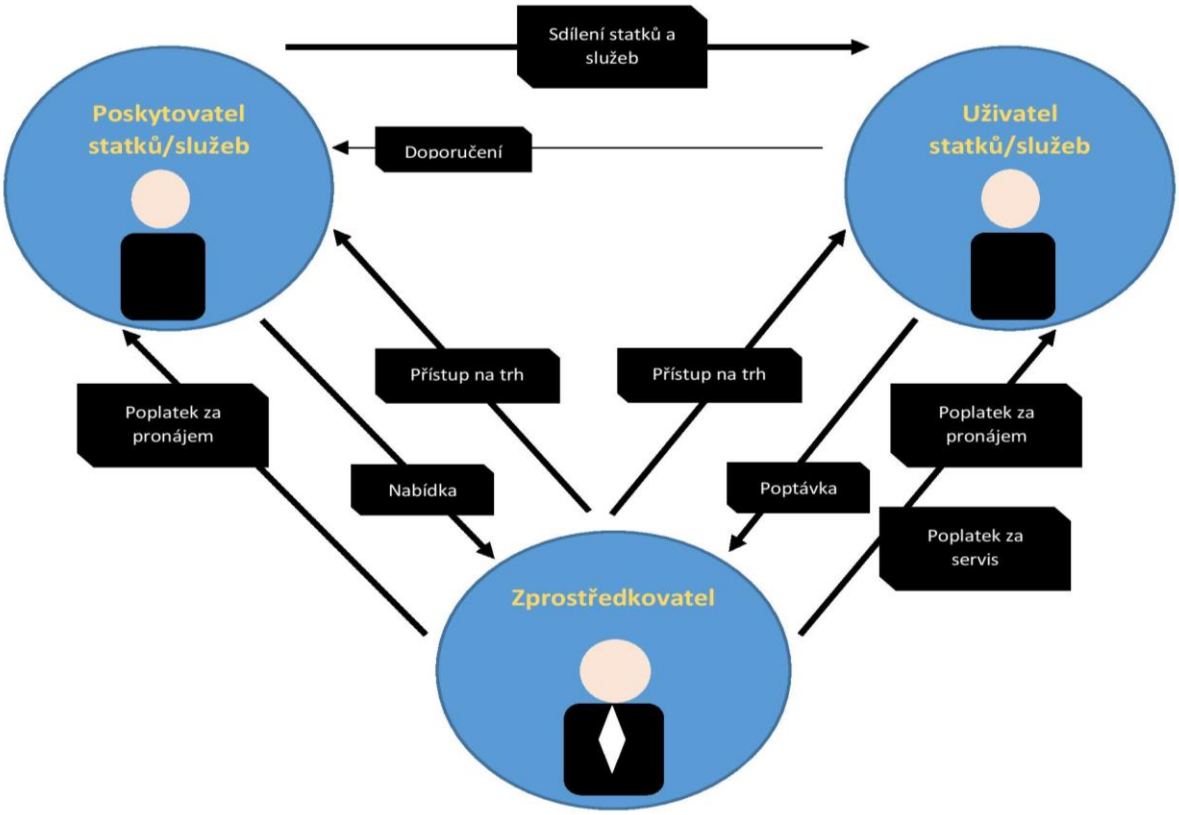
3.1.1 Definice sdílené ekonomiky

Pojem sdílená ekonomika vznikl z anglického sharing economy. Obecně platí, že se zakládá na myšlence zapůjčit cokoliv na určitou dobu. Nicméně jednotná terminologie zatím nebyla vymezena díky svému neustálému rozvoji a odlišných hledisek autorů.

Dle názoru autorky Rachel Botsman nejvíce obecnou definici představuje: „Ekonomický model založený na sdílení nedostatečně využitých aktiv od prostor, bytů, vlastních dovedností, zapůjčením automobilů výměnou za peněžní či nepeněžní odměny. V současné době se o ní do značné míry hovoří v souvislosti s peer-to-peer trhem, ale stejná příležitost se skrývá také v business-to-custom modelu.“ (Fast Company, 2013)

Obrázek 1 ukazuje koloběh fungování sdílené ekonomiky. Hlavní roli zde sehrává role zprostředkovatele, bez kterého by sdílená ekonomika nemohla fungovat. Celý koloběh začíná u zprostředkovatele, který poskytuje dalším subjektům přístup na trh sdílené ekonomiky. Následuje nabídka ze strany poskytovatele a poptávka ze strany uživatele. V případě shody opět vstupuje role zprostředkovatele, který přebírá svou odměnu ve formě poplatku za pronájem služby od poskytovatele a poplatky za pronájem služby a poskytnutí servisu od uživatele služby. Poskytovateli je uhrazena odměna prostřednictvím digitální služby po vykonání servisu. Celý koloběh zakončuje doporučení nebo ohodnocení služby poskytovatele od uživatele. Podrobnější vysvětlení pojmů subjektů je popsáno níže v této kapitole.

Obrázek 1 Schéma fungování sdílené ekonomiky



Zdroj: Vlastní zpracování dle předlohy Business model Toolbox

Roku 2015 byl pojem „Sharing economy“ přidán do slovníku Oxford English, který definuje sdílenou ekonomiku, jako ekonomický systém, ve kterém lidé rychle vydělávají peníze sdílením prostorů, aut nebo služeb, a to za poplatek či zdarma, obvykle za použití internetu (Oxford Learner´s Dictionaries, 2019).

Definice se však liší dle pohledů jednotlivých autorů. Dle Rachel Botsman a Roo Rogers, kteří napsali knihu *What´s mine is yours: The Rise of colaborative consumption*, sdílená ekonomika představuje ekonomický model, který podporuje optimalizaci spotřeby prostřednictvím sdílení, výměny, pronájmu a půjčování statků a služeb. Další výklad definice sdílené ekonomiky, dle Botsman a Rogers, je ekonomický celek, kdy spotřebitelé kladou přednost sdílení, před samostatným vlastnictvím věcí (Botsman, 2010).

Daiane Scaraboto sdílenou ekonomiku nazývá jako hybridní ekonomiku, která je udržována s výrobci a spotřebiteli (P2P), kteří sdílení podporují pomocí internetových

technologií. Scaraboto spatřuje hybridní ekonomiku z makroekonomického hlediska, kde se ekonomika pohybuje na hranici vlastnictví a daru (Scaraboto, 2015).

Evropský parlament definoval sdílenou ekonomiku ve svém výzkumu jako technologický průlom za upotřebení digitálních sítí a portálu k redukci nákladů při hledání protistrany k pronájmu aktiv – aktivum představuje peněžně dostupnější pro větší část okolí. Takovým způsobem se sníží rozsah nevyužitého aktiva – aktivum lze pronajímat v době, kdy není využíváno. Základním principem systémů jsou peer-to-peer (P2P) vztahy v rámci kterých dochází k přímému propojení osob na nabídkovém a poptávkovém řetězci (Úřad vlády České republiky a kol., 2017).

Obecně lze sdílení rozlišit dle více podob – sdílení dle vlastnictví či sdílení dle aktérů.

Sdílení dle vlastnictví

Sdílení dle vlastnictví popsaly dvě autorky, které se zabývají tématem sdílené ekonomiky – Lisa Gansyková a Rachel Botsman. Obě autorky mají odlišný pohled názorů na problematiku.

Lisa Gansyková člení sdílení z hlediska vlastnictví na dvě části: „**Full Mesh Model**“ a „**Own Mesh Model**“. První model je charakterizován způsobem, že provozovatel sdíleného statku ztvární zároveň i jeho vlastníka. Spotřebitel objednává statek pouze přes digitální síť. Přes Full Mesh Model neprobíhá jakýkoliv osobní kontakt mezi provozovatelem a spotřebitelem. Příkladem pro daný model v České republice může být společnost Car4Way, u které její vlastní auta lze pronajmout pouze prostřednictvím digitální platformy. V druhém modelu zprostředkovatel sdílené ekonomiky nevlastní statek, ale hraje roli prostředníka mezi nabízejícím a poptávajícím (Gansky, 2010).

Rachel Botsman naopak člení sdílení z hlediska věcí a služeb, co se sdílí. Rozděluje sdílení na tři části: (viz níže Botsman, 2010)

- „**Redistribution Market**“ – pod kategorii redistribuční trh Botsman řadí použití sociálních sítí či různých platforem ke sdílení či výměně použitého statku. Lze sem zařadit použití všem známého Aliexpress nebo v České republice známé Aukro.
- „**Collaborative Lifestyle**“ – druhá kategorie životní styl založený na sdílení závisí na sdílení hmotných i nehmotných statků a služeb. Je zde možné zařadit například

čas, zkušenosti, dovednosti, prostory apod. Do této kategorie spadá ve Spojených státech oblíbený TaskRabbit, který slouží lidem k nabídce práce i nabídce pomoci dokončit různé seznamy či řemeslné práce.

- „**Product Service System**“ – servisní systém umožňuje lidem získat daný statek za poplatek, aniž by ho museli vlastnit.

Sdílení dle aktérů

Sdílení dle aktérů znamená, že lze sdílení rozdělit dle osob, jaké se do směny zapojují. Aktéry tak lze rozdělit ve dvou rámcích. V prvním je rozdělujeme dle skupin:

- Person-to-person (P2P) – model P2P znamená sdílení mezi dvěma jednotlivci.
- Bussines-to-consumer (B2C) – model B2C představuje sdílení mezi obchodní společností a konečným zákazníkem.
- Bussines-to-bussines (B2B) – model B2B ukazuje spolupráci mezi obchodními společnostmi.

Druhou skupinu lze dělit na:

- **Poskytovatel služeb nebo statků** představuje osobu, která rozhoduje o užití aktiv, zdrojů, času či dovedností nebo má práva daný statek užívat na základě majetkového práva. Dané věci nabízí neustále s cílem pravidelného přivýdělku či snížení svých nákladů (Úřad vlády České republiky a kol., 2017).
- Ve spojení s pojmem poskytovatel je úzce spjat i pojem **prosumer** neboli také nazývaný samospotřebitel. Pojem prosumer není ustálený svou definicí a lze ho objevit i v jiném významu věci. Pro prosumera není hlavní náplní práce sdílení. Ve dnešní době se pojem používá hlavně pro osoby, jež dodávají elektrickou energii. Předpokládá se, že prosumer produkuje energie hlavně z obnovitelných zdrojů, a to zejména pro svou vlastní potřebu (Maňák, 2017). Ve sdílené ekonomice pojem prosumer popisuje osobu, která stojí na tenkém rozhraní mezi podnikatelem a spotřebitelem. Osoba v roli prosumera je pověřena povinnostmi určenými ze zákona pro podnikatele (pojištění osobnosti či informační povinnosti). Je také chráněna právy, která zákon určuje spotřebitelům (Úřad vlády České republiky a kol., 2017).

- **Uživatel služeb** představuje osobu využívající služeb poskytovatelů, stojící na straně poptávajícího. Ke zprostředkovateli služeb se váže vztah spotřebitele. Poskytovatel považuje uživatele též za spotřebitele podle § 419 OZ (v případě, že je poskytovatel v roli podnikatele). Nelze vyvrátit působnost uživatele v roli podnikatele dle e § 420 odst. 1 OZ (Pichrt, 2017).
- **Zprostředkovatel služeb** tvoří online platforma, která přijímá nabídku poskytovatele a následovně ji po poptávce předává uživateli. Zprostředkovatel permanentně vynakládá veškeré úsilí pro hledání dostatečného množství nabídek na sdílení – pro příklad byty, automobily, osoby. Mimo jiné je zavázán zajistit komunikaci mezi poskytovatelem a uživatelem v celém průběhu uzavírání obchodu (před samotným začátkem, během ale i po ukončení) a to snadno, rychle a spolehlivě. Nejdůležitějším úkolem zprostředkovatele představuje zamezení nečestnému chování – např. předem stanovit podmínky platby. Role zprostředkovatele tvoří základ sdílené ekonomiky a je důležitou a nedílnou součástí pro její rozvoj (Úřad vlády České republiky a kol., 2017).

3.1.2 Terminologie obdobných pojmů

Sdílená ekonomika bývá často zaměňována s pojmy colaborative economy či colaborative consumption, a proto budou tyto pojmy níže vysvětleny.

Collaborative consumption neboli spoluspotřebitelství se zakládá na tradičním chováním na trhu. V současné době ani tento pojem nebyl přesně definován. Ze začátku šlo pouze o transakce mezi fyzickými osobami. Tento pojem zahrnuje darování, pronájem, sdílení, výměnu nebo půjčování. Skrze technologie si získává stále vyšší a vyšší pozice na žebříčku, které před existencí internetu nebyly možné (Fast Company, 2013).

Collaborative economy neboli společná ekonomika na rozdíl od výše uvedeného má význam předání pravomocí nebo odpovědnosti za danou sdílenou, nevyužitou službu nebo majetek, který odpovídá potřebám spotřebitele a obchází tradiční zprostředkovatele. Hlavní skupiny tvoří spotřeba, produkce a finance. Tím se mění způsob, jakým člověk může konzumovat, spotřebovávat a financovat (Fast Company, 2013).

Access economy neboli přístupová ekonomika prezentuje takovou sdílenou ekonomikou, jejíž předpoklad se rovná přístup ke statku či službě než jeho vlastnictví. Jedná se o přechodový pronájem bez známky prodeje (Eckhardt, G., Bardhi, F, 2019).

3.1.3 Vznik a historie

Nelze přesně vymezit, kdy sdílená ekonomika vznikla. Samotná ekonomika je tu s námi od počátku našich dob – to dokonce platí pro sdílenou ekonomiku, i přesto, že v dávných dobách lidé tento pojem neznali. Samotné spoluspotřebitelství se objevuje v historii už dříve než obchod sám. Sdílení bylo podporováno v menších společenstvích, kde si lidé věřili a v tom případě spolu sdíleli věci (Graeber, 2012).

Hlavním předpokladem pro ekonomiku tvoří poptávka a nabídka. V dnešní době internetových technologií si poskytovatel služeb či statků dovede najít jednoduchou a rychlou cestu, zatímco v dobách před internetem tuto cestu uskutečňovaly tištěné inzeráty v časopisech nebo novinách. Inzerátů si člověk mohl všimnout také na různých nástěnkách v supermarketech nebo jiných obchodech. Rozpadající se trh neumožňoval spojení se světem pouhým kliknutím (Rousek, 2018).

Vznik služeb PayPal, eBay a Amazon uvádí další předpoklad k pomoci a rozmachu sdílené ekonomiky. Služby vytvořily bezpečné a bezpochybné místo k obchodování na internetových sítích. Společnost eBay vznikla už v roce 1995, avšak zprostředkovatelské služby začala nabízet až v roce 1998. Společnosti Apple a Google, které zavedly do chodu funkce GPS a připojení k internetu prostřednictvím mobilu, učinily přístupnější cokoliv za všech situacích. Postupný rozmach internetových sítí je považován jako průlom ke světu sdílení. Nevídaný vývoj chytrých telefonů a Wi-Fi, kterou najdeme v této době už všude, pomohl mnoha společnostem ke kapitálovému růstu, protože bez těchto technologií by společnosti operovaly na trhu pravděpodobně pouze okrajově (Sundararajan, 2016).

3.1.4 Výhody a nevýhody sdílené ekonomiky

Stejně jako v běžném životě se ani při využití či poskytování sdílené ekonomiky nesetkáme pouze s klady či zápory. Výhody a nevýhody lze klasifikovat z pohledu makroekonomické úrovně a mikroekonomické úrovně (Veber a kol., 2016).

Pozitiva sdílené ekonomiky z hlediska makroekonomického

Makroekonomický pohled na problematiku sdílené ekonomiky vytváří mnohé výhody. Výhody se objevují od vzniku nového modelu až po zvýšení zaměstnanosti.

Vznik nového modelu spojení poptávky s nabídkou definuje jedno z hlavních pozitiv. Obě strany, jak strana spotřebitele, tak i strana poskytovatele, se může těšit, že pouze jedním kliknutím na digitální platformě vyhoví všem svým potřebám. Spotřebitelé nacházejí větší pohodlí. Nabídka sbírá neustále data a prochází každou chvíli obnovou. Při nedostatku statků či služeb v danou chvíli je nutné chvíli sečkat a objeví se nová nabídka na míru. Digitální platformou zastupuje nabízející strana schopna navázat větší spojení s potencionálními zákazníky. Moderní technologie umožňují větší informovanost o druhé straně, nedochází tak ke zkreslení informací (Veber a kol., 2016).

Z hlediska ekologie sdílená ekonomika přináší snížení odpadu díky menšímu množství produkce statků a služeb. Už v minulém století byla myšlenka lepšího využití materiálových i energetických zdrojů, zkoumání možností, jak zvýšit životaschopnost daných statků – zejména ve strojírenském a automobilovém průmyslu. Sdílená ekonomika utváří novou cestu ve chvíli, kdy poskytovatel nevyužívá věc a vykazuje vlastnost ji nabídnout potenciálnímu uživateli. V tomhle pojetí se lze domnívat, že se spotřeba zvýší bez jakékoli produkce (Veber a kol., 2016).

S tématem sdílené ekonomiky úzce souvisí i pojem transakční náklady. Náklady představují práci, čas a zdroje, jež jsou účelně spojené s uskutečněním transakce (obchodu, směny, dodání). Ronald Coase, držitel Nobelovy ceny a autor teorie transakčních nákladů, upozornil na fakt, kdy náklady reprezentují příliš vysoké částky a bývají zřetelným problémem k uzavření obchodu. (Coase R., 1937).

Sdílená ekonomika postupně odstraňuje náklady související hlavně se sjednáním a zjištěním podrobností. Online platformy také redukují náklady na uskutečnění obchodu – přeprava, platba, pojištění nebo záruky (Veber a kol., 2016).

Také růst zaměstnanosti patří mezi klady. Prostřednictvím nově vytvořeného sektoru služeb narůstá možnost stát se zaměstnavatelem. Patří sem i část se zprostředkovateli, kteří se díky platformám můžou zdokonalovat – např. vývojem nových aplikací. Velké množství

lidí využívá sdílenou ekonomikou pouze jako přivýdělek k trvalému zaměstnání či studiu (Veber a kol., 2016).

Pozitiva sdílené ekonomiky z hlediska mikroekonomického

Mikroekonomický pohled se orientuje hlavně na aktéry sdílené ekonomiky, a to způsobem pro získání nové zkušenosti. Pro poskytovatele vytváří možnost vyzkoušení role např. řidiče pro Liftago, pronajmout byt v případě nepřítomnosti či vypůjčit finanční prostředky za vyšší úrok. Jinou možností je třeba jiný způsob využití volného času (Veber a kol., 2016).

Sdílení představuje jednoduchou formu přivýdělku. Vlastnictví nevyužité věci či nemovitosti je prvotním krokem k čerpání peněžních prostředků. V případě sdílené ekonomiky lze peněžní prostředky získávat jako trvalý příjem či občasný přivýdělek ke stávajícímu příjmu. Flexibilita a nezávislost za neexistujících bariér pro vstup na trh je často lákavé pro podnikatele. I přes nutnost odvodu poplatkům zprostředkovatelům, zůstává výhoda pohodlnosti. Se zprostředkovatelskou činností lze získat více přivýdělků. Velké množství podnikatelů by bez těchto služeb vůbec nepodnikalo (Press, 2015).

Negativa sdílené ekonomiky z hlediska makroekonomického

Kategorie negativ z makroekonomického hlediska vyplívá z cíle ujmout se dílu stávajícího trhu, ne vytvořit nový trh. Segment trhu charakterizují stále stejní zákazníci. Problém spočívá v jejich přetahování z tradičního trhu na nově vyvíjející se trh, to se ovšem nezařazuje do priorit (Veber a kol., 2016).

Za nejrelevantnější problém lze pokládat diskuse spojená s právními předpisy pro podnikání. Z toho vyplývá nedůslednost plnění daňové povinnosti. Téma regulace sdílené ekonomiky je velice oplýváno. Klade se otázka nerovnosti v podnikání a sdílené ekonomiky (taxikáři vs. Uber). Nižší míra právní regulace směřuje ke spekulacím hranic mezi sdílenou ekonomickou a šedou ekonomikou (Veber a kol., 2016).

Zvyšující se ceny a konkurence nutí ke snižování cen a tím i ke snížení inflace. To dále znamená zvýšení kupní síly pro obyvatelstvo. Pohyb cen v případě sdílené ekonomiky se pohybuje nad marginálními, to představuje určité potíže pro obyčejné firmy. Začíná se vyvíjet tlak k přizpůsobení dnešního trendu či větší konkurenci. Boj se projevuje i povoláním právníků firmami a hledání nových požadavků po úpravách v legislativě.

Oblast, na kterou je nutno brát větší ohled s legislativou je bezpečnost dat či osobní intelektuální vlastnictví (Felländer a kol., 2015).

Negativa sdílené ekonomiky z hlediska mikroekonomického

Z pohledu mikroekonomického lze spatřovat za značnou nevýhodu anonymitu obou subjektů. Vzájemná anonymita subjektů má za schopnost způsobovat značné problémy s bezpečností splacení statku či služby, se spolehlivostí a profesionalitou nebo omezení kvality z hygienických nebo bezpečnostních podmínek. Na straně spotřebitele existuje pravděpodobnost k neukojení jeho potřeb z důsledku opožděné, rozbité nebo méněcenné dodávky statku. Nedorozumění se dá zabránit přečtením předchozích zkušeností a recenzí (Veber a kol., 2016).

Tabulka 1 Shrnutí výhod a nevýhod sdílené ekonomiky

	POZITIVA	NEGATIVA
Mikroekonomický pohled	• Nové zkušenosti pro aktéry • Nové možnosti pro přivýdělek • Nový způsob využití volného času	• Anonymita všech zúčastněných stran • Problémy s omezením kvality, bezpečnosti (můžeme předejít díky recenzím, zkušenostem)
Makroekonomický pohled	• Lehčí uspokojení potřeb prostřednictvím internetových technologií • Snížení odpadu kvůli menší produkci statků • Snížení transakčních nákladů	• Funkce stávajícího trhu, ne nově vytvořeného • Nedostatečná kontrola odvodu daňových povinností

Zdroj: Vlastní zpracování dle Veber, 2016

3.2 Oblasti využití sdílené ekonomiky

V současnosti existuje mnoho způsobů, jak sdílenou ekonomiku využít či poskytovat. Mezi typy nenáleží pouze ohromné firmy Uber a Airbnb, náleží zde i drobné, často místní firmy, které přispívají k určitému chodu trhu a vytváří na trhu konkurenci a rozvoj v daném kraji. Rozvoj služeb sdílené ekonomiky nezná hranice, ustavičně se objevují nové oblasti, kde je lze využít.

Ubytovací služby

Systém ubytovacích služeb funguje na principu, kdy hostitel nabízí potencionálnímu uživateli krátkodobé ubytování ve formě celého obytného prostoru, nebo jen jeho části. Pojetí ubytovacích služeb po aplikaci či internetové stránce stoupá po celém světě a snadno se rozšiřuje. Nápad sdíleného ubytování se uchytil v roce 2008 ve Spojených státech (Kruliš, 2016).

Pro majitele obytného prostoru se formuje možnost, jak ho valorizovat za dobu jeho nevyužití, to při krátkodobém pronájmu přinese větší výnosy. Hostitele lze klasifikovat do dvou skupin. První skupinu prezentují poskytovatelé, kterým jde hlavně o kvalitu ubytování a následnou popularitu jejich ubytování, která přispívá větší oblasti dalších zákazníků. Druhou skupinu zastupují nepravidelní poskytovatelé, co se snaží o přivýdělek k jejich stálému příjmu. Většinou jsou k pronájmu pouze části stálého ubytování. Uživatel služby se uspokojí s nižší výslednou cenou místo zaplacení hotelového ubytování (Kruliš, 2016).

Za hlavního reprezentanta po celém světě lze považovat společnost Airbnb. V České republice patří k hlavním ubytovacím oblastem Praha a Brno. Airbnb působí v Praze od roku 2012. V této době bylo poskytnuto k dispozici prostřednictvím služby 670 zařízení. Data z května 2017 ukazují, že počet vzrostl na 18,5 tisíce obytných zařízení. Tyto data ale vyvrací Analýza pražské datové platformy Golemio, která vypracovala v roce 2018 statistiky, jenž vyvracejí výše uvedená dat. Rozšiřují se zprávy, že Airbnb v Praze stěhuje obyvatele pryč a nastává doba pouze sdílení bytů v Praze. Média disponují informacemi, kdy více než jedna pětina bytu v centru Prahy nebo kolem 26 tisíc bytů v celé Praze je nabízeno pro Airbnb. Golemio oponuje médiím názorem, že filtrací neaktivních bytů okamžitě počet klesne na 6 tisíc bytů po celé Praze. Analýza přišla na fakt, že nabídky

v Praze spíše ubývají. Ve skutečnosti existuje více ukončených nabídek než nově poskytnutých (Brejčák, 2019).

Sdílení obytných prostorů nefunguje pouze za účelem vydělat peněžní obnos. Sdílet se dá i neziskově – Couchsurfing, HouseSitMatch. Nabídka se zakládá na přespání nebo ubytování bez inkasování peněžních prostředků. Poskytovatel i uživatel služby si nejprve dohodne podmínky prostřednictvím online platformy. Lze použít příklad, kdy subjekt odcestuje na dovolenou, ale neobejde se bez hlídání pro své mazlíčky nebo zalití květin. Za další důvod je možné považovat setkání s jinými lidmi a seznámení se s nimi (Kruliš, 2016).

Sdílená doprava lze dělit do tří podskupin, kterými je car-sharing, ridesharing a bikesharing.

Car-sharing

Službu, která poskytuje registrovaným členům přístup k vozovému parku. Členové si rezervují auto online. Dojdou pěšky na nejbližší parkovací místo, otevřou dveře s kartou s elektronickým klíčem. Na konci jsou účtovány poplatky za dny, měsíce nebo čas a počet najetých kilometrů. Ve městě lze sdílení automobilů pokládat za náhradu vlastnictví automobilu. Na pracovišti je poskytnut přístup k vozidlu pro podnikatelské užití a pracovní pochůzky během dne, umožňující zaměstnancům vyhnout se zdlouhavé jízdě do práce. Registrovaní uživatelé používají sdílení automobilů pro výlety, jen málokdy pro každodenní dojíždění do práce. Ke sdílení automobilů je nutno přistupovat uvážlivě, služba se nejčastěji používá v případě že, osoba potřebuje rychle něco přepravit. Další důvod vysvětluje potřebu auta k dostavení se do určitého cíle nebo k cestě s více zastávkami, kdy veřejná doprava představuje zdlouhavou možnost (Millard-Ball, 2005).

Ridesharing

Služba, která uzavírá dohodu mezi majitelem vozidla a osobou, která vysloví požadavek na místo vyzvednutí a cíle za použití aplikace nebo webu za finanční obnos. Konkrétně se tyto služby často nazývají termínem spolujízda v reálném čase, na vyžádání nebo peer-to-peer. To znamená, že uživatel služby požádá o přepravu v reálném čase (Sharing economy, 1998).

Bikesharing

Způsob sdílení jízdních kol se v současné době stává populárnější. Sdílená kola lze zpozorovat ve městě téměř na každém rohu, a proto lidé službu používají více než svých vlastních kol. Systém sdílených kol přispívá k velmi dobré cestě omezení používání osobních automobilů a tím pádem je i šetrnější k životnímu prostředí, hluku ve městě a přetížení dopravních situací ve městě. Lidé bikesharing často používají k rychlejší přepravě po městě během jejich pracovní pauzy místo jízdy ve zdlouhavé městské dopravě. Na rozdíl od klasické půjčovny kol se liší odemknutím kola prostřednictvím aplikace v mobilu (Portál hlavního města Prahy, 2019).

Sdílené finance

Prostřednictvím internetových technologií ve sdílené ekonomice si jejich rozvojem lidé mohou opatřit i peněžní prostředky. V posledních letech lze spatřit vyšší poptávku prostřednictvím vztahu peer-to-peer, kterou je také možno nazvat jako kolaborativní financování. To neznamená, že by občané preferovali kolaborativní financování. Banky a úvěrové společnosti stále ztvárňují významnou roli na trhu peněz, avšak jsou uvědomění se skutečností potenciálu růst sdíleného financování. Financování probíhá za použití digitální platformy s úrokem, přičemž je banka z koloběhu vynechána. Poskytovatelé, kteří vlastní nadbytek peněžních prostředků financují uživatele, kteří jich nemají dostatek, s pomocí internetu za úplatek. Mezi výhody se vyjímají výrazně ušetřené transakční náklady. Uživatel nenavštěvuje banku a ušetří mnoho času s papírováním. Stačí mu pouze pár kliku přes webový server či mobilní aplikaci a má k dispozici finanční prostředky (Úřad vlády České republiky, 2017).

Sdílené financování se rozděluje do tří skupin: P2P financování, P2P směna měn a sociální spoření viz níže (Úřad vlády České republiky, 2017).

U modelu P2P směna měn vzniká poptávka po divizích (=bezhotovostní pohledávka za cizí měnou). Uživatelé jsou spojeni prostřednictvím digitální platformy, která zde hraje roli zprostředkovatele. Značnou výhodu se spatřuje omezení směnárenského subjektu – nižší poplatky a transakční náklady.

Sociální spoření patří mezi méně obvyklé formy sdíleného financování. Uživatel vytváří určitý cíl (statek či službu) na který bude šetřit. Výsledkem je sdílení svého

postupu šetření na sociálních sítích kvůli podpoře a motivaci od ostatních přátel a sledujících.

P2P financování neboli crowdfundingové financování představuje nejvíce využívané sdílené financování. Přináší způsob poskytnutí financí osobám, jež shání dostatek finančních prostředků od osob, které je chtějí zhodnotit. Za použití online sítě, která napomáhá k dostatečné informovanosti o poptávajícím i nabízejícím subjektu. Navíc pro poptávající subjekt jsou vytvořeny obvykle lepší podmínky úrokování než od běžné banky či úvěrové společnosti. Systém online sítě prezentuje zprostředkovatelské služby a má za úkol přesun finančních prostředků, vedení záznamů o platbách, upozorňovat eventuálně dožadovat se plateb. Za tuto službu dostává zprostředkovatelská služba určitou odměnu, nejčastěji vypočítanou procenty z půjčené částky. Charakteristickým příkladem je možné uvést společnost Zonky. Ta zprostředkovává půjčky na určité cíle, kde si věřitel vybere, komu konkrétně, na co půjčí. Ve většině případů se na jeden cíl složí větší množství vypůjčovatelů v menších částkách. Žadatelé o půjčku jsou rozděleni do skupin dle jejich důvěryhodnosti (předchozích půjček a jejich splácení, věku či finančních prostředků, které za měsíc obdrží) a následně je vypočítán úrok, který je za půjčku obdržen. Způsob sdíleného financování obnáší také určitá rizika, a to především pro vypůjčovatele. Zprostředkovatelská služba má za povinnost vymáhat po vypůjčiteli finanční prostředky na zpět, ale riziko jejich nenavrácení nese sám vypůjčitel (Úřad vlády České republiky, 2017).

Sdílení hudebních medií

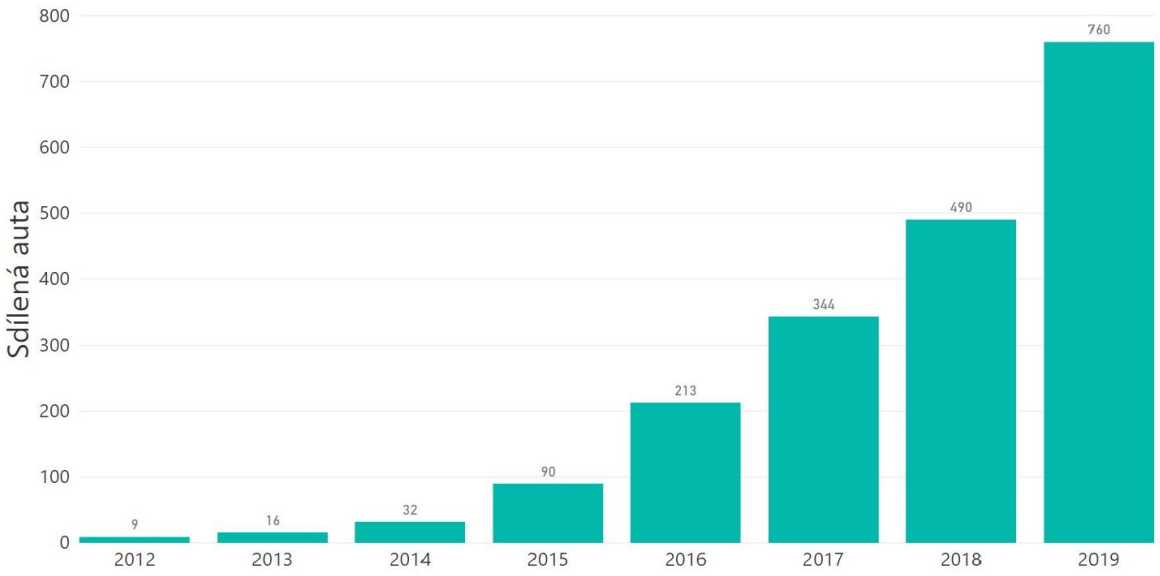
Pro zajímavost je zahrnuto do bakalářské práce i sdílení hudebních medií. Ačkoliv to není na první pohled úplně zřejmé, sdílení hudby na Youtube bylo prvním krokem pro rozvoj sdílené ekonomiky. Hlavní myšlenkou Generace Y neboli také nazývanou generací mileniálů (lidí narození v 80. a první polovině 90. let) bylo služby využívat, nepotřebovali je vlastnit. Youtube následovaly služby Netflix a Spotify. Službami Youtube, Netflix a Spotify končí doba walkmanů a kazetových rekordérů – fyzicky hmatatelných přehrávačů (Česko v datech, 2019).

3.3 Doprava v České republice

3.3.1 Carsharing

V roce 2015 byla v České republice založena Asociace českého carsharingu, z.s. (AČC). Pro ČR ztvárňuje roli dobrovolného, zájmového spolku fyzických a právnických osob (nevládní, nezisková organizace) se zájmem o sdílení aut. Hlavním obsahem je prosazení obecně prospěšných cílů. Organizace byla založena z důvodu rychlého růstu a optimální spolupráci carsharingu. ACČ má na starosti mnoho úkolu vůči osobám mimo AČC mezi které patří například výpomoc při vytváření legislativních předpisů, udržení dobré pověsti a jména carsharingu nebo propagaci a komunikaci s veřejností. Vůči svým členům je povinna vypracovat materiály (vzorové dokumenty), zajistit dostatečné školení nebo předejít případně vyřešit spory mezi členy. V roce 2012 provozovalo službu Carsharing pouze 9 vozidel. V níže v zobrazeném grafu je zobrazen vývoj carsharingu do června 2019 (Asociace českého carsharingu, 2015).

Obrázek 2 Počet sdílených aut v České republice 2012–2019



Zdroj: Asociace českého carsharingu, 2019

Nyní má Asociace českého carsharingu 5 členů mezi které patří Car4Way, Autonapůl, Ajo.cz, Anytime a HoppyGo. Členové jsou povinni se řídit pravidly viz níže (Asociace českého carsharingu, 2015).

- *mít veřejný registrační systém a pro registrované uživatele i online rezervační systém nebo mobilní aplikaci, kde musí být k rezervaci dostupná všechna vozidla, která jsou v seznamu SPZ označena jako sdílená.*
- *vyjma mimořádných událostí umožnit vyzvedávání a vracení sdílených vozidel v nepřetržitém režimu 24/7. Mimořádnou událostí se rozumí zejména výpadek komunikačních sítí*
- *sdílená vozidla vybavit hardwarem, který umožňuje jejich samoobslužné vyzvedávání a vracení*
- *umožnit sdílení vozidel i v délce jedné hodiny nebo kratší*
- *být uveden jako provozovatel v Osvědčení o registraci vozidla, Části II, u všech sdílených vozidel*
- *zajistit, že průměrné stáří vozového parku nepřesáhne 4 roky od prvního přihlášení vozidel a všechny vozidla budou plnit minimálně normu EURO5. Podmínky v tomto bodě se nevztahují na elektromobily*

AČC nabízí dva druhy členství: členství řádné a členství přidružené.

Řádným členem se nazývá osoba, která je členem alespoň 2 roky a provozuje carsharingu praxi. Tato osoba během předchozích dvou let neporušila zásady ACČ – platí řádně všechny poplatky, nejedná protiprávně (nepoškozuje dobré jméno ACČ), spolupracuje s ostatními orgány a plní cíle, které jí byly svěřeny. Členské právo zobrazuje účastnit se, hlasovat, požadovat vysvětlení na Valném shromáždění, možnost se podílet na činnosti ACČ, být volen a volit. **Členem přidruženým** se nazývá právnická osoba, která disponuje po dvou letech soustavné praxe právem zažádat o pozici řádného člena (Asociace českého carsharingu, 2015).

Existují dvě formy carsharingu – volný carsharing a vázaný carsharing. Termín volný carsharing znamená, že auto lze ponechat kdekoliv po své cestě. Vozidlo tudíž není nutno vracet na místo původního vyzvednutí. Je tedy nutné, aby byl připraven dostatečný počet vozidel v docházkové vzdálenosti pro každého. V případě vázaného carsharingu je nutné vozidlo dovézt na místo, kde bylo vypůjčeno (Asociace českého carsharingu, 2015).

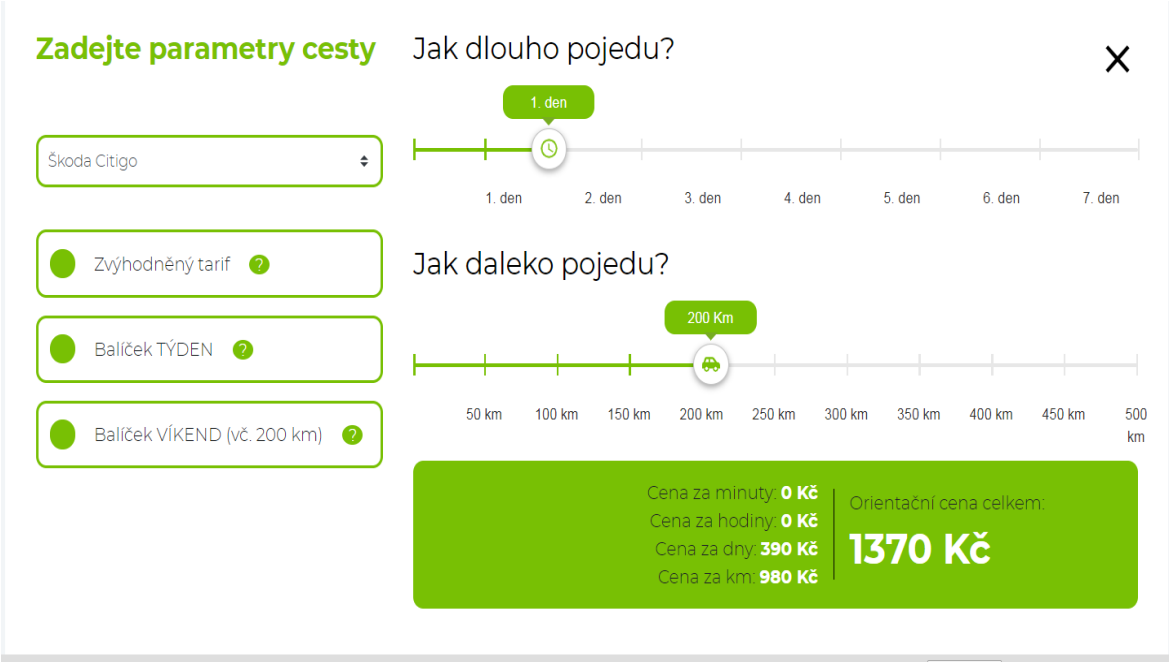
Společnost CAR4WAY patří na trhu s carsharingem od roku 2014. Od té doby se stala hlavním představitelem českého carsharingu. V roce 2017 se uskutečnila změna na režim volného carsharingu. V roce 2019 zahájila poskytování službeb autopůjčovny

a operativního leasingu. Společnost disponuje se svými vlastními automobily. Stačí se pouze registrovat v příslušné aplikaci nebo na webové stránce, zaplatit registrační poplatek 1000 Kč a najít auto k absolvování jízdy. K odemknutí automobilu není třeba startovacího klíče. Systém funguje na čipových kartách, které jsou obdrženy po splacení registračního poplatku (CAR4WAY, 2019).

Proti společnosti CAR4WAY na trhu carsharingu vystupuje firma HoppyGo, která zastupuje roli zprostředkovatele mezi vypůjčujícím a poskytovatelem jízdního automobilu. HoppyGo poskytuje službu formou peer-to-peer carsharingu. K využívání stačí být registrovaným uživatelem s platným občanským a řidičským průkazem. Dalším krokem je výběr auta, dle zvolených parametrů. Koloběh ukončuje poskytnutí a zkontrolování stavu vozila, následovné vrácení (HoppyGo, 2019).

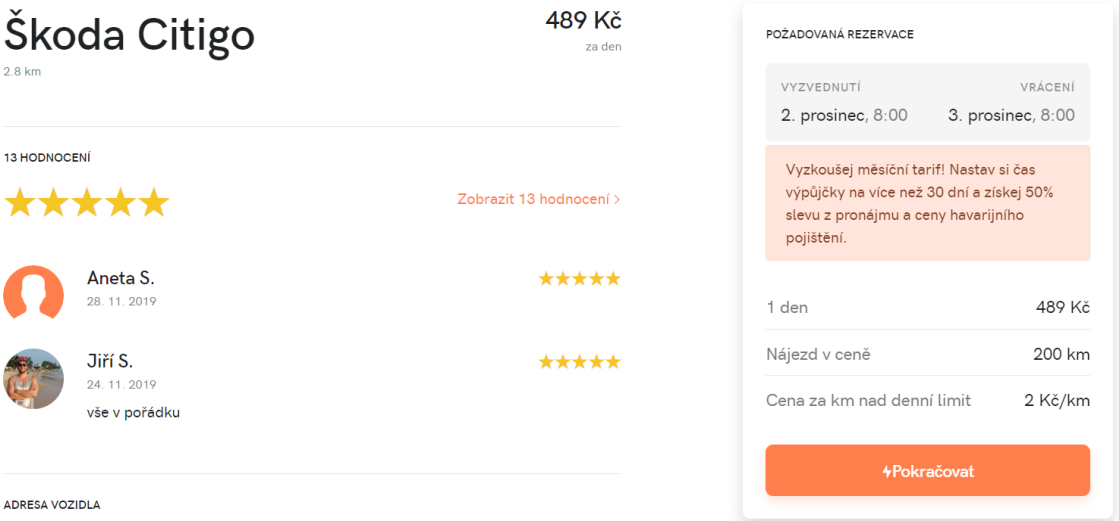
Pro porovnání cen byl vybrán automobil značky Škoda Citigo, který patří do levnější kategorie malých městských automobilů. Obě společnosti nabízejí k automobilům dálniční známky. Při jízdě po Praze má společnost CAR4WAY značnou výhodu. Má uzavřenou smlouvu s hlavním městem Praha ohledně parkování na modrých zónách, tudíž ani vypůjčitel nemusí za parkovné platit. Společnost HoppyGo o právo parkování na modrých zónách zatím usiluje. Při pohledu na výslednou cenu za vypůjčení vozidel toto parkovné nebude mít vliv na rozhodování budoucích uchazečů (CAR4WAY, 2019), (HoppyGo, 2019).

Obrázek 3 Půjčení auta Škoda Citigo prostřednictvím Car4Way



Zdroj: CAR4WAY, 2019

Obrázek 4 Půjčení auta Škoda Citigo prostřednictvím HoppyGo



Zdroj: HoppyGo, 2019

3.3.2 Ridesharing

Největším a také nejznámějším tahounem ridesharingu v České republice ztvární jednoznačně společnost Uber, která byla založena 2009. S myšlenkou „objednám si taxi přes aplikaci“ přišli Travis Kalanick a Garrett Camp jednoho večera, když nemohli sehnat

odvoz. V tu chvíli ani jeden z nich nepředpokládal takový úspěch. V roce 2010 v San Franciscu se uskutečnila první objednaná jízda prostřednictvím aplikace. Další rok byla služba rozšířena i do Paříže, kde byla vymyšlena prvotní myšlenka Uberu. Duben 2014 představoval rozšířenost společnosti už ve sto městech. Postupem času se z Uberu stává služba taxi, ovšem s mnohem nižší cenou než lze předpokládat u obyčejné taxislužby. Vyjma profesionality řidiče (řidič není zkoušen ze správné orientace…) se ukazuje jako velmi silný konkurent. Společnost Uber nabízí tři možné třídy výběru: UberPOP, UberSelect a UberBlack. UberPOP představují starší vozy, které nemusejí vyzařovat přepych. UberBlack mohou jezdit vozy, jejichž stáří je maximálně 5 let. Z toho je jasné, že vždy přijede auto, které vypadá dostatečně reprezentativně na taxi službu. Řidič zde musí být oblečený v obleku a mít zkušenosti praxi v oboru více než 5 let. Při zavolání UberSelect lze předpokládat příjezd vozu průměrné třídy se zkušenějším a dobře hodnoceným řidičem. Rozdíl mezi třemi třídami je znatelný i na ceně za jízdu (Uber, 2019).

Obrázek 5 Ceník jednotlivých tříd Uber vs. běžná taxi služba

	UberPOP	UberSelect	UberBlack	Běžné taxi
Cena za 1 kilometr	9,90,- Kč	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 dle předlohy: https://www.ubertaxi.cz/kalkulator-cenik/

Druhou společností, která zprostředkovává sdílenou jízdu je BlaBlaCar. Na rozdíl od Uberu zde funguje princip cílené spolujízdy. Volná místa jsou nabízena řidiči prostřednictvím mobilní aplikace. Způsob spolujízdy je vhodný pro lidi, kteří potřebují cestovat a mají radši pohodlí automobilu. Bezpečnost a důvěra je postavena na systému recenzí. Finanční odměna za spolujízdu tvoří pouze pokrytí nákladů spojené s cestou. BlaBlaCar určuje maximální možnou cenu za cestujícího s počtem čtyř osob v autě, aby nebyl neprávně vymáhán zisk. Cena je stanovena na 0,8 Kč / km za cestujícího. Přičemž si řidič následovně může přizpůsobit cenu dle svých priorit – zvýšit nebo snížit maximálně o 50 % (BlaBlaCar, 2019).

Na základě demonstrací legitimovaných řidičů taxislužeb přistoupil Uber v roce 2018 na podmínky uklidňující situaci. Od dubna řidiči společnosti Uber mají povinnost vlastnit průkaz taxislužby, automobily musí být přihlášeny do registru taxislužeb, a nakonec musí být absolvována zkouška z místopisu (Nyč, 2018).

3.3.3 Bikesharing

V České republice se služba bikesharing začala objevovat v roce 2007, kdy se kola společnosti Homeport objevovala po městech. Rok 2019 společnost Homeport přidala do pražských ulic nový systém veřejných elektrokol Freebike. Funguje na základě bezstanicového bikesharingu – lze zaparkovat všude, kde je služba provozována. Službu Freebike je možné využít 24 hodin denně. Na jedno nabití kolo ujede 120 km, to v Praze vystačí na 3-5 dnů. Všechny objednávky i transakce se provádí prostřednictvím mobilní aplikace (E-bikeshare Praha, 2019).

Další sdílenou službu provozuje společnost Rekola. S nápadem přisel Vítek Ježek, který chtěl ze začátku pomoci kamarádům z Kola narůžovo vytvořením aplikace na sdílení. Jediný Ježek vytrval a šel si za svým cílem. Název Rekola vznikl z původní myšlenky využití starších, darovaných jízdních kol, u kterých proběhla oprava a následně byla přebarvena na růžovou barvu. Rok 2014 a 2015 představoval rozšíření i do okolních měst – Brna, Olomouce a Českých Budějovic. Rok 2018 se služba rozrůstá i do Liberce a Ostravy. Za průlomový krok se pokládá rozšíření do zahraničí, konkrétně do finského města Vaasa (Rekola, 2019).

Se zajímavou alternativou přišla také společnost Lime, která provozuje elektrické koloběžky. Vše se uskutečňuje jako u půjčení kola, prostřednictvím aplikace. Koloběžka lze vrátit kdekoli v zóně, která je určena společností. Bezpečnost je vyřešena zablokováním kol, nikoli pomocí zámků (Lime, 2018).

Níže vytvořená tabulka ukazuje, jak se pohybují ceny kol a koloběžek v rámci hlavního města Prahy. V ostatních městech se ceny můžou lišit.

Obrázek 6 Ceník vybraných služeb bikesharingu

	Freebike - bez motoru	Freebike - elektrokolo	Rekola	Rekola - elektrokolo	Lime
Tarif	1 Kč/min	2 Kč/min	24 Kč/30 min	2 Kč/min	4 Kč/min
Tarif - pauzování	0,5 Kč/min (max. 2 hod.)	0,5 Kč/min (max. 2 hod.)	x	x	x
Poplatky	překročení pauzování: 200 Kč parking mimo zónu: 25 Kč	překročení pauzování: 200 Kč parking mimo zónu: 25 Kč	x	odemknutí: 15 Kč	odemknutí: 25 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

3.4 Vztah České republiky ke sdílení

Sdílená ekonomika formuje pro obyvatele zajímavý zdroj příjmu, ale také jednodušší způsob pořízení statků nebo služeb za menší peněžní obnos. Možnosti výběru jsou větší, mnohokrát i rychlejší díky „online světu“. Tento způsob umožňuje často i bezpečnější možnost získání statku nebo služby. Vytvoření pravidel pro regulaci je nezbytnou součástí. Hospodářská komora České republiky v březnu 2018 vymezila tři hlavní oblasti regulace sdílené ekonomiky: Oblast podnikání, oblast odvodu daní a dalších poplatků a oblast ochrany uživatele (Hospodářská komora České republiky, 2018).

3.4.1 Oblast regulace a podnikání

Nejdříve je nutné vysvětlit, co pojem podnikání znamená. Podnikatelkou činnost právní řád definuje jako samostatnou, soustavnou, výdělečnou činnost, která je vykonávána na vlastní účet a odpovědnost se záměrem dosáhnout zisku (viz § 420 občanského zákoníku a § 2 živnostenského zákona). Nutná otázka zní, zda P2P model splňuje znaky podnikání. Nehledě na logiku českého právního řádu je těžké posoudit, zda poskytovatel sdílené ekonomiky plní podmínky kladené na podnikatele. Z jejich postavení vyplývá podnikatelům spoustu povinností. V první řadě se jedná hlavně o jeho vztah ke spotřebiteli a jeho jednání s ním (uzavírání smluv) (Hospodářská komora České republiky, 2018).

Je důležité si určit, zda se jedná o nabídku služeb příležitostní (příležitostná výdělečná činnost) či pravidelnou (podnikání). Při nabídce služeb příležitostně neexistuje předpoklad, že se poskytovatel bude nazývat podnikatelem. Při intenzivnější nabídce služeb bývá zřejmé, že se poskytovatel snaží o zviditelnění jeho obchodu či živnosti.

Finanční limit se vyjadřuje jako minimální hranice v úhrnu Kč za rok – 30 000 Kč v daňové legislativě pro příjem z příležitostné výdělečné činnosti bez zdanění. Tento limit vede ke snadnějšímu určení příležitostné či pravidelné činnosti – přispívá k větší právní jistotě na straně poptávky a nabídky. Také usilováním o zisk lze poskytovatele nazvat podnikatelem. Poskytovatele, jehož záměr představuje pouze výměnu, nelze nazývat podnikatelem – dostane pouze náhradu ve stejné výši, není účel usilovat o zisk. Podnikatelem se nazývá osoba, která dostane náhradu přesahující náklady – účel dosažení zisku (Úřad vlády České republiky, 2017).

3.4.2 Oblast odvodu daní a dalších poplatků

Nový obchodní model znamená i naléhavost přizpůsobení se daňovým pravidlům. Pravidla, na které je nutno se zaměřit: příjmy fyzických osob, příjmy právnických osob a pravidla ohledně daně z přidané hodnoty. Existují i určitá rizika se správnou identifikací daňových poplatníků a zdanitelných příjmů nebo vytváření odlišných představ ohledně daňových praktik v Evropské unii a malá informovatelnost o nich. Z daného důvodu by se členové Evropské unie měli domluvit na stejných podmínkách daňové povinnosti. V rámci podmínek by měla fungovat lepší informovanost a vysvětlení daňovým úředníkům nových obchodních modelů. Daňová povinnost už v některých případech členských států funguje (Evropská komise, 2016).

Příjem z mobilních aplikací podléhá také zdanění. Finanční správa ČR řadí ubytovací služby do „zákonného obratu“, který ukládá za povinnosti registrování k příslušnému finančnímu úřadu a nadále platit DPH při přesažení hranice příjmu nad 1 milion Kč. V ČR se využívají tři druhy sazeb DPH. V případě ubytovacích služeb se jedná o první sníženou sazbu DPH, která tvoří 15 %.

Činnost Airbnb představující ubytovací činnost podléhá jinému zdanění než nájemní služba. Jestliže subjekty sdílené ekonomiky vykonávají činnost přes digitální platformu a splňují všechny znaky pro podnikání (viz § 7, odst. 1 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů) jsou to příjmy ze samostatné činnosti a mají povinnost k odvodu daně z příjmu. V případě, že poskytovatel služby vlastní také živnostenské oprávnění, podléhá také povinnosti danit (viz § 7, odst. 1, písm. b zákona o daních z příjmů) své příjmy. Při neuplatnění svých skutečně vynaložených výdajů je možné 60 % z celkových příjmů uplatnit dle § 7, odst. 7, písm. b. V případě že nevlastní živnostenské oprávnění je tato

činnost hodnocena jako příjem plynoucí z jiného podnikání dle § 7, odst. 2, písm. c. Subjekt bez živnostenského oprávnění má možnost odečíst své výdaje ve výši 40 % dle ustanovení § 7, odst. 7, písm. d.

Zákon č. 565/1990 Sb. O místních poplatcích poskytuje výběr poplatků za ubytování a lázeňské či rekreační pobyty pro obce. Poplatek činící až 6 Kč za osobu na den je uhrazen prostřednictvím poskytovatelů těchto služeb. Poplatky nehradí osoby nezletilé, starší 70 let nebo tělesně či zdravotně postižení. Poplatky byly zavedeny i pro službu Airbnb kvůli jejich značně výhodné ceně ubytování oproti hotelům či penzionům (Zámečníková, 2018).

3.4.3 Oblast ochrany uživatele

V předpisu pro transakce o ochraně spotřebitele a jeho vstup na trh se vyskytuje jedna slabší strana (v mnoha případech spotřebitel) a je nutné ji chránit. Ve sdílené ekonomice však existuje vícestranný vztah – B2B, B2C, P2P – v tomto případě vymezení hranic mezi spotřebitelem a podnikem není lehké, a proto ani rozeznání, kdo prezentuje onu slabší stranu. Právní předpisy Evropské unie uvádí zvláště ochranu spotřebitele pro „obchodníka“ a ochranu spotřebitele přímo pro „spotřebitele“. Obchodníka lze klasifikovat jako osobu účelně provozující její obchod, živnost nebo řemeslo. Spotřebitele lze naopak klasifikovat jako osobu, která neprovozuje vlastní obchod, živnost nebo řemeslo. Jinými slovy – osoba, která dané služby nakupuje. Dle Evropského výboru regionů spotřebitel neztvární hlavní subjekt sdílení. V dokumentu Místní a regionální rozměry ekonomiky sdílení definuje hlavním subjektem občana (tvůrce, výrobce, zemědělce…) snažícího se o ukojení svých potřeb, když dostane přístup k danému statku či službě. Právní předpisy EU však nelze použít na uzavření obchodu pouze mezi spotřebiteli. Nelze-li určit poskytovatele sdílené ekonomiky ani jejího uživatele obchodníkem, dále tento problém nespadá do kompetencí právního předpisu EU (Evropská komise, 2016).

Poskytovatel stále udávající nabídku na jeho služby za použití online platformy s účelem dosažení odměny lze zařadit do definice obchodníka. Nicméně občasného poskytovatele služeb za použití online platformy v podstatě definovat obchodníkem nelze z důvodu pouze příležitostného výdělku. Směrnice o nekalých obchodních praktikách dává obchodníkům za povinnost profesionální péči vůči spotřebitelům. Za obchodníky lze považovat i některé online platformy pro spolupráci – zprostředkovatelské služby. Daní

zprostředkovatelé mají za povinnost poskytovateli služeb umožnit dodržení těchto předpisů EU. Obchodníci, kteří znázorňují pouze třetí stranu musí umožnit identifikaci uživatelům dané platformy. Každopádně ve všech případech platforem pro spolupráci je povinností dodržovat zásady pro shromažďování a následovné zpracování osobních údajů. Správnou ochranou a zachováním pravidel o zpracování údajů zvyšuje každá platforma svou důvěryhodnost vůči spotřebiteli. Korektním nástrojem pro zvýšení důvěryhodnosti platformy může být také recenze či hodnocení, které lze najít na internetu (Evropská komise, 2016).

3.5 Sdílení v Evropské unii

Evropská unie (dále jen EU) přijímá sdílenou ekonomiku jako způsob zdokonalení a růst konkurence pro současný trh. Uživatelům poskytuje novou, levnější a více rozmanitou možnost pro pořízení nové služby. Dle dokumentu, který vypracovala Evropská komise se sdílenou ekonomikou rozumí možnosti, jak hledat často méně finančně náročné poskytovatele pro zákazníky a větší zdroj novinek či konkurenci mezi poskytovateli. Sdílená ekonomika reprezentuje nový model na trhu plný soukromých osob poskytujících zboží nebo služby. Vytvoření vhodných podmínek ke vkročení na tento trh, ochranu uživatelů trhu a zdanění se pokládá za hlavní cíle dokumentu (Evropská komise, 2016).

Státy EU přistupují ke sdílení odlišnými způsoby. **Estonsko** zaujímá prvenství týkající se sdílené ekonomiky a její regulace ve spojení estonské celní a daňové správy spolu se společností Uber. Estonská finanční správa je připojena na systém Uberu, který se platí bez hotovosti. V systému jsou kontrolovány data o provedených jízdách i jejich ceny. Data, která dále putují do finanční správy napomáhají pro podání daňového přiznání. Administrativa při vyplňování daňového přiznání se provádí výrazně snadněji. Odbory daňové i celní správy souhlasí s jednoduchým systémem, který přivádí lepší motivaci pro udržení daňových povinností (Republic of Estonia: TBC, 2017).

Obdobný způsob regulace používá i **Litva**, ve které daňovým poradcům odstranili informační deficit. Byla využita data transakcí zaznamenávajících prostřednictvím zprostředkovatele, která se vykonala mezi uživateli a poskytovateli (Kotlaba a Kolaříková, 2017).

Belgie vytvořila návrh zákona s podporou služeb poskytovaných digitální platformou a jeho odstranění překážek pro vstup poskytovatele na trh. Lidé zde využívají práva na lehčí přivýdělek neboli podnikatelské aktivity s malým rozsahem do 5 000 EUR. Zákon obsahuje pouze služby P2P – tedy pouze mezi uživateli nebo půjčení peněz. Daňová povinnost činí 20 %. Podnikání malého rozsahu je také osvobozeno od příspěvků na sociální zabezpečení. Vzniká zde nárok na daňové úlevy z vypočtené daně ve výši 50 %. Při překročení hranice 5 000 EUR tvoří daňová povinnost 33% sazbu a vzniká zde povinnost k platbě DPH. Avšak povinnost k registraci k daňovému správci mají všechny subjekty sdílené ekonomiky (Česká justice, 2017).

Také **Itálie** vytvořila v roce 2016 návrh zákona o digitálních platformách pro sdílení statků a služeb. Obdobně jako Estonko a Litva se snažila dosáhnout oprávněnému výběru daní a správné ochraně spotřebitele. Zákon říká, že příjmy do 10 000 EUR jsou formulované příjmy z neprofesionální činnosti. Společnosti vystupující jako zprostředkovatele jsou povinny mít provozovny na území Itálie. Zároveň disponují povinností podávat informace Národnímu statistickému úřadu a Hospodářskému a tržnímu úřadu o realizaci všech platech uživatelů. V případě nedodržení postupu úřady pozastaví činnosti do jejich napravení. Při ignorování této skutečnosti mohou být uděleny pokuty (Česká justice, 2017), (European Commission, 2018).

4 Vlastní práce

První kapitola praktické části je založena na porovnání výhodnosti na konkrétních zvolených cestách prostřednictvím vlastního automobilu, automobilu ze systému sdílené ekonomiky a použití hromadné dopravy.

Druhá část práce je zaměřena na vlastní výzkum pro pomoc s vyhodnocením výzkumných otázek. Výzkum byl proveden pomocí dotazníkového šetření.

4.1 Porovnání zvolených cest

Pro porovnání byly vybrány dvě trasy – krátké vzdálenosti po Praze a dlouhé vzdálenosti mimo Prahu.

Výchozím bodem trasy 1 jsou Háje na lince metra C a cílový bod trasy představuje Česká zemědělská univerzita v Praze. Cesta má délku 25 km a za předpokladu normálního provozu a parkování je schopno ji automobil ujet v čase 35 minut.

Pro trasu 2 je zvolen výchozí bod též na Hájích lince metra C a určený cílový bod představuje Písek, autobusové nádraží. Do cílového bodu je možné se dopravit autem 110 km za dobu 1 hodiny a 15 minut. Zastávka v Písku trvá 4 hodiny a v úvahu je i cesta nazpět. Celková doba strávená na cestě představuje 6,5 hodiny.

4.1.1 Jízda prostřednictvím vlastního automobilu

Pro správnější porovnání se službou carsharing bylo vybráno stejné vozidlo typu Škoda Citigo, poháněné benzínovým agregátem. V úvahu je bráno 5 hlavních položek nákladů na provoz automobilu: dálniční známka, pohonné hmoty, STK, povinné ručení a údržba automobilu. Výpočet proběhl dne 7.2.2020.

Byl vytvořen koeficient pro správné přepočítání ceny celkově ujetých kilometrů za rok ku kilometrům dané trasy. Údaje k vytvoření koeficientu byly čerpány i z dotazníkového šetření z otázky č. 12 – „Kolik km ročně ujedete automobilem (vlastním autem+jako spolujezdec)“. Průměr otázky vycházel 10 000 km/rok a byl brán v úvahu ve výpočtu.

Koeficient trasy = (celková délka trasy) /celkový průměr km/rok

Koeficient trasy 1= 25/10 000=**0,0025**

Koeficient trasy 2= 220/10 000=**0,022**

- Na webových stránkách České pošty roční dálniční známka na rok 2020 stojí 1500 Kč (Česká pošta, 2020). Jízda po Praze nevyžaduje mít zakoupenou dálniční známku – do trasy 1 nebyla započítána.

  V případě trasy 2 je dálniční známka vyžadována, avšak celou sumu nelze do ceny započítat a byla vypočítána pomocí výše uvedeného koeficientu.

  Cena dálniční známky pro trasu 2= 1500*0,022= **33 Kč**

- Pohonnou hmotu v případě Škody Citigo představuje benzín. Průměrná spotřeba automobilu je 4,7 l/100 km. V úvahu připadá průměrná cena benzínu dle ČSÚ za rok 2019 – 31,87 Kč viz Příloha č. 1.

  Trasa 1 25 km=1,75 l benzínu*31,87= **37,45 Kč**

  Trasa 2 220 km=10,34 l benzínu*31,87 = **329,5 Kč**

- Cena STK za benzínové auto se průměrně pohybuje 1000 Kč za technickou kontrolu a 700 Kč za emise (Ceník – Pronto STK s.r.o., 2020). STK je povinné navštívit jednou za 2 roky. Cena STK za 1 rok= 850 Kč.

  STK trasy 1= 850*0,0025= **2,1 Kč**

  STK trasy 2=850*0,022= **18,7 Kč**

- Cena povinného ručení byla vypočítána na portálu e-pojištění.cz (ePojisteni.cz, 2020) dne 7.2.2020 podle věku autorky (21 let) bez bonusů za období bez dopravních nehod a pojistných událostí. Ceny se lišily podle odlišných pojišťoven. Z těchto cen byl vypočítán průměr, se kterým je dále počítáno: 8 343, 5 Kč/rok.

Povinné ručení trasa 1= 8 343,5*0,0025= **20,85 Kč**

Povinné ručení trasa 2= 8 343,5*0,022= **183,6 Kč**

- Na otázku nákladů na opravy byli osloveni respondenti vlastnící řidičské oprávnění v dotazníkovém šetření. Následně byl vypočítán průměr v Excelu ze všech odpovědí, který je dále použit ve výpočtu: 9 840 Kč/rok.

Opravy trasa 1=9 840*0,0025= **24,6 Kč**

Opravy trasa 2=9 840*0,022=**216,5 Kč**

Níže vytvořené tabulky shrnují všechny uvedené výpočty a udávají konečnou sumu v případě použití vlastního auta na cestu.

Tabulka 2 Provoz vlastního automobilu – náklady na trasu 1

TRASA 1	
Dálniční známka	NENÍ POTŘEBA
Pohonné hmoty (benzín)	37,9 Kč
STK	2,1 Kč
Povinné ručení	20,9 Kč
Opravy	24,6 Kč
CELKEM	**85,5 Kč**

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 3 Provoz vlastního automobilu – náklady na trasu 2

TRASA 2	
Dálniční známka	33 Kč
Pohonné hmoty (benzín)	329,5 Kč
STK	18,7 Kč
Povinné ručení	183,6 Kč
Opravy	216,5 Kč
CELKEM	**781,3 Kč**

Zdroj: vlastní zpracování

4.1.2 Jízda v systému sdílené ekonomiky

Trasa 1 i trasa 2 byly v kalkulačkách na webových stránkách příslušných společností počítány dne 7.2.2020, kvůli zajištění aktuálnosti dat k bakalářské práci. V případě zvolení cesty prostřednictvím služeb sdílené ekonomiky se volí nejlevnější vozidlo v nabídce společnosti kvůli předpokladu, že si službu objednává pouze jedna osoba. Porovnání zahrnuje nejvýznamnější společnosti carsharingu (CAR4WAY a HoppyGo) a ridesharingu (Bolt, Uber) v prostředí České republiky.

V případě půjčení auta se společností CAR4WAY cena zahrnuje následující položky – povinné ručení a havarijní pojištění (spoluúčast 5 %, minimálně 5000 Kč), dálniční známku, kartu CCS na tankování (platí se za čas a počet ujetých km, konkrétně benzín je už započat v ceně) a možnost parkování na všech zónách v Praze. Společnost je vhodná k využití pro uživatele, kteří neplánují jízdy dopředu a potřebují automobil k okamžitému využití. Výhodou je možnost zapůjčení vozidla na krátkou trasu nebo i na týden. Lze předpokládat, že dražší cena odradí své uživatele.

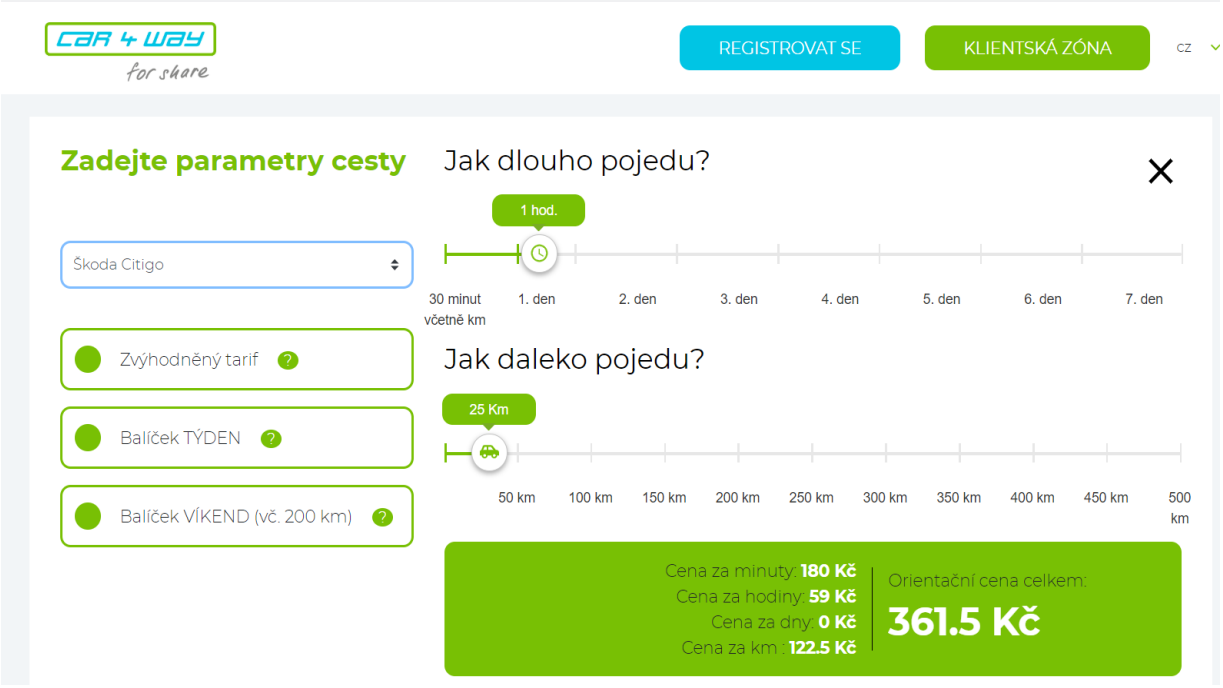
V ceně společnosti HoppyGo je započato – povinné ručení a havarijní pojištění (běžné – spoluúčast 10 %, minimálně 10 000 Kč, prémiové – spoluúčast 5 %, minimálně 5 000 Kč) a dále zahrnuje individuální vlastnosti dle majitele vozidla (dálniční známka…). Nevýhoda je zpozorována v nutnosti plánování výpůjčky automobilu dopředu, kvůli půjčení automobilu přímo od jeho majitele. Automobil je nutno vypůjčit na minimální čas jednoho dne. Výhoda je v možnosti vyhledání a zapůjčení automobilu svých představ.

Rozmanitost automobilů je veliká – lze zadat typ a značku vozidla, najít velmi levná či naopak velmi drahá vozidla k půjčení. V případě menší náročnosti je služba požadována za levnější.

Trasa 1 Carsharing

Trasu 1 je možné absolvovat pouze se společností CAR4WAY. Společnost HoppyGo je založena na delší cesty. Vybráno bylo benzínové auto Škoda Citigo. Z důvodu, že trasu nelze ujet do 30 minut dle silničních přepisů, byla pro výpočet vybrána délka trasy na 1 hodinu.

Obrázek 7 Trasa 1 CAR4WAY



Zdroj: CAR4WAY, 2019

Trasa 2 Carsharing

Při této cestě ujede auto 220 km, kde cesta zabere 2,5 hodiny a zastávka trvá 4 hodiny. Celkový čas výpůjčky bude 6,5 hodin.

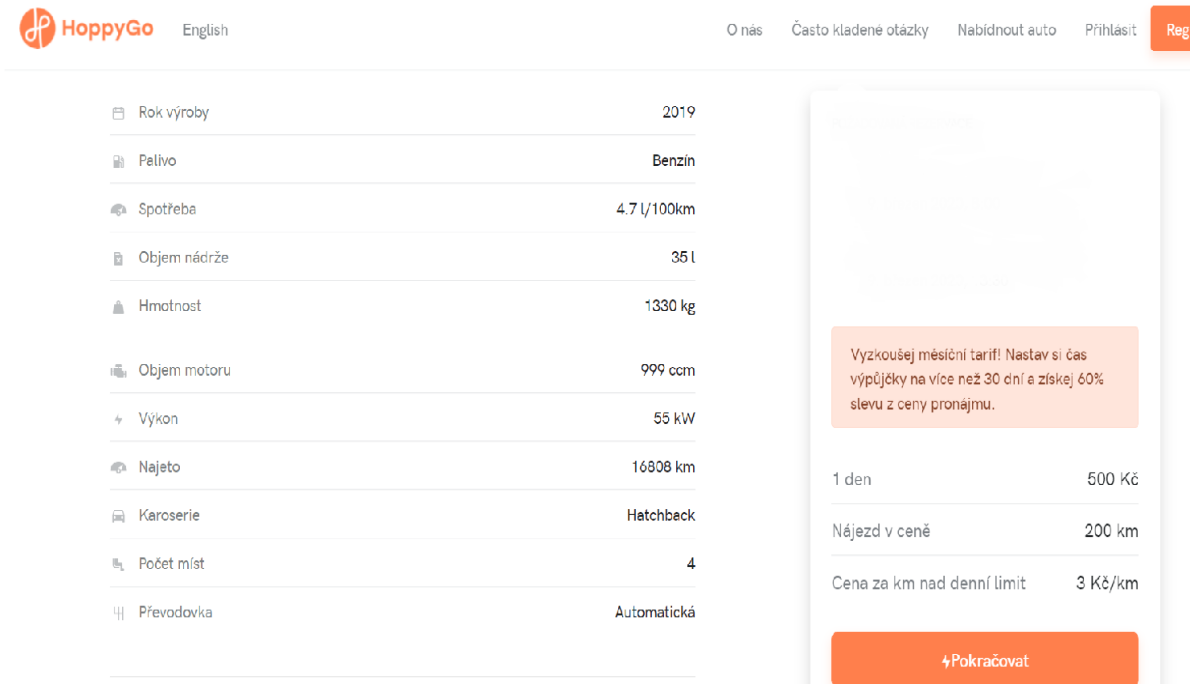
U společnosti CAR4WAY je nutné zaplatit celý den. Ceník umožňuje zadání pouze 3 hodin odstupňovaných po půl hodině a dále už po dnech (rozdíl ceny dělá však o 33 Kč více). Vybráno bylo auto Škoda Citogo, kvůli nejlevnější ceně.

Obrázek 8 Trasa 2 CAR4WAY

Zdroj: CAR4WAY, 2019

Pro společnost HoppyGo bylo vybráno stejné auto k lepšímu a důvěryhodnějšímu porovnání s podobnými vlastnostmi. Trasa 2 má celkovou délku 220 km. K ceně je nutné připočítat 3 Kč/km x 20 km = 60 Kč. Celková cena vypůjčeného auta činí 560 Kč.

Obrázek 9 Trasa 2 HoppyGo

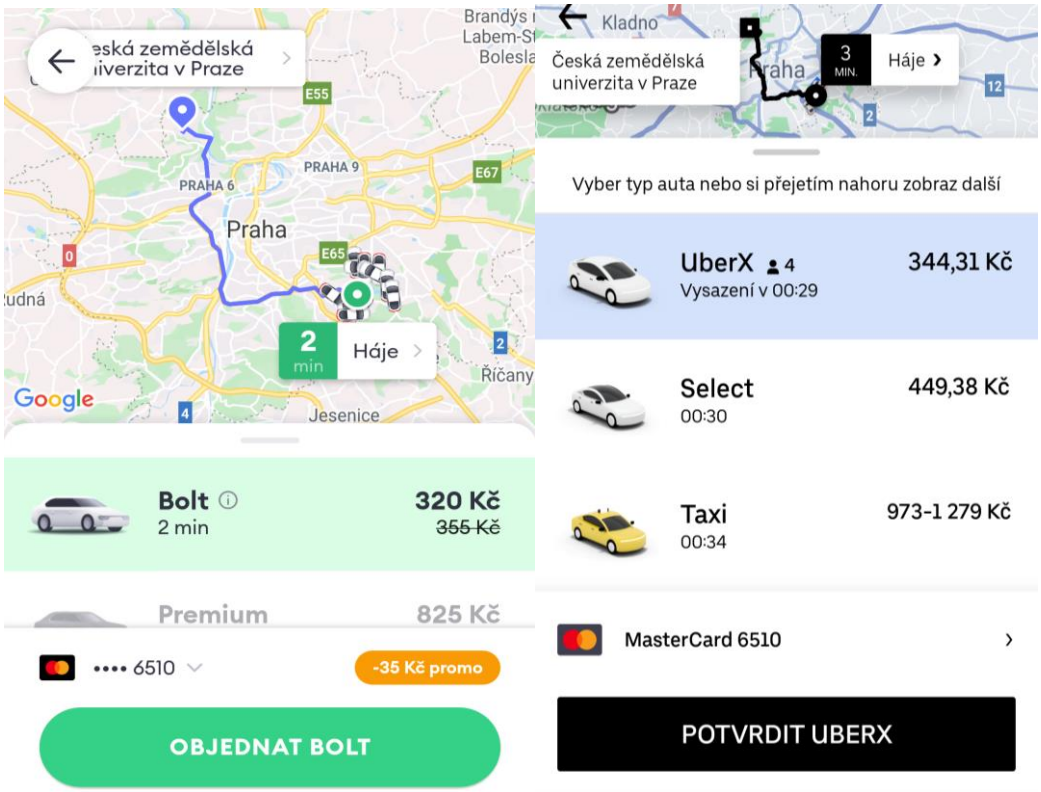


Zdroj: HoppyGo, 2019

Trasa 1 Ridesharing

Trasa 1 i trasa 2 byly do aplikací zadány ve stejný den, 7.2.2020, pro komplexnější porovnání se společnosti carsharingu. Zadání požadavku proběhlo na mobilním zařízení autorky přes příslušné aplikace. Porovnání společností rideshraringu se uskutečnilo v době normálního provozu. Cena pro autorku přes společnost Bolt obsahovala i promo kód, tudíž cesta vychází o 35 Kč levněji. V úvahu bude brána částka bez promo kódu z důvodu neplatnosti pro všechny uživatele.

Obrázek 10 Trasa 1 Uber a Bolt

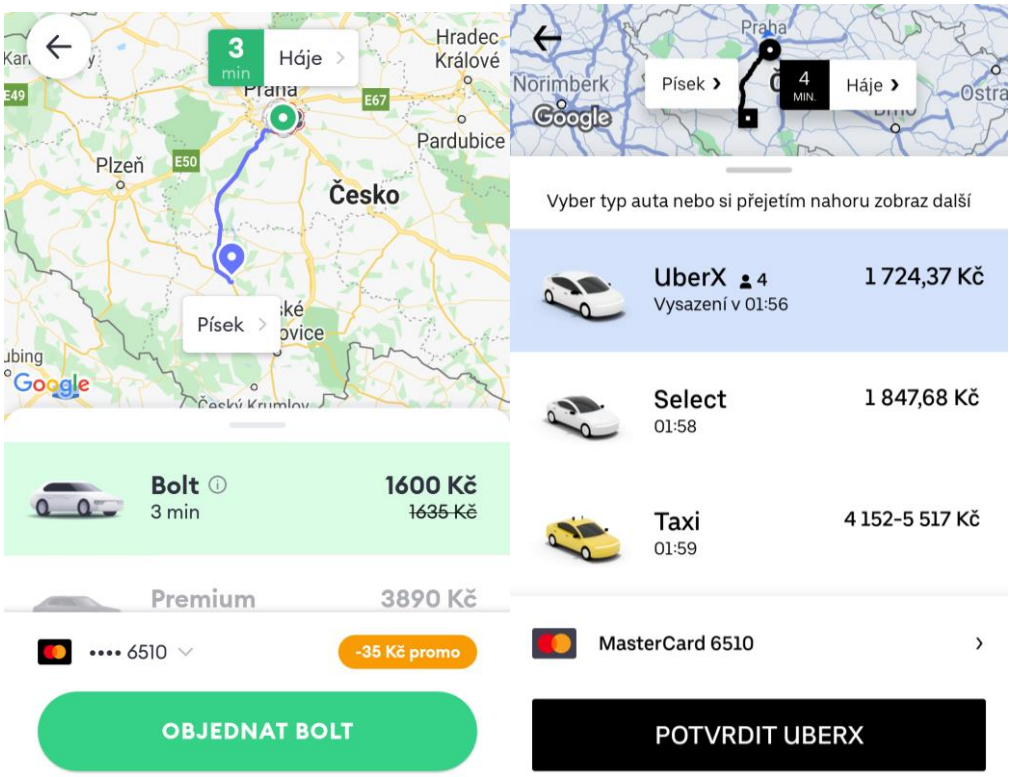


Zdroj: Vlastní zpracování v prostředí aplikací Uber, Bolt

Trasa 2 Ridesharing

Zadání opět proběhlo na mobilním zařízení autorky přes příslušné aplikace. Promo kód u společnosti Bolt 35 Kč se autorce nastavil i pro tuto trasu, ale v poměru k celkové částce hraje nevýznamnou část.

Obrázek 11 Trasa 2 Uber a Bolt



Zdroj: Vlastní zpracování v prostředí aplikací Uber, Bolt

4.1.3 Jízda prostřednictvím hromadné dopravy

I v případě hromadné dopravy byly trasy počítány dne 7.2.2020, kvůli přesnému porovnání s ostatními způsoby dopravy.

V případě **trasy 1** je možné brát v úvahu dva obdobné způsoby cesty. Cena trasy je uvedena pro občany bez platné Lítačky. První způsob začíná v metru, kde se přestupuje na zastávce Muzeum na zelenou linku A a dále pokračuje na stanici Dejvická. Z Dejvické pokračuje autobusem 107. První způsob zabere 50 minut.

Druhý způsob začíná také v metru, kde se pokračuje na zastávku Nádraží Holešovice a je nutný přestup na vlak. Vlakem se pokračuje na zastávku Nádraží Podbaba, kde se

následovně přestoupí na autobus 107 až do cílového bodu Zemědělská univerzita. Druhý způsob trvá 45 minut, ale je zvýšená možnost zpoždění vlaku.

Dle platného ceníku Pražské integrované dopravy viz Příloha č. 2 se oba způsoby nachází v pásmu P, a tudíž spadají do cen stejného jízdného – 32 Kč.

Pro **trasu 2** lze zvolit tři různé společnosti – RegioJet, ČSAD České Budějovice a Arriva. Z Hájů je nutné dojet na autobusové nádraží Anděl, Na Knížecí pomocí autobusové linky 125 na zastávku Smíchovské nádraží a následně tramvají až na zastávku Na Knížecí – do mezistanice Na Knížecí cesta trvá 30 minut. To znamená pro cestujícího koupě jízdenky dle ceníku PID viz Příloha č. 2 v částce 24 Kč. V úvahu je brána i cesta nazpět, jízdenky po Praze tvoří sumu 48 Kč. Se společností RegioJet trvá cesta 1 hodinu a 20 minut. Dle ceníku viz Příloha č. 3 dospělý cestující zaplatí jízdné 129 Kč a student 32 Kč. Suma částky za obě cesty tvoří 306 Kč. Společnost ČSAD České Budějovice absolvuje trasu za 1 hodinu a 30 minut. Cena jízdného dle platného ceníku viz Příloha č. 4 je 103 Kč za dospělé jízdné a 25 Kč za studentské jízdné. Suma obou cest tvoří částku 254 Kč. Třetí společnost Arriva jede trasu Praha-Písek dobu 1 hodina a 35 minut. Účtuje si dle ceníku viz Příloha č. 5 dospělé jízdné v částce 110 Kč a studentské jízdné v částce 27 Kč. Suma za obě cesty přestavuje částku 268 Kč.

4.2 Dotazníkové šetření

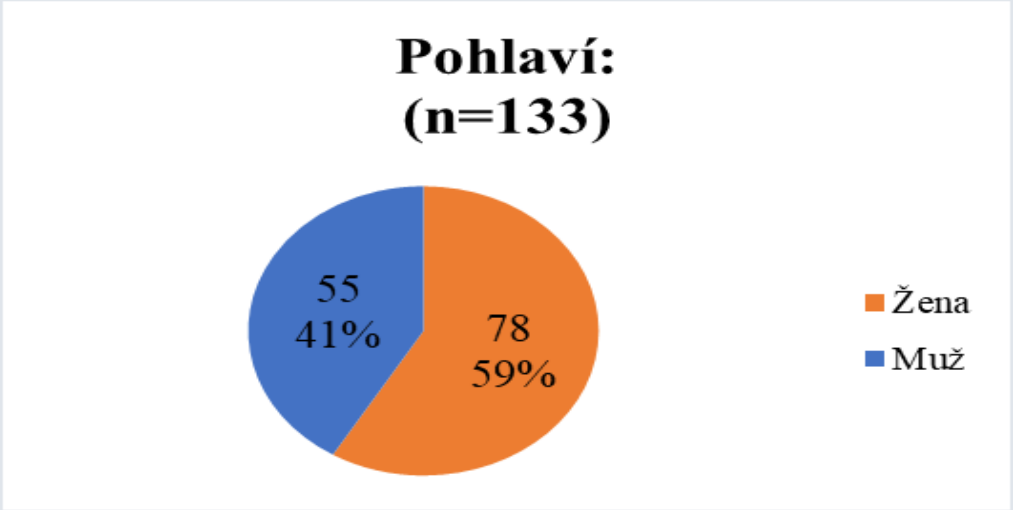
Začátek výzkumu zahrnoval sestavení dotazníku, jeho otestování a následné úpravy v textu a porozumění. Sestavení dotazníku proběhlo přes Formuláře Google. Následovně byl dotazník distribuován v elektronické i papírové podobě. Dotazník byl směřován na kontakty z autorčina okolí a k lidem na sociálních sítích, především na Facebooku. Průběh dotazníkového šetření byl zpřístupněn po dobu jednoho týdne od 10.2.2020 do 16.2.2020, kvůli tomu jsou data v co nejaktuálnější podobě. Celý dotazník lze vidět v Příloze č. 6

Dotazník celkově vyplnilo 135 respondentů, z nichž 2 byly vyřazeny z důvodu nevhodných odpovědí. Respondenti odpovídali na otázky v rámci logiky přeskakování. Dotazník obsahoval otázky uzavřené, polouzavřené a otevřené. Polouzavřené otázky dávaly respondentovi možnost vyjádřit názor v případě nedostatečnosti odpovědí zadané autorkou, možností „Jiné“. Otevřené otázky nebyly povinné k vyplnění z důvodu osobních otázek na finanční stránku respondenta. První skupina otázek v dotazníku je zaměřena na

sociometrické údaje – pohlaví respondenta, věk, trvalé bydliště a jeho dosažené vzdělání. Druhou skupinou otázek začíná výzkum ohledně provozu vlastního automobilu a povědomí či znalostí respondentů o sdílené ekonomice.

Z celkového počtu 133 respondentů odpovědělo na dotazník 78 (58,6 %) žen a 55 (41,4 %) mužů.

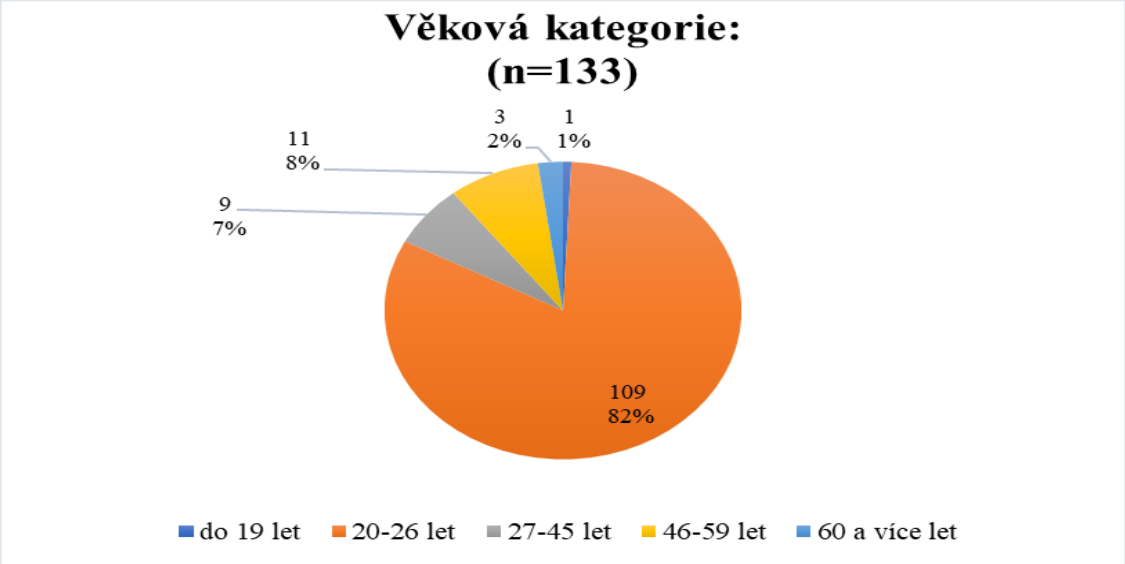
Graf 1 Pohlaví respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Kategorie 20-26 let byla nejvíce zastoupenou se 109 odpověďmi (82 %). Dále nejvíce odpovídali lidé ve věku 49-59 let (8 %) a 27-45 let (7 %). Nejméně zastopenými kategoriemi byly 60 let a více (2 %) a kategorie do 19 let (1 %). Byly zastoupeny všechny věkové kategorie, ačkoliv v menším počtu.

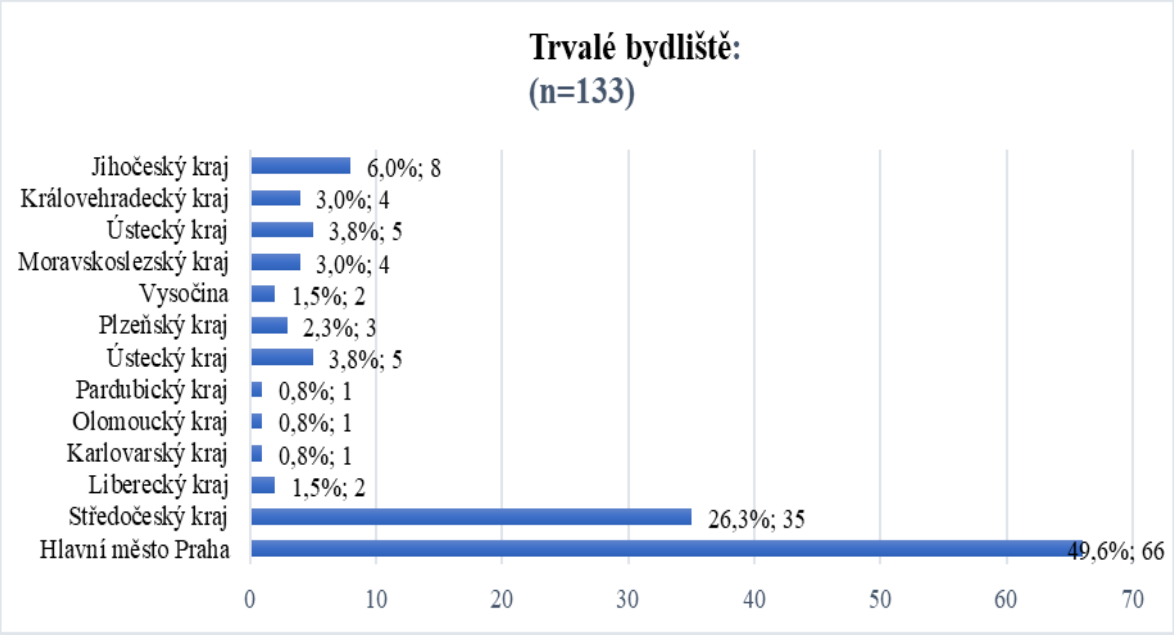
Graf 2 Věková kategorie respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Většinu respondentů reprezentovali občané hlavního města Prahy (49,6 %). Dalších 26,3 % představují občani nejbližšího okolí Prahy – Středočeského kraje. Zbývajících 24,1 % bylo zastoupeno v ostatních krajích České republiky. Pouze ze Zlínského kraje nebyla poskytnuta žádná odpověď.

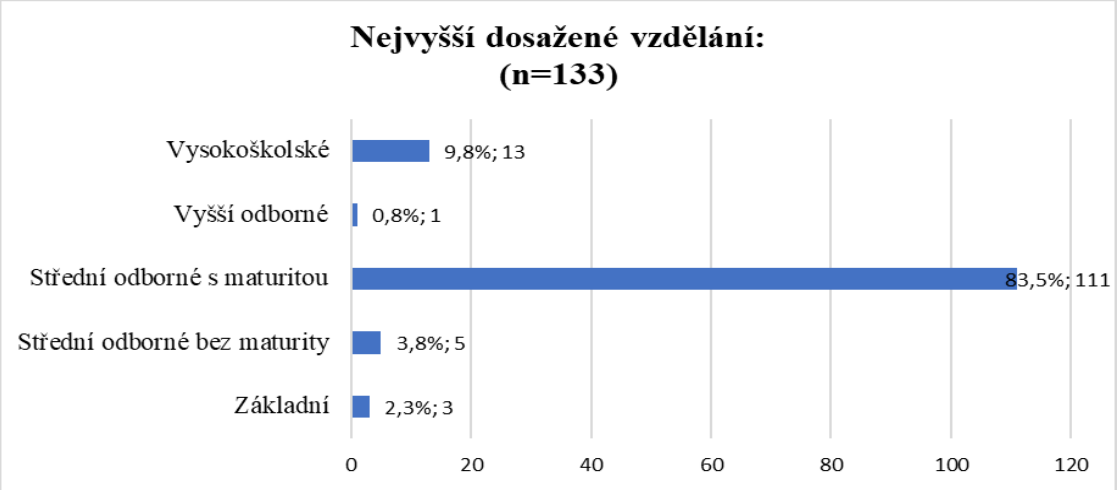
Graf 3 Trvalé bydliště respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

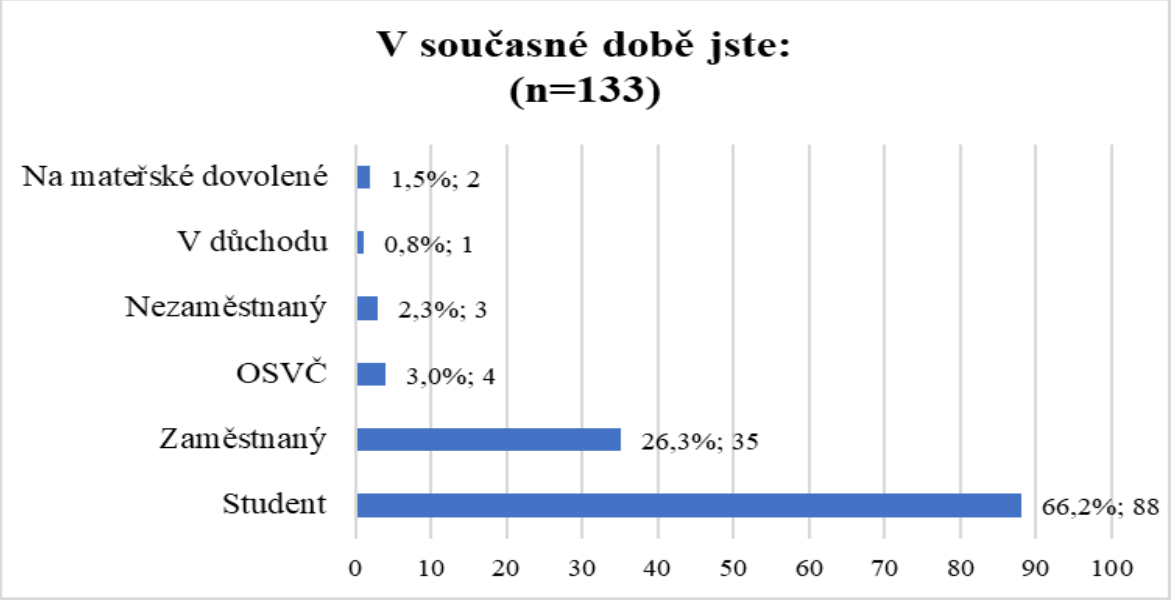
Vzhledem k distribuci dotazníku výhradně prostřednictvím sociálních sítí v autorčině okolí se dalo domnívat, že nejvíce respondetů bude mít střední odborné vzdělání s maturitou a v současné době budou mít status studenta. Tyto odpovědi byly zaznamenány v největším počtu 111 (83,5 %), a zároveň 88 (66,2 %) respondentů stále studuje. Další nejvíce zastoupenou skupinou byli respondenti s vysokoškolským vzděláním 9,8 %. S počtem odpovědí 35 (26,3 %) byla zaznamenána odpověď „zaměstnaný".

Graf 4 Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

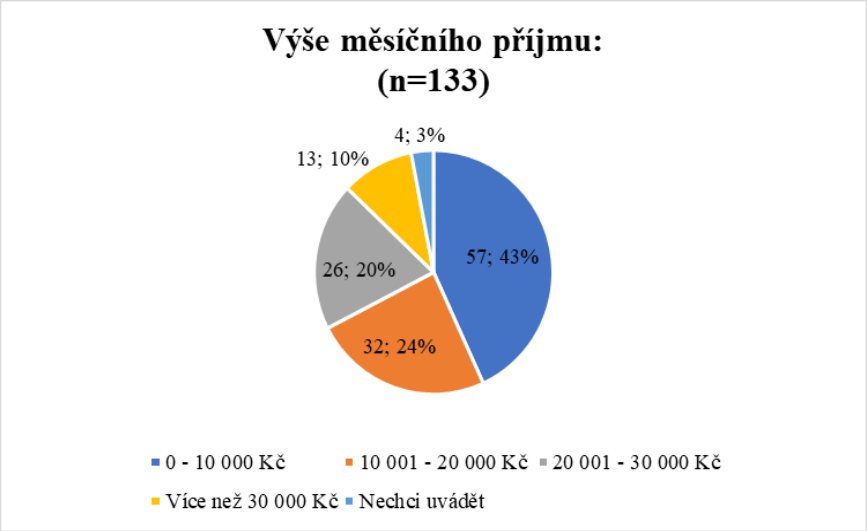
Graf 5 Sociální status respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Nejvíce zastoupenou skupinou odpovědí byl příjem do 10 000 Kč, hlavním důvodem této odpovědi bude fakt, že nejvíce odpovědí poskytli studenti do 26 let. V možnostech výběru odpověď „Nechci uvádět“ byla zodpovězena pouze 4 respondenty. Nejmenší skupinu tvořili respondenti s příjmy nad 30 000 Kč.

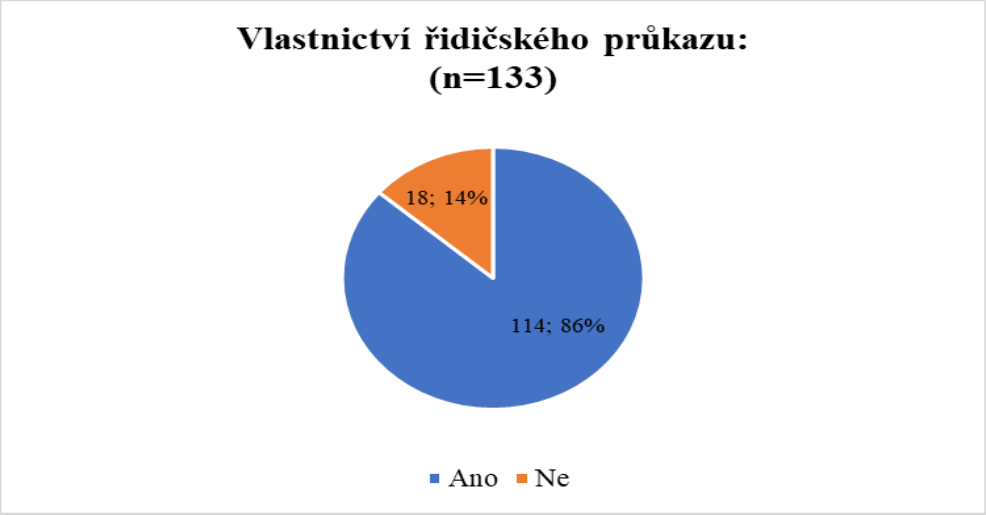
Graf 6 Výše měsíčního příjmu respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Další část dotazníku zjišťovala informace ohledně osobních automobilů. Vlastníci řidičského oprávnění představovalo 114 respondentů, kteří následovně odpovídali i na další 4 otázky zabývající se provozem automobilu. Tyto odpovědi byli využity k výpočtu tras prostřednictvím vlastního automobilu. Zbývajících 18 respondentů bylo přesměrováno rovnou na otázku č. 12.

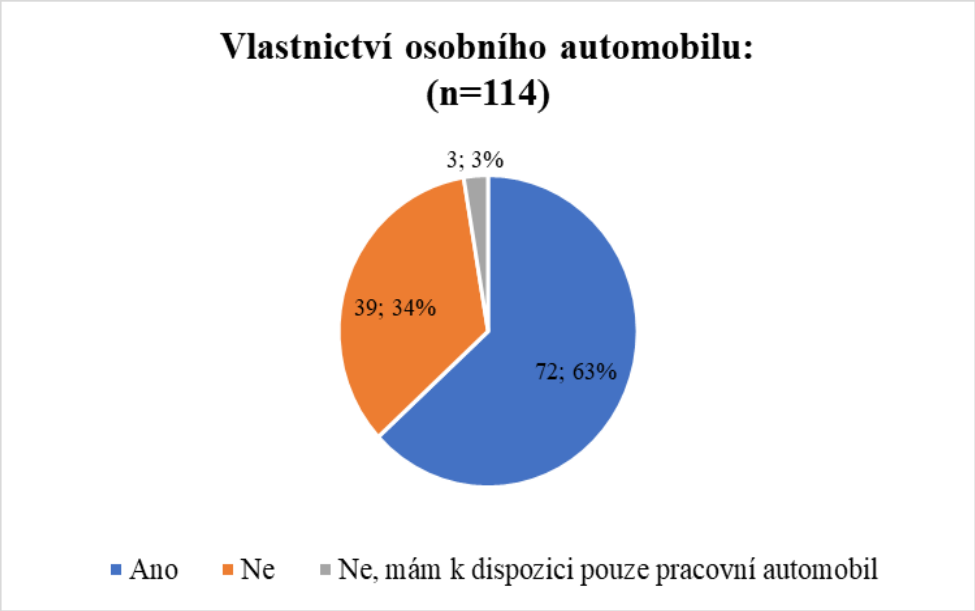
Graf 7 Vlastnictví řidičského průkazu respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Na otázku vztahující se k vlastnictví odpovědělo 72 respondentů, že je vlastníkem svého osobního automobilu a 3 respondetni mají k dispozici pracovní automobil. 39 respondentů nemá ve vlastnictví svůj osobní automobil, dle dalších otázek mají k dispozici auto dle domluvy či vůbec auto k dispozici nemají.

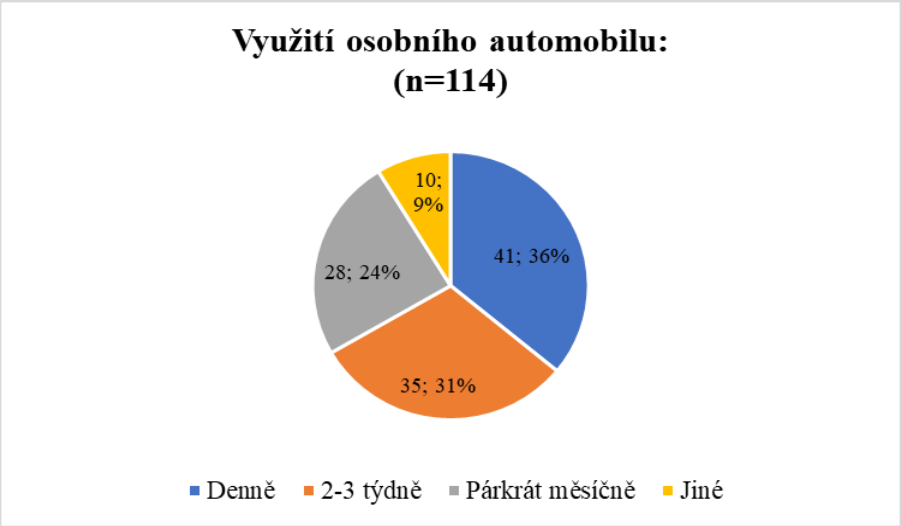
Graf 8 Vlastnictví osobního automobilu respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Další otázka se zaměřuje na časovou stránku využití automobilu. Osobní automobil využívá 36 % respondetů denně, tato odpověď je nejvíce odpovídanou. Další nejvíce zaznamenaná odpověď ukazuje se 31 % využití 2-3 krát týdně. V odpovědích „Jiné“ bylo odpovězeno: vůbec nevyužívám osobní automobil, dle potřeby nebo domluvy či několikrát do roka využiji automobil.

Graf 9 Využití osobního automobilu

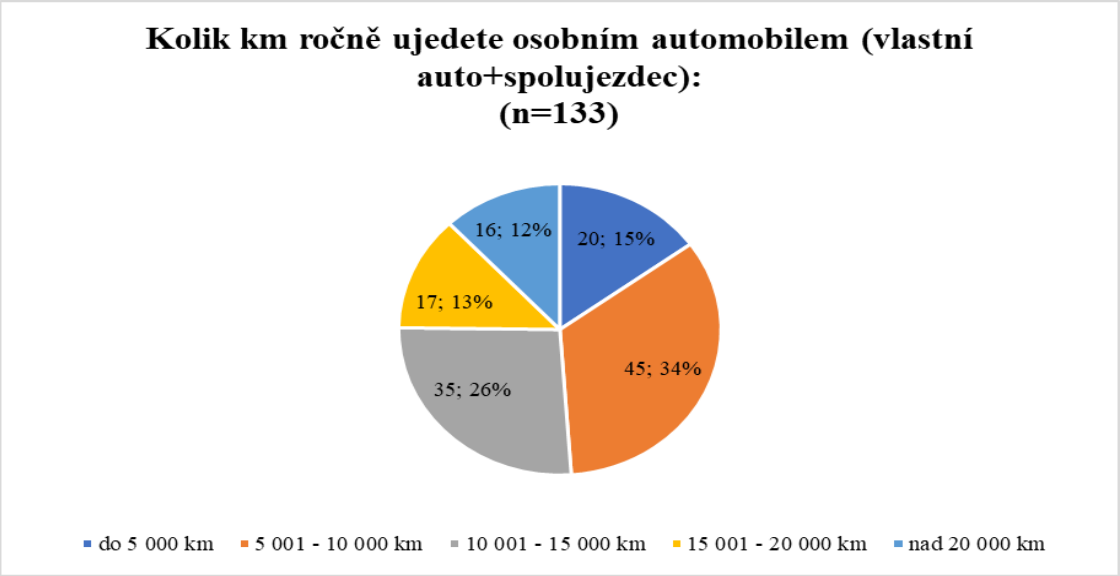


Zdroj: Vlastní zpracování

Otázky č. 10 a 11 byly zadány nepovinně, aby si respondenti nepřipadali nepříjemně vzhledem k otázkám na jejich finance. Na otázku číslo 10 bylo vyplněno – 95 odpovědí a na otázku 11 – 100 odpovědí. Otázka č. 10 byla využita k výpočtu trasy 1 a trasy 2 a průměrným měsíčním výdajům na servis. Za použití Excelu a funkce „Průměr“, byla vypočítána částka 820 Kč/měsíc. K výpočtu bylo nutné znát údaj za celý rok, proto se číslo 820 vynásobilo počtem měsíců v roce použité výsledné číslo je 9 840 Kč. Průměrné výdaje za pohonné hmoty dle otázky č. 11 činily 3 360 Kč za měsíc.

Průměrný počet ujetých kilometrů bylo také nutné zjistit k výpočtu trasy 1 i trasy 2 prostřednictvím vlastního automobilu. Nejčastějšími zaznamenanými odpovědmi dle níže uvedeného grafu prezentovaly kategorie 5 001-10 000 km/rok (34 %) a 10 001-15 000 km/rok (26 %). K výpočtu byla použita hraniční hodnota mezi nejčastějšími odpovědmi 10 000 km/rok.

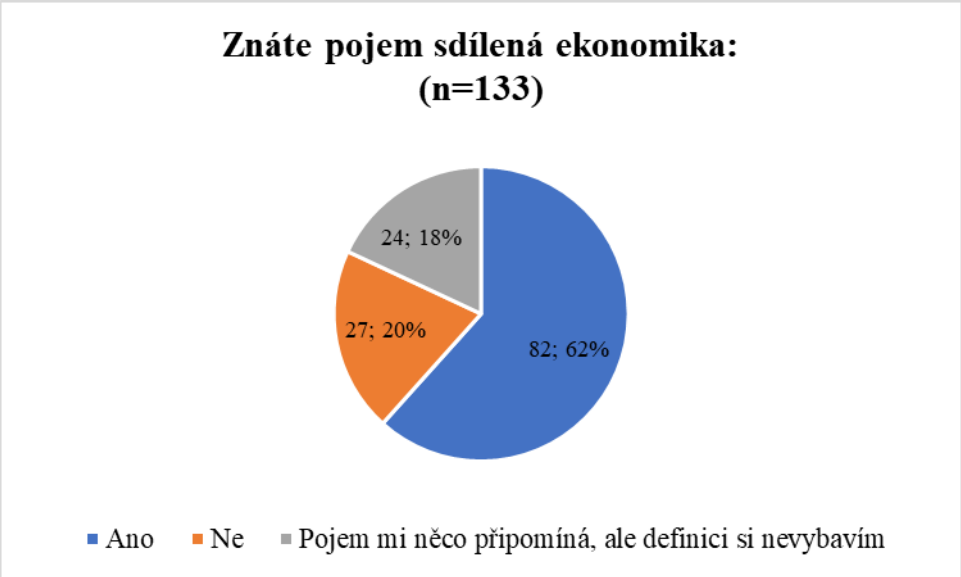
Graf 10 Průměrný počet ujetých km respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 11 ukazuje povědomí respondentů o pojmu sdílené ekonomiky. Více než polovina pojem sdílené ekonomiky zná – 62 %. 27 respondentů (20 %) pojem sdílené ekonomiky nezná a 24 respondentů (18 %) pojem něco připomíná, ale nevybaví si pod ním definici. Povědomí pojmu sdílené ekonomiky se jeví dostačující pro vyhodnocení výzkumných otázek.

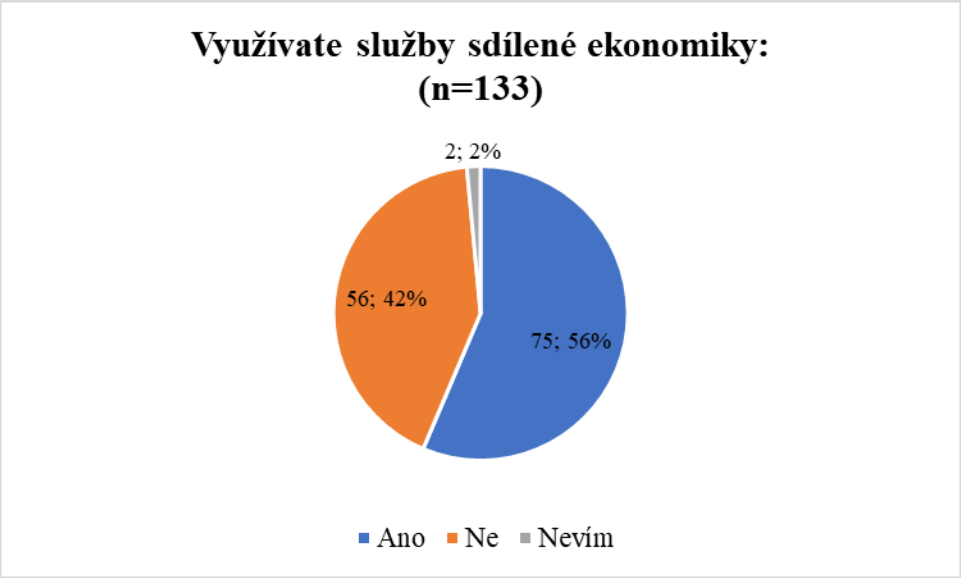
Graf 11 Znalost pojmu sdílená ekonomika respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování

Respondenti, kteří odpověděli, že nevyužívají služby sdílené ekonomiky byli přesměrováni rovnou na otázku č. 17. Zbývajících 77 respondentů odpovídalo na další 2 otázky.

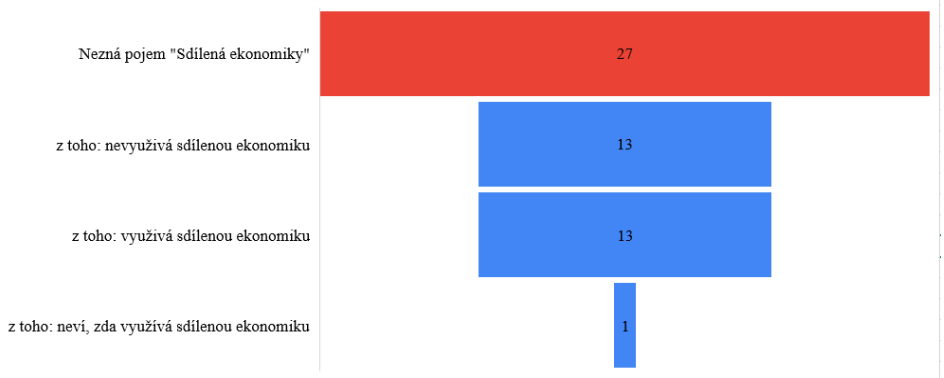
Graf 12 Využití služeb sdílené ekonomiky respondenty



Zdroj: Vlastní zpracování

Pro zajímavost graf č. 13 ukazuje, kolik respondentů pojem sdílené ekonomiky nezná v závislosti na tom, zda ji využívají nebo ne. Přesto, že 27 respondentů nezná pojem sdílené ekonomiky, 48 % z nich její služby využívá.

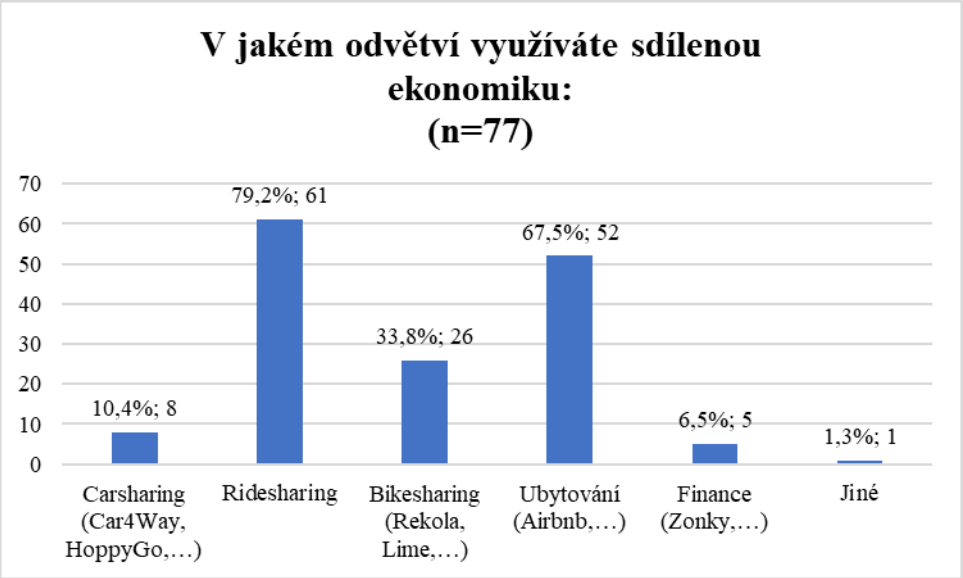
Graf 13 Neznalost pojmu sdílené ekonomiky v závislosti na jejím využívání



Zdroj: Vlastní zpracování

Na otázku č. 15 respondeti odpovídali libovolným počtem odpovědí. Nejvíce využívanou službou sdílené ekonomiky dle respondentů je ridesharing (79,2 %), dále ubytování (67,5 %), bikesharing (33,8 %). Carsharing překvapivě využilo pouze 10,4 %, i přes to, že služba je na trhu poměrně dlouho a je známá. Službu sdílených financí využilo 6,5 %. Odpověď „Jiné“ zahrnovala P2P investování Mintos.

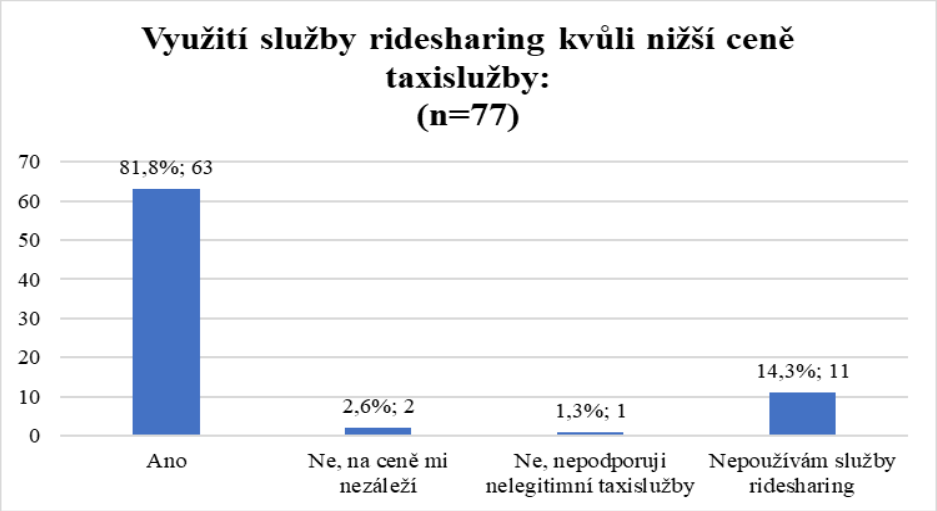
Graf 14 Způsob využití sdílené ekonomiky respondenty



Zdroj: Vlastní zpracování

Z níže uvedeného grafu lze zpozorovat důvod, proč lidé využívají ridesharingové služby Uber, Bolt… Nízká cena je pro uživatele velmi zajímavá. Z toho důvodu 81,8 % respondentů preferuje ridesharingové společnosti před legitimními taxislužbami. Pouze jedna odpověď zaznamenala nevyužití sdílené ekonomiky k přepravě kvůli nepodpoře nelegitimních služeb. Ostatní respondenti služby ridesharing nevyužívají nebo jim vysoká cena nevadí.

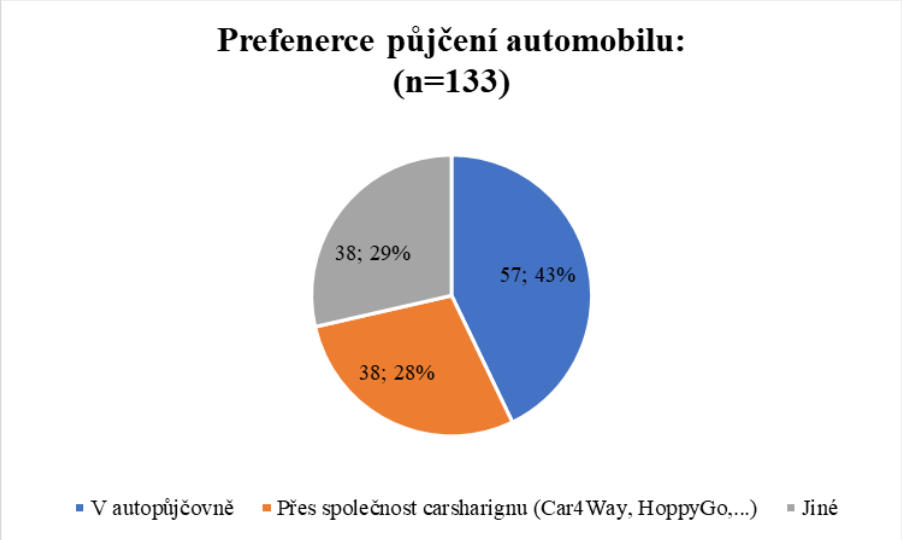
Graf 15 Využití služby ridesharing respondenty kvůli nižší ceně taxislužby



Zdroj: Vlastní zpracování

V následujícím grafu lze vidět preference respondentů k půjčení osobního automobilu. Pouze 28 % respondetnů si automobil půjčí prostřednictvím carsharingové společnosti. Téměr polovina by využila klasický způsob půjčení v autopůjčovně. Mezi odpovědmi „Jiné“ se nejvíce objevovaly odpovědi: rodina (15 odpovědí), kamarádi (13 odpovědí) či nepůjčím z důvodu využití hromadné dopravy či přednosti koupě vlastního automobilu nebo (10 odpovědí).

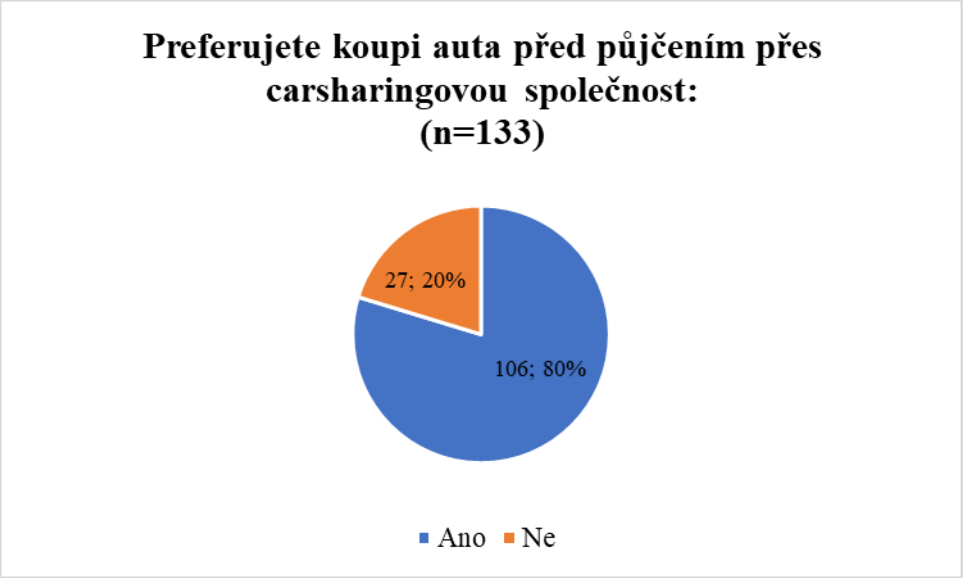
Graf 16 Preference půjčení automobilu respondenty



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf ukazuje výraznou převahu preference koupi auta před půjčením přes carsharingovou společnost. Celých 80 % respondentů raději investuje náklady do pořízení vlastního majetku před náklady na půjčení automobilu.

Graf 17 Preference respondentů koupi auta před půjčením přes carsharingovou společnost



Zdroj: Vlastní zpracování

V poslední otevřené otázce č. 19 byli respondeti tázáni na zdůvodnění předchozí odpovědi v preferenci koupi auta před jeho půjčením přes carsharingovou společnost. Respodneti, kteří odpověděli, že přeferují koupi nejčastěji otázku zdůvodňovali arugumenty vlastnictví majetku, pohodlí ve vlastním automobilu, neochotou sdílet vozidlo s cizími lidmi, menšími náklady a důvodem mít auto neustále k dispozici. Naopak respondeti, kteři koupi nepreferují zdůvodňovali, že se jim vlastnictví auta peněžně nevyplatí či si nemohou dovolit koupi vlastního automobilu.

5 Výsledky a diskuse

5.1 Výsledky komparace nákladů na zvolené cesty

V práci byly sledovány dvě trasy – na krátkou vzdálenost po Praze a dlouhou vzdálenost mimo Prahu. Začátek trasy 1 představují Háje na lince metra C a cílovým bodem trasy byla určena Česká zemědělská univerzita v Praze. Cesta má délku 25 km, za předpokladu normálního provozu a parkování je řidič schopen ji ujet v čase 35 minut. Pro trasu 2 byl zvolen výchozí bod též na Hájích lince metra C a cílovým bodem byl určen Písek, autobusové nádraží. Autem je možné dopravit se do cílového bodu za dobu 1 hodiny a 15 minut – 110 km. V úvahu je brána i zastávka v Písku, která trvá 4 hodiny a cesta nazpět. Celková doba strávená na cestě představuje 6,5 hodiny.

Nejlevnější variantu, jak ujet trasu 1 na krátkou vzdálenost představuje využití Městské hromadné dopravy v částce 32 Kč, ovšem trasa je také nejvíce časově náročná. V případě, že člověku záleží na nejmenší časové náročnosti trasy, nejlevnější variantu tvoří využití osobního automobilu za 85,5 Kč. Nejdražší varianta vychází na 361,5 Kč přes carsharingovou společnost CAR4WAY, která časově vychází lépe než využití Městské hromadné dopravy. Ceny při využití nelegitimované taxislužby společností Uber a Bolt jsou si velmi podobné a rozdíl mezi nimi tvoří pouze 15 Kč. K porovnání automobilů bylo vybráno stejné vozidlo Škoda Citigo se spotřebou 4,7 l/100 km.

U společnosti HoppyGo je nutno vypůjčit auto na celý den. Z tohoto důvodu nebyla při trase 1 společnost brána v úvahu.

Tabulka 4 Shrnutí trasy 1

	Čas na cestě/pronájem (min)	Cena (Kč)	Poznámky
Osobní automobil	35-40	85,5	Škoda Citigo, benzín
MHD (PID)	56-60	32	-
Bolt	35-40	355	Nástup za 2 minuty
Uber	35-40	340	Nástup za 3 minuty
CAR4WAY	35-40/60	361,5	Škoda Citigo, benzín

Zdroj: Vlastní zpracování dle výše uvedených výsledků

Trasu 2 na delší vzdálenost (v úvahu je brána cesta tam i zpět) lze nejlevněji ujet s Městskou hromadnou dopravou se společností ČSAD v ceně 270 Kč (cena zahrnuje jízdenky po Praze a jízdenky Praha/Písek a naopak) pro dospělou osobu. Pro studenta cesta vyjde na 114 Kč. Cena v případě druhé společnosti Arriva ČB se oproti společnosti ČSAD neliší. RegioJet je v porovnání s těmito společnostmi dražší, ale stále platí, že cesta vyjde levněji oproti službám ve sdílené ekonomice či využití osobního automobilu. Cesta Městskou hromadnou dopravou je nejnáročnější na čas.

V případě, že uživatel chce využít pohodlí automobilu, nejlevnější varianta vychází přes společnost HoppyGo za 560 Kč. Dražší variantu představuje využití vlastního osobního automobilu za 780,4 Kč. Nejdražším pronájmem je vozidlo u společnosti CAR4WAY v ceně 1 468 Kč. V porovnání s Městskou hromadnou dopravou je cesta výrazně dražší, avšak rychlejší a ve vlastním pohodlí.

Nejdražší varianty ze všech možných způsobu představují ridesharingové společnosti, kde cena je více než dvojnásobná oproti nejdražší carsharingové společnosti CAR4WAY.

Tabulka 5 Shrnutí trasy 2

	Čas na cestě/pronájem (min)	Cena (Kč)	Poznámky
Osobní automobil	2 h 30 min	780,4	Škoda Citigo, benzín
MHD (RegioJet)	3 h 40 min	322	Student 128 Kč
MHD (ČSAD)	4 h	270	Student 114 Kč
MHD (Arriva ČB)	4 h 10 min	284	Student 118 Kč
CAR4WAY	2h 30 min/1 den	1 468	Škoda Citigo, benzín
HoppyGo	2h 30 min/6 h 30 min	560	Škoda Citigo, benzín
Uber	2 h 30 min	3 450	-
Bolt	2 h 30 min	3 270	-

Zdroj: Vlastní zpracování dle výše uvedených výsledků

5.2 Výsledky výzkumných otázek

Na začátku bakalářské práce byly sestaveny pomocné výzkumné otázky, na které byly pomocí porovnání nákladů a dotazníkového šetření hledány odpovědi. Výzkumné otázky budou v této kapitole potvrzeny nebo vyvráceny.

VO1 – Respondenti preferují koupi auta před půjčením auta přes carsharing

První výzkumná otázka se věnovala preferenci koupi vlastního automobilu před půjčením v systému sdílené ekonomiky. V současné době lidé dávají přednost vlastnictví majetku, přijde jim to užitečnější před investováním peněžních prostředků do cizího majetku. Z tohoto důvodu byla zkonstruována první výzkumná otázka, kterou po shlédnutí grafu č. 17 je možné potvrdit. Z dotazníkového šetření lze usuzovat, že lidé budou dávat přednost vlastnictví automobilu i při růstu zájmu o využití služeb sdílené přepravy.

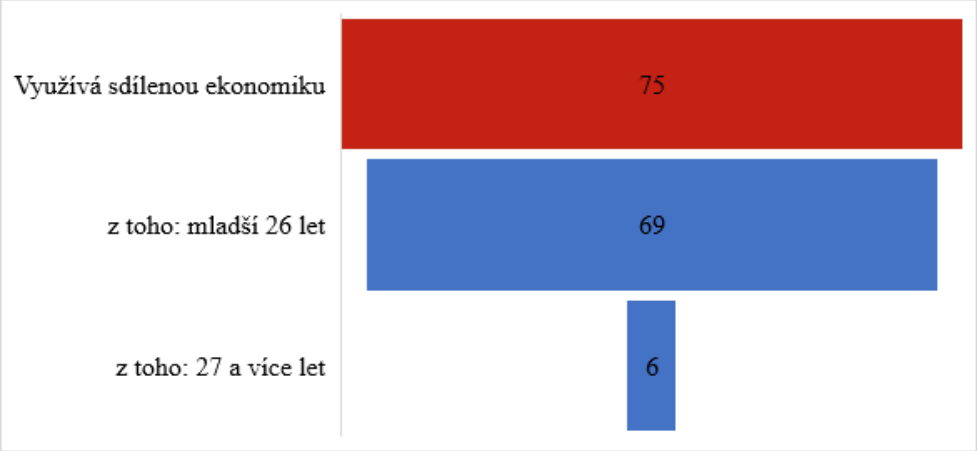
VO2 – Respondenti preferují půjčení auta přes carsharing než půjčovnu aut

Druhá výzkumná otázka se zabývala preferencí respondentů při půjčování automobilů. Otázka na preference byla v dotazníkovém šetření povinná k vyplnění pro všechny respondenty (n=144). Celkově pouze 28 % respondentů by si automobil vypůjčilo v carsharingové společnosti. Dalších 43 % by půjčení automobilu provedlo přes klasickou autopůjčovnu. Zbývajících 29 % by si automobil vůbec nepůjčilo nebo si automobil půjčilo od rodiny či přátel. Z těchto výsledků nelze potvrdit druhou výzkumnou otázku.

VO3 – Respondenti mladší věku 26 let využívají více služby sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika je novým modelem ekonomiky. Z toho důvodu se lze domnívat, že generace Y bude disponovat většími informacemi o službách sdílené ekonomiky. Z níže uvedeného grafu lze vidět převahu využití sdílené ekonomiky respondentů mladších 26 let. Grafem č. 18 lze potvrdit výzkumnou otázku číslo 3.

Graf 18 Porovnání využití sdílené ekonomiky dle věku



Zdroj: Vlastní zpracování

VO4 – Ridesharing je více využívaný než carsharing

Čtvrtá výzkumná otázka řeší popularitu služeb ridesharing a carsharing. Předpokládá se větší popularita služby ridesharing kvůli rychlejší a často levnější přepravě. Graf číslo 14 ukazuje využití služby ridesharing 61 respondenty a využití carsharingu pouze 8 respondenty. Tuto výzkumnou otázku lze potvrdit.

VO5 – Provoz vlastního automobilu je méně nákladný, než carsharing

Poslední výzkumnou otázku zahrnoval výpočet nákladů na provoz vlastního automobilu v porovnání s výpočty kalkulaček na webových stránkách daných carsharingových společností. V případě krátké trasy 1 s délkou 25 km by cesta prostřednictvím vlastního automobilu vyšla na 85,5 Kč. Trasa 1 s carsharingovou společností CAR4WAY by stála 361,5 Kč. V tomto případě by bylo možné VO5 potvrdit, avšak k porovnání byla vytvořena i trasa 2. Tato trasa s celkovou délkou 220 km s vlastním automobilem a započítání hlavních nákladů by vyšla na částku 780,4 Kč. Pokud by byl zvolen způsob dopravy přes společnost CAR4WAY, trasu 2 by stála 1 468 Kč. Avšak při zvolení druhé carsharingové společnosti HoppyGo, trasa by stála pouhých 560 Kč. V souhrnném pohledu na výsledky v případě trasy 2 na delší vzdálenost vychází lépe půjčení auta přes carsharing. Při této skutečnosti můžeme konstatovat, že VO5 nelze potvrdit.

Souhrnným výsledkem všech výzkumných otázek lze říct, že tři výzkumné otázky byly potvrzeny a dvě byly vyvráceny.

5.3 Diskuse

Sdílená ekonomika se jeví jako rychlý a pohodlný způsob, jak obdržet levnější statky či služby, v opačném případě získání finančního obnosu či přivýdělku. Dnešní moderní technologie pomáhají ke zvýšené nabídce a poptávce těchto činností. Nově vytvořený sektor podporuje růst zaměstnanosti v podobě stálého zaměstnání nebo obyčejného přivýdělku. Vstup na tento trh bez bariér, jeho flexibilita a nezávislost přispívá k větší oblibě sdílené ekonomiky. Avšak právní úprava pro sdílenou ekonomiku zatím nabádá pouze k nedůslednosti daňového plnění. Při zákazu služeb by stát přišel o všechny výše uvedené pozitivní hlediska. Ztráta konkurenčního prostředí by k vývoji ekonomiky nepřispěla. Přístup k regulaci sdílené ekonomiky si každý stát vytváří samostatně. Například estonská finanční správa spolupracuje se společností Uber, od které jsou získávány veškeré informace k jednoduššímu vyplnění daňového přiznání. Administrativní činnost se zde stává snadnější, a to směřuje k poctivému vyplnění. Litva využívá obdobný způsob regulace, ve kterém jsou pozorovány transakce prostřednictvím zprostředkovatelské služby, jež se uskutečnily mezi uživateli a poskytovateli. Nastavení zvýhodněného režimu v systému sdílené ekonomiky využila Itálie a Belgie, které stanovily

nižší sazbu daně do určité výše příjmu za rok. Estonsko a Litva přistupuje k řešení zdaňování výhodnějším způsobem, díky kterému uživatelé neobchází hranici určenou státem pro nižší odvod daní. V Itálii a Belgii se lidé budou chtít vejít do určené hranice příjmů či je možné, že některé své příjmy ani nepřiznají. V porovnání vybraných zemí, by si Česká republika mohla brát jako vzor pro regulaci v Estonsku, kvůli největší efektivnosti ve výběru daní.

Aktuální situace ve světe kvůli novému typu koronaviru bude mít vliv jak na celou ekonomiku, tak i na sdílenou ekonomiku. Nikdo v tuto chvíli neví přesný dopad, avšak už v minulých dnech byly omezeny některé její služby.

Pozastavena byla například služba elektrokoloběžek Lime v Praze, kvůli udržení občanů v bezpečí. Společnost Rekola poskytla akci na budoucích 14 dnů – 30 minut zdarma na růžovém kole, které jsou pravidelně dezinfikovány. Akce byla vymyšlena, aby lidé po cestě do práce nemuseli nevyužívat služeb Městské hromadné dopravy. Vyzývá také občany k nošení rukavic a dezinfekčních gelů v případě využití služby (Kopecký, P., Bereň, M., 2020).

Vláda České republiky zakázala od 24. března 2020 provoz alternativních taxislužeb. Omezení se netýká řidičů s oprávněním či taxislužeb, které rozváží potraviny. Společnost Uber vydala na svých webových stránkách základní hygienická opatření týkající se koronaviru pro řidiče i uživatele. I v případě nedostatečného množství dezinfekčních přípravků se společnost snaží o jejich zajištění pro vyčistění automobilu. Zároveň služba UberEats nabízí rozvoz nakaženým i občanům v karanténě, s podmínkou ponechání jídla za dveřmi. Společnost Bolt také vydala na webových stránkách doporučení, a navíc spustila novou službu „Balíček potraviny“. Základní balené a konzervované potraviny jsou doručeny ke vchodovým dveřím (ČTK, 2020), (Uber, 2020), (Bolt, 2020).

Společnost CAR4WAY na svých webových stránkách uvádí, že automobily jsou stále v provozu a jejich pracovníky jsou čištěny a dezinfikovány. Chtějí, aby se tak lidé mohli přepravovat v co nejmenších davech. Jako akci společnost udělala registraci pouze za 1 Kč. Doporučují očistit volant, řadící páku a ruce. Nejlepší je i použití roušek a ochranných rukavic k jízdě (CAR4WAY, 2020).

Z výše uvedených opatření lze konstatovat, že sdílená ekonomika z pohledu zprostředkovatelů a poskytovatelů má jisté omezení a úbytek je nevyhnutelný. Občané České republiky jsou v dnešních dnech v karanténě, tudíž ani uživatelů těchto služeb nebude přibývat, naopak se předpokládá jejich úbytek (ČTK, 2020).

6 Závěr

Současná doba díky internetovým technologiím vyvíjí nové možnosti, jak nakládat s vlastním nevyužitým majetkem. Lidé mají možnost vypůjčit nemovitosti, automobily, své finance či služby za finanční obnos nebo další službu. Na základě těchto věcí vznikl novodobý trend sdílené ekonomiky v mnoha oblastech. Tento trend se pro uživatele může zdát velkou výhodou, stát ovšem zatím sdílenou ekonomiku nebere pouze v pozitivních hlediscích. Z pohledu státu největší nevýhodu ukazuje samotná regulace sdílené ekonomiky. Nedostatečnou kontrolou sdílené ekonomiky dochází k obcházení daňových povinností. Avšak větší regulace a omezení sdílené ekonomiky by mohlo dospět k potlačení pozitivních jevů, kvůli nespokojenosti uživatelů či poskytovatelů. K tématu regulace určitě zbývá hodně nevyřešených otázek a stát se tím bude dále zabývat.

Cílem autora bakalářské práce bylo zjistit preference lidí České republiky ohledně služeb sdílené ekonomiky, se zaměřením výhradně na dopravu a provoz vlastního automobilu. Dále probíhala komparace nákladů vybraných carsharingových a ridesharingových společností, městské hromadné dopravy a vlastního automobilu.

V první kapitole praktické části byly autorem určeny dvě modelové trasy – jedna na krátkou vzdálenost po Praze a druhá na dlouhou mimo Prahu. V této souvislosti byla vytvořena i pátá výzkumná otázka, která pojednává o menší nákladnosti na provoz vlastního automobilu oproti půjčku přes carsharing. Byly vybrány společnosti CAR4WAY a HoppyGo jako zástupci carsharingu a Uber a Bolt jako zástupci rideshraringu. Aby nedošlo ke zkreslení informací kvůli odlišné spotřebě automobilů, byl ke komparaci vybrán stejný typ automobilu – Škoda Citigo. Z výsledků bylo možné určit, že na trasu krátké vzdálenosti vychází levněji využití osobního automobilu. Dlouhá trasa vychází lépe při využití služby společnosti HoppyGo, avšak zde je nutné trasu naplánovat už dopředu. Při spontánní cestě vyjde lépe využití vlastního automobilu oproti společnosti CAR4WAY, kde není nutné mít auto zarezervované dopředu. V případě, že se bere v úvahu i městská hromadná doprava je nutné konstatovat, že vždy vychází nejlevněji. Z výsledků je jasně značné, že výzkumná otázka byla vyvrácena.

Druhá kapitola praktické části zahrnovala elektronické a písemné dotazníkové šetření na které odpovědělo 133 respondentů. Dotazníkové šetření bylo vytvořeno k získání informací k oběma praktickým částím. Na začátku práce bylo autorem stanoveno

pět výzkumných otázek, které bylo možné vyřešit analýzou výsledků dotazníkového šetření. Výsledky výzkumu potvrdily první výzkumnou otázku, která se zabývala preferencí koupi automobilu před jeho půjčením přes carsharingovou společnost. Celých 80 % respondentů preferuje koupi kvůli vlastnictví majetku, se kterým může dále disponovat. Zbývající respondenti si koupi automobilu nemůže dovolit. Druhá otázka se zabývala o jejich preferenci půjčení automobilu v systému sdílené ekonomiky či klasické autopůjčovny. Autor se domníval, že s rostoucím trendem i respondenti budou využívat carsharingovou společnost. Jeho domněnky byly však výsledky šetření vyvráceny, protože pouhých 30 % by využilo carsharingovou spolčenost oproti tomu necelých 50 % by využilo klasické autopůjčovny. Využití klasické taxislužby před půjčením automobilu je běžnější, proto byla vytvořena i čtvrtá výzkumná otázka se zaměřením preferencí ridesharingu před carsharingem respondenty. I zde byla jednoznačná odpověď v odpovědích pro preferenci ridesharingu, proto i tato otázka byla potvrzena. Poslední výzkumná otázka týkala věkových preferencí a využití sdílené ekonomiky. Předpokládalo se, že tyto služby budou více využívat respondenti mladší 26 let. Po utvoření správného grafu, byla s 92 procenty tato výzkumná otázka potvrzena. Vliv na potvrzení mohlo mít i celkový počet respondentů mladších 26 oproti starším 26 let. Avšak po celkovém zhlédnutí grafu č. 18, výrazně převládá kategorie mladších 26.

7 Seznam použitých zdrojů

Seznam tištěných publikací:

BOTSMAN, R., ROGERS, R. *What's mine is yours: the rise of collaborative consumption*. London: Harper Collins, 2010. ISBN 978-0-00-739591-0.

FELLÄNDER, A., INGRAM, C., TEIGLAND, R. *The Sharing Economy: Embracing Change with Caution*. Stockholm: Entreprenörskapsforum, 2015. ISBN: 978-91-89301-75 7.

GANSKY, L. *The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing*. New York: Portfolio Penguin, 2010. [cit. 2019-11-02]. ISBN 978-1-101-46461-8.

GRAEBER, D. *Dluh: prvních 5000 let*. Brno: BizBooks, 2012. ISBN 978-80-265-0044-5.

MILLARD-BALL, A. *Car-sharing: where and how it succeeds*. Washington, DC: Transportation Research Board of the National Academies, 2005. ISBN 03-090-8838-0

PICHRT, J., BOHÁČ, R., MORÁVEK, J. *Sdílená ekonomika – sdílený právní problém?* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-874-2

SUNDARARAJAN, A. *The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2016. ISBN 978-026-2034579

Seznam elektronických publikací:

COASE, R. *The Nature of the Firm. Economica* [online]. 1937. [cit. 2019-11–20]. ISSN 00130427. Dostupné z: http://doi.wiley.com/10.1111/j.14680335.1937.tb00002.x

Hospodářská komora České republiky, 2018. *Doporučení pro rozvoj sdílené ekonomiky* [online]. Praha [cit. 2019-11-28]. Dostupné z: https://www.komora.cz/files/uploads/2018/03/20180327_Doporu%C4%8Den%C3%AD-Hospod%C3%A1%C5%99sk%C3%A9-komory-ke-sd%C3%ADlen%C3%A9-ekonomice-1.pdf

KRULIŠ, K., REZKOVÁ A. *Analýza vybraných sektorů sdílené ekonomiky v České republice* [online]. 2016 [cit. 2019-11-19]. Dostupné z: https://www.mpo.cz/assets/dokumenty/55423/63472/653276/priloha001.pdf

SCARABOTO, D. *Selling, Sharing, and Everything In Between: The Hybrid Economies of Collaborative Networks* [online]. Journal of Consumer Research, 2015 [cit. 2019-10-19]. ISSN 00935301. Dostupné z: 10.1093/jcr/ucv004.

Úřad vlády České republiky při využití dvou analýz Sdílené ekonomiky vytvořeného pro Úřad vlády v rámci TA ČR (Technologická agentura ČR) řešitelským týmem VŠPP (Vysoká škola podnikání a práva), ve spolupráci s Ministerstvem průmyslu a obchodu a Janem Pastorčákem. *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem* [online]. 2017 [cit. 2019-11-08]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

VEBER, J.; KRAJČÍK, V.; HRUŠKA, L. a kol. *Sdílená ekonomika: „Vymezení metodologických postupů pro zajištění datové základny a ekonomických východisek pro regulatorní ošetření tzv. sdílené ekonomiky"* [online]. 2016 [cit. 2019-11-08]. Dostupné z: https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf

Seznam elektronických zdrojů:

Arriva. [online]. 2020 [cit. 2020-1-22]. Dostupné z: https://www.arriva.cz/cs/autobusy-a-vlaky/dalkove-spoje/arriva-city/praha-pisek

Asociace českého carsharingu. [online]. 2015 [cit. 2019-11-29]. Dostupné z: https://ceskycarsharing.cz/

Česko v datech. *Budoucnost ve sdílení* [online]. 2019 [cit. 2019-11-21]. Dostupné z: https://www.ceskovdatech.cz/clanek/92-budoucnost-ve-sdileni-velky-prehled-toho-co-uz-v-cesku-sdilime/

Portál hlavního města Prahy. *Bikesharing*. [online]. 2019 [cit. 2019-11-20]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/bikesharing/index.html

BlaBlaCar. [online]. 2019 [cit. 2019-11-20]. Dostupné z: https://www.blablacar.cz/

Bolt. [online]. 2020 [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: https://blog.bolt.eu/cs/koronavirus-co-na-to-bolt/

BREJČÁK P. *Vylidňuje Airbnb Prahu?* [online]. 2019 [cit. 2019-11-9]. Dostupné z: https://tyinternety.cz/smart/vylidnuje-airbnb-prahu-prazska-datova-platforma-golemio-zverejnila-podrobne-statistiky/

CAR4WAY – chytrá cesta k cíli. [online]. 2019 [cit. 2019-11-20]. Dostupné z: https://www.car4way.cz/

CAR4WAY – chytrá cesta k cíli. [online]. 2020 [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: https://www.car4way.cz/novinky/detail/34/jsme-s-vami-i-v-teto-tezke dobe?utm_source= FB&utm _campaign= covid_3_registrace

Ceník – Pronto STK s.r.o. Pronto STK s.r.o. [online]. 2020 [cit. 2020-2-7]. Dostupné z: https://www.stkpraha.cz/cenik/

Česká justice. *Sdílená ekonomika: Jak ji řeší Evropa?* [online]. 2017 [cit. 2020-1-7]. Dostupné z: http://www.ceska-justice.cz/2017/08/sdilena-ekonomika-jak-ji-resi-evropa/

ČSAD Autobusy České Budějovice [online]. 2020 [cit. 2020-1-10]. Dostupné z: https://www.busem.cz/pravidelna-doprava/tarify-a-ceny-jizdneho.html

ČSÚ. Český statistický úřad [online]. 2020 [cit. 2020-01-22]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/cri/setreni-prumernych-cen-vybranych-vyrobku-pohonne-hmoty-a-topne-oleje-51-kalendarni-tyden-2016

ČTK. *Alternativní taxislužby úplně zakázány nejsou, řidiči s licencí mohou jezdit dál* [online]. 2020 [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: https://zpravy.aktualne.cz/domaci/ridici-uberu-a-boltu-mohou-rozvazet-dal-pokud-mají licenci/r~011af7ce678e11ea842f0cc47ab5f122/

Česká pošta. *Dálniční kupóny 2020*. [online]. 2020 [cit. 2020-2-7]. Dostupné z: https://www.ceskaposta.cz/sluzby/prodej-a-eshop/dalnicni-znamky-2020

HoppyGo [online]. 2019 [cit. 2019-11-20]. Dostupné z: https://www.hoppygo.com/cs

Evropská komise. *Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů: Evropský program pro ekonomiku sdílení* [online]. Brusel, 2016 [cit. 2019-19-12]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16881/attachments/2/translations

E-bikeshare Praha – Freebike Prague. [online]. 2019 [cit. 2019-19-12]. Dostupné z: https://prague.freebike.com/

FINLORD. *Počet aut na českých silnicích prudce roste* [online]. 2018 [cit. 2020-01-07]. Dostupné z: https://finlord.cz/2018/08/pocet-aut-ceskych-silnicich-prudce-roste/.

KOPECKÝ, P., BEREŇ, M. Denik.cz. *Dopady koronaviru na sdílenou ekonomiku.* [online]. 2020 [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: https://www.denik.cz/regiony/dopady-koronavirus-sdilena-ekonomika-elektrokolobezky-praha-konec-airbnb.html

KOTLABA, R., KOLAŘÍKOVÁ, L. *Vláda naznačila možnosti regulace sdílené ekonomiky. KPMG: Daňové a právní aktuality* [online]. 2017 [cit. 2020-01-07]. Dostupné z: https://danovky.cz/cs/vlada-naznacila-moznosti-regulace-sdilene-ekonomiky

Lime. *V Praze startuje služba Lime. Nabídne elektrické koloběžky a kola.* [online]. 2018 [cit. 2019-11-18] Dostupné z: https://www.appliste.cz/startuje-sluzba-lime/

MAŇÁK, M. *Prosumer neboli samospotřebitel – zákazník jako výrobce a akumulátor energie*. [online]. 2017. [cit. 2019-11-18]. Dostupné z: https://www.fbadvokati.cz/cs/clanky/592-prosumer-neboli-samospotrebitel-zakaznik-jako-vyrobce-a-akumulator-energie

NYČ, T. *Řidiči Uberu budou muset od října používat EET, dohodla se firma s ministerstvem.* [online]. 2018. [cit. 2020-01-07]. Dostupné z: https://byznys.ihned.cz/c1-66185920-ridici-uberu-budou-muset-od-rijna-pouzivat-eetdohodla-se-firma-s-ministerstvem-casem-bude-povinna-pro-vsechny-taxikare.

ePojisteni.cz. *Povinné ručení – online kalkulačka 2020*. [online]. 2020 [cit.2020-02-07]. Dostupné z: https://www.epojisteni.cz/kalkulace-povinne/

Oxford Learner´s Dictionaries. *Definition of sharing economy noun.* [online]. 2019. [cit. 2019-11-17]. Dostupné z: https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/sharing-economy

Pražská integrovaná doprava. [online]. 2020 [cit. 2020-01-07]. Dostupné z: https://pid.cz/ke-stazeni/?search=j%C3%ADzdn%C3%A9&type=&orderby=modified&pg=1

PRESS, A. *The Sharing Economy. Saturday Evening Post* [online]. 2015. [cit. 2019-11-8]. ISSN 00489239. Dostupné z: http://www.saturdayeveningpost.com/2015/09/21/trends-andopinions/sharingeconomy.html

RegioJet. *Autobusová linka Praha – České Budějovice – Český Krumlov*. [online]. 2020 [cit. 2020-01-22]. Dostupné z: https://www.regiojet.cz/ceny-a-jizdenky/jizdne-a-ceny/cs/praha-ceske-budejovice-cesky-krumlov-lipno.html

Rekola. *Sdílená kola pro rychlé přesuny po městě* [online]. 2019 [cit. 2019-12-18] Dostupné z: https://www.rekola.cz/

Republic of Estonia: *Tax and Customs Board. Income declared through Uber and Taxify has overwhelmingly increased* [online]. 2017 [cit. 2020-1-7]. Dostupné z: https://www.emta.ee/eng/income-declared-through-uber-and-taxify-has-overwhelminglyincreased

ROUSEK, L. *Sdílená ekonomika existovala dávno před Uberem a Airbnb.* [online]. 2018 [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: https://www.digiczech.eu/sdilena-ekonomika-existovala-davno-pred-uberem-a-airbnb-jen-jednotlivce-nyni-stridaji-velke-firmy-a-regulace-nestiha-drzet-krok/

Eckhardt, G., Bardhi, F. *The Sharing Economy Isn't About Sharing at All*. [online]. 2019 Harvard Business School Publishing. [cit.2020-1-7]. Dostupné z: https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all

Fast Company. *The Sharing Economy Lacks A Shared Definition.* [online]. 2013 [cit. 2019-10-18]. Dostupné z: https://www.fastcompany.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition

Uber. [online]. 2019 [cit. 2019-11-20]. Dostupné z: https://www.uber.com/

Uber. [online]. Praha, 2020 [cit. 2020-03-21]. Dostupné z: https://www.uber.com/cz/cs/coronavirus/

VEJVODOVÁ, Alžběta. *Rána pro Airbnb: Finanční správa vyrukovala s novým výkladem zákona.* [online]. 2017 [cit. 2020-1-7]. Dostupné z: https://pravniradce.ihned.cz/c1-65972210-rana-pro-airbnb-financni-sprava-vyrukovala-snovym-vykladem-zakona
VESECKÝ

Sharing Economy: *What is Ridesharing?* [online]. 1998 [cit. 2019-11-7]. Dostupné z: https://edu.gcfglobal.org/en/sharingeconomy/what-is-ridesharing/1/

ZÁMEČNÍKOVÁ, Jana. *Airbnb ztrácí výhodu.* [online]. 2018 [cit. 2020-1-7]. Dostupné z: https://www.hypoindex.cz/clanky/airbnb-ztraci-vyhodu/

Legislativní prameny:

Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

Zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů

8 Přílohy

Příloha 1: Průměrné ceny pohonných hmot za jednotlivé měsíce roku 2018 a 2019

Tab. 8 Průměrné ceny pohonných hmot za jednotlivé měsíce roku 2018 a 2019

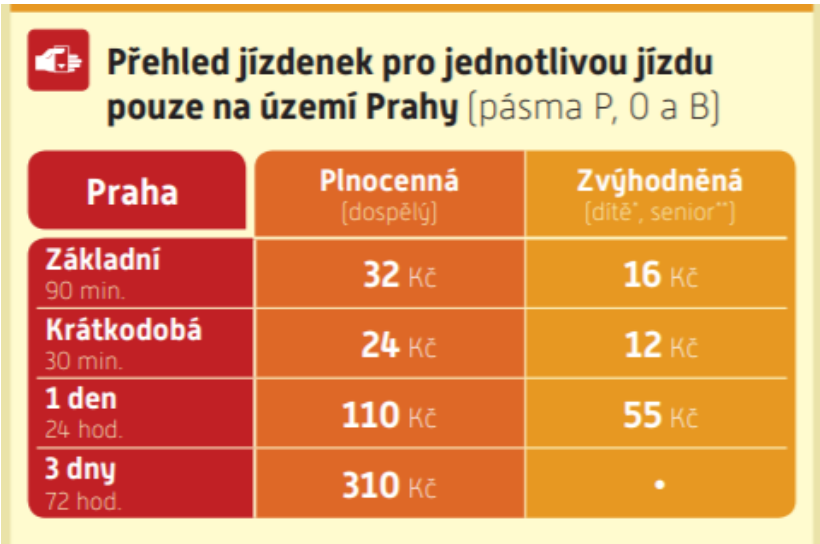
Average fuel prices: individual months of 2018 and 2019

Kč/l (CZK/l)

	12/18	průměr Avg. 2018	01/19	02/19	03/19	04/19	05/19	06/19	07/19	08/19	09/19	10/19	11/19	12/19	průměr Avg. 2019
Benzin automobilový bezolovnatý Natural 95 *Petrol 95 O Natural*	31,80	32,09	30,63	30,08	30,38	32,03	33,03	33,08	32,63	32,46	32,20	32,15	31,95	31,76	31,87
Benzin automobilový bezolovnatý Super plus 98 *Petrol 98 O Super plus*	36,04	35,69	34,92	34,20	34,38	35,59	36,36	36,41	36,27	36,21	36,05	36,15	35,96	35,88	35,70
Motorová nafta *Diesel*	32,45	31,60	31,14	30,91	31,32	31,77	32,36	32,17	31,79	31,65	31,71	31,89	31,73	31,63	31,67
LPG	15,41	14,69	14,97	14,49	14,20	14,41	14,50	14,41	14,09	13,85	13,60	13,58	13,81	13,86	14,15

Zdroj: ČSÚ, 2020

Příloha 2: Přehled jízdenek pro jednotlivou jízdu pouze na území Prahy



Zdroj: Pražská integrovaná doprava, 2020

Příloha 3: Ceník jízdného RegioJet

TARIF Dospělý	Písek			České Budějovice			Český Krumlov		
	KJ	OJ	PJ	KJ	OJ	PJ	KJ	OJ	PJ
Praha	od 119 Kč	od 129 Kč	od 150 Kč	od 119 Kč	od 129 Kč	165 Kč	od 119 Kč	od 129 Kč	195 Kč
Písek	-	-	-	70 Kč	70 Kč	70 Kč	110 Kč	110 Kč	110 Kč
České Budějovice	-	-	-	-	-	-	32 Kč	32 Kč	32 Kč
Český Krumlov	-	-	-	-	-	-	-	-	-

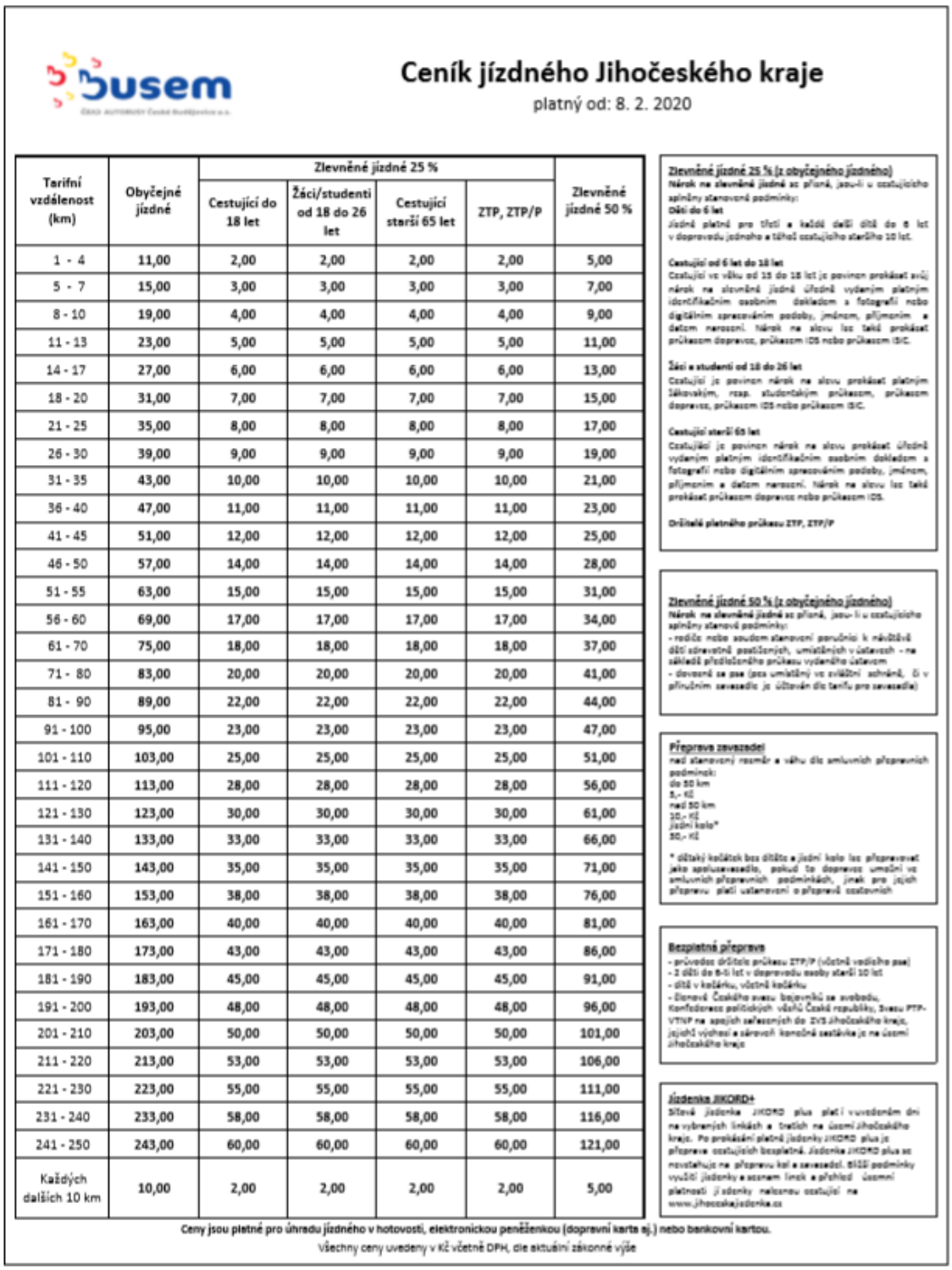
- **Z důvodu zavedení více úrovní cen již není pro tuto linku možná přerezervace jízdenek zakoupených online. Jízdenku je nutné stornovat a znovu zarezervovat.**
- Cena jízdenky v autobuse.
- **V ceně jízdného uvedeného výše je i místenka.**
- Aktuální cenu jízdného u vámi vybraného spoje získáte v našem rezervačním systému www.regiojet.cz.

atnost od 1. 9. 2018

Zlevněné a bezplatné jízdné	
TARIF Dítě do 6 let *)	sleva 100 %
TARIF Dítě a žák od 6 do 18 let	sleva 75 %
TARIF Student do 26 let	sleva 75 %
TARIF Senior nad 65 let	sleva 75 %
TARIF Držitelé průkazu ZTP	sleva 75 %
TARIF Průvodce držitele průkazu ZTP/P	sleva 100 %
TARIF Rodič navštěvující dítě v ústavní péči	sleva 75 %
Podrobnosti najdete na stránce Tarify a slevy.	

Zdroj: RegioJet, 2020

Příloha 4: Ceník jízdného ČSAD Autobusy České Budějovice



Ceník jízdného Jihočeského kraje

platný od: 8. 2. 2020

Tarifní vzdálenost (km)	Obyčejné jízdné	Zlevněné jízdné 25 %				Zlevněné jízdné 50 %
		Cestující do 18 let	Žáci/studenti od 18 do 26 let	Cestující starší 65 let	ZTP, ZTP/P	
1 - 4	11,00	2,00	2,00	2,00	2,00	5,00
5 - 7	15,00	3,00	3,00	3,00	3,00	7,00
8 - 10	19,00	4,00	4,00	4,00	4,00	9,00
11 - 13	23,00	5,00	5,00	5,00	5,00	11,00
14 - 17	27,00	6,00	6,00	6,00	6,00	13,00
18 - 20	31,00	7,00	7,00	7,00	7,00	15,00
21 - 25	35,00	8,00	8,00	8,00	8,00	17,00
26 - 30	39,00	9,00	9,00	9,00	9,00	19,00
31 - 35	43,00	10,00	10,00	10,00	10,00	21,00
36 - 40	47,00	11,00	11,00	11,00	11,00	23,00
41 - 45	51,00	12,00	12,00	12,00	12,00	25,00
46 - 50	57,00	14,00	14,00	14,00	14,00	28,00
51 - 55	63,00	15,00	15,00	15,00	15,00	31,00
56 - 60	69,00	17,00	17,00	17,00	17,00	34,00
61 - 70	75,00	18,00	18,00	18,00	18,00	37,00
71 - 80	83,00	20,00	20,00	20,00	20,00	41,00
81 - 90	89,00	22,00	22,00	22,00	22,00	44,00
91 - 100	95,00	23,00	23,00	23,00	23,00	47,00
101 - 110	103,00	25,00	25,00	25,00	25,00	51,00
111 - 120	113,00	28,00	28,00	28,00	28,00	56,00
121 - 130	123,00	30,00	30,00	30,00	30,00	61,00
131 - 140	133,00	33,00	33,00	33,00	33,00	66,00
141 - 150	143,00	35,00	35,00	35,00	35,00	71,00
151 - 160	153,00	38,00	38,00	38,00	38,00	76,00
161 - 170	163,00	40,00	40,00	40,00	40,00	81,00
171 - 180	173,00	43,00	43,00	43,00	43,00	86,00
181 - 190	183,00	45,00	45,00	45,00	45,00	91,00
191 - 200	193,00	48,00	48,00	48,00	48,00	96,00
201 - 210	203,00	50,00	50,00	50,00	50,00	101,00
211 - 220	213,00	53,00	53,00	53,00	53,00	106,00
221 - 230	223,00	55,00	55,00	55,00	55,00	111,00
231 - 240	233,00	58,00	58,00	58,00	58,00	116,00
241 - 250	243,00	60,00	60,00	60,00	60,00	121,00
Každých dalších 10 km	10,00	2,00	2,00	2,00	2,00	5,00

Ceny jsou platné pro úhradu jízdného v hotovosti, elektronickou peněženkou (dopravní karta aj.) nebo bankovní kartou.

Všechny ceny uvedeny v Kč včetně DPH, dle aktuální zákonné výše

Zlevněné jízdné 25 % (z obyčejného jízdného)

Nárok na zlevněné jízdné se přitom, jsou-li u cestujícího splněny stanovené podmínky:

Děti do 6 let

Jízdné platné pro třetí a každé další dítě do 6 let v doprovodu jednoho z těchto cestujících starších 10 let.

Cestující od 6 let do 18 let

Cestující ve věku od 15 do 18 let je povinen prokázat svůj nárok na slevněné jízdné úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem s fotografií nebo digitálním zpracováním podoby, jménem, příjmením a datem narození. Nárok na slevu lze také prokázat průkazem dopravce, průkazem ISIC nebo průkazem ISIC.

Žáci a studenti od 18 do 26 let

Cestující je povinen nárok na slevu prokázat platným žákovským, resp. studentským průkazem, průkazem dopravce, průkazem ISIC nebo průkazem ISIC.

Cestující starší 65 let

Cestující je povinen nárok na slevu prokázat úředně vydaným platným identifikačním osobním dokladem s fotografií nebo digitálním zpracováním podoby, jménem, příjmením a datem narození. Nárok na slevu lze také prokázat průkazem dopravce nebo průkazem ISIC.

Držitelé platného průkazu ZTP, ZTP/P

Zlevněné jízdné 50 % (z obyčejného jízdného)

Nárok na zlevněné jízdné se přitom, jsou-li u cestujícího splněny stanovené podmínky:

- rodiče nebo soudem stanovení poručníci k nároživé dítě zdravotně postižených, umístěných v ústavech - na základě předloženého průkazu vydaného ústavem
- dovezené se psa (psa umístěný ve zvláštní schránce, či v přiručním zavazadle je účtován dle tarifu pro zavazadla)

Přeprava zavazadel

nad stanovený rozměr a váhu dle smluvních přepravních podmínek:

do 50 km
5,- Kč
nad 50 km
10,- Kč
jízdní kolo*
50,- Kč

* dětský kočárek bez dítěte a jízdní kolo lze přepravovat jako spolucestující, pokud to dopravce umožní ve smluvních přepravních podmínkách, jinak pro jejich přepravu platí ustanovení o přepravě zavazadel

Bezplatná přeprava

- průvodce držitele průkazu ZTP/P (včetně vodícího psa)
- 2 děti do 6-ti let v doprovodu osoby starší 10 let
- dítě v kočárku, včetně kočárku
- členové Českého svazu bojovníků za svobodu, Konfederace politických vězňů České republiky, Svazu PTP-VTNP na spojích zařazených do IDS Jihočeského kraje, jejichž výchozí a zároveň konečná zastávka je na území Jihočeského kraje

Jízdenka JIKORD+

Síťová jízdenka JIKORD plus platí v uvedeném dni na vybraných linkách a tratích na území Jihočeského kraje. Po prokázání platné jízdenky JIKORD plus je přeprava cestujících bezplatná. Jízdenka JIKORD plus se nevztahuje na přepravu kol a zavazadel. Bližší podmínky využití jízdenky a seznam linek a přehled územní platnosti jízdenky naleznou cestující na www.jihoceskajizdenka.cz

Zdroj: ČSAD Autobusy České Budějovice, 2020

Příloha 5: Ceník jízdného Arriva

Ceník pravidelné autobusové dopravy

platba v hotovosti

dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o., Pod Hájem 97, 267 01 Králův Dvůr

Platí pro provozovny Praha, Hořovice, Příbram a Domažlice

platný od 1. 1. 2020

tarifní vzdálenost	obyčejné jízdné	zvláštní jízdné v Kč		jízdné v Kč
v km	v Kč	1	2	zlevněné 25 %
1 - 2	11,00	5,00	2,00	2,00
3 - 4	13,00	6,00	3,00	3,00
5 - 7	17,00	8,00	4,00	4,00
8 - 10	21,00	10,00	5,00	5,00
11 - 13	24,00	12,00	6,00	6,00
14 - 17	29,00	14,00	7,00	7,00
18 - 20	34,00	17,00	8,00	8,00
21 - 25	39,00	19,00	9,00	9,00
26 - 30	44,00	22,00	11,00	11,00
31 - 35	49,00	24,00	12,00	12,00
36 - 40	54,00	27,00	13,00	13,00
41 - 45	59,00	29,00	14,00	14,00
46 - 50	63,00	31,00	15,00	15,00
51 - 55	66,00	33,00	16,00	16,00
56 - 60	70,00	35,00	17,00	17,00
61 - 70	75,00	37,00	18,00	18,00
71 - 80	85,00	42,00	21,00	21,00
81 - 90	95,00	47,00	23,00	23,00
91 - 100	105,00	52,00	26,00	26,00
101 - 110	110,00	55,00	27,00	27,00
111 - 120	120,00	60,00	30,00	30,00
121 - 130	130,00	65,00	32,00	32,00
131 - 140	140,00	70,00	35,00	35,00
141 - 150	150,00	75,00	37,00	37,00
151 - 160	160,00	80,00	40,00	40,00
161 - 170	170,00	85,00	42,00	42,00
171 - 180	180,00	90,00	45,00	45,00
181 - 190	190,00	95,00	47,00	47,00
191 - 200	200,00	100,00	50,00	50,00

Zavazadla:		dovozné Kč
0 - 50		5,00
51-100		8,00
101 a více		10,00

Vysvětlivky jízdného:

1 = pes a rodiče k návštěvám dětí v ústavech sociální péče

2 = pro držitele ZTP a ZTP/P

zlevněné 25 % = Cestující ve věku 6-18 let, žáci a studenti ve věku 18-26 let, Cestující starší 65 let

Bezplatná přeprava

a) cestujících

děti do 6 let (v doprovodu jedné dospělé osoby)
důchodci - držitelé průkazu vydaných Českým svazem bojovníků za svobodu, Konfederací politických vězňů ČR, a Svazem PTP-VTNP
průvodce, nebo vodicí pes držitele průkazu ZTP-P

b) zavazadel

jejichž rozměry nepřekračují 20 x 30 x 50 cm,
tvaru válce do průměru 10 cm a délky 150 cm
tvaru desky 80 x 100 cm
a jejichž hmotnost současně nepřesahuje 25 kg
dětské kočárky pro děti - držitele průkazů ZTP a ZTP-P
vozíky pro invalidy - držitele průkazů ZTP a ZTP-P
tašky na kolečkách držitelů průkazů ZTP a ZTP-P

Cestující, který se nemůže prokázat platnou jízdenkou, je povinen zaplatit obyčejné jízdné z nástupní do cílové zastávky a přirážku 1.000,- Kč.
Jestliže je vzdálenost mezi zastávkami 0 tarifních kilometrů je cestující povinen zaplatit jízdné ve výši Kč jako za 1 tarifní kilometr.

Zdroj: Arriva, 2020

Příloha 6: Dotazníkové šetření

Služby sdílené ekonomiky v porovnání s provozem vlastního automobilu

Dobrý den,

jsem studenkou České zemědělské univerzity, oboru Podnikání a administrativa. Chtěla bych Vás poprosit o vyplnění dotazníku jako podklad pro mou bakalářskou práci.

Dotazník se věnuje tématu sdílené ekonomiky a provozu vlastního automobilu. Je zcela anonymní a zabere přibližně 2 minuty.

Předem Vám děkuji za ochotu a čas.

*Povinné pole

1. Jste: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Muž
- ◯ Žena

2. Vaše věková kategorie: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ do 19 let
- ◯ 20-26 let
- ◯ 27-45 let
- ◯ 46-59 let
- ◯ 60 a více let

3. Vaše trvalé bydliště: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Hlavní město Praha
- ◯ Středočeský kraj
- ◯ Plzeňský kraj
- ◯ Jihočeský kraj
- ◯ Karlovarský kraj
- ◯ Ústecký kraj
- ◯ Liberecký kraj
- ◯ Královehradecký kraj
- ◯ Pardubický kraj
- ◯ Jihomoravský kraj
- ◯ Zlínský kraj
- ◯ Moravskoslezský kraj
- ◯ Vysočina
- ◯ Olomoucký kraj

4. Vaše nejvyšší dosažené vzdělání: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Základní
- ◯ Střední odborné bez maturity
- ◯ Střední odborné s maturitou
- ◯ Vyšší odborné
- ◯ Vysokoškolské

5. V současné době jste: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Student
- ◯ Zaměstnaný
- ◯ OSVČ
- ◯ Nezaměstnaný
- ◯ V důchodu
- ◯ Na mateřské dovolené

6. Váš měsíční čistý příjem přibližně dělá: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ 0 - 10 000 Kč
- ◯ 10 001 - 20 000 Kč
- ◯ 20 001 - 30 000 Kč
- ◯ Více než 30 000 Kč
- ◯ Nechci uvádět

7. Jste vlastníkem řidičského průkazu: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Ano *Přeskočte na otázku 8*
- ◯ Ne *Přeskočte na otázku 12*

Provoz automobilu

8. Jste vlastníkem osobního automobilu: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Ano
- ◯ Ne
- ◯ Ne, mám k dispozici pouze pracovní automobil

9. Jak často využíváte osobní automobil: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Denně
- ◯ 2-3 týdně
- ◯ Párkrát měsíčně
- ◯ Jiné: _____

10. Jaké jsou Vaše měsíční výdaje na provoz automobilu - :servis

_____

11. Jaké jsou Vaše měsíční výdaje na provoz automobilu - pohonné hmoty:

_____

Přeskočte na otázku 12

Sdílená ekonomika

12. Kolik km ročně ujedete automobilem (vlastním autem+jako spolujezdec): *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ do 5 000 km
- ◯ 5 001 - 10 000 km
- ◯ 10 001 - 15 000 km
- ◯ 15 001 - 20 000 km
- ◯ nad 20 000 km

13. Znáte pojem sdílená ekonomika: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Ano
- ◯ Ne
- ◯ Pojem mi něco připomíná, ale definici si nevybavím

14. Využíváte služby sdílené ekonomiky (Airbnb, Car4Way, Uber, Zonky,...): *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Ano *Přeskočte na otázku 15*
- ◯ Nevím *Přeskočte na otázku 15*
- ◯ Ne *Přeskočte na otázku 17*

15. V jakém odvětví sdílenou ekonomiku využíváte: *

Zaškrtněte všechny platné možnosti.

- ☐ Carsharing (Car4Way, HoppyGo,...)
- ☐ Ridesharing (Uber, Bolt, BlaBlaCar,...)
- ☐ Bikesharing (Rekola, Lime,...)
- ☐ Ubytování (Airbnb,...)
- ☐ Finance (Zonky,...)
- Jiné: ☐ _____

16. Používáte služby ridesharing (Uber, Bolt, BlaBlaCar) kvůli nižším cenám "taxislužby":

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Ano
- ◯ Ne, na ceně mi nezáleží
- ◯ Ne, nepodporuji nelegitimní taxislužby
- ◯ Nepoužívám služby ridesharing

Přeskočte na otázku 17

17. Auto si raději půjčím: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ V autopůjčovně
- ◯ Přes společnost carsharignu (Car4Way, HoppyGo,...)
- ◯ Jiné: _____

18. Preferujete koupi auta před půjčením auta přes carsharingovou společnost: *

Označte jen jednu elipsu.

- ◯ Ano
- ◯ Ne

19. Zdůvodněte prosím Vaši odpověď

_____

_____

_____

_____

_____

Zdroj: Formuláře Google, vlastní zpracování