

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Diplomová práce

Problémy sdílené ekonomiky

Bc. Anna Kořínková

© 2020 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Anna Kořínková

Hospodářská politika a správa
Podnikání a administrativa

Název práce

Problémy sdílené ekonomiky

Název anglicky

Problems of sharing economy

Cíle práce

Hlavním cílem této diplomové práce je analýza vybraných platforem sdílené ekonomiky se zaměřením na problémy, které v důsledku jejich působení v ekonomickém a společenském prostředí nastávají. Prvním dílčím cílem v teoretické části je charakteristika sdílené ekonomiky a vybraných platforem. Druhým dílčím cílem je formulace kladů a záporů vyplývajících z fungování sdílené ekonomiky z pohledu běžného uživatele služby a státu. Třetím dílčím cílem je v praktické části porovnat vybrané platformy s dlouhodobě zavedenými alternativami. Čtvrtým dílčím cílem je provést srovnání trhu sdílené ekonomiky v České a Slovenské republice. Vedlejším cílem je navržení řešení analyzovaných problémů.

Metodika

Teoretická část práce shrnující problematiku sdílené ekonomiky bude zpracována na základě prostudování odborné literatury, článků a analýz. Internetové zdroje informací budou převažovat z důvodu aktuálnosti a také z důvodu nedávného vzniku sdílené ekonomiky jako takové. Problematika sdílené ekonomiky je současná a nová, a proto doposud existuje literatura věnovaná tomuto tématu v omezeném množství. V praktické části budou analyzována data z oficiálních zdrojů a ze zdrojů poskytovaných konkrétními platformami sdílené ekonomiky. Bude rovněž provedena komparace trhu sdílené ekonomiky v České republice a na Slovensku.

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

Sdílená ekonomika, Česká republika, Slovenská republika, sdílení, ekonomika, legislativa, podnikání, pronájem, služba, společnost, taxi služby, Uber, Airbnb.

Doporučené zdroje informací

BOTSMAN, R. – ROGERS, R. What's mine is yours: the rise of collaborative consumption. New York: Harper Business, 2011. ISBN 0007395914.

GANSKY, L. The mesh: why the future of business is sharing. New York: Portfolio/Penguin, 2010. ISBN 15-918-4430-4.

HOLMAN, R. *Ekonomie*. V Praze: C.H. Beck, 2011. ISBN 978-80-7400-006-5.

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

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

VEBER, J. *Digitalizace ekonomiky a společnosti : výhody, rizika, příležitosti*. Praha: Management Press, 2018. ISBN 978-80-7261-554-4.

Předběžný termín obhajoby

2020/21 ZS – PEF (únor 2021)

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 24. 11. 2020

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Problémy sdílené ekonomiky" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové 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 diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 29. 11. 2020

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala paní Ing. Lence Kopecké, Ph.D. za její cenné připomínky a ochotu při zpracování práce. Dále bych chtěla poděkovat mému příteli a rodině, kteří mě po celou dobu studia velmi podporovali.

Problémy sdílené ekonomiky

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá fenoménem sdílené ekonomiky. Je zaměřena na problémy, které se objevují jako důsledky jejího působení a na vlivy pandemie COVID-19 na její využívání. Sdílená ekonomika je charakterizována z pohledu historického vývoje, sektoru působení a vyskytujících se subjektů. Pozornost je věnována zejména dvěma sektorům, totiž alternativním taxislužbám (především platformě Uber) a sdílenému ubytování (především platformě Airbnb). Problémy jsou analyzovány z několika úhlů pohledu a jsou uvedeny návrhy jejich řešení. Dopady pandemie koronaviru na vybrané sektory a platformy sdílené ekonomiky jsou hodnoceny na základě dat získaných dotazníkovým šetřením.

Klíčová slova: Sdílená ekonomika, Česká republika, Slovenská republika, sdílení, ekonomika, legislativa, podnikání, pronájem, služba, společnost, taxislužby, Uber, Airbnb

Problems of sharing economy

Abstract

The thesis copes with the phenomenon of the sharing economy. It focuses on the problems which arise as a consequence of its action and on the effects of the Covid-19 pandemic on its use. The sharing economy is characterized in terms of historical development, the sector of operation, and the subjects. Attention is paid mainly to two sectors, namely alternative taxi services (especially the Uber platform) and shared accommodation (particularly the Airbnb platform). The problems are analyzed from several points of view and suggestions for their solution are stated. The impacts of the coronavirus pandemic on selected sectors and platforms of the sharing economy are evaluated, based on the data obtained by a questionnaire survey.

Keywords: Sharing economy, Czech Republic, Slovak Republic, sharing, economy, legislation, business, lease, service, company, taxi service, Uber, Airbnb

Obsah

1	Úvod	15
2	Cíl práce a metodika	17
2.1	Cíl práce.....	17
2.2	Metodika	17
3	Teoretická východiska	19
3.1	Sdílená ekonomika.....	19
3.1.1	Charakteristika sdílené ekonomiky	19
3.1.2	Aspekty fungování sdílené ekonomiky	20
3.1.3	Vývoj sdílené ekonomiky	22
3.1.4	Subjekty sdílené ekonomiky.....	23
3.1.5	Rozdělení sdílené ekonomiky na sektory	24
3.1.6	Legislativa České republiky ve vztahu ke sdílené ekonomice	26
3.2	Platformy sdílené ekonomiky	33
3.2.1	Airbnb.....	33
3.2.2	Uber	37
3.2.3	Platformy zprostředkovávající ubytování.....	40
3.2.4	Platformy zprostředkovávající dopravu	41
3.2.5	Platformy zprostředkovávající ostatní služby	45
3.3	Pozitiva sdílené ekonomiky	48
3.3.1	Ekologická pozitiva	48
3.3.2	Ekonomická pozitiva	49
3.4	Ekonomické aspekty	49
3.4.1	Principy fungování tradiční vs. sdílené ekonomiky	50
3.4.2	Regulace a bariéry vstupu na trh	50
3.4.3	Asymetrie informací	51
3.4.4	Velikost ekonomik (tradiční vs. sdílená).....	51
3.5	Pandemie COVID-19.....	53
3.5.1	Vývoj situace	54
3.5.2	Dopad pandemie na platformy sdílené ekonomiky	54

4	Vlastní práce.....	57
4.1	Porovnání tradičních služeb s produkty sdílené ekonomiky.....	57
4.1.1	Hotely vs. Airbnb.....	57
4.1.2	Klasické vs. alternativní taxislužby	59
4.2	Problémy sdílené ekonomiky.....	61
4.2.1	Společenské problémy	61
4.2.2	Problémy spojené s bydlením.....	65
4.2.3	Bezpečnostní problémy	67
4.2.4	Ekonomické problémy.....	70
4.3	Porovnání trhu v České republice a na Slovensku.....	71
4.3.1	Velikost sdílené ekonomiky v ČR a SR	71
4.3.2	Ubytovací služby v ČR a SR	73
4.3.3	Alternativní taxislužby v ČR a SR.....	74
4.4	Dotazníkové šetření – vliv nemoci COVID-19 na sdílenou ekonomiku ..	76
4.4.1	Výzkumné otázky	76
4.4.2	Průběh dotazníkového šetření.....	77
4.4.3	Demografické údaje respondentů	78
4.4.4	Výsledky dotazníkového šetření.....	81
5	Výsledky a diskuze.....	88
5.1	Problémy a jejich řešení.....	88
5.1.1	Řešení společenských problémů.....	88
5.1.2	Návrh řešení problémů spojených s bydlením.....	89
5.1.3	Řešení bezpečnostních problémů	93
5.1.4	Řešení ekonomických problémů.....	94
5.2	Výsledky výzkumných otázek	95
6	Závěr	103
7	Seznam použitých zdrojů	106
8	Přílohy.....	124

Seznam grafů

Graf 1 Vývoj ročních světových tržeb platformy Airbnb v letech 2010 až 2020 v mil. USD	35
Graf 2 Vývoj počtu ubytovacích kapacit nabízených Airbnb v pražské aglomeraci v letech 2013 až 2020	36
Graf 3 Vývoj ročních světových tržeb platformy Uber v letech 2014 až 2020 v mil. USD	38
Graf 4 Vývoj hodnot akcií společnosti Uber od května roku 2019 do října roku 2020.....	39
Graf 5 Vývoj dokončených bytů v Praze od roku 2000 do 2019	66
Graf 6 Průměrné ceny bytů v Praze v letech 2007 až 2018 (Kč/m ²)	67
Graf 7 Pohlaví respondentů	78
Graf 8 Věkové kategorie respondentů	79
Graf 9 Vzdělání respondentů	79
Graf 10 Pracovní zařazení respondentů	80
Graf 11 Bydliště respondentů	81
Graf 12 Znalost pojmu sdílená ekonomika	82
Graf 13 Porovnání využívání vybraných služeb sdílené ekonomiky v závislosti na znalosti jejího pojmu	82
Graf 14 Porovnání četnosti využívání alternativních taxislužeb v roce 2019 a 2020 (od března do října).....	84
Graf 15 Porovnání četnosti využívání služby Airbnb v roce 2019 a 2020 (od června do srpna)	85
Graf 16 Porovnání četnosti využívání individuální sdílené dopravy v roce 2019 a 2020 (od března do října).....	86
Graf 17 Oblíbenost jednotlivých oblastí sdílené ekonomiky.....	87
Graf 18 Vývoj počtu obyvatel Prahy 1 v období od roku 1991 do 2019.....	92
Graf 19 Využití daných kategorií sdílené ekonomiky v závislosti na věku respondentů....	97
Graf 20 Průměrné hodnocení kvality služeb společnosti Uber.....	99
Graf 21 Průměrné hodnocení kvality služeb společnosti Airbnb	99
Graf 22 Četnosti odpovědí v poměrovém vyjádření ohledně hodnocení obavy z používání třech různých odvětví sdílené ekonomiky z důvodu nákazy COVID-19	100

Graf 23 Průměrné hodnocení obavy z používání třech různých odvětví sdílené ekonomiky z důvodu nákazy COVID-19.....	101
Graf 24 Průměrné hodnocení obavy z používání třech různých odvětví sdílené ekonomiky z důvodu nákazy COVID-19 v závislosti na věku respondentů	101

Seznam tabulek

Tab. 1 Sektory sdílené ekonomiky.....	25
Tab. 2 Podíl a potenciální podíl sdílené ekonomiky na HDP ve vybraných evropských zemích	53
Tab. 3 Meziroční porovnání průměrné ceny pronájmu bytu v Praze v září 2019 a v září 2020, cena uvedena za 1 m ² /měsíc.....	55
Tab. 4 Meziroční porovnání průměrné ceny bytu v Praze v září 2019 a v září 2020 s výměrou 60 m ²	56
Tab. 5 Vývoj velikosti skutečného sdílení na trhu Airbnb v Praze a okolí v období 2013 až 2020	58
Tab. 6 Srovnání kvality poskytovaných služeb s vybranými taxislužbami v Praze	61
Tab. 7 Porovnání činností prováděných provozovatelem a uživatelem v případě poskytování ubytování, „krátkodobého pronájmu“ a klasického pronájmu.....	63
Tab. 8 Porovnání využití sdílené ekonomiky od roku 2017 do roku 2019 v ČR a SR.....	72
Tab. 9 Podíl velikosti sdílené ekonomiky na HDP vybraných odvětví za rok 2016 v ČR a SR	72
Tab. 10 Porovnání využití sdílených ubytovacích a přepravních služeb obyvatelstvem za rok 2017 v ČR a SR.....	72
Tab. 11 Porovnání počtu návštěvníků a Airbnb nabídek v Praze a Bratislavě za rok 2018	73
Tab. 12 Porovnání podmínek provozování taxislužeb v ČR a SR.....	75
Tab. 13 Přehled časové regulace pro poskytování ubytování v rámci sdílené ekonomiky ve vybraných městech.....	91

Seznam obrázků

Obr. 1 Schéma zákonů relevantních pro přepravní a ubytovací služby v ČR.....	27
Obr. 2 Logo společnosti Airbnb.....	34
Obr. 3 Způsob vyhledávání ubytování na stránce společnosti Airbnb.....	37
Obr. 4 Logo společnosti Uber	38
Obr. 5 Způsob objednání služby Uber pomocí mobilní aplikace.....	40
Obr. 6 Logo společnosti Couchsurfing	41
Obr. 7 Logo společnosti Liftago	42
Obr. 8 Logo společnosti Zavezu	45
Obr. 9 Logo společnosti Zonky.....	46
Obr. 10 Způsob registrace k využívání služeb platformy BeRider přes mobilní aplikaci	69
Obr. 11 Schéma fungování daňového systému v oblasti sdílené ekonomiky v Estonsku	89
Obr. 12 Příklady letáků kampaně pro dodržování nočního klidu v Praze	93
Obr. 13 Ukázka apelace na uživatele k bezpečnosti a ohleduplnosti v aplikaci BeRider.....	94

Seznam použitých zkratk

B2C	business to consumer (společnost k zákazníkovi)
BD	bytové družstvo
BESIP	bezpečnost silničního provozu
C2B2C	consumer to business to consumer (zákazník ke společnosti, společnost k zákazníkovi)
C2C	consumer to consumer (zákazník k zákazníkovi)
CO ₂	oxid uhličitý
ČR	Česká republika
ČSÚ	český statistický úřad
DPH	daň z přidané hodnoty
ECDR	estonská daňová celní rada
EU	Evropská unie
EUR	měna eurozóny
EUROSTAT	statistický úřad Evropské unie
HDP	hrubý domácí produkt
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OICA	Mezinárodní organizace automobilového průmyslu
OSVČ	osoba samostatně výdělečně činná
OZ	občanský zákoník
P2P	peer to peer (klient-klient)
SR	Slovenská republika
SVJ	společenství vlastníků jednotek
ŠÚ SR	statistický úřad Slovenské republiky
USA	Spojené státy americké
USD	americký dolar

1 Úvod

Sdílená ekonomika znatelně rozšiřuje pole své působnosti od roku 2008, kdy se o ní začíná více hovořit a zároveň od této doby výrazně roste počet jejích uživatelů. Rok 2008, jako důležitý milník rozvoje sdílení není zcela náhodný, ale úzce souvisí s několika faktory. Nejspíše nejdůležitějším faktorem akcelerující rozvoj daného typu ekonomiky je začátek výrazné hospodářské krize, která pro mnoho lidí znamenala pokles životní úrovně. Pokles životních standardů vedl lidi k hledání alternativních řešení, kdy jedním z nich je místo nákladného pořízování statku do vlastnictví, společné užívání statku s ostatními.

Druhý klíčový faktor umožňující rychlý rozvoj sdílené ekonomiky je dramatický vývoj počítačových, internetových a mobilních technologií. Za posledních deset let byla velmi vylepšena úroveň pokrytí a rychlost mobilního internetu, stejně tak jako výkonnost mobilů samotných. Platformy sdílené ekonomiky přesně dokázaly využít nových technologických možností a nabídlý lidem vysoce funkční a pohodlné služby.

Aktuálně se velmi diskutuje o vlivu pandemie nemoci COVID-19 na ekonomiku zemí, oblast sdílení nevyjímaje. V této práci za využití dotazníkového šetření je provedena studie o působení situace vzniklé zmíněnou nemocí na vybrané sektory sdílené ekonomiky.

Většina služeb byla původně založena na principu sdílení. Postupem času začali lidé mít nové atraktivní služby čím dál více v oblibě a u většiny platforem nastal znatelný posun od principu sdílení ke generování zisku. Výrazný nárůst popularity některých odvětví sdílené ekonomiky začal způsobovat různorodé problémy v mnoha společenských oblastech.

Z pohledu správy státu se jeví jako problém neukotvenost sdílené ekonomiky v legislativě, což způsobuje problémy při vymáhání práva. Státy se postupně snaží stávající legislativu inovovat tak, aby lépe odpovídala požadavkům moderní doby, či deklarují a vysvětlují, jak by současný právní řád měl být aplikován na fungování nového odvětví.

Nejistota vyplývající z nejasného uplatňování práva se přenáší i do dalších oblastí. Například v ekonomické oblasti rozdílné uplatňování práva na subjekty spadající do tradičních sfér ekonomiky vůči nově vzniklým subjektům hlásícím se pod sdílenou ekonomiku vede k určitým neoprávněným zvýhodněním nových subjektů. Příkladem takové situace je provozování klasické a alternativní taxislužby.

Lze též pozorovat značný nárůst popularity sdíleného ubytování, především platformy Airbnb. Jeho celoroční využívání zahraničními turisty způsobilo neúměrný růst ceny bytů a

nájmů v mnoha městech. Tento trend se negativně odráží do socioekonomického vývoje daných míst.

Posledními řešenými problémy spojenými se sdílenou ekonomikou jsou bezpečnostní rizika, která vyplývají ze způsobu komunikace odehrávající se prostřednictvím internetu či rizika ohrožení zdraví při užívání sdílených kol a koloběžek.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem diplomové práce je analýza platform sdílené ekonomiky a definování problémů s nimi spojených, jak na úrovni legislativní, ekonomické, tak společenské. Pozornost je věnována především oblasti alternativních taxislužeb a sdíleného ubytování. K definovaným problémům je hledáno adekvátní řešení, jsou popsána také pozitiva, která sdílená ekonomika přináší. Prvním dílčím cílem této práce je s využitím výsledků provedeného dotazníkového šetření zjistit vliv současné pandemie nemoci COVID-19 na vybrané oblasti sdílené ekonomiky. Druhým dílčím cílem je provedení porovnání vybraných platform sdílené ekonomiky se zavedenými alternativami. Třetím dílčím cílem je porovnání trhu sdílené ekonomiky v České republice a na Slovensku.

2.2 Metodika

Diplomová práce je rozdělena na dvě hlavní části – na teoretickou a praktickou. Teoretická část práce se věnuje obecně charakteristice sdílené ekonomiky a konkrétních platform. Je zpracována na základě prostudování odborné literatury, článků a analýz kompilační metodou. Internetové zdroje převažují z důvodu aktuálnosti dat a informací, neboť se jedná o problém nový a dynamicky se vyvíjející. Avšak jako zdroj informací je použita i klasická ekonomická literatura, jak česká, tak cizojazyčná.

V praktické části jsou analyzovány údaje z veřejně dostupných statistických databází. Databáze jsou českého i zahraničního původu. Pro posouzení legislativní problematiky jsou využity české a slovenské právní normy, rozsudek soudu a odborné analýzy. Komparativní metodou je provedeno srovnání trhu sdílené ekonomiky v České republice a na Slovensku.

Data pro vyhodnocení vlivu nemoci COVID-19 na vybrané sektory sdílené ekonomiky byla získána pomocí dotazníkového šetření. Šetření bylo provedeno elektronickým dotazováním písemnou formou prostřednictvím online služby Survio a probíhalo po dobu jednoho měsíce. Dotazování nebyli podrobena žádnému speciálnímu výběru, bylo předpokládáno, že kdokoliv může být potenciálním uživatelem sdílené ekonomiky. Otázky byly zaměřeny na znalost pojmu sdílená ekonomika, na četnost jejího užívání před a v průběhu pandemie COVID-19, dále na zákaznické hodnocení kvality a na obavu z používání služeb sdílené ekonomiky. Vyhodnocená data z výzkumu jsou zpracována

především pomocí grafického znázornění či podílového vyjádření a jsou použita pro zodpovězení výzkumných otázek.

Výzkumné problémy jsou deskriptivního a relačního charakteru, konkrétní znění výzkumných otázek je následující:

První výzkumná otázka: Jaká je znalost pojmu sdílená ekonomika ve společnosti?

Druhá výzkumná otázka: Jaký je vztah mezi věkem respondentů a využitím sdílené ekonomiky?

Třetí výzkumná otázka: Jaká je závislost mezi vývojem spotřebitelského chování, především poptávky po sdílené ekonomice, a vlivu pandemie COVID-19?

Čtvrtá výzkumná otázka: Jak jsou alternativní platformy vnímané z hlediska ceny a kvality služeb?

Pátá výzkumná otázka: Jaké procento populace má obavu z nákazy koronavirem při používání produktů sdílené ekonomiky?

Na základě získaných odpovědí a vyhodnocených dat z dotazníkového šetření jsou zodpovězeny dané výzkumné otázky. Získaná data jsou interpretována a diskutována.

3 Teoretická východiska

3.1 Sdílená ekonomika

Sdílená ekonomika je v současné době velmi užívaný termín a zároveň častým tématem diskuzí, zaměřených především na alternativní taxislužby a ubytování. V následujících podkapitolách je samotný termín vysvětlen a oblast zasaženého hospodářství charakterizována a jsou popsány sektory, vývoj a subjekty sdílení. Poslední podkapitola je věnována popisu zákonů relevantních k tématu sdílení.

3.1.1 Charakteristika sdílené ekonomiky

Nejčastěji používaný výraz sdílená ekonomika (sharing economy) může být nahrazen i dalšími termíny s obdobným významem: kolaborativní ekonomika (collaborative economy), gig economy (z anglického označení pro pouliční hudební vystoupení), peer to peer economy (dalo by se přeložit jako vrstevník k vrstevníkovi), přístupová ekonomika (access economy), komunitní ekonomika nebo spoluspotřebitelství (Pichrt a kol., 2017, s. 39).

Dle (Frenken, 2017, s. 4) není možné přijít s jednoznačnou odpovědí na to, co je entitou nazývanou sdílenou ekonomikou, jelikož předmět samotný není koherentní. Avšak určitou definici poskytuje: „Uživatelé sdílené ekonomiky si navzájem poskytují dočasný přístup k nevyužitému majetku buď za úplatu, či zdarma.“

Pro termín sharing economy uvádí (Cambridge dictionary, 2020) následující definici: „Sdílená ekonomika je ekonomický systém, který je založen na lidech, kteří sdílejí majetek a služby jak zdarma, tak za úplatu obvykle prostřednictvím internetu.“

Výše uvedené definici odpovídá i rozdělení uvedené v (Pichrt a kol., 2017, s. 40), kde je široká oblast sdílené ekonomiky rozdělena na dva základní celky spoluspotřebitelství a podnikání ve sdílené ekonomice.

Spoluspotřebitelství je vykonáváno horizontálními občanskými vztahy, kdy spoluspotřebování je v části případů vykonáváno za úplatu, ne však za účelem výdělnku, ale pouze za účelem pokrytí nákladů. Příkladem může být spolujízda, kdy jsou využita volná místa v automobilu a náklady na palivo sdíleny cestujícími, dále přenechání užívání bytu v době krátkodobé nepřítomnosti či zapůjčení konkrétní věci v době momentální nevyužitelnosti. Pro spoluspotřebitelství měl zásadní vliv rozmach moderních technologií,

kdy různé technologické platformy umožnily snadné a efektivní potkávání poptávky a nabídky (Pichrt a kol., 2017, s. 40).

Podnikání ve sdílené ekonomice využilo potenciálu prostého spoluspotřebitelství k výdělečné činnosti a vytváření zisku. Na trhu se tak objevily zcela nové druhy do té doby neznámých služeb. Tyto jsou nabízeny společnostmi, které se svůj pravý význam podnikání právě snaží zakrýt pod nabídku prostého spoluspotřebitelství, zatímco takto činí ve snaze vyhnouti se zavedené právní regulace (Pichrt a kol., 2017, s. 40).

3.1.2 Aspekty fungování sdílené ekonomiky

Sdílení není ve společnosti žádnou novinkou, vyskytuje se ve všech kulturách už od nepaměti. Jedním důkazem takového chování jsou hliněné destičky nalezené na území dnešního Iráku, jedná se o pozůstatek z historického sumerského města Ur. Z dochovaného textu na destičkách vyplývá, že se jedná o dokument k zápůjčce zemědělského náčiní. Stáří destiček a tedy i důkaz sdílení je odhadován do roku 2010 před Kristem (Botsman, 2011, s. 99). Až do průmyslové revoluce žili lidé především na venkově v menších komunitách, kde byla relativně vysoká dávka důvěry. Na základě této důvěry bylo přirozené statky sdílet. Zatímco po průmyslovém rozmachu během 19. století se značná část obyvatelstva přestěhovala do měst, kde je přirozená míra důvěry daleko menší a sdílení obtížnější. Průlom v tomto sektoru nastal až s rozvojem moderních IT technologií v první dekádě 21. století. Technologie umožnily publikovat uživatelské recenze, které pomohly vyřešit anonymitu a nahradit přirozenou důvěru (Marek, 2017, s. 4).

Podmínek pro novodobé sdílení v rámci sdílené ekonomiky je několik:

- přítomnost určitého statku či služby,
- ochota statek či službu nabídnout někomu jinému, nabídka může být provedena vlastníkem z různých příčin – buď z důvodu plného nevyužívání věci, či z úmyslu tak činit,
- přítomnost subjektu, který danou věc či službu poptává (Veber, 2018, s. 98).

Další podmínkou pro fungování sdílené ekonomiky dle (Veber, 2018, s. 99) je sdílení pouze nerivalitních statků, které jsou rozděleny na:

- nerivalitní statky paralelní,
- nerivalitní statky sériové.

Zatímco nerivalitní statky paralelní mohou být využívány současně z důvodu velkého rozsahu daného statku, tak sériové nerivalitní statky nelze vícero subjekty užívat současně, ale mohou daný statek užívat v jiných časových okamžicích postupně.

Při užití jiného pohledu (Holman, 2007, s. 395) lze nalézt odlišnou definici rivalitních a nerivalitních statků. Za statky nerivalitní jsou považovány pouze takové, které jsou nezmenšitelné na spotřebě (pouliční osvětlení, vysílání televize). Statky rivalitní jsou zmenšitelné na spotřebě – každý spotřebitel omezuje množství statku pro ostatní (např. jídlo, divadelní představení, dokonce i jízda po silnici).

Jelikož existuje rozpor v interpretaci rivalitních a nerivalitních statků, měla by být jako podmínka sdílení spíše vnímána životnost statku. „Krátkodobý pronájem“ bytu, který je dle definice (Holman, 2007, s. 395) zcela jistě rivalitním statkem – při uskutečnění pronájmu je omezena možnost užívání statku dalším osobám, je dle (Veber, 2018, s. 99) považován za statek nerivalitní sériový. Avšak zcela jistě jde o statek s dlouhou životností (omezenou pouze opotřebením), na rozdíl například od pokrmu, který má životnost jasně omezenou, tudíž sdílení u něj možné není. Pojem „krátkodobý pronájem“ nemá oporu v českém právním řádu. Dle analýzy provedené v kapitole 4.1.1 se jedná o poskytování ubytování, a proto bude v celé práci psán v uvozovkách.

Sdílení, konkrétně platformy, které umožňují peer to peer (P2P) zprostředkování, může přinést určité efektivnější fungování trhu. Větší efektivita je dosaženo lepším propojením nabídky a poptávky. Obzvláště to platí pro trhy, kde je nabídka či poptávka velmi heterogenní. Příkladem může být heterogenní nabídka typu ubytování na platformě Airbnb, zatímco v klasické ekonomice je nabídka silně homogenní – hotelové pokoje jsou si navzájem velice podobné. Dalším příkladem efektivního propojení diferenciované poptávky a nabídky jsou platformy nabízející zprostředkování spolujízdy (např. Blablacar – o společnosti podrobněji v kapitole 3.2.4) (Marek, 2017, s. 5).

Další efektivita je dosaženo rychlou adaptací platformy na aktuální poptávku. Příkladem může být společnost Uber – konkrétně její algoritmy, které na základě velikosti poptávky na daném místě automaticky upravují cenu služby. Tato dynamicky měnící se cena zajišťuje, že při špičkách poptávky (typicky večerní hodiny) bude zajištěna dostatečná kapacita služby, jelikož se zde uplatní zákon nabídky – vyšší cena přiláká další poskytovatele služeb a naopak odradí některé potenciální zájemce (Gurley, 2014), (Stone, 2019, s. 35,103).

3.1.3 Vývoj sdílené ekonomiky

Základním předpokladem pro vznik a fungování sdílené ekonomiky v té podobě, jak ji chápeme dnes, je velké množství faktorů. Nejdůležitějším z nich je rozvoj celosvětové počítačové sítě internet, jeho počátek sahá do roku 1969. Avšak až hromadné rozšíření internetu do celé komerční sféry a domácností na přelomu 20. a 21. století umožnil vznik a používání do té doby zcela nepředstavitelných služeb a funkcí. Tento rozvoj byl podmíněn vysokou úrovní informačních technologií v posledních dvaceti letech. Pro uživatele je přínosem překotný vývoj osobních počítačů a mobilních telefonů. Na straně poskytovatelů a operátorů nastal kvalitativní skok při budování nové komunikační infrastruktury (Veber, 2016, s. 5-8).

Při bližším zkoumání vzniku platforem sdílené ekonomiky či sociálních sítí, které se sdílenou ekonomikou úzce souvisí, vyplývá, že většina z nejběžněji používaných a největších společností vznikla v první dekádě tohoto století (Facebook – 2004, Couchsurfing – 2004, Flipkey – 2006, Blablacar – 2006, Airbnb – 2008, Uber – 2009, Kickstarter – 2009). Zmíněné společnosti rychle začaly nabývat na popularitě. Jejich masové rozšíření a snadné používání bylo umožněno technologickou revolucí v oblasti mobilních telefonů, kterou v roce 2007 odstartovalo představení prvního iPhoneu – telefonu zcela nové koncepce tzv. smartphone. Tato technologie zcela převrátila dostupnost počítačové techniky, kdy funkce, které byly dříve dostupné pouze na osobních počítačích či notebookech, bylo rázem možné používat úplně kdekoli, stačilo mít u sebe pouze mobilní telefon. Bez této zásadní technologické inovace by jistě používání sdílené ekonomiky a jejich platforem bylo pouze zlomkem současného stavu (Veber, 2018, s. 124).

Aspekt, který pomohl k rozšíření využívání sdílené ekonomiky, byla ekonomická krize v roce 2008, která zapříčinila alespoň u určité části obyvatelstva preferenci práva uživatelského proti právu vlastnickému. Mladá generace, která patří mezi velice aktivní uživatele různých platforem sdílené ekonomiky, spíše upřednostňuje právo uživatelské. Dnešní generace ekonomicky nejmladších aktivních lidí (tzv. mileniálové) preferuje operativní přístup ke statkům, než jejich samotné vlastnění. Důvodů může být celá řada, určitě mezi zásadní patří ekologie a dostupnost široké nabídky produktů, často i velmi luxusních (Vláda ČR, 2017, s. 9).

Dalším důležitým faktorem, který umožnil masivní rozšíření používání aplikací platforem sdílené ekonomiky na mobilním telefonu, bylo výrazné zlepšení pokrytí území

mobilní telekomunikační sítě. Pohodlné užívání internetu umožnil především nástup sítě 3G (2004) a následně 4G (2012). V rámci zemí Evropské unie (EU) také pomohlo rozšiřování používání daných aplikací zavedením bezplatného datového roamingu, který byl nařízen od června roku 2017 (Pospíšil, 2014), (Fajmon, 2017).

3.1.4 Subjekty sdílené ekonomiky

Zprostředkovatel

Zprostředkující subjekt je zcela klíčovým faktorem širokého rozšíření sdílené ekonomiky ve společnosti. Ve většině případů se jedná o nově vzniklé společnosti fungující na internetových platformách především skrze aplikace určené pro chytré telefony (Vláda ČR, 2017, s. 13).

Dle (Veber, 2016, s. 9) musí zprostředkovatelský subjekt naplňovat několik kritérií, jako je: soustavné vyhledávání a nabízení uspokojivé kapacity sdílení (nabídka času, služeb, bytů, aut, spolujízdy), zabezpečení hladké a bezproblémové komunikace potenciálních partnerů během procesu domlouvání a uzavírání dohody, po uzavření kontraktu schopnost kontroly vykonání předmětu dohody a zabezpečení platby.

Zprostředkování se může odehrávat ve třech různých formách. První formou je C2C (zprostředkování mezi zákazníkem a zákazníkem). Druhou formou je P2P (spotřebitel vůči spotřebiteli). Poslední formou je C2B2C (zákazník ke společnosti, společnosti k zákazníkovi). V tomto případě není role zprostředkovatele pouze spotřebitelská, ale také vytváří podmínky a dohody (např. cenotvorbu) (Vláda ČR, 2017, s. 14).

Dle (Pichrt a kol., 2017, s. 23) existují dokonce platformy, které výrazně překračují svou zprostředkovávající funkci a stávají se zaměstnavateli – podnikateli. Jde o situace, kdy příslušná platforma nejenom zprostředkovává, ale také sama vykonává jako předmět svoji činnosti příslušnou službu. Při porovnání s výše zmíněným by taková platforma měla spadat do kategorie C2B2C.

Poskytovatel

Dle (Vláda ČR, 2017, s. 14) je poskytovatelem osoba: „*jež vlastní nebo disponuje aktivy, zdroji, časem či dovednostmi a aktivně je sdílí za účelem přivýdělku či snížení svých nákladů.*“ Dosud nevyřešenou otázkou zůstává, zda je poskytovatel zároveň i podnikatel. Podnikatelem je podle § 420 občanského zákoníku (OZ) ten, kdo provozuje samostatnou výdělečnou činnost vykonávanou na vlastní účet a odpovědnost živnostenským nebo

obdobným způsobem se záměrem činit tak soustavně za účelem zisku. V současné době je diskutováno do jaké míry výše zmíněnou formulaci poskytovatelé naplňují či nikoliv.

Uživatel

Uživatelem je osoba, která užívá nabízených služeb. Do důsledku není chování uživatele bráno za příliš odlišné od chování spotřebitele. V českém právním řádu (zákon č. 89/2012 Sb., § 419, občanský zákoník) je definován následovně: „*Spotřebitel je každý člověk, který mimo rámec své podnikatelské činnosti nebo mimo rámec samostatného výkonu svého povolání uzavírá smlouvu s podnikatelem nebo s ním jinak jedná.*“ Z uvedeného vyplývá, že spotřebitel je pouze taková osoba, která jedná s podnikatelem, což v případě uživatele ve sdílené ekonomice ne vždy nastává. Objevuje se termín kvazispotřebitel, což je spotřebitel, který ne zcela plně odpovídá stávající právní úpravě avšak, který by jako zákazník měl být do budoucna chráněn zákonem (Vláda ČR, 2017, s. 14).

3.1.5 Rozdělení sdílené ekonomiky na sektory

Sdílená ekonomika se postupně rozšířila do mnoha oblastí lidské činnosti. V řadě případů je vůbec obtížně určitelné, zda konkrétní platforma stále patří do oblasti sdílené ekonomiky. Mnoho z nově vzniklých společností se pohybuje na samotné hranici mezi tradiční a sdílenou ekonomikou. Pohledů na to, jak nově vzniklé platformy a nový typ ekonomiky jako takové vůbec charakterizovat a členit je více. Jedním z možných rozdělení je dle charakteru poskytovaných sdílených statků na statky hmotné a nehmotné (Vláda ČR, 2017, s. 12). Praktičtější se však zdá podrobnější dělení dle jednotlivých odvětví činnosti a také dle teritoriálního působení zprostředkovatelské společnosti. Rozdělení dle jednotlivých sektorů i s příklady konkrétních platforem je uvedeno v Tab. 1.

Tab. 1 *Sektory sdílené ekonomiky*

Sektor	Platformy mezinárodní	Platformy českého původu
Ubytování	Airbnb Couchsurfing Homeaway Expedia Flipkey Vacation rentals Vrbo Housesitmatch	Mojechaty Flatio
Doprava	Uber Blablacar Anytime Runwell Lime	Zavezu Bolt Liftago HoppyGo Rekola Car4way Autonapůl Bringr Ajo GreenGo
Finance	Kickstarter Indiegogo Gofundme	Zonky Hithit
Lidské zdroje	Freelancer Taskrabbt	Supersoused Hlídačky Nejřemeslníci Lidskásíla Worklinks Doginni
Média	Spotify Apple music Netflix Youtube, Google music Amazon music	Alzamedia
Komerční prostory	Wework (sdílení kanceláří)	

Zdroj: Vlastní zpracování na základě (Marek, 2017, s. 14), (Osztoivits, 2015, s. 7)

Další možností rozdělení sdílené ekonomiky je zaměření se na způsob fungování zprostředkujících platform. Lze rozeznat dvě skupiny. První z nich je taková, kdy platformy byly založeny za účelem zprostředkování sdílení. Výnos je v tomto případě generován buď přímými poplatky za poskytnuté zprostředkování, či reklamami na platformě se vyskytující. Druhou skupinou jsou zprostředkující platformy, které nejsou založeny a provozovány primárně pro zprostředkovávání sdílené ekonomiky. Především se jedná o sociální sítě – v našem prostředí nejznámější Facebook. Příkladem takového sdílení jsou spolujízdy dohodnuté pro danou trasu ve specifických skupinách, které se pravděpodobně nejvíce

přibližují podstatě sdílené ekonomiky. Zprostředkovatelská platforma, kterou je sociální síť, je také založena a provozována za účelem zisku, který je realizován prostřednictvím inzerované reklamy (Doskočilová, 2015).

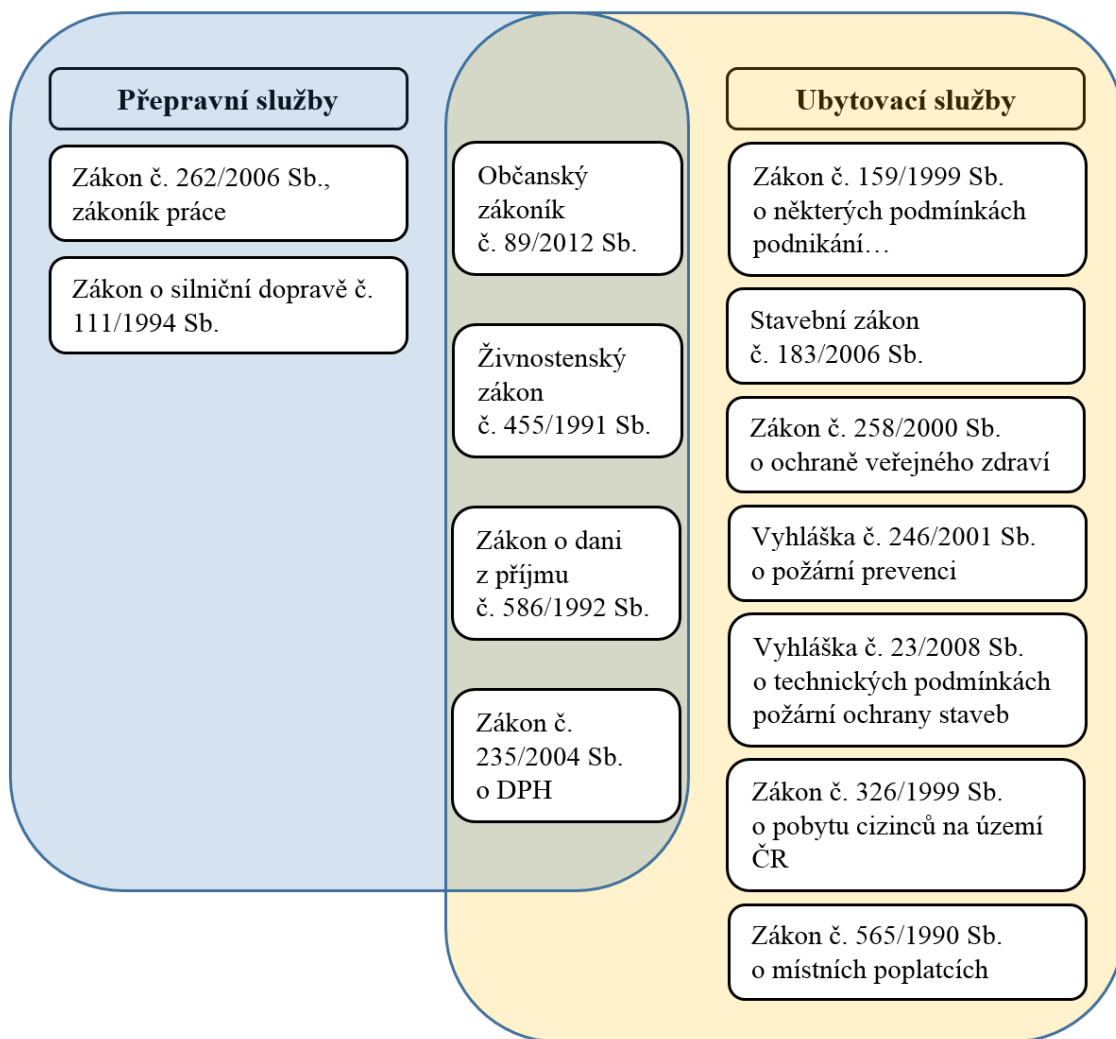
Sdílenou ekonomiku lze také dělit dle předmětu sdílení na dvě velké skupiny. První z nich je případ, kdy předmětem sdílení je určitý kapitálový statek, jedná se tedy o kapitálovou platformu. Ideou sdílení je dosažení většího využití daného statku, který je majitelem užíván v omezené míře. Druhou skupinou je případ, kdy je sdílení více zobecněno a předmětem sdílení je nevyužitý čas dané osoby. Jedná se o pracovní platformy, přes které je přebytečný čas lidí nabízen a poptáván (Vláda ČR, 2017, s. 16).

3.1.6 Legislativa České republiky ve vztahu ke sdílené ekonomice

Stav legislativní úpravy je základním a klíčovým faktorem pro veškeré subjekty vyskytující se jak na trhu sdílené, tak klasické ekonomiky. Níže jsou zmíněny především takové právní normy, které jsou relevantní ve vztahu k ubytovacím a přepravním službám. Je čerpáno z aktuální právní úpravy České republiky (ČR). Podoba a především dodržování stávajících právních norem je rozhodující pro posuzování nově vzniklých problémů spojených se vzniklou oblastí sdílené ekonomiky. V této kapitole jsou uvedeny vždy hlavní myšlenky konkrétních zákonů. Skutečný dopad na měnící se společnost je diskutován a hodnocen v praktické části této práce.

V českém právním řádu není doposud institut sdílené ekonomiky jako takové zaveden. Ve stávajících úpravách zákonů je počítáno především s tradiční formou ekonomického chování. Byly vybrány zákony, které stanovují chování v rámci přepravních a ubytovacích služeb. Jejich výčet a spojitost s výše zmíněnými službami je uveden na Obr. 1, níže je popsáno, co je obsahem jednotlivých zákonů.

Obr. 1 Schéma zákonů relevantních pro přepravní a ubytovací služby v ČR



Zdroj: Vlastní zpracování

Občanský zákoník č. 89/2012 Sb.

Zákon vymezující chování v běžném mezilidském styku. Z pohledu klasické a sdílené ekonomiky je velice důležité vymezení institutu spotřebitele a podnikatele. Podrobné určení těchto pojmů bylo vysvětleno v kapitole 3.1.4.

Živnostenský zákon č. 455/1991 Sb.

Zákon upravující podmínky pro živnostenské podnikání, se svým obsahem má na podobu sdílené ekonomiky velký vliv. Živnost je definována jako soustavná samostatná činnost provozovaná vlastním jménem, na vlastní zodpovědnost, kdy jejím cílem je dosažení

zisku. Živnost může vykonávat jak osoba fyzická tak právnická. S ohledem na hlavní zaměření této práce je klíčové zařazení poskytování ubytovacích služeb do živností ohlašovacích konkrétně se jedná o živnost volnou. Zatímco v případě poskytování taxislužeb se jedná o živnost koncesovanou, jejíž označení dle § 26 a přílohy 3 je silniční motorová doprava – osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu nejvýše devíti osob včetně řidiče.

Zákon o dani z příjmu č. 586/1992 Sb.

Zákon představuje základní právní úpravu pro pravidla povinnosti platit daň z příjmu. V zásadě je rozdělen na dvě části, kde se první část zabývá placením daně z příjmu fyzických osob a druhá daní z příjmu právnických osob. V případě fyzických osob jsou specifikovány podmínky, jak daň odvádět. Dle § 3 se jedná o daně z:

- příjmu ze závislé činnosti,
- příjmu ze samostatné činnosti,
- příjmu z kapitálového majetku,
- příjmu z nájmu,
- ostatních příjmů.

Zdanění fyzických osob plynoucích z aktivit provozovaných v rámci sdílené ekonomiky se řídí především dle § 7 týkající se daní z příjmů ze samostatné činnosti. Jediným příjmem, který je osvobozen od daně z příjmu v souvislosti se sdílenou ekonomikou, je dle § 10 odstavce 3, písm. a) takový příjem, který nepřesáhne 30 000 Kč za jedno zdaňovací období. Sazba daně činí 15 % ze základu daně sníženého o nezdanitelnou část a odčitatelné položky.

Předmětem daně v případě právnických osob jsou příjmy z veškeré činnosti a z nakládání s veškerým majetkem. Dle § 21 je výše daně rovna 19 % ze základu daně, který je vypočítán jako rozdíl všech příjmů a výdajů (výsledek hospodaření). Tento se navyšuje dle § 23 například o částky: pojistného na sociální zabezpečení, neoprávněně zkracující příjmy a přijaté úhrady smluvních pokut.

Zákon č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty (DPH)

Institut DPH se oblasti, kterou je sdílená ekonomika, výrazně dotýká. Jak je uvedeno ve výkladu zákona (Fojtík, 2017) lze rozlišit pět různých variant, které mohou z pohledu povinnosti odvádět DPH nastat.

Zprostředkovatel (většinou elektronická platforma) poskytuje elektronickou službu hostům, kterými jsou dle (Fojtík, 2017):

- plátce DPH,
- osoba povinná k dani, zatím neregistrovaná jako plátce DPH,
- osoba nepovinná k dani.

Zprostředkovatel (el. platforma) poskytuje elektronickou službu osobě, která poskytuje službu a tato osoba je dle (Fojtík, 2017):

- plátce DPH,
- osoba povinná k dani, zatím neregistrovaná jako plátce DPH.

Zákon č. 159/1999 Sb. o některých podmínkách podnikání a o výkonu některých činností v oblasti cestovního ruchu

Zákon především upravuje podmínky pro nabízení, prodej a zprostředkování cestovních služeb a zájezdů a některé další činnosti v oblasti cestovního ruchu. Z pohledu sdílené ekonomiky je důležitá novela tohoto zákona č. 189/2020 Sb., která nabyla účinnosti 24. 4. 2020, definující povinnosti zprostředkovatelů služeb v oblasti cestovního ruchu. Konkrétně zavádí povinnost těchto zprostředkovatelů dodat dle § 10 na vyžádání živnostenským úřadům informace například: cena za služby, počet smluv, informace o poskytovateli služby (jméno, trvalé bydliště, IČO, adresa sídla, název společnosti atd.).

Stavební zákon č. 183/2006 Sb.

Zákon, který upravuje povolování staveb a jejich změn. Jsou v něm popsány podmínky pro projektovou činnost a požadavky na výstavbu. Velmi důležitá z pohledu sdílené ekonomiky je vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 501/2006 Sb., ve které jsou jasně definovány pojmy – stavba pro bydlení a stavba ubytovacího zařízení. Stavba pro bydlení je dle výše zmíněné vyhlášky § 2 definována jako rodinný dům či bytový dům, ve kterém je více než polovina podlahové plochy určena k trvalému bydlení. Stavbou ubytovacího zařízení může být dle stejné vyhlášky § 2: hotel (nejméně 10 pokojů pro hosty), motel

(nejméně 10 pokojů pro hosty – motoristy), penzion (nejméně 5 pokojů pro hosty), či ostatní ubytovací zařízení (zejména ubytovny, internáty, kempy apod.). Stavbou ubytovacího zařízení není bytový a rodinný dům a stavby pro rodinnou rekreaci.

Účel stavby je jasně definován kolaudací a je zanesen na katastrálním úřadě. Změnu účelu užívání stavby musí povolit stavební úřad. Stavbu je dle zákona možno využívat jen v souladu s povoleným účelem (Šabatová, 2019).

Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví

Ve spojitosti se sdílenou ekonomikou je důležitý § 21a tohoto zákona týkající se ubytovacích služeb. V tomto je definováno, že osoba poskytující ubytování v ubytovacích zařízeních je povinná vypracovat provozní řád, ve kterém jsou uvedeny podmínky činnosti, zásady prevence vzniku infekčních onemocnění, zacházení s prádlem a metody čištění ubytovacího zařízení.

Vyhláška č. 246/2001 Sb. o požární prevenci

Vyhláška vydaná Ministerstvem vnitra stanovuje podmínky požární bezpečnosti. V souvislosti se sdílenou ekonomikou jsou důležitá následující ustanovení dle § 17: stavbou s větší mírou požárního nebezpečí se rozumí stavba ubytovacího zařízení s ubytovací kapacitou více jak 20 lůžek. Jako objekty se složitými podmínkami pro zásah jsou dle § 18 hodnoceny ubytovací zařízení o více jak sedmi nadzemních podlažích nebo o čtyřech a více nadzemních podlažích, pokud nejsou k dispozici únikové cesty. Takovéto ubytovací zařízení musejí mít dle § 33 vypracovaný požární evakuační plán, které je předepsáno umístit uvnitř ubytovacích jednotek.

Vyhláška č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb

V této vyhlášce jsou explicitně vyjmenovány technické náležitosti požární ochrany staveb ubytovacího zařízení. V případě prostor, které jsou určeny pro ubytování osob, ale zároveň nejsou ve stavbách typu ubytovacího zařízení, musí tyto prostory splňovat dle § 17a dvě podmínky. První podmínkou je, že v jednom požárním úseku může být umístěno nejvýše 20 lůžek. Druhou podmínkou je, že prostor pro ubytování musí být opatřen autonomní detekcí a signalizací požáru.

Zákon č. 326/1999 Sb. o pobytu cizinců na území ČR

V souvislosti s poskytováním ubytování je v tomto zákoně důležitý § 102, ve kterém je definováno, že ubytovatel má povinnost do 3 pracovních dnů nahlásit útvaru policie ubytování cizince. Ubytovatelem je taková osoba, která poskytuje ubytování buď za úplatu, či ubytovává více jak 5 cizinců. Z § 100 a § 101 také dále vyplývá povinnost vést domovní knihu, do které se zapisují především osobní údaje o ubytovaných a začátek a konec pobytu.

Zákon č. 565/1990 Sb. o místních poplatcích

Zákon vymezující výši a podmínky vybírání místních poplatků za ubytování byl novelizován zákonem č. 278/2019 Sb., účinný od 1. 1. 2020. Novela zavádí jednotný poplatek, který obce mohou od ubytovaných návštěvníků vybírat. Poplatek může zavést jakákoli obec v České republice a jeho sazba činí dle § 3d maximálně 21 Kč za den. Ubytovatel je dle § 3f povinen od osoby ubytované poplatek vybrat a odvést jej dané obci.

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce

Zákon upravující pracovněprávní vztah mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem. Právní úprava velmi přesně definuje práva a povinnosti obou smluvních stran. V případě zaměstnance jsou zákonem upraveny práva a povinnosti, nejdůležitější z nich jsou uvedeny níže.

Mezi práva patří dle § 106:

- zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- oprávnění odmítnutí výkonu práce, při níž je ohroženo jeho zdraví,
- dovolená (§ 212).

Mezi povinnosti patří dle § 106:

- účast na školení ohledně bezpečnosti ochrany zdraví,
- podrobení se pracovně lékařským prohlídkám,
- dodržování předpisů a pokynů ohledně bezpečnosti ochrany zdraví,
- dodržování stanovených pracovních postupů a používání stanovených prostředků.

V případě zaměstnavatele jsou zákonem upraveny také jeho práva a povinnosti, například:

Mezi práva patří:

- vydávání vnitřních předpisů (§ 305),
- definování množství a tempa požadované práce (§ 300),
- vymáhat na zaměstnancích náhradu způsobené škody (§ 250).

Mezi povinnosti patří dle § 103 až § 105:

- dbát o dodržování ochrany zdraví při práci,
- prevence vzniku nemocí z povolání a zajištění osobních ochranných prostředků.

Zákonem je stanovena ochrana zaměstnance proti vlivu nepříznivých sociálních, ekonomických či zdravotních faktorů. Jedná se především o nárok na výplatu nemocenské či v podpoře nezaměstnanosti. Velmi důležitá jsou jasně daná pravidla pro podání výpovědi. Tu je zaměstnavatel zaměstnanci oprávněn dát pouze v případech definovaných v § 52. Především se jedná o případy, kdy: je zaměstnavatel zrušen, je zaměstnanec nadbytečný, nesmí zaměstnanec ze zdravotních důvodů danou práci dále vykonávat, a kdy zaměstnanec poruší své povinnosti zvláště hrubým způsobem.

Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb.

Zákon upravuje podmínky provozování silniční dopravy. Především se jedná o přepravu osob, zvířat a věcí. Ve vztahu ke sdílené ekonomice je především důležitá osobní doprava pro cizí potřebu, která je v tomto zákoně definovaná dle § 2 jako taxislužba. Aktuální platné znění zákona vstoupilo v účinnost 1. 7. 2020. Bylo zavedeno zákonem č. 115/2020 Sb. Souhrn nejdůležitějších pravidel, kterými se provozovatelé taxi služeb musí řídit, jsou následující:

Dle § 21c člověk, který vykonává práci řidiče taxislužby:

- musí být starší 21 let,
- musí být držitelem oprávnění řidiče taxislužby, který uděluje dopravní úřad.

Dle § 21a vozidlo, kterým je poskytována taxislužba:

- je povinné zapsat do evidence vozidel taxislužby a mít na něm vylepenou evidenční nálepku,

- musí se jednat o vozidlo kategorie L nebo M1 (dle zákona č. 111/1994 § 21a), platnost STK je pouze jeden rok (dle zákona č. 56/2001 § 40).

Provozování taxislužby je možné dle § 21 třemi následujícími způsoby:

- Služba je poskytnuta vozidlem, které je vybaveno taxametrem, knihou taxametru a žlutou svítilnou s nápisem taxi umístěnou na střeše vozidla.
- Služba je poskytnuta na základě písemné smlouvy, která byla uzavřena dopředu a jsou v ní jasně identifikovány obě dvě smluvní strany, datum, čas, trasa a cena přepravy.
- Služba je sjednána pomocí elektronického prostředku. Cena služby musí být sdělena objednavateli před sjednáním přepravy, stejně tak jako údaje o dopravci, řidiči a vozidle.

Zprostředkovatelé taxislužeb mají dle § 21e následující povinnosti:

- Zajistit, aby služba byla poskytnuta podnikatelem v oblasti silniční dopravy, který drží koncesi určenou pro přepravu nejvýše devíti osob včetně řidiče.
- Zajistit, aby služba byla provedena vozidlem taxislužby nebo vozidlem zákazníka.
- Zajistit, aby byla jízda provedena řidičem držícího oprávnění k provozování taxislužby.
- vést evidenci zprostředkovaných přeprav po dobu nejméně tří let.

3.2 Platformy sdílené ekonomiky

Platformy umožňující sdílení jsou pro celé toto odvětví naprosto klíčové. Před jejich založením, které je spjato s technologickým vývojem, sdílená ekonomika již existovala, ale v daleko menší míře. Jednalo se např. o stopování, drobné sdílení náradí a techniky v rámci rodiny či sousedů apod. V současné době nejvýznamnější platformy, přes které je sdílení provozováno, jsou představeny níže.

3.2.1 Airbnb

Vznik společnosti Airbnb

Společnost založená v srpnu roku 2008 ve Spojených státech amerických (USA), jejímiž tvůrci jsou Brian Chesky, Joe Gebbia a Nathan Blecharczyk, byla původně

zamyšlená k příležitostnému pronájmu rozkládací pohovky či nafukovací matrace s cílem částečného pokrytí nákladů na nájem. Název samotný odkazuje přesně na tuto původní myšlenku *AirBed & Breakfast*. Aktuální logo společnosti je uvedeno na Obr. 2. Počáteční rozjezd společnosti nenasvědčoval tomu, že se stane celosvětovým fenoménem. Zakladatelé dokonce na podzim roku 2008 během prezidentské kampaně prodávali žertovné cereálie Obama O's & Captain McCain kvůli zklamání z obtížného nastartování společnosti. Přes dlouhé hledání investora, konečně v roce 2009 byli zafinancováni Paulem Grahamem ze společnosti Y Combinater a získali 20 000 amerických dolarů (USD). Ani přes finanční podporu se jim nepodařilo podnikání pořádně rozjet a společnost stagnovala. Zásadní zlom nastal poté, co si zakladatelé uvědomili, že vzhled prodává a fotky nabízených bytů na jejich stránce nejsou příliš atraktivní, proto podnikli výpravu do New Yorku, kde přefotografovali nabízené byty. Tato snaha se ukázala být úspěšnou a počet uživatelů stránky společnosti konečně začal růst (Stone, 2019, s. 13-31).

Obr. 2 Logo společnosti Airbnb

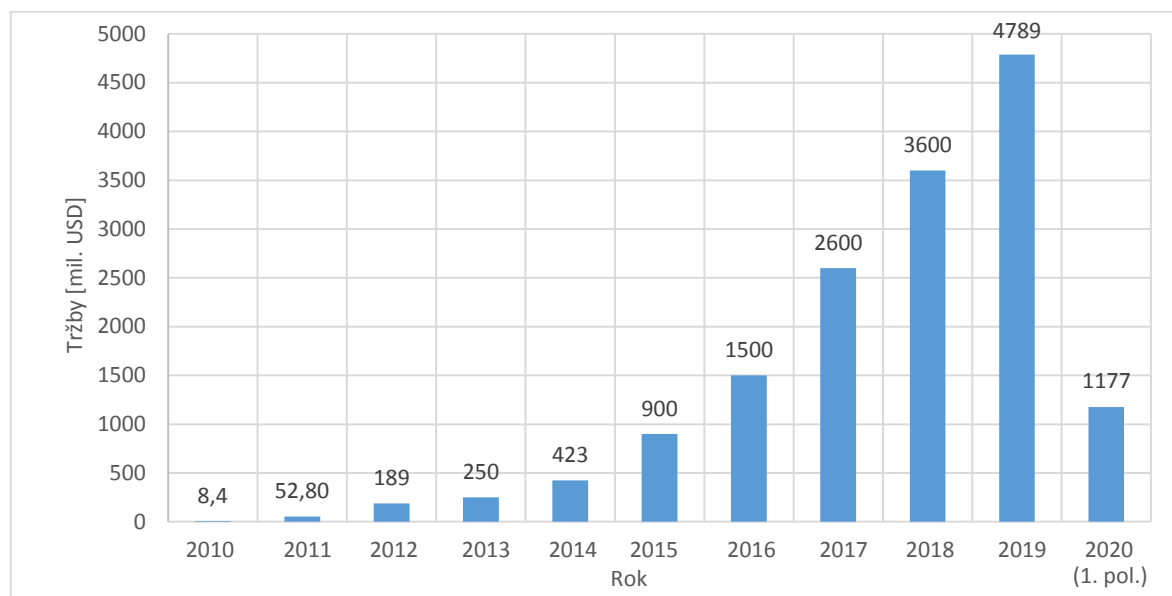


Zdroj: (Airbnb, 2020)

Vývoj společnosti Airbnb

Rozvoj společnosti v druhém desetiletí 21. století zaznamenal překotný rozmach, kdy například meziroční růst tržeb mezi roky 2010 a 2011 dosahoval 520 %. Platforma se stávala natolik populární, že během pouhých devíti let se roční tržby společnosti z hodnoty 8,4 milionů dolarů (v roce 2010) vyšplhaly na hodnotu 4 789 milionů dolarů (v roce 2019). Vývoj tržeb v roce 2020 společnosti byl značně zasažen pandemií koronaviru. Aktuální dostupné údaje za první pololetí roku 2020 jsou tržby v hodnotě 1 177 milionů dolarů, což je přibližně polovina loňských tržeb za první pololetí (2 039 milionů dolarů). Podrobné údaje o tržbách lze pozorovat na Graf 1 (Craft, 2020).

Graf 1 Vývoj ročních světových tržeb platformy Airbnb v letech 2010 až 2020 v mil. USD

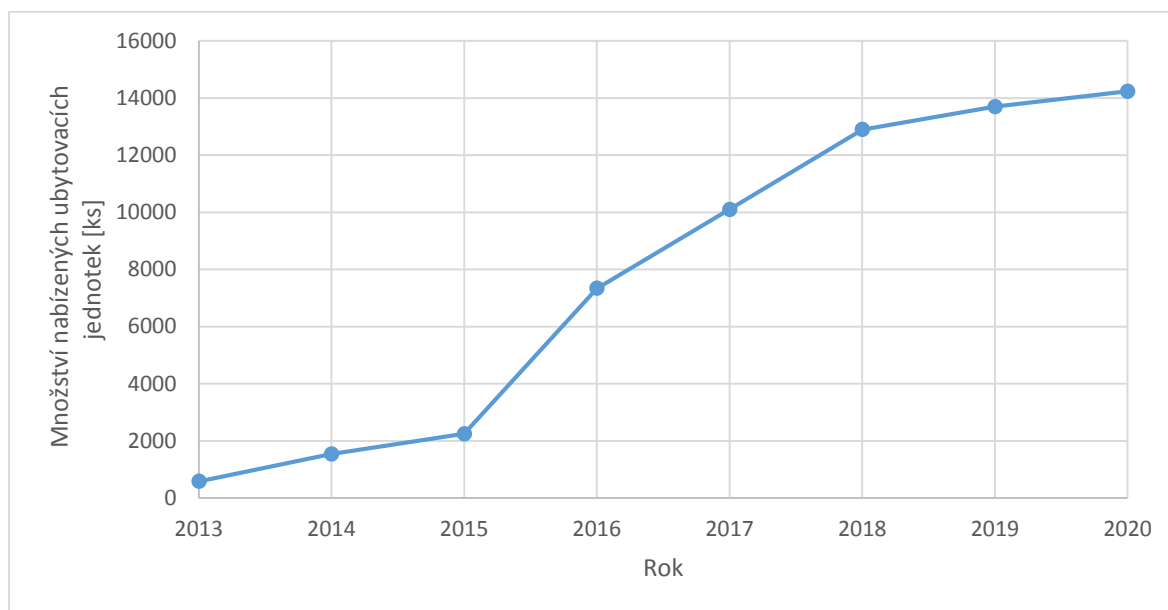


Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z (Craft, 2020)

Aktuálně společnost Airbnb plánuje vstoupit na burzu v prosinci roku 2020. Chce tak získat peníze pro rozvoj svého podnikání. Dle odhadů by současná hodnota společnosti mohla být až 30 miliard dolarů (Wick, 2020).

Na území České republiky začala společnost působit v roce 2010. První nabídky se objevily v hlavním městě – v Praze (Marianovská, 2018, s. 19). Nová forma zprostředkování krátkodobého ubytování rychle získala na popularitě. Dynamika, s jakou probíhalo rozšiřování nabídky, je demonstrována na příkladu pražské aglomerace v uplynulých sedmi letech, údaje jsou vždy k 1. 1. daného roku, viz Graf 2.

Graf 2 Vývoj počtu ubytovacích kapacit nabízených Airbnb v pražské aglomeraci v letech 2013 až 2020



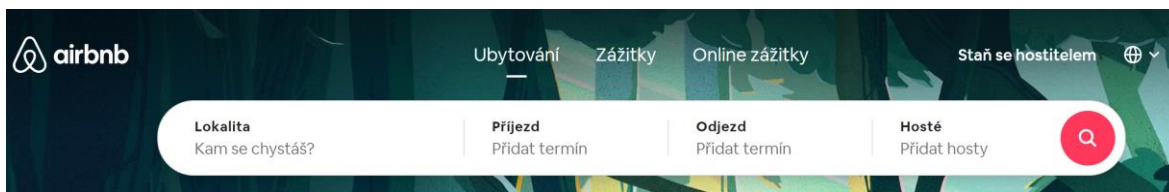
Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z (Mahdalová, 2020)

Současnost společnosti Airbnb

V současné době platforma Airbnb již neslouží pouze k zprostředkování pronájmu nafukovací postele a poskytnutí snídaně, jak tomu bylo při původní myšlence tvůrců, ale radikálně se posunula komercializace celé služby. Nyní je platforma především využívána jako lákavá alternativa ke klasickým službám v pohostinství, jako jsou hotely a penziony. Především možnost krátkodobého pronajmutí hezkého bytu přímo v centrech měst stojí za velkým nárůstem popularity (Spinks, 2019).

Platforma v dnešní době umožňuje velmi pohodlné vyhledávání a rezervování ubytování, které se z uživatelského hlediska prakticky nijak neodlišuje od vyhledávačů a zprostředkovatelů klasického ubytování (např. Booking či Trivago). Uživatel zvolí počet ubytovaných osob, požadovanou destinaci ubytování a datum. Po zobrazení dostupných nabídek ubytování lze ještě použít mnoho filtrů jako cena, hodnocení, typ ubytování a další. Nabídka typu ubytování je opravdu velmi široká přes sdílený pokoj, vlastní pokoj, hotelový pokoj po možnost pronájmu celé nemovitosti či netradičních možností jako je hausbot, hrad či jeskyně. Ukázka způsobu vyhledávání na webových stránkách společnosti je uvedena na Obr. 3 (Airbnb, 2020).

Obr. 3 Způsob vyhledávání ubytování na stránce společnosti Airbnb



Zdroj: (Airbnb, 2020)

Při rezervaci je nutné zadat číslo platební karty, ze které se částka za ubytování okamžitě zaplatí, avšak do doby uskutečnění pobytu ji drží společnost Airbnb. Dvacet čtyři hodin po naplánovaném času příjezdu hosta je částka převedena na účet hostitele. Za poskytnutí zprostředkovatelských služeb a služeb spojených s platební transakcí si platforma nárokuje 3 % z celkové částky. Po provedení rezervace většinou probíhá aktivnější komunikace mezi hostitelem a hostem než u klasických rezervačních portálů. Hostům až během této komunikace bývá poskytnuta přesná adresa bydlení, jsou domlouvány podrobnosti check-inu popřípadě tipy, jak se do ubytování dostat z nádraží či letiště (Airbnb, 2020).

3.2.2 Uber

Vznik společnosti Uber

Společnost byla založena v březnu roku 2009 společníky Travisem Kalanickem a Garrettem Campem pod původním názvem UberCab. Alternativní způsob taxislužby začal být nabízen v červnu roku 2010 v San Franciscu. V říjnu stejného roku byla společnost přejmenována pouze na Uber. Během roku 2011 začala společnost působit v New Yorku a také v Paříži. Už v roce 2013 byla společnost zažalována svými řidiči za to, že nejsou přímo zaměstnanci, ale pouze najatými pracovníky. Až do roku 2014 společnost působila jako alternativní možnost taxislužbám, která pouze obchází místní předpisy a je ovládána prostřednictvím internetové aplikace na mobilním telefonu. Avšak v tomto roce (2020) firma představila tzv. UberPool, ve kterém se poprvé objevuje myšlenka sdílení. Tato nová služba umožňuje sdílení objednaného vozidla mezi více zákazníků (O'Connel, 2019), (Stone, 2019, s. 33-54). Aktuální logo společnosti je uvedeno na Obr. 4.

Obr. 4 Logo společnosti Uber

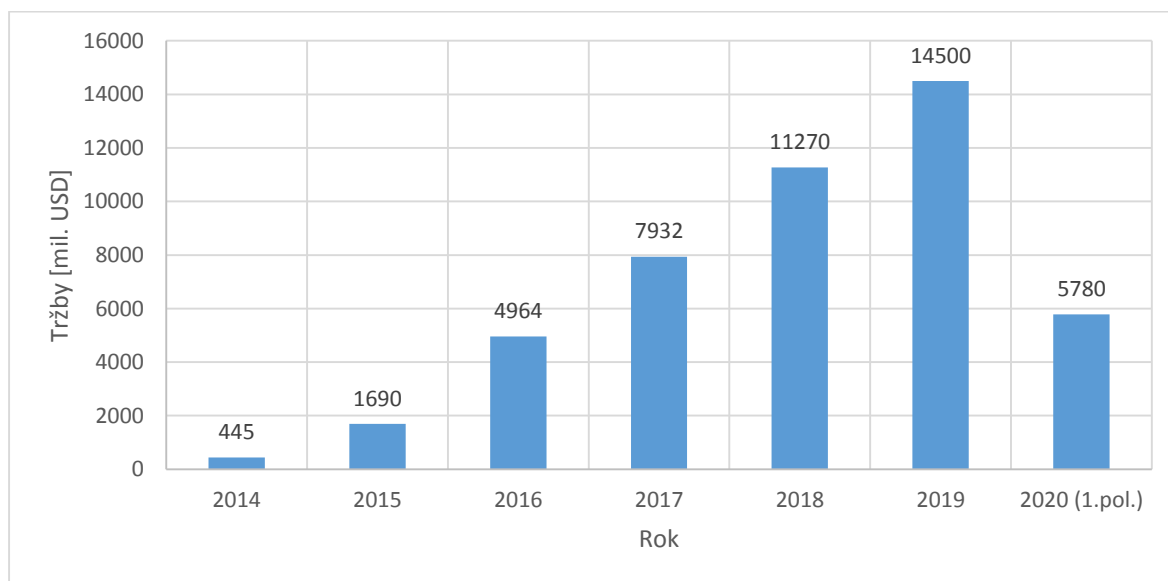


Zdroj: (Uber, 2020)

Vývoj společnosti Uber

Dynamický rozvoj společnosti lze dokumentovat vývojem tržeb, které během posledních pěti let setrvale rostou. Avšak tempo růstu postupně klesá z hodnoty meziročního růstu o 280 % v roce 2015 na 28 % v roce 2019. V absolutních číslech se příjmy společnosti Uber mezi roky 2014 a 2019 zvětšily z hodnoty 445 milionů dolarů na 14 500 milionů dolarů. Přehled všech ročních tržeb společnosti v daném období je uveden v Graf 3 (Craft, 2020).

Graf 3 Vývoj ročních světových tržeb platformy Uber v letech 2014 až 2020 v mil. USD

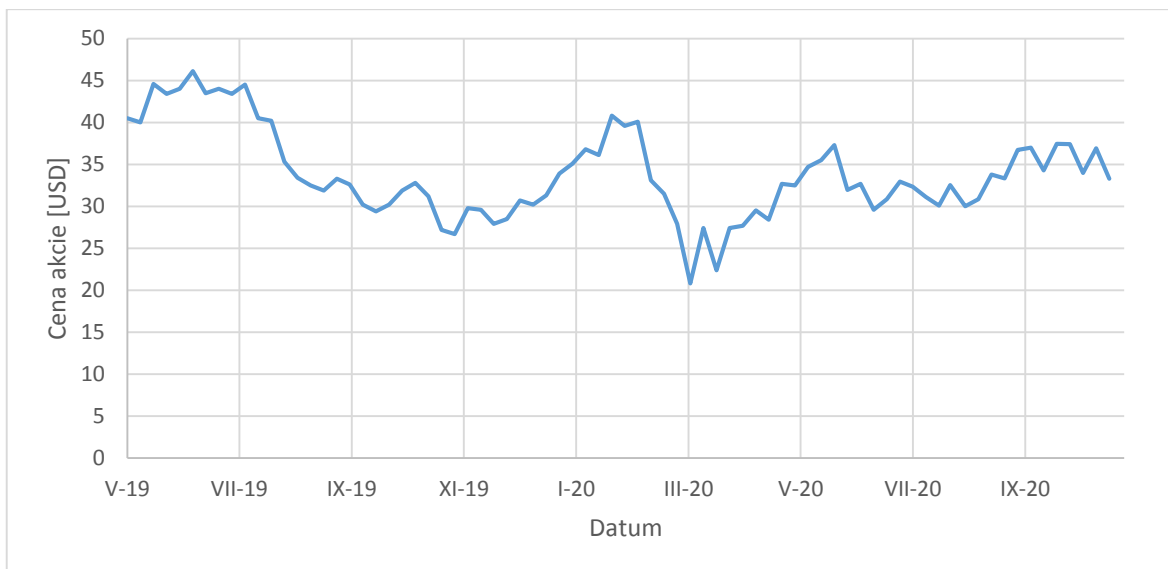


Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z (Craft, 2020)

Společnost Uber vstoupila na akciový trh dne 10. 5. 2019 s počáteční cenou akcie 45 dolarů za jednu akcii. Během prvních třech měsíců obchodování se hodnota držela nad 40 dolary, avšak na podzim roku 2019 hodnota klesla až na cenu 26 dolarů za akcii. Začátkem letošního roku přinesl výrazné oživení. Hodnota akcií stoupla nad 40 dolarů, avšak poté následoval strmý propad až k hodnotě 15 dolarů, způsobený otřesem akciových trhů z důvodu šíření nemoci COVID-19. Hodnota společnosti se však během jara roku 2020

rychle vrátila na podobné hodnoty, jakých dosahovala před začátkem krize. Akcie byly obchodovány přibližně za 35 dolarů. Podrobný vývoj hodnoty společnosti na akciovém trhu je zobrazen na Graf 4.

Graf 4 Vývoj hodnot akcií společnosti Uber od května roku 2019 do října roku 2020

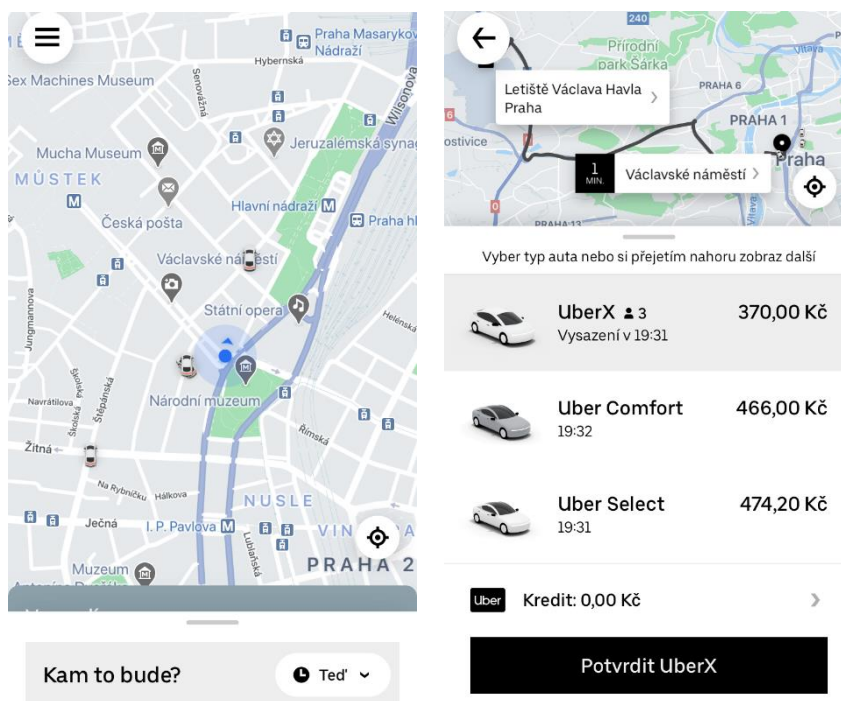


Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z (Finex, 2020)

Současnost společnosti Uber

Zprostředkování služeb Uber se děje častěji pomocí aplikace na chytrém telefonu, avšak je možné si jízdu objednat i přes webový prohlížeč. Pro objednání konkrétního vozidla je nutné založení účtu, při kterém se musí vyplnit údaje o platební kartě, která je jedinou možností úhrady služby. Po zadání cíle cesty je nejdříve zobrazena nabídka druhu služby Uber, kde je na výběr z několika možností, lišící se cenou a úrovní služeb. Nejlevnější je Uber X, UberSelect je přibližně o 30 % dražší a nabízí více komfortu ve formě lepšího vozidla a UberBlack představuje vrchol nabídky s přibližně dvojnásobnou cenou, řidičem v obleku a vozidlem v podobě limuzíny. Prostředí mobilní platformy je zobrazeno na Obr. 5. Po výběru konkrétní nabídky a řidiče je možné v aplikaci sledovat očekávaný příjezd a aktuální polohu vozidla. Vozidla společnosti Uber nejsou nijak označena, kontrola zákazníkem probíhá dle registrační značky, která je zákazníkovi sdělena po objednání služby. Po uskutečnění jízdy se zákazník a řidič navzájem ohodnotí pomocí hvězdičkové škály od jedné do pěti (Uber, 2020), (Polesný, 2017).

Obr. 5 Způsob objednání služby Uber pomocí mobilní aplikace



Zdroj: (Uber, 2020)

3.2.3 Platformy zprostředkovávající ubytování

Platformy, které zprostředkovávají ubytování, je velké množství. Rozdělit, která z nich patří do klasické či sdílené ekonomiky, je obtížné. V portfoliu zprostředkovaných ubytování se můžou mísit nabídky jak sdíleného, tak klasického typu. Dobrým příkladem je populární platforma Booking, která v minulosti působila čistě jako zprostředkovatel ubytování hotelového typu. Avšak s nárůstem oblíbenosti „krátkodobých pronájmů“ celých nemovitostí, především přes platformu Airbnb, začal Booking zprostředkovávat podobné pronájmy (Keycafe Team, 2019). Platformy do jisté míry nápady od sebe kopírují a zaplňují možné mezery na trhu a zároveň s tím se trh s produkty sdílené ekonomiky mísí s ekonomikou tradiční (Whiteley, 2020). Níže jsou zmíněny společnosti, kde lze myšlenku sdílení stále nalézt.

Platforma Couchsurfing, zprostředkovávající bydlení pro cestovatele „na gauči“, funguje již od roku 2004. Sjednání i samotné poskytnutí ubytování bylo ještě do března roku 2020 zdarma. V důsledku pandemie COVID-19 se však platforma obrátila na uživatele s prosbou o příspěvní na jejich provoz. Nyní je služba zpoplatněna a to buď za 39,99 Kč při platbě měsíčně či 239,99 Kč při roční platbě. Sdílení vlastního domova s někým cizím tedy

není motivováno ekonomickou stránkou věci, ale motivací sociální. Hostitel místo finanční odměny získává nové společenské interakce. Komunita lidí, kteří couchsurfing provozují, čítá 14 milionů uživatelů vyskytujících se ve více než 200 tisíc městech po celém světě. Myšlenka sdílení je zde zachována ve své původní podobě (Couchsurfing, 2020), (Půtová, 2019, s. 35). Logo společnosti Couchsurfing na Obr. 6.

Obr. 6 Logo společnosti Couchsurfing



Zdroj: (Couchsurfing, 2020)

Českým zástupcem v oblasti sdílení nemovitosti je platforma Mojechaty, kde vlastníci chalup či chat mohou inzerovat nevyužitou kapacitu svého majetku a skrz daný portál se domluvit na krátkodobém pronájmu. Na stejném principu jako společnost Airbnb funguje i společnost Flipkey, která byla založena v roce 2007. Od roku 2008 spadá pod platformu Tripadvisor, která zprostředkovává hodnocení různých turistických cílů. Na Flipkey je v současnosti nabízeno více než 830 tisíc nemovitostí ve 190 zemích. Je možné nalézt celou řadu dalších platforem, jež jsou provozovány na obdobném způsobu: HomeAway, House Trip, Vacation Rentals, Vrbo apod. (Flipkey, 2020).

3.2.4 Platformy zprostředkovávající dopravu

Společnosti zabývající se dopravou lze dle analyzovaného způsobu fungování rozdělit do čtyř kategorií. Níže jsou uvedeny jednotlivé skupiny s příklady společností zprostředkovávající:

- 1) taxislužby,
- 2) spolujízdy,
- 3) sdílení dopravních prostředků,
- 4) sdílení přepravy nákladů.

1) Taxislužby

Platformy zprostředkovávající taxislužby jsou na samé hranici, co lze za sdílenou ekonomiku považovat. Za předmět sdílení je zde uvažován volný čas řidiče. Nejznámější společností poskytující danou službu je Uber, o němž bylo pojednáno podrobněji v kapitole 3.2.2. Dalšími společnostmi, které umožňují spojit poptávanou cestu s osobou tuto cestu schopnou poskytnout, jsou Bolt (dříve Taxify) či Liftago. Logo společnosti Liftago je zobrazeno na Obr. 7. Velikost daného byznysu si lze představit na číslech společnosti Bolt, která má 30 milionů uživatelů ve 35 zemích. Společnost Liftago, která působí pouze na českém trhu, má v současné době přibližně 1 500 řidičů, přes půl milionu zákazníků a za rok 2019 vykázala obrát téměř 300 milionů Kč (Hospodářské noviny, 2019), (Craft, 2020).

Pro všechny zmíněné platí, že principiálně fungují úplně stejně jako klasické taxislužby, avšak cena za poskytnutou službu je většinou počítána skrze platformovou aplikaci a ne pomocí taxametru. Výjimku tvoří zmíněná společnost Liftago, která kombinuje výpočet ceny oběma způsoby jak pomocí taxametru, tak přes aplikaci (Liftago, 2020).

Obr. 7 Logo společnosti Liftago



Zdroj: (Liftago, 2020)

2) Spolujízda

Spolujízda není v naší společnosti ničím novým. Již od většího rozšíření automobilů mezi populaci postupně během 20. století se začíná objevovat fenomén stopaření, což je přímý předchůdce spolujízdy, jak ji chápeme z pohledu sdílené ekonomiky. Toto pojetí v sobě zahrnuje vzájemné hodnocení jak poskytovatelů, tak uživatelů. Možnost hodnocení a rozhodování se na základě recenzí je velice důležité z pohledu bezpečnosti. Způsobů, jak provozovat spolujízdy, je několik. První je využití sociálních sítí pro párování volného místa v autě a poptávky (konkrétní poptávaná trasa). Mezi takto využívané sociální sítě,

patří především Facebook, kde existují skupiny speciálně orientované na konkrétní trasy (Doskočilová, 2015).

Druhou možností je využití specializovaných platform jako je Blablacar. Ta umožňuje poskytovatelům zadat přesný čas a trasu cesty a uživatelům umožňuje pohodlné vyhledávání mezi nabídkami filtrováním data a obou destinací. Cena takové spolujízdy je jasně deklarovaná předem poskytovatelem spolujízdy. Aktuálně platformu Blablacar využívá 90 milionů lidí ve 22 zemích, přičemž průměrně je zprostředkováno 25 milionů jízd během jednoho čtvrtletí (Blablacar, 2020).

Na podobném principu je založena platforma Autemdopráce, pomocí níž je párování nabídky jízdy a poptávky po jízdě velmi snadné, avšak je speciálně zaměřena na každodenní dojíždění do práce. Provozování takového sdílení je velmi výhodné pro obě dvě strany a dochází k většímu využití zdrojů, což je přínosné nejen ekonomicky, ale také z pohledu ekologie. Tento způsob sdílení v sobě obsahuje mnoho z původní myšlenky sdílené ekonomiky (Autemdoprace, 2020).

3) Sdílení dopravních prostředků

Kromě výše uvedeného sdílení volného času řidiče či volného místa v autě se dnes nabízí možnost využívat celý dopravní prostředek privátně. V případě automobilů existují dva odlišné koncepty, první představuje podnikatelský model business to consumer (B2C) a druhý z nich P2P. Zástupci společností nabízející krátkodobý pronájem automobilu v režimu B2C jsou Car4way, Anytime, Uniqway, Ajo, Autonapůl atd. Princip fungování je vždy podobný. V zásadě je možné jej shrnout do několika bodů: registrace, rezervování auta, samotné užívání auta, platba na základě rozsahu časového či kilometrového užívání pomocí platební karty zadané při registraci. Jednotlivé společnosti se od sebe liší nabízenou flotilou automobilů, počítáním ceny, možnostmi rezervování automobilů, velikostí zón, kde je možnost si auto vypůjčit a zanechat apod. (Bureš, 2019).

Společnosti zprostředkovávající krátkodobé zápůjčky automobilů v režimu P2P nedisponují vlastní flotilou automobilů. Pouze umožňují pohodlné a zabezpečené půjčování aut v režimu uživatel uživateli. V případě platformy HoppyGo sdílení funguje následovně. Zaregistrovaný uživatel vlastníci automobil publikuje nabídku na stránkách platformy. V nabídce si vlastník nastaví denní cenu, za kterou je automobil ochoten pronajímat. Zároveň uvede veškeré informace o vozidle včetně fotografií a pravidelně

aktualizuje kalendář s dny, ve kterých je automobil k dispozici. Naopak uživatel, který auto poptává, si na základě podrobných údajů vyplněných nabízejícími snadno vybere nabídku dle svých preferencí. Tento způsob sdílení opět přináší zvýšené využívání statku. Pro obě zúčastněné strany tento způsob užívání může přinést značné ekonomické zvýhodnění (HoppyGo, 2020), (Bureš, 2019).

Kromě společností, které zprostředkovávají půjčování automobilů, se v posledních letech na trhu objevily platformy, které zajišťují krátkodobé zápůjčky i jiných dopravních prostředků. Ve velkých městech jsou zejména oblíbená městská jízdní kola, elektrické koloběžky a skútry. Tyto zápůjčky probíhají, jak na základě předchozí rezervace konkrétního dopravního prostředku, tak bez ní. Využívání této formy sdílené ekonomiky opět probíhá přes mobilní aplikace daných platforem, kterými jsou například: Rekola, Lime, Nextbike, BeRider, Blinkee.city a re.volt. Oblíbenost principu sdílení dopravních prostředků potvrzují čísla české společnosti Rekola, kdy v roce 2019 měla 250 tisíc uživatelů a působila v 11 českých městech (Focus-age.cz, 2019).

4) Sdílení přepravy nákladů

Tradičním přepravním společností přibyla za posledních několik let konkurence v podobě platforem nabízejících alternativní způsob přepravy věcí. Jeden ze zástupců je společnost Zavezu, která je založena na principu sdílení volného místa dopravního prostředku. Uživatel, který potřebuje určitou věc někam dovézt, zadá podrobnosti o tomto poptávaném převozu do aplikace. Uživatelé, kteří mají zájem za pomoci platformy věci převážet, zadají čas a trasu, po které se budou pohybovat. Těm, kterým se tyto údaje překrývají s poptávaným závozem, dostanou skrze mobilní aplikaci upozornění a mohou si s poptávajícím uživatelem převoz potvrdit. Poptávání a vyhledávání převozu se děje při správném nastavení automaticky a uživatelé pouze kontrolují obdržené upozornění od aplikace (Zavezu, 2020). Nicméně společnosti se ekonomicky příliš nedařilo. V roce 2017 zaznamenala ztrátu 1,2 milionu Kč a v roce 2018 ztrátu 944 tisíc Kč. V roce 2019 byla společnost Zavezu koupena společností Zásilkovna, avšak nadále funguje pod svým jménem (Sedlák, 2019). Logo společnosti Zavezu je uvedeno na Obr. 8.

Obr. 8 Logo společnosti Zavezu



Zdroj: (Zavezu, 2020)

3.2.5 Platformy zprostředkovávající ostatní služby

Sdílení věcí

Na uživatele preferující možnost používání různorodých statků bez nutnosti jejich vlastnění jsou zaměřeny platformy na sdílení věcí. Na českém trhu jsou zastoupeny například společnostmi: SharyGo, Půjčímto a Rentijo. Podstata fungování je vždy podobná. Platformy umožňují efektivní, rychlé a pohodlné propojování nabídky s poptávkou a představují alternativu k tradičním půjčovnám. Oproti nim je nabídka statků daleko širší a především umožňuje jejich majitelům více využít potenciál věci a snížit náklady na jejich pořízení (Mudrová, 2019).

Finance

Společnosti, které poskytují finanční služby a řadí se do sdílené ekonomiky, jsou označovány za tzv. crowdfunding. Překlad tohoto výrazu tedy „davové financování“ přesně vystihuje jeho podstatu fungování. Dle (European Commission, 2020) je možné crowdfunding rozdělit do několika kategorií. V první skupině jsou platformy zprostředkovávající půjčky uživatel – uživateli (P2P) tzv. dluhový crowdfunding. Na českém trhu působí například následující společnosti: Zonky, Žlutý meloun, Prestito či Bankerat. Hlavní uváděnou výhodou takových půjček by měla být lepší úroková míra jak pro věřitele – investora, tak pro dlužníka. Z uveřejněných dat však vyplývá, že společnost Zonky sice meziročně rostla co do objemu poskytnutých úvěrů (4,6 mld. Kč v roce 2019 vs. 3,3 mld. Kč v roce 2018), ale hospodaření společnosti se nezlepšilo, jelikož ztráta za rok 2018 tvořila 275 mil. Kč a v roce 2019 dokonce 365 mil. Kč (Justice.cz, 2019). Logo společnosti Zonky je zobrazeno na Obr. 9.

Druhým typem financování je podílový crowdfunding. Platformy, které tento typ financování zprostředkovávají, umožňují potenciálním investorům jednoduše pomocí internetového rozhraní nakoupit určitý podíl společnosti. Jestliže je dosažena předem

zvolená částka podpory, kterou společnost chce získat, je zafinancování úspěšné. Investoři obdrží svůj podíl ve společnosti, společnost finance pro své podnikání a zprostředkovávající platforma předem daný podíl celkově vybrané částky. Příkladem mohou být společnosti Fundlift, AngelList či Seedrs (Fundlift, 2020), (European Commission, 2020).

Třetí skupinou je tzv. odměnový crowdfunding. Jestliže je po stanovené době dosažena cílová částka, jednotliví investoři obdrží stanovenou nefinanční odměnu – typicky se jedná o produkt či službu podpořené společnosti. Platformy, které takovýto typ financování zprostředkovávají, jsou např. společnost Kickstarter a Hithit. Čtvrtou skupinou je tzv. darovací crowdfunding. Při tomto způsobu financování se jednotliví malí investoři skládají na určitý charitativní projekt, aniž by očekávali materiální návrat (European Commission, 2020).

Obr. 9 Logo společnosti Zonky



Zdroj: (Zonky, 2020)

Média

Vývoj v oblasti sdílení mediálního obsahu vykazuje setrvalý nárůst oblíbenosti. Například ve Spojených státech amerických v roce 2016 tržby za streamovací služby tvořily 51 % trhu hudebního průmyslu. Existuje jasný přechod preferencí uživatelů v oblasti mediální tvorby od práva vlastnického k právu uživatelskému. Úroveň dostupnosti rychlého mobilního internetu umožňuje velmi pohodlné streamování jak hudebního, tak video obsahu. Pro velké množství uživatelů je tedy pohodlnější za určitý měsíční poplatek mít neomezený přístup k velmi široké databázi, než mít pouze k části umělecké tvorby plná vlastnická práva. Velmi populární společnosti tyto služby nabízející jsou v oblasti hudby: Spotify či Apple music. Na pokraji všech kategorií stojí platforma YouTube, která umožňuje bezplatné a legální sledování hudebních videoklipů, kde autorská práva jsou hrazena z přítomné reklamy. V kategorii filmového a seriálového obsahu je např. velmi známá společnost Netflix (Marek, 2017, s. 12).

Komerční prostory

S rostoucí oblibou a možností práce na volné noze se také zvětšuje nabídka tzv. coworkingových prostorů. Takovéto sdílené kanceláře nabízejí velkou flexibilitu a především nižší náklady, které musí být vynaloženy na pracovní prostor. Využívají je především tzv. freelanceři, tedy lidé, kteří nejsou klasickými zaměstnanci, ale pracují na volné noze. Dalšími uživateli mohou být majitelé menších firem, pracovníci na cestách atd. Společností, které tento typ sdílených kanceláří nabízejí, je celá řada, např. v českém prostředí působí společnosti: Wework, WorkLounge či Impact HUB Praha. Nabízené služby jsou velmi podobné. Lze volit mezi několika typy členství, typicky: základní – příležitostné, neomezené – s nepřiděleným pracovním místem, neomezené – s přiděleným pracovním místem. Nabídka společností často přechází mezi hranicemi do sdílené a klasické ekonomiky, jelikož nabízí i pronájem klasických kanceláří. Určitým rozdílem může být velká flexibilita v oblasti sjednávání a rušení pracovního místa (WeWork, 2020), (WorkLounge, 2020). Například společnost WeWork v minulém roce značně expandovala. Během třetího čtvrtletí roku 2019 vytvořila 115 tisíc kancelářských míst, avšak negativně se to podepsalo na jejím hospodářském výsledku, kde vykázala ztrátu téměř 1,3 miliard dolarů (E15.cz, 2019).

Lidská práce

Technologický pokrok posledních let přinesl velké změny nejen v soukromém, ale i v pracovním životě. Trh se v určitém rozsahu mění a objevují se zcela nové přístupy a formy práce. Různých pracovních platforem je jen na českém trhu celá řada. Druhy prací a formy zprostředkování jsou velmi odlišné. Není úplně jasné, kde leží hranice mezi klasickou agenturou zprostředkovávající práci a pracovní platformou sdílené ekonomiky. Platformou, u které je sdílení snadno identifikovatelné, je společnost Worklinks. Pomocí této platformy mohou firmy sdílet své zaměstnance. Firma, která jich má aktuální přebytek, vydá na stránkách platformy nabídku. V té je uvedeno, o kolik zaměstnanců se jedná, jaká je jejich kvalifikace, jaká je jejich hodinová sazba a po jakou dobu jsou zaměstnanci k dispozici. „Půjčení“ zaměstnanců probíhá na základě smluvního vztahu mezi firmami (Worklinks, 2020).

Ostatní společnosti působící na trhu lidské práce fungují na podobném principu. Konkrétní poptávka po dané práci je uvedena na webové stránce a daní uchazeči nabízejí

své služby. Určitý rozdíl oproti klasickým agenturám lze spatřovat v možnosti jak číselného, tak slovního hodnocení, na jehož základě poptávající pracovníka vybírají. Nabízená a poptávaná práce bývá spíše krátkodobého charakteru. Především se jedná o práci konkrétního jednorázového projektu. Anglicky bývá tento typ práce označován podle (Pichrt a kol., 2019, s. 21) *crowdworking*. Příkladem jsou společnosti: Supersoused, Hlídačky, Nejřemeslníci, Upwork atd. (Marek, 2017, s. 11).

3.3 Pozitiva sdílené ekonomiky

Rozvíjející se oblast sdílené ekonomiky s sebou nepřináší pouze negativa a problémy, které jsou hlavní náplní této diplomové práce, ale také řadu pozitivních aspektů. Byly identifikovány dvě hlavní roviny, kde sdílená ekonomika přináší klady. Těmi jsou rovina ekologická a ekonomická. Na danou problematiku je nahlíženo jednak z pohledu jedince (konečného uživatele), tak z pohledu státu a společnosti.

3.3.1 Ekologická pozitiva

Často zmiňovaným přínosem sdílené ekonomiky je nižší zatěžování životního prostředí. Předpokladem je, že díky sdílení dochází k většímu užívání statků. Velké množství statků bývá po dobu své životnosti jen velmi málo využíváno. Uvažujeme-li, že výroba věcí je velmi náročná na přírodní a energetické zdroje, tak zvýšení využívání statků na úkor jejich produkce by mělo mít významně pozitivní ekologický dopad (Lišková, 2019).

Podle (Makower, 2009) vyplývá, že auto je nevyužíváno průměrně 95 % času jeho životnosti. Při uvažování obrovských zdrojů, které na výrobu každého automobilu musejí být vynaloženy, je jasné, že jakékoliv zvýšení využití auta na úkor produkce může planetě jen pomoci. Jak uvádí (Dokoupil, 2019) na výrobu jediného automobilu se vyprodukuje emise v množství přibližně 5 až 10 tun oxidu uhličitého (CO₂). Až 75 % aut v Evropě je obsazeno pouze řidičem. Platformy jako např. Blablacar, kromě snížení nevyužívání automobilů v čase, umožňuje snížit nevyužití jeho kapacity. Díky zprostředkovaným spolujízdám se tak běžně stává, že stejnou trasu, kterou by ve stejný čas a do stejné destinace jela například dvě nebo tři auta, jede pouze jedno. Toto sdílení s sebou přináší jak ekologické, tak ekonomické benefity (Jelínek, 2017).

Cesta k větší ekologii není pouze ve sdílení aut a zvýšení využití v průběhu jejich životnosti. Ta samá myšlenka může být aplikována na další statky, jako jsou sekačky na trávu, motorové pily či jiné přístroje pro zahradu a domácnost. Objevují se platformy, které

nabízejí i další statky např. sezónní a tedy velmi málo využívané sportovní náčiní např. lyže (SharyGo, 2020).

Nové platformy umožňující sdílení statků tedy mohou pomoci k větší efektivitě užití zdrojů, což je v souladu s myšlenkami cirkulární ekonomiky. Tato si klade za cíl udržet celosvětový ekonomický růst, ne na úkor ekologie, ale v souladu s ní (INCIEN, 2020).

Lokální ekologické situaci ve velkých městech můžou pomoci sdílené služby půjčování kol a elektrických koloběžek. Předpokladem je, že obyvatelé velkých měst částečně přestanou pro svoji osobní přepravu používat automobily se spalovacím motorem právě díky nabídce nových možností individuální přepravy. Otázkou zůstává, na kolik je používání sdílených elektrických koloběžek skutečně ekologické, jak je uvedeno v článku Čisté stopy Prahou – (Čistou stopou Prahou, 2019).

3.3.2 Ekonomická pozitiva

Z údajů uvedených v (Botsman, 2011, s. 114) vyplývá, že v zemích západního světa vydají lidé na vlastnění automobilu průměrně 18 % svého příjmu, což při uvažování již výše zmíněného údaje o průměrném nevyužití auta v 95 % času se nezdá jako neekonomičtější chování. Náklady na osobní neomezenou mobilitu, kterou vlastnění automobilu přináší, jsou opravdu velmi vysoké. Alternativa, která přináší také vysokou dávku osobní mobility avšak s již o něco omezenou svobodou užívání, je sdílení automobilů. Ekonomická výhodnost sdílené alternativy vždy závisí na intenzitě a způsobu používání automobilu uživatelem (Makower, 2009).

V oblasti sdílení bytů například za pomoci platformy Airbnb se ekonomické výhody objevují jak na straně poskytovatele, tak uživatele. Zatímco poskytovatel může s velmi malým úsilím poskytnout například volný pokoj za úplatu a tím si zlepšit svou ekonomickou situaci, tak uživateli je rozšířena nabídka ubytování v daném místě i o méně nákladné varianty. I pro uživatele je existence sdílení výhodná uvažujeme-li, že dříve možnost opravdu nízkonákladového bydlení např. na pohovce neexistovala, či její obstarání nebylo tak snadné (Vláda ČR, 2017), (Černý, 2015).

3.4 Ekonomické aspekty

Sdílená ekonomika jako relativně nové odvětví v hospodářství není zatím příliš dobře zmapována a dostupné statistické údaje jsou strohé či jsou pouhými odhady. V následujících podkapitolách je představena velikost sdílené ekonomiky v České republice i ve vybraných

evropských zemích právě pomocí odhadů. Dále jsou shrnuty základní principy ekonomického fungování sdíleného odvětví.

3.4.1 Principy fungování tradiční vs. sdílené ekonomiky

Při porovnávání fungování tradiční a sdílené ekonomiky lze najít určité odlišnosti. Hlavním rozdílem může být druh osoby, která poskytuje službu. V případě tradiční ekonomiky bývá v naprosté většině případů touto osobou – osoba právnická (určitá firma) či fyzická osoba (podnikatel). Naopak v případě sdílené ekonomiky může být poskytovatel osobou tzv. „prosumer“, který je v postavení podnikatele vůči konečnému spotřebiteli, avšak zároveň může být i v postavení spotřebitele při vztahu se zprostředkovávající platformou (Vláda ČR, 2017, s. 15). V některých případech poskytovatel osoba nemusí být ani podnikatelem (za nenaplnění podmínek dané živnostenských zákonem č. 455/1991 Sb.).

Rozdíl mezi fungováním obou typů ekonomik lze pozorovat na přístupu k moderním IT technologiím. Zatímco ve sdílené ekonomice jsou tyto technologie naprostou nutností, v tradiční ekonomice se objevují pouze jako podpůrný prostředek. Sdílení funguje v naprosté většině případů prostřednictvím internetu (zprostředkovatelské platformy či sociální sítě) Tradiční ekonomika byla rozvojem IT technologií také velmi ovlivněna, stále však je možné na trhu působit (jak na straně spotřebitele tak podnikatele) a moderní technologie nepoužívat (RMIT University, 2017).

Další odlišnost lze nalézt ve vztahu obou ekonomik k legislativě. V případě služeb poskytovaných v rámci tradiční ekonomiky se vyskytuje plně rozvinutá regulace a podmínky působení jsou jasně dané zákony. Zatímco v případě sdílené ekonomiky, především z důvodu, že se jedná o relativně novou problematiku, není legislativa příliš upravena a není většinou jasně, jaká regulace by se na sdílení měla uplatňovat (Mleczek, 2017).

3.4.2 Regulace a bariéry vstupu na trh

V tržním konkurenčním prostředí se dostávají do popředí nejlepší subjekty. Kvalita konkurence není přímo závislá na aktuálním množství subjektů na trhu, ale na jeho otevřenosti. Otevřenost trhu je vždy omezena vstupními bariérami. Ty mohou být buď přirozeného charakteru (např. velká vstupní investice), nebo uměle vytvořeného. Uměle vytvořené bariéry vstupu jsou zřizovány či schvalovány státem a mají mnoho podob. Důvodem pro jejich zavedení bývá označována ochrana spotřebitele, jelikož je předpokládáno, že spotřebitel nemá dostatek informací. Avšak primárním důsledkem

zavedení omezení vstupu na trh je potlačení konkurence, což v první řadě vyhovuje etablovaným subjektům, které se na tomto trhu již pohybují, jelikož omezení konkurence vede ke zvýšení ceny. Většinou je zavádění bariér (např. pomocí licencí, regulací či cechů) prováděno na popud zavedených výrobců a obchodníků nikoliv na žádost spotřebitelů (Marek, 2017, s. 18), (Holman, 2011, s. 165).

Konkrétním příkladem mohou být masivní protesty provozovatelů taxislužeb vůči řidičům společnosti Uber a platformě jako takové. V tomto protestu lze spatřovat snahu etablovaných obchodníků ztížit vstup na trh konkurentům (Sattler, 2019).

3.4.3 Asymetrie informací

Ekonomická teorie vychází z předpokladu, že informace jsou vzácné a lidé pro jejich zjištění musí vynaložit určité náklady. Při racionálním chování jedinec zjistí pouze takové množství informací, při kterém se mezní výnos informací bude rovnat mezním nákladům na jejich získání. Nedokonalá informovanost, která se vyskytuje, jak na straně kupujícího i prodávajícího vede ke vzniku tzv. nedokonalého trhu. Vzácnost informací způsobuje vznik tzv. mezer na trzích. Ti (většinou jsou označovány za podnikatele), kteří tyto mezery objeví a využijí je, ekonomicky vydělají a zároveň danou nedokonalost trhu zmenší (Holman, 2011, s. 145-147).

Moderní platformy sdílené ekonomiky velmi dobře zpracovávají tzv. big data, které jim poskytují jejich uživatelé. Tyto informace pomáhají platformám snižovat nedokonalost trhu. Příkladem takového chování může být dynamické nastavování cen za užití služeb Uberu, kdy platforma na základě informací o aktuální poptávce po službě v dané lokalitě mění cenu služby. Díky velmi dobrým informacím, které má společnost Uber k dispozici, může přesně aplikovat zákon poptávky a eliminovat nedokonalost trhu (Gurley, 2014) (Heller, 2020).

3.4.4 Velikost ekonomik (tradiční vs. sdílená)

Oficiální statistické údaje, které by sledovaly velikost sdílené ekonomiky, natož její jednotlivé sektory, zatím neexistují. Statistické úřady nestačily své metody sledování údajů přizpůsobit tomuto dynamickému odvětví.

Až v poslední době je snaha statistických úřadů údaje o sdílené ekonomice sledovat a statistiky zpřesnit. Například Český statistický úřad (ČSÚ) vyjednal dohodu s platformou Airbnb o poskytování údajů ze zprostředkovaných ubytování (ČSÚ, 2019). Evropskému

statistickému úřadu (EUROSTAT) se dokonce podařilo vyjednat dohodu o získání základních statistických údajích o poskytovaném ubytování s více platformami (Airbnb, Booking, Expedia Group a Tripadvisor) (European Commission, 2020).

Velikost sdílené ekonomiky je doposud pouze odhadována. Jedním z takových odhadů je studie společnosti Deloitte – (Marek, 2017). Pro výpočet sdílené ekonomiky používá metodu ze švýcarské studie (Farronato, 2015). V ní jsou uplatněny dva přístupy: Bottom-up a Top-down. Přístup Bottom-up využívá k výpočtu velikosti sdílené ekonomiky výdaje domácností, zatímco pro přístup Top-down je klíčový podíl sdílení v každém odvětví ekonomiky.

Bottom-up byl počítán jako součin:

- výdajů domácností na zboží a služby, které mohou být sdíleny,
- podílu internetových nákupů (výdaje na sdílenou ekonomiku u těch, kdo ji využívají),
- podílu domácností, které provozují sdílení,
- podílu spotřebitelských výdajů na hrubém domácím produktu (HDP).

Naopak přístup Top-down využívá odhad velikosti sdílené ekonomiky po jednotlivých sektorech ekonomiky a byl počítán jako součin:

- podílu odvětví na HDP,
- velikosti populace, která je zapojena do sdílení,
- podílu internetových nákupů (výdaje na sdílenou ekonomiku u těch, kdo ji využívají).

Velikost podílu internetových nákupů byla použita z průzkumu banky ING – (Bright, 2015). Lze pozorovat, že metodou Top-down jsou hodnoty velikosti sdílených ekonomik přibližně dvojnásobné vůči metodě Bottom-up. Vysvětlením tohoto faktu může být to, že Bottom-up přístup počítá pouze s možností, že sdílení využívají jen domácnosti, nejsou do něho započítány výdaje vlády a firem. Hodnoty vypočítaného podílu velikosti sdílené ekonomiky na HDP vybraných zemí jsou uvedeny v Tab. 2.

Sdílené ekonomice je předpovídán značný nárůst na podílu HDP. Základem předpovědi potenciálního podílu sdílené ekonomiky na HDP v budoucnu byl výzkum banky ING (Bright, 2015). Procento lidí, které ve výzkumu odpovědělo, že již o sdílené ekonomice

slyšelo, bylo pro potenciální odhad uvažováno, že by na ní bylo ochotno také participovat. Jako potenciální podíl internetových nákupů byla zvolena hodnota 15 %.

Odhad potenciální velikosti sdílené ekonomiky, za použití výše uvedených předpokladů a obou metod je rovněž uveden v Tab. 2.

Tab. 2 Podíl a potenciální podíl sdílené ekonomiky na HDP ve vybraných evropských zemích

Země	Podíl sdílené ekonomiky na HDP [%]		Potenciální podíl sdílené ekonomiky na HDP [%]	
	Bottom-up	Top-down	Bottom-up	Top-down
Česká republika	0,02	0,04	0,5	1,2
Německo	0,02	0,03	0,7	1,1
Španělsko	0,06	0,15	0,9	2,3
Francie	0,04	0,09	0,8	1,6
Itálie	0,02	0,05	1,2	2,5
Nizozemsko	0,06	0,15	0,7	1,9
Rakousko	0,01	0,02	0,6	1,2
Polsko	0,03	0,05	0,9	1,6
Rumunsko	0,01	0,02	0,5	1,3
Velká Británie	0,09	0,19	1,0	1,9

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z (Marek, 2017)

Při použití výše uvedených údajů pro trh České republiky z roku 2019 platí, že velikost sdílené ekonomiky metodou Bottom-up byla 1,1 miliarda Kč a metodou Top-down 2,3 miliardy Kč. Potenciální velikost sdílené ekonomiky za použití hodnoty HDP roku 2019 je 28,3 až 67,8 miliard Kč (Ministerstvo financí ČR, 2020). Je odhadováno, že by sdílená ekonomika celosvětově v roce 2025 mohla zvýšit své tržby až na úroveň 335 miliard dolarů (cca 7 705 miliard Kč) (Otajovičová, 2019).

3.5 Pandemie COVID-19

Pandemické šíření onemocnění způsobené koronavirem (COVID-19) během roku 2020 mělo velký dopad na sociální a ekonomickou situaci prakticky všech zemí světa. Dle (Eurostat, 2020) byly zaznamenány poklesy HDP oproti minulému roku (při porovnání druhých čtvrtletí) ve Spojených státech amerických o 9,1 %, v Evropské unii o 13,9 % a v České republice o 11 %. Dopad nebyl způsoben nemocí jako takovou, ale opatřeními, která byla přijímána ve snaze šíření nemoci zabránit. Konkrétní vládní kroky a průběh pandemické situace byly stát od státu jiné. V následujících kapitolách bude pozornost zaměřena především na situaci v České republice.

3.5.1 Vývoj situace

Před prvními potvrzenými případy nemoci COVID-19 nebyly vládou České republiky zaváděny žádná významnější opatření. Po 1. březnu 2020, kdy byly první případy nemoci potvrzeny v České republice, se však situace změnila a opatření, která měla bránit šíření nákazy, byla přijímána v rychlém sledu. Mezi nejzásadnější lze řadit: zákaz hromadných akcí nad 100 osob, zákaz prezenční výuky na všech typech škol (10. března), vyhlášení nouzového stavu na celém území ČR (12. března), povinná karanténa příjezdců z rizikových zemí (13. března), zavření všech obchodů s výjimkou prodejen potravin, hygienického zboží apod. a současně zavření provozoven stravovacích služeb (14. března), zákaz cestování pro občany ČR i pro cizince až na výjimky, omezení volného pohybu osob (16. března) (Ministerstvo zdravotnictví ČR, 2020).

První rozvolňování přísných opatření nastalo dne 20. dubna, jednalo se například o možnost provozování řemesel s provozovnou či otevření farmářských trhů. Dne 11. května byly povoleny hromadné akce s účastí do 100 osob, otevření divadel, kin, kadeřnictví, nákupních center apod. Dne 17. května byl ukončen nouzový stav, dále 25. května byly otevřeny vnitřní prostory kaváren, restaurací, hradů, zámků apod. Zároveň byly povoleny hromadné akce s účastí do 300 osob. V průběhu června došlo k ukončení platnosti téměř všech zavedených opatření proti šíření nákazy. Ke konci srpna dochází k nárůstu počtu lidí nakažených onemocněním COVID-19. Postupně dochází ke znovu zavádění preventivních opatření proti šíření nemoci (Ministerstvo zdravotnictví ČR, 2020), (Vláda ČR, 2020).

3.5.2 Dopad pandemie na platformy sdílené ekonomiky

Jak bylo uvedeno výše, opatření proti šíření koronaviru byla opravdu velmi rozsáhlá. Výrazně zasáhla do života lidí a podnikání firem i jednotlivců. Velké mezinárodní společnosti zaznamenaly pokles tržeb v řádku desítek procent. Například společnost Airbnb během šesti týdnů v průběhu jara klesly tržby až o 80 %. Výpadek tržeb byl vyřešen finanční injekcí od investorů v hodnotě dvou miliard dolarů. Bylo oznámeno, že z důvodu řešení situace společnost Airbnb propustí 1 900 zaměstnanců, což tvoří čtvrtinu zaměstnanců společnosti (Hospodářské noviny, 2020).

Zákaz cestování, který měl výše zmíněný negativní dopad na provozování ubytování skrze platformu Airbnb, měl naopak pozitivní dopad na nabídku nájemného bydlení v Praze. Mnoho provozovatelů Airbnb ubytování přestalo tento typ služby nabízet a raději využilo

své byty k dlouhodobějšímu pronájmu. V Tab. 3 je uveden vývoj ceny nájmu v hlavním městě a i ve vybraných městských částech. Lze pozorovat, že největší pokles nastal u cen nájmeného v centrálních oblastech Prahy. Konkrétně při porovnání cen ze září roku 2020 a 2019 se jednalo o pokles na Praze 1 o 20,9 %, na Praze 2 o 13,8 %. Zatímco v případě městských částí, které nejsou turisticky příliš atraktivní jako je např. Praha 9 (pokles o 3 %) či Praha 7 (pokles o 6,1 %) nelze vliv omezení působení platformy Airbnb příliš pozorovat.

Tab. 3 Meziroční porovnání průměrné ceny pronájmu bytu v Praze v září 2019 a v září 2020, cena uvedena za 1 m²/měsíc

	září 2019 [Kč]	září 2020 [Kč]	Rozdíl [%]
Praha celkově	358	324	-9,5
Praha 1	446	353	-20,9
Praha 2	421	363	-13,8
Praha 3	372	342	-8,1
Praha 4	296	275	-7,1
Praha 5	339	312	-8
Praha 6	316	291	-7,9
Praha 7	342	321	-6,1
Praha 8	317	297	-6,3
Praha 9	304	295	-3
Praha 10	302	283	-6,3

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z (Realitymix, 2020)

Při pohledu na vývoj cen nemovitostí v hlavním městě za poslední rok (konkrétně byla zkoumána cena průměrného bytu s rozlohou 60 m²), nebylo zaznamenáno snížení ceny bytů až na výjimky v případě Prahy 1 a Prahy 2, kde toto snížení může být navázáno na již výše zmíněnou poptávku po Airbnb ubytování. V případě dalších městských částí lze pozorovat v Tab. 4 značný nárůst cen, nejvyšší v Praze 10 následovaný Prahou 4.

Tab. 4 Meziroční porovnání průměrné ceny bytu v Praze v září 2019 a v září 2020 s výměrou 60 m²

	září 2019 [Kč]	září 2020 [Kč]	Rozdíl [%]
Praha celkově	5 434 562	5 955 374	9,6
Praha 1	10 514 308	9 821 360	-6,6
Praha 2	7 825 238	7 501 759	-4,1
Praha 3	5 881 364	6 264 835	6,5
Praha 4	4 863 410	5 524 746	13,6
Praha 5	5 687 307	6 255 685	10,0
Praha 6	5 466 256	5 722 777	4,7
Praha 7	6 500 805	6 726 233	3,5
Praha 8	5 720 330	5 959 934	4,2
Praha 9	4 725 648	5 210 292	10,3
Praha 10	5 054 799	5 929 710	17,3

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z (Realitymix, 2020)

Bezpečnostní opatření a strach lidí z nákazy nemoci COVID-19 výrazně snížily poptávku po alternativní taxislužbě. Hlavní zástupce, společnost Uber, vykázala za druhé čtvrtletí roku 2020 ztrátu 1,78 miliard dolarů. Společnost zaznamenala pokles tržeb téměř po celém světě a zareagovala propouštěním, konkrétně je to 6 700 lidí, což představuje přibližně čtvrtinu všech jejích zaměstnanců (Investiční web, 2020), (Lidovky, 2020).

Platformu HoppyGo, zprostředkovávající sdílení aut typu P2P, také zasáhla situace s pandemií. Byl zaznamenán úbytek především krátkodobého půjčení auta a přesun k pronájmu dlouhodobějšímu. Společnost se snaží čelit uživatelským obavám z nákazy poskytnutím dezinfekčních ozonových stanic svým zákazníkům zcela zdarma (Frolík, 2020).

Reakce společností provozujících individuální sdílenou dopravu po městech v České republice byla různá. Společnost Lime provozující elektrické městské koloběžky nejdříve své podnikání při propuknutí pandemie pozastavila, avšak vzápětí je opět zprovoznila (Strouhal, 2020).

Společnost Rekola svoje podnikání v průběhu koronavirové krize neomezovala, naopak v rámci boje proti šíření nemoci poskytovala v období od 13. března do 27. března (roku 2020) užívání kol zcela zdarma. Podobným směrem se vydala i společnost re.volt, která své elektrické koloběžky a skútry půjčovala za poloviční ceny (Bedřich, 2020), (Kopecký, 2020).

4 Vlastní práce

4.1 Porovnání tradičních služeb s produkty sdílené ekonomiky

Nově vzniklé produkty platform sdílené ekonomiky se dnes již v mnohém prakticky neodlišují od svých tradičních konkurentů. V následujících dvou kapitolách je shrnut vývoj nových platform, jejich posun od sdíleného modelu spíš k tradičnímu a jsou analyzovány aktuální rozdíly mezi oběma typy.

4.1.1 Hotely vs. Airbnb

V původní podobě bylo fungování platformy Airbnb velmi odlišné od ubytovacích služeb nabízených hotely či penziony. Nově vzniklá možnost ubytování byla spojena se silnou sociální interakcí mezi hostitelem a ubytovaným. Pro obě strany byla tato sociální interakce jednou ze dvou hlavních motivací, proč preferovat v té době novou a alternativní možnost ubytování. Druhým důvodem pro využívání nového typu ubytování byla finanční výhodnost pro obě dvě strany. Hostitelovi umožnilo sdílení svého bytu pokrýt částečně náklady na jeho provozování a pro hosty byla tato možnost levnější než využití hotelových služeb. Začátky podnikání a původní koncepce společnosti Airbnb jsou detailně popsány v (Stone, 2019).

Postupem času se ukázalo, že poptávka po alternativních ubytovacích službách je velmi vysoká. Mnoho lidí si uvědomilo, že se jedná o atraktivní způsob výdělku, kdy při „krátkodobém pronájmu“ může být dosaženo daleko většího zisku než při klasickém dlouhodobém pronájmu (Michalička, 2017). Po posunu nabídky ubytovacích kapacit od sdíleného principu k principu „krátkodobých pronájmů“ celých nemovitostí se fungování hotelových a Airbnb služeb (alespoň většiny z nich) příliš neliší. Z průzkumu zpracovaného pro vládu (Vláda ČR, 2017) vyplývá, že se o skutečné sdílení jedná v necelých 20 % z celkového množství ubytovacích jednotek. Tento údaj je v souladu s vypočítanými podíly skutečného sdílení. Výpočet byl proveden na základě dat z (Mahdalová, 2020) a pomocí rovnice (1).

$$\text{Podíl skutečného sdílení} = \frac{\text{nabídka sdílených pokojů} + \text{nabídka soukromých pokojů}}{\text{nabídka celkem}} * 100 [\%] \quad (1)$$

Konkrétní množství nabízených jednotek v Praze a podíl skutečného sdílení (sdílených pokojů a soukromých pokojů ve sdílených bytech) na celkovém množství nabízených jednotek v Praze v letech 2013 až 2020 je uveden v Tab. 5.

Tab. 5 Vývoj velikosti skutečného sdílení na trhu Airbnb v Praze a okolí v období 2013 až 2020

Rok	Nabídka celého bytu [počet jednotek]	Nabídka sdílených pokojů [počet jednotek]	Nabídka soukromých pokojů [počet jednotek]	Nabídka celkem [počet jednotek]	Podíl skutečného sdílení [%]
2013	467	1	100	568	17,8
2014	1 268	9	232	1 509	16
2015	1 798	25	383	2 206	18,5
2016	5 737	103	1 224	7 064	18,8
2017	7 862	150	1 715	9 727	19,2
2018	10 041	171	2 169	12 381	18,9
2019	10 666	179	2 316	13 161	19
2020	11 087	189	2 404	13 680	19

Zdroj: Vlastní zpracování na základě (Mahdalová, 2020)

Z výše uvedeného, a s přihlédnutím k českému právnímu řádu, který žádný pojem jako „krátkodobý pronájem“ nezná, je s podivem, že na ubytování prostřednictvím Airbnb je stále nahlíženo jako na cosi odlišného než na poskytování ubytovacích služeb.

Posouzení toho, jak je bytová jednotka využívána, je z hlediska zákona zcela zásadní. Dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. musí být stavba provozována v souladu s určením daným kolaudací. Zároveň je vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 501/2006 Sb. jasně dáno, že bytový dům a stavba ubytovacího zařízení opravdu není jedno a totéž, a že jejich funkce nemůže být vzájemně zaměňována. Dle aktuálně platné legislativy by tedy na „krátkodobé pronajímání“ mělo být pohlíženo jako na provozování ubytovacího zařízení.

Při pohledu na fungování ubytování z pohledu uživatele se klasické alternativní (sdílené) služby liší především v tom, že klasickou ubytovací službu je možné sjednat vícero způsoby, jak osobně, telefonicky, tak prostřednictvím internetu a platbu provést buď hotově,

či platební kartou. Zatímco v případě ubytování zprostředkovaného Airbnb není možné službu objednat a zaplatit jinak než pomocí internetového rozhraní (Airbnb, 2020). Pro mladší generaci nemusí být užívání obou druhů vůbec rozdílné, jelikož je internetové objednávání a placení služeb jejich běžnou rutinou. Avšak pro starší generaci může být obsluhování Airbnb pouze za použití internetu značně limitující. Z provedeného dotazníkového šetření uvedeného v kapitole 5.2, konkrétně z dat uvedených v Graf 19, vyplývá, že služba Airbnb není využívána respondenty starších 51 let.

4.1.2 Klasické vs. alternativní taxislužby

Při pohledu do nedávné historie, kdy se začínaly objevovat nové alternativní služby osobní přepravy, kde jejím nejznámějším zástupcem je společnost Uber, bylo možné pozorovat znatelné rozdíly mezi fungováním klasických taxislužeb a nových alternativních. V případě České republiky se společnost Uber od příchodu na trh v roce 2014 snažila jak veřejnost, úřady, tak politickou reprezentaci přesvědčit o tom, že se nejedná o taxislužbu, ale o nově vzniklý produkt v rámci sdílené ekonomiky. Hlavní motivací této snahy bylo vyhnout se velmi přísné regulaci taxislužeb ze strany úřadů (Václavík, 2017). Snaha přesvědčit úřady o tom, že Uber nespadá pod stávající legislativu upravující provozování služby, byla v různých městech odlišně úspěšná. Zatímco v Praze bylo fungování Uberu tolerováno a probíhalo v určitém právním „vakuu“, tak v Brně byla služba Uber soudem posouzena jako tradiční taxislužba a z důvodu chybějících požadovaných náležitostí byla zakázána (Knoblochová, 2019).

V Praze byl dvojí způsob přístupu k provozovatelům osobní přepravy častokrát kritizován nejhlasitěji ze stran taxikářů, kteří museli splňovat mnoho regulativních podmínek např. absolvování zkoušky z místopisu či užívání taxametru. Moderní taxislužby se pod záštitou sdílené ekonomiky úspěšně zavedeným pravidlům vyhýbaly s odůvodněním, že se stávající legislativa ohledně taxislužby na ně nevztahuje (Nývlt, 2017). Určité narovnání trhu přináší novela č. 115/2020 Sb. zákona č. 111/1994 Sb., v níž jsou povinnosti provozovatele taxislužeb jasně dány, a zároveň je specifikováno, za jakých podmínek může být taxislužba provozována. Nejvýraznější změnou je možnost provozování taxislužby také na základě mobilní aplikace a ne pouze za použití taxametru. Díky této novele (č. 115/2020 Sb.), která nabyla na účinnosti 1. 7. 2020, jsou nové způsoby sjednávání dopravy zahrnuty v legislativě. Společnost Uber a podobné tedy konečně vystupují z prostoru právní prázdnoty.

Aktuálních rozdílů mezi tradiční taxislužbou a alternativní již není mnoho, liší se především způsobem objednávání, placení, výpočtem ceny a označením. Objednávání alternativní služby probíhá výhradně pomocí použití internetu. Sjednání klasické služby probíhá buď osobně, či telefonicky, avšak někteří provozovatelé také umožňují objednání pomocí mobilní aplikace. Lze říci, že jsou na určitém rozhraní obou způsobů (např. společnost Liftago). Placení v případě klasických provozovatelů probíhá buď hotově, či platební kartou po uskutečnění jízdy, zatímco alternativní služba je placena skrze internetové platební brány zadáním údajů o platební kartě (Uber, 2020), (AAA taxi, 2020), (Liftago, 2020).

Dle zákona č. 111/1994 § 21 může určení ceny probíhat trojím způsobem. Prvním je výpočet pomocí taxametru na základě ujetých kilometrů. Druhým je určení ceny aplikací, částka musí být konečná a známá před sjednáním služby. Třetím způsobem je smluvní dohoda s předem jasně danými podmínkami mezi dvěma stranami. Označení vozidla úzce souvisí s určováním ceny za dopravu. Pouze je-li vozidlo vybaveno taxametrem, musí být na střeše vozidla umístěna svítlna s nápisem taxi. V případě určování ceny druhou a třetí možností je použití svítilny zakázáno.

Dle novelizované právní úpravy (č. 115/2020 Sb.), naopak platí pro veškeré (klasické i alternativní) provozovatele taxislužeb především následující:

- registrace vozidla v evidenci vozidel taxislužby,
- označení vozidla evidenční nálepkou vozidla taxislužby,
- absolvování kontroly STK vozidel taxislužby každý rok,
- provozování vozidla jako vozidlo taxislužby (důležité z hlediska pojištění),
- služba je provedena řidičem, který drží oprávnění řidiče taxislužby (Chvátal, 2020).

Během posledních několika let lze pozorovat jasný trend toho, že výrazně přibývá registrovaných automobilů, kterými je poskytována taxislužba bez taxametru. Z dat uvedených v (Liebreich, 2020) vyplývá, že vozidel taxislužby bez taxametru je téměř 10,5 tisíc, zatímco vozidel taxislužby s taxametrem jen o něco více – 11,7 tisíc. V Praze dokonce již auta bez taxametru nad těmi klasickými převládají, kde bez taxametru je jich registrováno 7 176, zatímco s taxametrem již jen 4 148.

Srovnání kvality nabízených služeb různými taxislužbami jak alternativními, tak klasickými bylo provedeno ve studii (Spotřebitelské fórum z. ú., 2019). Vybrané závěry

v porovnání služeb v Praze jsou uvedeny v Tab. 6. Služba by byla hodnocena 100 %, kdyby poskytla cestu za nejkratší čas a nejlevněji. Lze pozorovat, že nejlepšího hodnocení z hlediska rychlosti přepravy a ceny dosáhla služba Uber POP. Tato služba zároveň naprosto přesně předem určí cenu přepravy, zatímco v případě klasické taxislužby levné AAA taxi a služby Liftago bylo zjištěno navýšení ceny o 11 % vůči předem avizované. Z hlediska rychlosti přepravy a ceny byly služby Liftago, Taxify a Levné AAA taxi přibližně podobné.

Tab. 6 Srovnání kvality poskytovaných služeb s vybranými taxislužbami v Praze

	Hodnocení platformy na základě ceny a rychlosti přepravy [%]	Nárůst ceny oproti avizované [%]
Uber POP	96	0
Liftago	75	11
Taxify (Bolt)	74	1
Levné AAA taxi	71	11

Zdroj: Vlastní zpracování na základě (Spotřebitelské fórum z. ú., 2019)

4.2 Problémy sdílené ekonomiky

Kromě zmíněných výhod v kapitole 3.3, které sdílená ekonomika společnosti přinesla, se bohužel také objevilo mnoho problémů a negativ z nich vyplývajících. Níže uvedené kapitoly pojednávají o hlavních problémech, které se týkají především společnosti, bydlení, bezpečnosti a ekonomické situace.

4.2.1 Společenské problémy

Změny ve společnosti s sebou přináší situace, kdy platná právní úprava nemusí plně vyhovovat nově vzniklému stavu. Legislativní nepřesnosti a nejistota vedou k celé řadě problémů. Mezi hlavní patří špatné placení daní či neplnění daných náležitostí. Nesprávné placení daní nastává např. v případech, kdy daný jedinec působí v oblasti, která je nová a není zcela zřejmé, jaká právní úprava se na ni vztahuje. V této situaci si zpravidla konkrétní jedinec vybere takový právní předpis pro placení daní, který je pro něj výhodnější. Takový stav, kdy nepřesně nastavená pravidla umožňují výběr, je nazýván tzv. daňovým oportunistem (Pichrt a kol., 2019, s. 149). Nekonzistentnost při výběru daní zvláště poškozuje ty, kteří zvolili přísnější variantu výběru daní, a naopak zvýhodňuje ty, kteří si vybrali variantu s menší daňovou zátěží. Tento jev je v naprostém rozporu s principem, že zákony platí pro všechny stejně a bez rozdílu, jak je uvedeno v ústavním zákoně č. 2/1993 Sb. v článku 1.

Nerovný přístup se zdaleka neobjevuje jen při výběru daní, ale i v dalších oblastech. Zejména pak ve dvou: v přepravě osob neboli v taxislužbě a v poskytování ubytování.

Problematika taxislužeb

V prvním případě se především společnost Uber, ale i jiné snažili při vstupu a etablování na trzích zaštiťovat své působení jako určitou formu sdílení. Tímto se snažili všechny přesvědčit, že nemusí splňovat ve většině zemí přísná pravidla pro fungování taxislužby. Velmi silná regulace na straně provozovatelů klasické taxislužby a nulová na straně alternativní „sdílené“ vyvolala na mnoha místech velké napětí, protesty provozovatelů klasické taxislužby i soudních zákazů provozování služeb alternativních (Nývlt, 2017). Zákazy provozování služby Uber byly například ve městech Brno, Barcelona, Budapešť, Frankfurt a další (Maudlin, 2019).

Problematika Airbnb

V druhém případě v oblasti poskytování ubytování se jedná především o problematiku „krátkodobých pronájmů“. Tento termín nemá oporu v právním řádu České republiky a začal být používán ve spojitosti s charakteristikou činnosti zprostředkovávající společnosti Airbnb. Termín naznačuje, že se jedná o „krátkodobý pronájem“, a tak k němu přistupuje Airbnb i samotní provozovatelé. Při bližším zkoumání nabízené služby má daleko více charakter poskytování ubytování než pronájem. Srovnání klasického pronájmu, „krátkodobého pronájmu“ a poskytování ubytování je uvedeno v Tab. 7 a je z ní patrné, že klasický a „krátkodobý pronájem“ si do charakteru provozovaných činností není vůbec podobný.

Tab. 7 Porovnání činností prováděných provozovatelem a uživatelem v případě poskytování ubytování, „krátkodobého pronájmu“ a klasického pronájmu

Činnost	Poskytování ubytování (hotel, penzion)	„Krátkodobý pronájem“ (Airbnb)	Klasický pronájem
Provádění úklidu	Provozovatel	Provozovatel	Uživatel
Placení záloh (voda, elektřina, internet, odpad)	Provozovatel	Provozovatel	Uživatel (obvykle)
Účel	Rekreace, pracovní cesta apod.	Rekreace, pracovní cesta apod.	Trvalé bydlení
Běžná údržba a drobné opravy	Provozovatel	Provozovatel	Uživatel (obvykle)
Uvádění ceny	Za jeden den	Za jeden den (obvykle)	Za měsíc
Délka ubytování	V řádu dnů, týdnů	V řádu dnů, týdnů	V řádu měsíců, roků

Zdroj: Vlastní zpracování na základě (Šabatová, 2019)

Z výše uvedeného srovnání vyplývá, že charakterem poskytovaných činností je „krátkodobý pronájem“ identický s poskytováním ubytování. Není tedy objektivního důvodu, aby byl považován za cokoli jiného. Při takto posuzovaném provozování ubytování Airbnb (apod.) vyplývá zásadní problém, který se pod pojem „krátkodobý pronájem“ či sdílená ekonomika snaží zamaskovat. Rozdílem v užívání bytu nájemně či ubytovací službou spočívá v kolaudaci stavby. Na dům, ve kterém je poskytováno ubytování, jsou kladeny značně rozdílné nároky (stavební, bezpečnostní a jiné) než na bytový dům (dle zákonů: č. 183/2006 Sb., č. 246/2001 Sb., č. 258/2000 Sb., a vyhlášky č. 23/2008 Sb.).

Problematika trhu práce

Rozšiřující se působení sdílené ekonomiky a jejich platform poskytuje širší možnosti různých druhů práce. Na jednu stranu je tato široká nabídka na trhu práce pro společnost pozitivní, na druhou stranu přináší značné problémy v pracovněprávní rovině. Zatímco v minulosti byly formy práce od sebe jednoznačně rozlišitelné a jednalo se buď o hlavní pracovní poměr s plným, či zkráceným pracovním úvazkem, brigádu realizovanou dohodou

o práci či pracovní činnosti, podnikání či osoby samostatně výdělečně činné (OSVČ), tak dnes se jednotlivé druhy práce mezi sebou prolínají a jejich pracovněprávní zařazení není jednoduché. Touto problematikou se například zabývá kalifornský soud v USA, kdy jeho poslední rozhodnutí je takové, že řidiči společnosti Uber a Lyft musí být jejich zaměstnanci a ne pouze pracovníci na volné noze (Kryžová, 2020).

Moderní platformy umožňují snadné a rychlé nalezení práce, která má především formu přivýdělku. Problém pro jedince i společnost vzniká v ten okamžik, kdy tyto různé přivýdělky jsou pro osoby, kteří v rámci sdílené ekonomiky služby nabízejí, jediným zdrojem výdělku (Pichrt a kol., 2019, s. 49). Jelikož nejsou v zaměstnaneckém poměru, neřídí se jejich vztah zprostředkovávající platformou zákonem č. 262/2006 Sb. a přicházejí o zákonem danou ochranu proti vlivu nepříznivých sociálních, ekonomických či zdravotních faktorů. Například nemají nárok čerpat placenou dovolenou či nejsou zákonem chráněni před výpovědí. Základ pro výpočet starobního důchodu je v případě minimálních záloh u OSVČ velmi nízký, tudíž takové pracovníky čeká vyplácení starobního důchodu ve velmi malé výši (Morávek, 2019). Kontrola nad výší poskytované mzdy je malá. Může nastat situace, kdy pracovníci vykonávají dané úkoly za menší hodinovou sazbu, než je zákonem povolena (Chvátal, 2017). Problém, který není na první pohled tak zřejmý, je zajištění bezpečnosti na pracovišti, o kterou je v případě klasického pracovního poměru velmi dbáno. Zaměstnavatelé jsou pojištěni pro případ úrazu zaměstnance, který v případě úrazu na pracovišti, dostává značné finanční kompenzace. Žádný z těchto platících zákonných standardů pro pracovníky bez zaměstnaneckého poměru pochopitelně neplatí. Zmíněné instituty dané zákoníkem práce č. 262/2006 Sb. jsou charakteristické pro evropský typ fungování státu, který je založen na sociálních jistotách. Ad hoc používání platform pro zajištění náhodných prací sloužících k obživě vede k odklonu od výše zmíněného systému sociálního státu k daleko větší individualizaci se všemi výhodami i negativy s ní spojené (Adamcová, 2017).

Problematika definice podnikání

Dalším legislativním úskalím je poměrně nepřesná definice podnikání jako takového dle zákona č. 455/1991 Sb. § 2: „*Živností je soustavná činnost provozovaná samostatně, vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených tímto zákonem.*“, kdy autorka této diplomové práce vnímá jako problematickou

pasáž podmínku soustavnosti. Soustavnost nemá žádný přesný význam, tudíž může být vykládána různě. Toto vede k problémům, kdy určitá činnost může být různými subjekty posuzována odlišně. Příkladem mohou být provozovatelé Airbnb ubytování, kteří ji nabízejí pouze několikrát do roka. Ti si mohou výše zmíněný zákon vyložit tak, že se nejedná o soustavnou činnost, tudíž ani o podnikání. Přičemž správní úřady mohou mít názor odlišný a i takovéto občasné provozování služby za ubytování považovat.

4.2.2 Problémy spojené s bydlením

Masivní rozšíření popularity ubytovacích služeb zprostředkovaných společnostmi Airbnb přineslo celou řadu společensky negativních jevů. Jedná se o vysídlování a suburbanizaci z historických center měst ve většině oblíbených turistických destinací. Historická centra měst přestávají plnit své funkce pro obyvatele. Čím dál tím více se přizpůsobují potřebám a přáním turistů. Stávají se určitou turistickou kulisou a běžný občanský život v nich téměř chybí. Popsaný proces způsobuje nežádoucí společenské důsledky, jakými jsou zvýšená kriminalita, absence sousedských vztahů, obyvatelů jako takových a absence určitých druhů občanské vybavenosti (školy, obchody, lékaři apod.) (Tait, 2019).

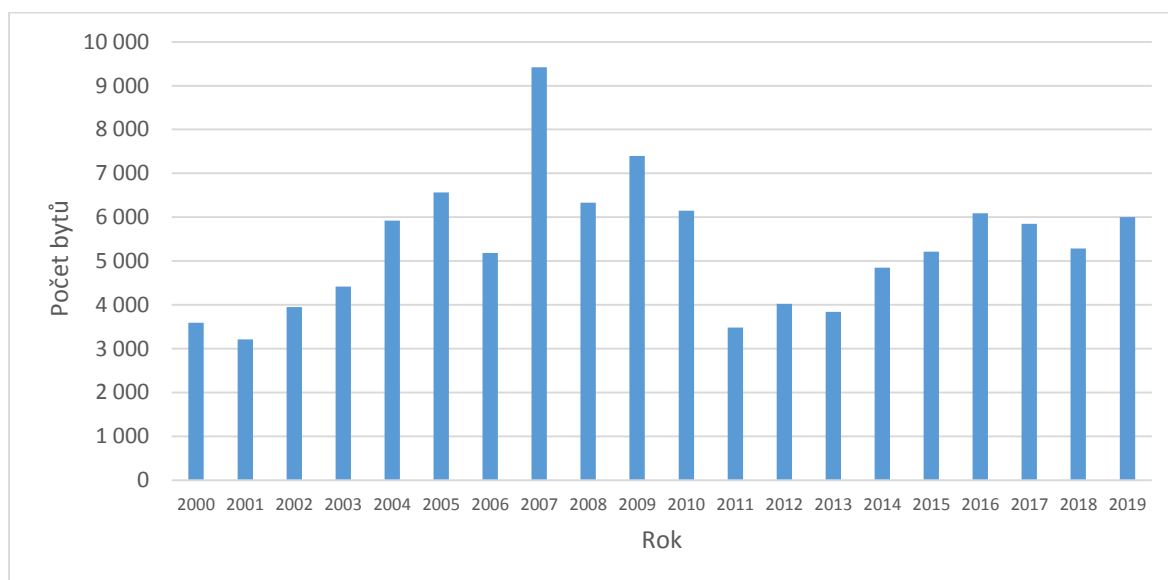
Jednou z příčin výše popsaných jevů je i rozmach „krátkodobých pronájmů“ či přesněji řečeno provozování ubytovacích služeb v bytových jednotkách. Tato praxe přináší zdražování nájmu z důvodu klesající nabídky bytů na nájemním trhu. Důvody, proč majitelé bytů dávají přednost provozování krátkodobých ubytovacích služeb místo dlouhodobého pronájmu, jsou čistě ekonomické (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2017). Avšak následky takového počínání jsou i značně sociální. Jak uvádí Ing. Petr Městecký zakladatel iniciativy Snesitelné bydlení v centru Prahy, je k nalezení mnoho případů, kdy kvůli využívání bytů jako ubytovací jednotky dochází k rušení nočního klidu, ničení společných prostor domu či ztráty pocitů bezpečí ve vlastním domě. Zatímco problémy a náklady sdílí majitelé všech bytových jednotek v domě, tak výnosy a pozitiva jsou pouze na straně provozovatele ubytovací služby v bytové jednotce (Janicki, 2020).

Problém, který s sebou přináší skupování bytů pro investici či provozování ubytovacích služeb skrze Airbnb apod., je domluva s vlastníky takových jednotek. Tito většinou nemají zájem na podílení se zajišťování chodu společenství vlastníků jednotek (SVJ) či bytového družstva (BD). Často své byty ani nenavštěvují a veškerý servis potřebný k zajištění chodu ubytování je realizován externími agenturami. Je-li v bytovém domě takto

provozovaných bytů více, může být velmi problematické cokoliv na schůzích odhlasovat či rozhodnout (Bidrmanová, 2020).

Kromě výše uvedeného zvýšení ceny nájmu má Airbnb podnikání vliv na cenu bytů jako takových. Zvláště v Praze se stav trhu s byty nevyvíjí vůbec pozitivně. Na jedné straně stojí fakt, že se kvůli velmi komplikovaným povolovacím stavebním řízením staví málo nových bytových domů. V České republice v roce 2019 průměrné stavební řízení trvalo 246 dní, což ji řadí až na 157 příčku ze 190 porovnávaných zemí (Finance.cz, 2020). Na Graf 5 je uveden vývoj dokončených bytů na území Prahy a lze pozorovat, že za poslední čtyři roky je tempo výstavby prakticky stále stejné.

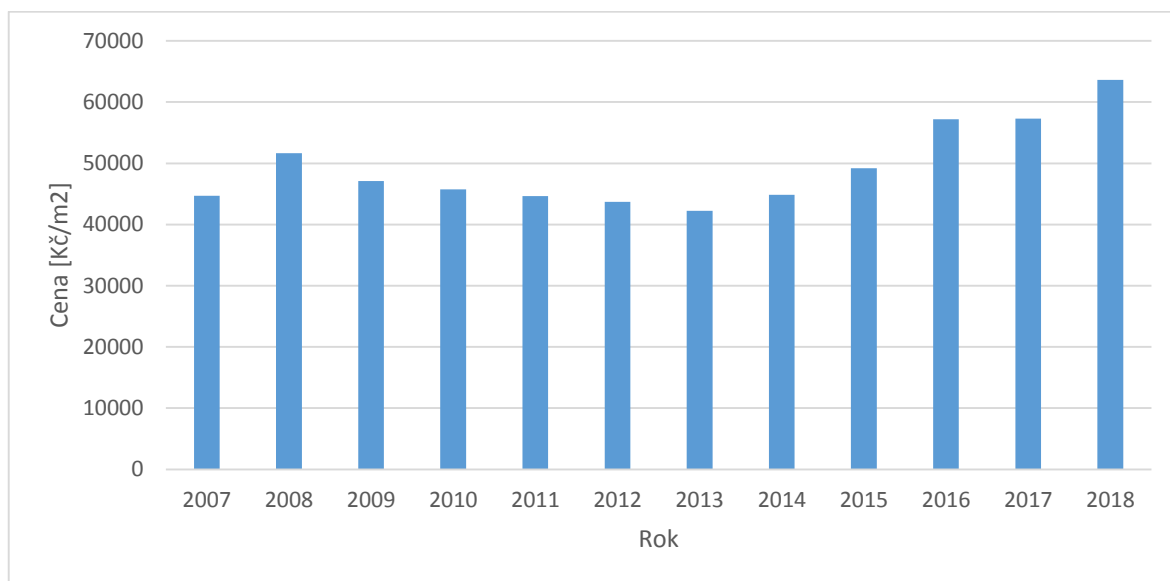
Graf 5 Vývoj dokončených bytů v Praze od roku 2000 do 2019



Zdroj: Vlastní zpracování na základě (ČSÚ, 2020)

Na druhé straně je skutečnost, že poptávka po bytech je v hlavním městě České republiky tradičně velmi vysoká. Především z důvodu dobré kvality života a široké nabídky práce. Dalším důvodem vysoké poptávky po bytech je fakt, že nákup bytu v Praze je lukrativní investicí. (Lidovky, 2019). Jak uvádí mluvčí skupiny Finep David Jirušek, celá polovina bytů v Praze je kupována za účelem investice, ne za účelem bydlení (Váchal, 2020). Z dat v uvedených v Graf 6 vyplývá, že cena průměrného bytu vzrostla mezi roky 2007 a 2018 o 42 %.

Graf 6 Průměrné ceny bytů v Praze v letech 2007 až 2018 (Kč/m²)



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z (ČSÚ, 2020)

Připočteme-li si k výše uvedenému ještě možnost provozování ubytovacích služeb v investičním bytě skrze platformu Airbnb, která přináší značně větší měsíční výnos než klasický pronájem, tak není divu, že takto provozovaných bytů bylo na začátku roku 2020 11 087 (Mahdalová, 2020). Což představuje necelé 2 % pražského bytového fondu (Lidovky, 2019). Rostoucí cena bytů se však příliš neodráží v rostoucí nabídce, jak by dle tržních principů měla (jak lze pozorovat při porovnání údajů v Graf 5 a Graf 6).

Problém, který není tak často zmiňován, je snižování kvality bytového fondu. Při renovaci bytových jednotek dochází ve velkém počtu případů k dělení tradičních velkých bytů, jako jsou 3+1, 4+1, 3kk, 4kk a další na malé byty typu garsonka či 1+1. Důvodem je daleko větší poptávka právě po malých bytech, které jsou k účelu „krátkodobých pronájmů“ daleko vhodnější než byty velké. Z měst tak postupně mizí velké byty pro rodinné bydlení a nahrazují je miniaturní byty, které jen s obtížemi mohou poskytnout prostor pro kvalitní bydlení (Stavební fórum, 2019).

4.2.3 Bezpečnostní problémy

Bezpečnostní potřeba státu mít přehled o pohybu osob cizího občanství na českém území je zakotvena v zákoně č. 326/1999 Sb. o pobytu cizinců na území ČR. Dle něho je každý, kdo ubytovává cizince za úplatu, povinen hlásit ubytované na cizineckou policii. V případě hotelů a penzionů se jedná o zavedenou praxi. Zatímco v případě služeb Airbnb a

podobných je otázkou, na kolik bývá nařízení důsledně dodržováno. V případě poskytování ubytování typu couchsurfing, které je bezúplatné, je dokonce samotný cizinec povinen ohlásit svůj pobyt na cizineckou policii (Policie ČR, 2020).

Bezpečnostní problém, který je spojený nejen se sdílenou ekonomikou, ale i s využíváním moderních internetových technologií obecně, je ochrana osobních údajů a soukromí. Bezpečností hrozbou v tomto ohledu je zabezpečení samotných společností danou službu provozujících. Nežádka se na veřejnosti objeví informace o úniku osobních dat uživatelů. Například společnosti Uber unikly v roce 2016 citlivé osobní údaje o 57 milionech jejích uživatelů (Kryžová, 2020).

Téměř všechny platformy sdílené ekonomiky se ovládají skrze mobilní aplikace. Kontroly nad funkcemi telefonu může být v zásadě dosaženo dvojím způsobem. První a naprosto legální je povolení majitele telefonu k využívání dané funkce (např. fotoaparátu či GPS) danou aplikací. Druhým a nelegálním způsobem je hackerský útok na software telefonu. První oproti druhému se nemusí zdát nebezpečný, opak je však pravdou. Mnoho aplikací nebylo vytvořeno pro inzerovanou funkci, ale pro jinou skrytou, která funguje na základě sbírání dat z telefonu, ke kterému ovšem majitel vydal nepozorný souhlas (Tůma, 2019).

Většina platform sdílené ekonomiky je založena na poskytnutí většího či menšího počtu osobních informací. Absolutním minimem bývá: jméno, email či telefon, často také datum narození, bydliště a údaje o platební kartě. Výjimečné nebývá ani vyfocení a nahrání občanského či řidičského průkazu. Jako příklad lze uvést registraci do služby BeRider (sdílené skútry), kde pro využívání služeb je nutné uvést celou řadu osobních údajů, viz Obr. 10. Při uvažování množství informací, které telefon dokáže sám zaznamenávat, informací, které jsou uživateli zadány, zabezpečení telefonu, které nebývá považováno za příliš silné a laxního přístupu většiny uživatelů vyplývá, že odcizení identity a zneužití osobních údajů není obtížné a mohou být problémem pro velké množství lidí (Ranzini, 2020), (BeRider, 2020).

Obr. 10 Způsob registrace k využívání služeb platformy BeRider přes mobilní aplikaci

The image displays the registration process in the BeRider mobile application, divided into three main sections:

- Section 1: Základní informace 1/2**
 - Fields: E-mail, Heslo (password), Telefonní číslo, Referral kód (volitelné).
 - Consent: Souhlasím s **Všeobecnými obchodními podmínkami & Zásadami ochrany osobních údajů**
 - Consent: Přeji si zasílat novinky, nabídky a informace týkající se BeRideru na můj e-mail
 - Button: Pokračovat
- Section 2: Základní informace 2/2**
 - Fields: Jméno, Příjmení, Datum narození (with note: Pro registraci musíte být starší 18 let), Ulice, Číslo popisné, Město, PSČ, Země.
 - Button: Pokračovat
- Section 3: Nahrajte doklady pro dokončení registrace**
 - Illustration: A hand holding a document.
 - Section title: **Nahrajte doklady pro dokončení registrace**
 - Document list:
 - Občanský průkaz - Přední strana
 - Občanský průkaz - Zadní strana
 - Řidičský průkaz - Přední strana
 - Button: Pokračovat

Zdroj: (BeRider, 2020)

Dalším bezpečnostním negativem, z pohledu fyzického zdraví, je nebezpečí úrazů lidí využívajících prostředků individuální sdílené dopravy. Velikost problémů spojených s individuální přepravou po městech pomocí kol a koloběžek závisí na infrastruktuře, zvycích obyvatel daného města a chování uživatelů služeb. Zatímco v některých městech je infrastruktura umožňující bezpečný pohyb chodců, cyklistů, jezdců na koloběžkách a automobilů dobře vybudována (především v západních zemích, v Nizozemsku apod.), tak v České republice infrastruktura na takové úrovni ve většině měst není (Stauffer, 2020). Výjimku může představovat město, jakým je Hradec Králové, kde pohyb všech výše zmíněných účastníků nepředstavuje problém (Vinklář, 2016). V turisticky velmi exponované Praze není situace příliš příznivá. Důvodů je celá řada, avšak mezi nejpodstatnější patří podoba zástavby a především šíře ulic. Omezený prostor pro budování cyklostezek ústí v jejich absenci na většině komunikací v Praze (Charvát, 2017). Užívání kol či koloběžek (jak sdílených tak privátních), probíhá buď na silnicích, tedy v souladu s pravidly, či na chodnících, což je nelegální, dle zákona č. 361/2000 Sb. § 53. Obě varianty představují vážné bezpečnostní riziko. První varianta je nebezpečná především pro jezdce na kole či koloběžkách. Druhá varianta pro chodce, kteří jsou neohleduplnými jezdci ohrožováni (Heller, 2018). Jen na území hlavního města Prahy se za dva letní měsíce v minulém roce (červenec a srpen 2019) staly čtyři desítky nehod koloběžek sdílené

ekonomiky, ke kterým byla volána záchranná služba (Bereň, 2019). Dalším problémem, který z užívání sdílených koloběžek vyplývá je neoprávněné zabírání a omezování veřejného prostoru zejména chodníků, kdy je tímto ztěžován pohyb chodců.

4.2.4 Ekonomické problémy

Rostoucí popularita sdílené ekonomiky je jedním z důvodů poklesu poptávky po osobních automobilech. Obzvláště pro mladou generaci přestává být vlastnictví automobilu prostředkem pro vyjádření určitého postavení (Vláda ČR, 2017, s. 9). Silnou alternativou k plnému vlastnictví je využívání automobilu pomocí sdílení. Typickým příkladem jsou carsharingové společnosti jako Car4way, Anytime, Uniqway, Hoppygo apod. Dalším faktorem, který pozici vlastnictví značně nabourává, jsou služby platform nabízející alternativní taxislužby, které za mnohých situací nabízejí velmi adekvátní služby za relativně malé peníze (Spotřebitelské fórum z. ú., 2019).

Výše zmíněné trendy oslabují poptávku po nových automobilech, což tomuto segmentu ekonomiky přináší slábnoucí poptávku a omezování produkce. Celosvětově poklesla produkce automobilů v roce 2019 oproti roku 2018 o 5,2 % (OICA, 2020). Česká republika si v tomto kontextu nevedla tak špatně s poklesem produkce pouze o 0,6 % (AutoSAP, 2020).

Slábnoucí automobilový průmysl může přinést značné problémy zejména zemím, které mají svou ekonomiku na tomto sektoru silně závislou. Ekonomika České republiky je reprezentativním příkladem takové situace. Podíl automobilového průmyslu na průmyslové produkci ČR je 23 % a na celkovém exportu 21 % (údaje za rok 2019) (AutoSAP, 2020).

Dalším ekonomickým problémem, který souvisí s příchodem sdílené ekonomiky je podle (Pichrt a kol., 2019, s. 15) přítomnost tzv. dvojího trhu. Stav s výskytem dvou trhů ve stejné oblasti ekonomiky je dlouhodobě neudržitelný. První z trhu se vyznačuje tím, že se na něm dodržují veškeré platné právní předpisy a často bývá značně regulován. Zatímco na druhém trhu se pod rouškou toho, že se jedná o sdílenou ekonomiku, nedodržují právní předpisy prakticky žádné. Platformy, pomocí nichž je činnost na druhém trhu realizována, se snaží veřejnost i stát přesvědčovat o tom, že dané aktivity jsou natolik nové a jiné, že se jich stávající právní regulace netýká. Z existence dvojího trhu vyplývá ekonomická nerovnost mezi subjekty působících na odlišných trzích. Evidentně ty subjekty, které působí na prvním trhu v souladu s legislativou, jsou ekonomicky silně znevýhodněny. Například v oblasti poskytování ubytovacích služeb jsou provozovatelé povinni dodržovat četná právní

nařízení týkající se druhu zkolaudované stavby (vyhláška č. 501/2006 Sb.), hygieny (zákon č. 258/2000 Sb.) či požární bezpečnosti (vyhlášky č. 246/2001 Sb. a č. 23/2008 Sb.).

Další diskutovanou oblastí je provozování taxislužby. Až do 1. 7. 2020 byla existence dvou trhů problémem. První trh značně regulovaný (dle zákona č. 111/1994 Sb.) kladl velké požadavky na provozovatele taxislužeb (povinné zkoušky z místopisu či nutnost vybavení vozidla taxametrem), což představovalo určité bariéry vstupu na trh. Na druhém trhu bylo poskytování taxislužby prezentováno jako jistý druh sdílení a žádný z výše uvedených předpisů dodržován nebyl. Dne 1. 7. 2020 nabyla účinnosti nová právní norma č. 115/2020 Sb., která se snaží na jednu stranu snížit nároky (zrušení zkoušek z místopisu) a zároveň zakotvit principy, na kterých fungovala tzv. alternativní taxislužba (možnost nahrazení taxametru aplikací v chytrém telefonu). V minulosti vedla existence dvojího trhu ke značné frustraci provozovatelů taxislužeb dle zákonných podmínek, kdy byli značně ekonomicky znevýhodněni vůči provozovatelům působícím na druhém trhu. Tato frustrace vedla i k několika velkým protestům (Nývlt, 2017).

4.3 Porovnání trhu v České republice a na Slovensku

Českou republiku a Slovenskou republiku (SR) nespojuje pouze blízkost geografická, ale také kulturní a historická. Až do konce roku 1992 tvořily obě republiky jeden stát, je tedy sdílen historický vývoj, převážnou část 20. století. Z tohoto důvodu mají i dnes oba dva státy k sobě velmi blízko, co se týká stavu společnosti, ekonomiky i legislativy. V následujících podkapitolách jsou oba dva státy srovnávány z hlediska společenského přístupu a ekonomické situace ohledně nově se rozvíjející hospodářské oblasti sdílené ekonomiky.

4.3.1 Velikost sdílené ekonomiky v ČR a SR

Z dostupných dat statistického úřadu Evropské unie vyplývá, že daleko větší množství Slováků využívá služeb sdílené ekonomiky v porovnání s Čechy. Podíl lidí využívajících sdílených služeb v průběhu roku 2017 až 2019 je uveden v Tab. 8, kde jsou údaje vztažena k celé populaci České republiky a Slovenska.

Tab. 8 Porovnání využití sdílené ekonomiky od roku 2017 do roku 2019 v ČR a SR

	2017 [%]	2018 [%]	2019 [%]
Česká republika	5	5	5
Slovenská republika	16	18	21

Zdroj: Vlastní zpracování na základě (Eurostat, 2020)

Při uvažování přibližně dvojnásobného počtu obyvatel České republiky (10,7, milionů obyvatel k 30. 6. 2020) vůči Slovenské republice (5,5 milionů obyvatel k 30. 6. 2020) lze říci, že počet uživatelů sdílené ekonomiky na Slovensku je vyšší nejenom poměrově, ale také absolutně (ČSÚ, 2020), (ŠÚ SR, 2020). Toto zjištění avšak nekoreluje s dostupnými údaji z roku 2016 o velikosti sdílené ekonomiky vyčíslené penězi, kdy ze statistik evropské komise (Publications Office of the EU, 2018) vyplývá, že příjem platform sdílené ekonomiky byl na Slovensku téměř 122 milionů euro (EUR), zatímco v České republice 768 milionů EUR. Ze stejného zdroje také vyplývá, že v České republice pracovalo v oblasti sdílené ekonomiky 10 800 lidí, zatímco na Slovensku 3 575 lidí.

Velikost sdílené ekonomiky na HDP je v případě ČR 0,44 % a v SR 0,13 % (Publications Office of the EU, 2018). Podíl velikosti sdílené ekonomiky na HDP vybraných odvětvích uvádí Tab. 9.

Tab. 9 Podíl velikosti sdílené ekonomiky na HDP vybraných odvětví za rok 2016 v ČR a SR

	Přeprava [%]	Ubytování [%]	Finance [%]	Online skills [%]
Česká republika	0,021	1,539	0,135	0,002
Slovensko	0,039	1,044	0,012	0,013

Zdroj: Vlastní zpracování na základě (Publications Office of the EU, 2018)

Pro rok 2017 jsou také dostupné údaje využívání sdílení v oblasti ubytovacích a přepravních služeb obyvatelstvem, konkrétní údaje jsou uvedeny v Tab. 10., kde jsou procenta vztažena k celé populaci Česka a Slovenska.

Tab. 10 Porovnání využití sdílených ubytovacích a přepravních služeb obyvatelstvem za rok 2017 v ČR a SR

	Ubytovací služby [%]	Přepravní služby [%]
Česká republika	1	2
Slovenská republika	16	8

Zdroj: Vlastní zpracování na základě (Eurostat, 2017)

4.3.2 Ubytovací služby v ČR a SR

Na nově se rozvíjícím trhu se sdíleným ubytováním dominuje jak v České republice, tak Slovenské republice společnost Airbnb. Zatímco v české společnosti opadlo počáteční nadšení z nové služby a nového způsobu poskytování ubytování. Rezonují zde spíše problémy, které se postupně objevovaly (jejich popis kapitola 4.2). Nutno podotknout, že zmíněné problémy jsou spojeny především s hlavní metropolí České republiky – Prahou, která je mezi turisty sedmou nejoblíbenější destinací v Evropě (Pražský deník, 2019). Při analyzování situace ohledně služby Airbnb na slovenském trhu nebyla akcentace negativ přinášejících službou Airbnb ve slovenském mediálním prostoru pozorována. Důvodem této skutečnosti je nejspíše rozdílnost v turistické exponovanosti metropolí České republiky a Slovenska, Prahy a Bratislavy. Konkrétní čísla, která ukazují počty návštěvníků a nabízeného ubytování přes Airbnb za rok 2018 v Praze a Bratislavě, jsou uvedeny v Tab. 11. Z uvedených čísel je zřejmé, že rozsah turismu je v případě Bratislavy daleko menší, než v Praze. Ta se snaží davy turistů především zvládnout a usměrnit jejich chování, aby mohlo být centrum města zachováno i pro normální život. Zatímco Bratislava se stále snaží přilákat nové návštěvníky (Mark BDDO, 2017).

Tab. 11 Porovnání počtu návštěvníků a Airbnb nabídek v Praze a Bratislavě za rok 2018

	Počet návštěvníků	Počet jednotek ubytování Airbnb	Počet Airbnb bytů na 1 000 obyvatel
Praha	7 895 002	12 895	10
Bratislava	1 290 056	1 338	3

Zdroj: Vlastní zpracování na základě (DATAcube, 2020), (Mahdalová, 2020), (ČSÚ, 2018)

V Bratislavě vývoj cen bytů i jejich nájmu kopíroval pražský vývoj, kdy pod turistickým tlakem a rozšiřováním oblíbenosti ubytovací služby, Airbnb vytvářelo nátlak na zvyšování cen. Tento vývoj pokračoval v obou dvou městech až do koronavirové pandemie. Nedostatek poptávky ze stran turistů srazil atraktivitu užívání bytů Airbnb ubytování a naopak posílil o tyto byty nabídku dlouhodobých pronájmů, čímž znatelně klesla jejich cena nájmu. Při porovnání průměrných cen pronájmu za třetí čtvrtletí roku 2019 a roku 2020 byl zjištěn pokles o 4,5 % v případě Bratislavy a dokonce o 8,5 % v případě Prahy (Nehnutelnosti, 2020), (Realitymix, 2020).

4.3.3 Alternativní taxislužby v ČR a SR

Porovnání situace na trhu taxislužeb v České republice a na Slovensku ukázalo, že zákonodárci upravili legislativu v obou dvou zemích relativně nedávno tak, aby lépe vyhovovala nově vyvinutým tzv. alternativním taxislužbám. Slovenská zákonodárna moc zareagovala o něco rychleji, než ta česká a zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave byl novelizován zákonem č. 9/2019 Z. z., který nabyl účinnosti 1. 4. 2019. Zatímco v České republice byl zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě novelizován zákonem č. 115/2020 Sb., který nabyl účinnosti až 1. 7. 2020. Obě dvě novelizace přinášejí relativně podobné podmínky pro realizování taxislužby, obě počítají s možností provozovat taxislužbu bez taxametru a obě zmenšují regulativní zátěž na řidiče taxislužby. Podrobné porovnání podmínek provozování taxislužby v České republice a na Slovensku je uvedeno v Tab. 12.

Tab. 12 Porovnání podmínek provozování taxislužeb v ČR a SR

	Česká republika	Slovenská republika
Požadavky na řidiče taxislužby	<ul style="list-style-type: none"> • min. 21 let • spolehlivost • platné řidičské oprávnění • platné oprávnění řidiče taxislužby 	<ul style="list-style-type: none"> • zdravotní a psychická způsobilost • bezúhonnost • platné řidičské oprávnění • platné oprávnění řidiče taxislužby
Odborná způsobilost/zkouška z místopisu	<ul style="list-style-type: none"> • ne 	<ul style="list-style-type: none"> • ne
Lékařské vyšetření	<ul style="list-style-type: none"> • každé dva roky 	<ul style="list-style-type: none"> • každých pět let
Psychologické vyšetření	<ul style="list-style-type: none"> • každých pět let 	<ul style="list-style-type: none"> • každých pět let
Požadavky kladené na vozidlo taxislužby	<ul style="list-style-type: none"> • řádně označeno samolepkou • prohlídka STK každý rok • evidované na dopravním úřadě 	<ul style="list-style-type: none"> • zaevidované v koncesi • řádně označeno • prohlídka STK každý rok
Střešní svítlna na vozidle	<ul style="list-style-type: none"> • ano – vozidla vybavená taxametrem • ne – vozidla bez taxametru 	<ul style="list-style-type: none"> • ano
Kalkulace ceny	<ul style="list-style-type: none"> • taxametrem • písemnou smlouvou • elektronickým prostředkem s dopředu známou cenou 	<ul style="list-style-type: none"> • taxametrem (na základě času či vzdálenosti) • dohodnutá předem (písemně, telefonicky) • dohodnutá předem (skrze digitální platformu)
Povinnosti zprostředkovatele taxislužby (v SR legislativě označováno jako dispečink)	<ul style="list-style-type: none"> • zajištění přepravy vozidlem taxislužby či vozidlem cestujícího • zajištění přepravy řidičem, který drží dané oprávnění 	<ul style="list-style-type: none"> • zajištění přepravy prostřednictvím provozovatelů taxislužby • zprostředkování přepravy vozidly taxislužby • vypracování přepravního řádu
Povinnosti dopravce taxislužby	<ul style="list-style-type: none"> • držení dané koncese 	<ul style="list-style-type: none"> • držení dané koncese

Zdroj: Vlastní zpracování na základě zákonů č. 8/2009 Z.z., č. 56/2012 Z.z., č. 111/1994 Sb. a č. 361/2000 Sb.

Z dostupných dat vyplývá, že na slovenském trhu taxislužby, krátce po nabytí účinnosti výše zmíněné novelizace, se prudce navýšil počet taxikářských koncesí na celém Slovensku o více jak 20 %. Jen v Bratislavě bylo za první pololetí roku 2019 vydáno 4 642

koncesí (Mařo, 2019). Z údajů Slovenska vyplývá, že zákazníci používají alternativních taxislužeb čím dál tím více. V Bratislavě alternativní taxislužby jasně dominují nad těmi klasickými, jak uvádí manažer firmy Bolt pro střední Evropu Roman Sysel (Heller, 2020). Stejně tak v České republice, kde nová vlna taxislužby nabyla popularity především ve velkých městech.

Novelizacemi jak v České republice, tak na Slovensku skončila právní nejistota ohledně provozování taxislužby skrze nově vzniklé internetové platformy. V minulosti soud zakázal v některých městech provozování činnosti společnosti Uber. Tento zákaz platil v Bratislavě od března roku 2018 do dubna roku 2019. Zatímco v Praze činnost alternativních taxislužeb nikdy zakázána nebyla, v Brně byla činnost společnosti Uber zakázána v dubnu roku 2017 a znovu obnovena až po třech letech na konci července roku 2020. Povolení činnosti jak na Slovensku, tak v českém prostředí v Brně bylo způsobeno právě novelizovaným právním řádem (Knoblochová, 2019), (Vilček, 2019).

4.4 Dotazníkové šetření – vliv nemoci COVID-19 na sdílenou ekonomiku

Události roku 2020, obzvláště situace spjatá s nemocí COVID-19, silně poznamenaly celosvětový ekonomický vývoj. Pandemie nemoci, respektive reakce na šíření koronaviru, jak ze strany státu, firem a občanů má dopad na prakticky všechna ekonomická odvětví, sdílenou ekonomiku nevyjímaje. Reakcí autorky na aktuální ekonomickou a společenskou situaci je dotazníkové šetření o vlivu nemoci COVID-19 na sdílenou ekonomiku. V následujících podkapitolách budou popsány výzkumné otázky autorky, podoba dotazníkového šetření a jeho výsledky.

4.4.1 Výzkumné otázky

Výzkumné otázky byly stanoveny s cílem zjistit aktuální společenské naladění ohledně obavy z nákazy nemoci COVID-19 a vliv dané situace na užívání služeb sdílené ekonomiky. Další motivací pro tvorbu otázek byla snaha zjistit znalost pojmu sdílená ekonomika ve společnosti, závislost jejího užívání na věku a její kvalitativní hodnocení uživateli.

První výzkumná otázka: *Jaká je znalost pojmu sdílená ekonomika ve společnosti?* Předpokladem je, že až polovina populace daný termín nezná. Avšak dané platformy působící v oblasti sdílené ekonomiky již ano.

Druhá výzkumná otázka: *Jaký je vztah mezi věkem respondentů a využitím sdílené ekonomiky?*

Předpokladem je, že sdílenou ekonomiku aktivně využívá hlavně mladá generace a studenti. Čím jsou lidé starší, tím méně nové alternativní platformy znají a používají.

Třetí výzkumná otázka: *Jaká je závislost mezi vývojem spotřebitelského chování, především poptávky po sdílené ekonomice, a vlivu pandemie COVID-19?*

Předpokladem je, že nastalá situace negativně ovlivnila užívání služby Airbnb a alternativní taxislužby. Naopak měla pozitivní vliv na užívání individuální sdílené dopravy.

Čtvrtá výzkumná otázka: *Jak jsou alternativní platformy vnímány z hlediska ceny a kvality služeb?*

Předpokladem je, že uživatelé daných platforem hodnotí služby pozitivně, jak z cenového, tak kvalitativního hlediska.

Pátá výzkumná otázka: *Jaké procento populace má obavu z nákazy koronavirem při používání produktů sdílené ekonomiky?*

Předpokladem je, že lidé mají obavu využívat služby sdílené ekonomiky z důvodu koronaviru.

4.4.2 Průběh dotazníkového šetření

Výzkum v podobě dotazníkového šetření byl prováděn přes internetovou stránku Survio.cz. Byl šířen mezi kontakty známé autorce a prostřednictvím sociálních sítí. Respondenti odpovídali zcela dobrovolně a anonymně. Kompletní podoba dotazníku je prezentována v Příloha č. 1. Výzkum probíhal ve dnech od 19. 9. 2020 až do 19. 10. 2020. Celkově dotazník zodpovědělo 133 respondentů. Celkový rozsah dotazníku čítal 26 otázek, přičemž z důvodu logiky návaznosti na jednotlivé odpovědi respondenti zodpověděli 7 až 26 otázek. V dotazníkovém šetření bylo využito uzavřených otázek dichotomického typu, polytomického typu (výběrové otázky), dále polouzavřených otázek výběrových a sémantického diferenciálu.

Samotný výzkum probíhal ve třech fázích. V první fázi byl dotazník sestaven, testován, upraven a následně zaslán v digitální podobě respondentům. Ve druhé fázi byly pomocí internetového rozhraní stránky Survio zaznamenávány odpovědi respondentů. V závěrečné třetí fázi výzkumu byla sesbíraná data analyzována. Došlo k celkovému vyhodnocení provedeného šetření především s ohledem na stanovené výzkumné otázky.

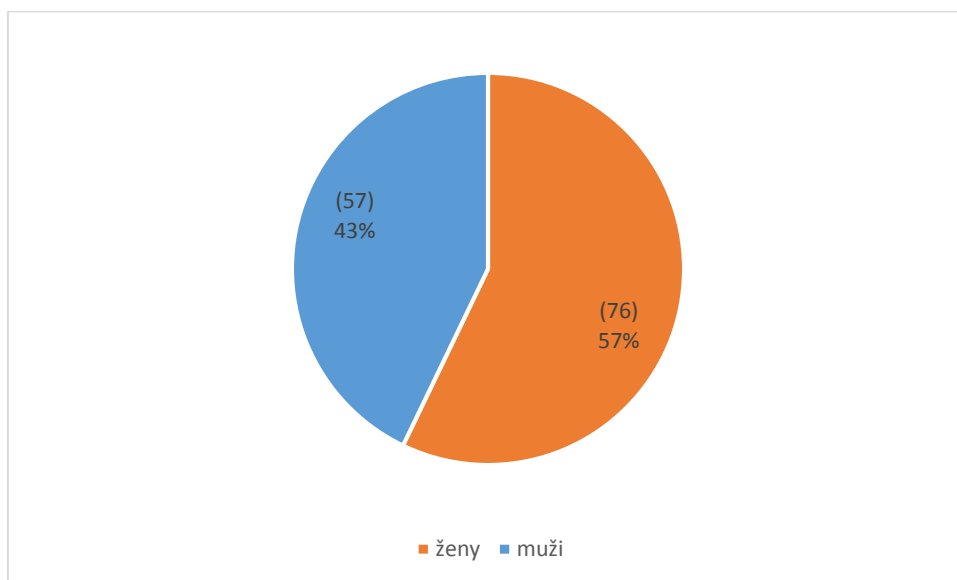
4.4.3 Demografické údaje respondentů

V koncové části dotazníku byli respondenti tázáni na demografické údaje, které jsou pro správné vyhodnocení výzkumu nezbytné. Celkově se jednalo o pět otázek, které byly pro všech 133 respondentů povinné. Zmíněné údaje o účastnících výzkumu jsou uvedeny níže. Data jsou vždy uvedena procentním vyjádřením a v závorce je doplněna informace o absolutním počtu respondentů dané odpovědi.

Pohlaví respondentů

První demografická otázka se týkala pohlaví respondentů. Dle výsledků uvedených v Graf 7 je zřejmé, že mezi dotazovanými mírně převažovaly ženy.

Graf 7 Pohlaví respondentů

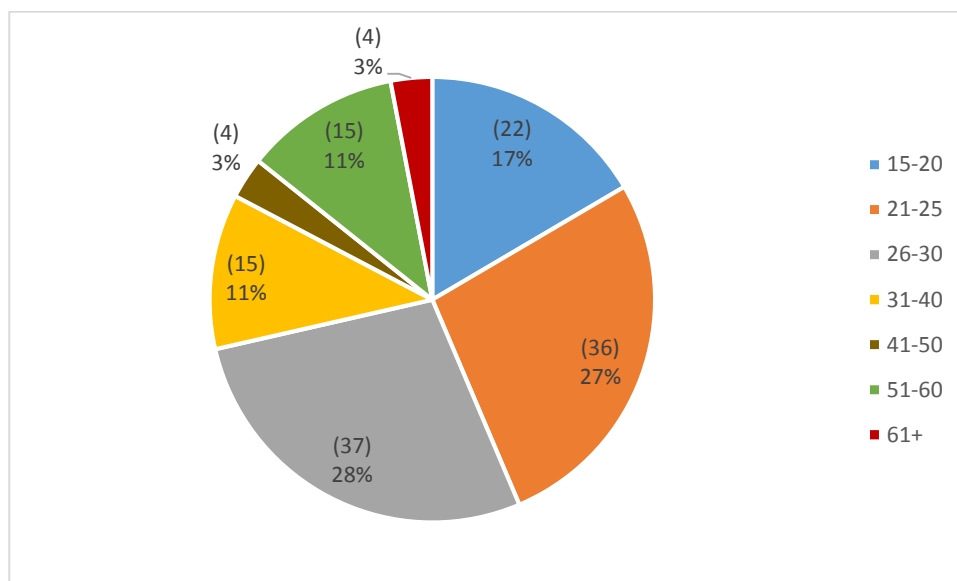


Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Věk respondentů

Druhá demografická otázka se dotazovala na věk respondentů, který byl rozdělen do sedmi kategorií. Z dat, která jsou uvedena v Graf 8, je možné pozorovat, že největší skupinou byli mladí lidé ve věku od 26 do 30 let. Těsně za ní následovala věková kategorie od 21 do 25 let.

Graf 8 Věkové kategorie respondentů

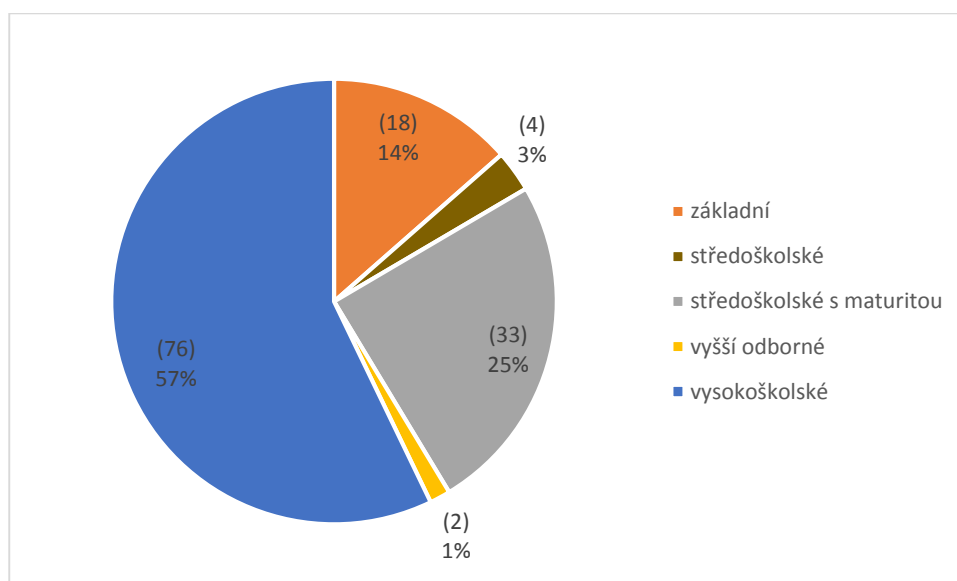


Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Vzdělání respondentů

Třetí demografická otázka se zabývala úrovní dosaženého vzdělání, kdy byl respondentům nabídnut výběr z pěti možných odpovědí. Většina respondentů dosáhla vysokoškolského vzdělání, druhou největší skupinou byli lidé se vzděláním středoškolským s maturitou, konkrétní údaje jsou uvedeny v Graf 9.

Graf 9 Vzdělání respondentů

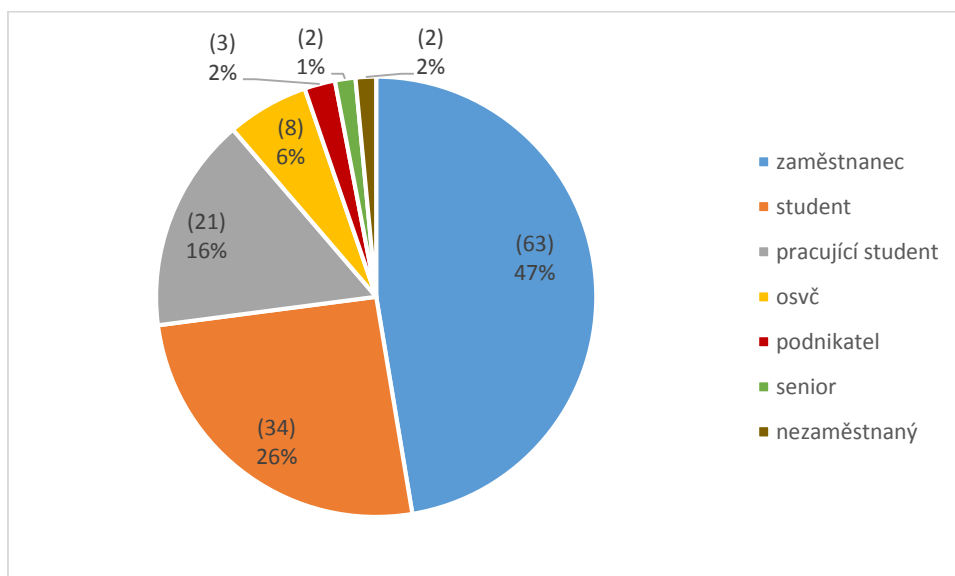


Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Pracovní zařazení respondentů

Čtvrtá demografická otázka byla zaměřena na zjištění pracovního zařazení respondentů. Dotazovaní vybírali ze sedmi kategorií, přičemž nejvíce respondentů uvedlo, že jsou zaměstnanci, druhou největší skupinou byli studenti. Podrobné údaje jsou uvedeny v Graf 10.

Graf 10 Pracovní zařazení respondentů

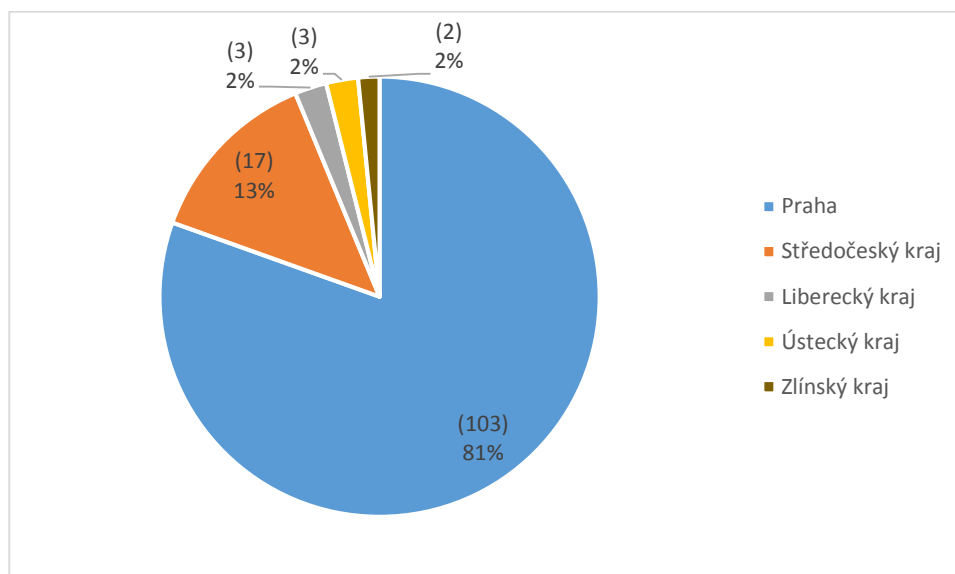


Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Bydliště respondentů

Poslední demografický údaj, který byl zjišťován, se týkal bydliště respondentů, kdy dotazovaní uváděli bydliště dle krajů České republiky. Drtivá většina respondentů uvedla jako své bydliště Prahu. Pouze zlomek respondentů uvedl jako své bydliště jeden ze čtyř krajů (Středočeský, Liberecký, Ústecký, Zlínský). Žádné jiné kraje nebyly zastoupeny, a proto v Graf 11 nejsou uvedeny.

Graf 11 Bydliště respondentů



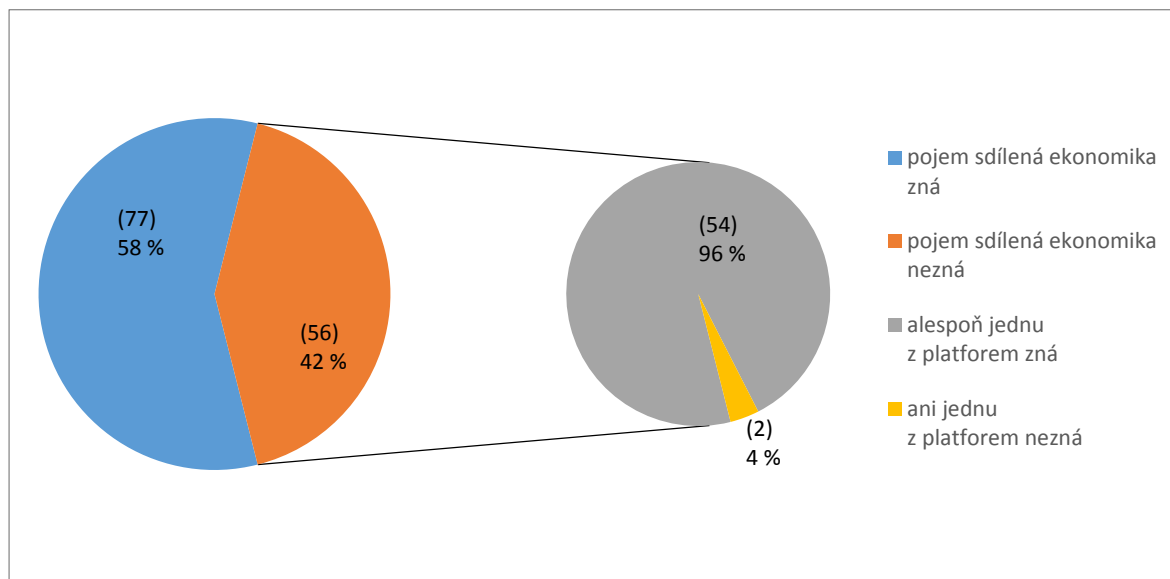
Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

4.4.4 Výsledky dotazníkového šetření

Znalost pojmu sdílená ekonomika

První otázka dotazníkového šetření byla zaměřena na znalost pojmu sdílená ekonomika. Z výsledku vyplývá, že 58 % respondentů daný pojem zná, jak je uvedeno na Graf 12. Zbýlých 42 % respondentů, kteří daný pojem neznají, bylo dále dotazováno, zda znají aspoň jednoho z typických zástupců společností působících ve sdílené ekonomice (Airbnb, Uber, Bolt, Rekola, Lime, Nextbike, re.volt, BeRider). Celých 96 % respondentů uvedlo, že ze zmíněných společností alespoň jednu znají. Z toho vyplývá, že lidé sdílenou ekonomiku jako takovou znají, ale pojem sdílená ekonomika není ve společnosti natolik etablován.

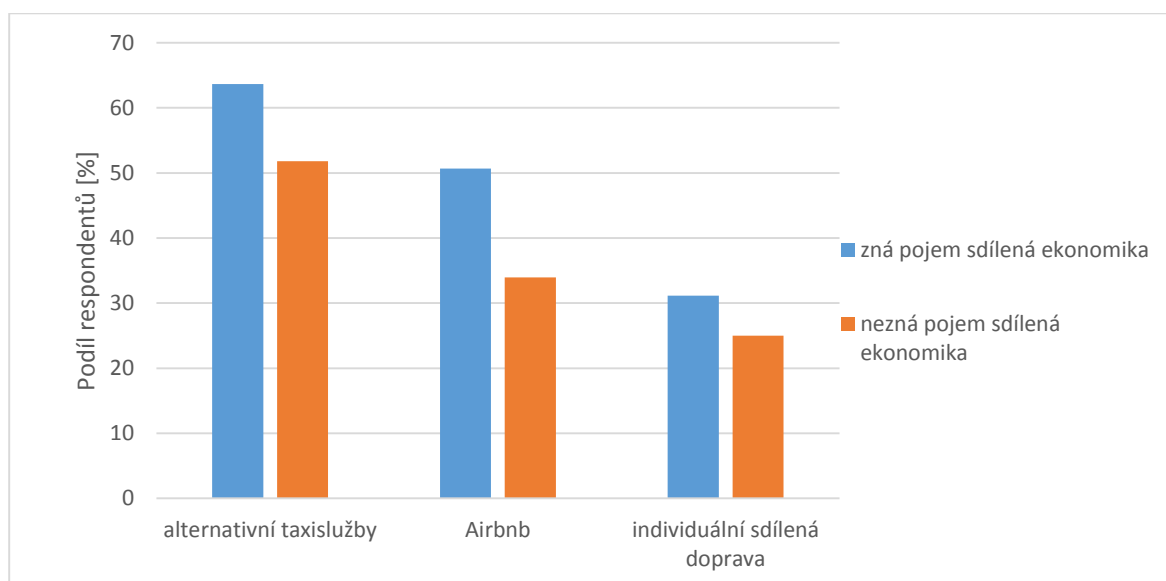
Graf 12 Znalost pojmu sdílená ekonomika



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Výsledek porovnání využívání služeb sdílené ekonomiky za podmínky, jestli respondenti pojem sdílená ekonomika znají, či nikoliv, není překvapující. Respondenti, kteří pojem znají, využívají daných služeb více o jednotky až desítky procent, viz Graf 13. Velká část respondentů daný termín nezná, avšak jejich produktů využívá. Potvrzuje se tedy, že se jedná o neznalost pojmu, nikoliv o neznalost sdílené ekonomiky.

Graf 13 Porovnání využívání vybraných služeb sdílené ekonomiky v závislosti na znalosti jejího pojmu



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Používání alternativních taxislužeb

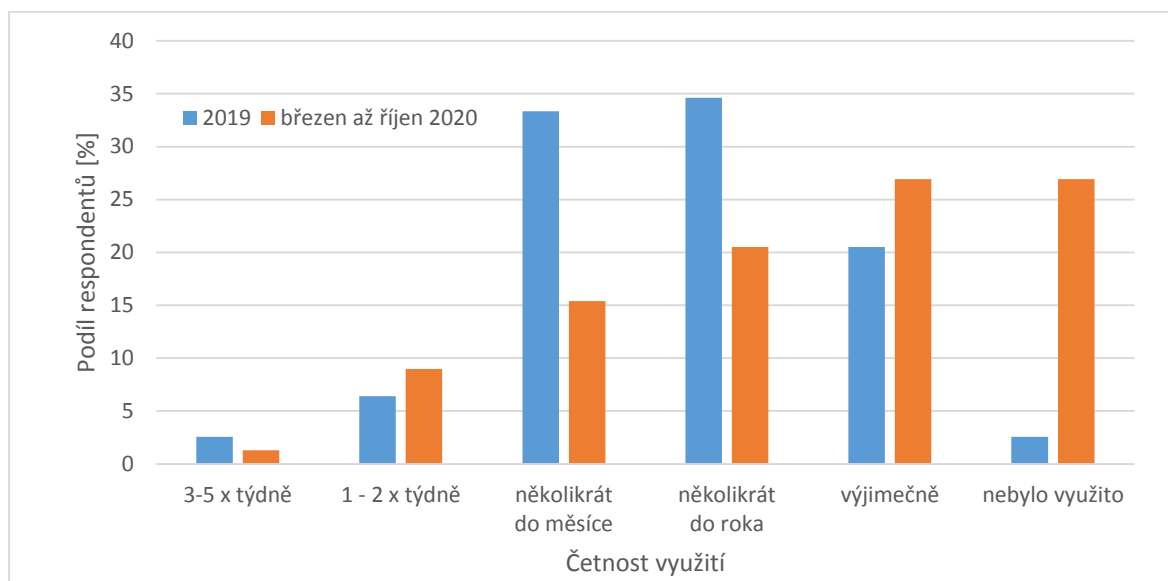
Využití sdílené ekonomiky v oblasti alternativních taxislužeb se ukázalo na základě výzkumu být silně závislé na věku respondentů. Nejčastěji služeb využívají mladí lidé ve věku 21 až 30 let (81 %), naopak v nejmladší kategorii (15 až 20 let) využívá služeb Uber apod. pouze 25 % respondentů. Ve věkové kategorii 31 až 50 let využívá daných služeb lehce nad polovinu respondentů (58 %) a u respondentů starších 51 let bylo zjištěno využití služeb pouze u 16 % z nich. Porovnání využití alternativních taxislužeb napříč generacemi se srovnáním s ostatními službami sdílené ekonomiky je uvedeno na Graf 19.

Za nejpoužívanější platformu mezi uživateli alternativních taxislužeb byla označena společnost Uber, kterou využívá 78 % dotazovaných, zatímco společnost Bolt využívá 49 %. Přičemž 27 % respondentů využívá obě dvě platformy a žádný z respondentů neuvedl, že by využíval kteroukoliv jinou platformu alternativní taxislužby.

U nejoblíbenější platformy Uber byl pro hodnocení kvality nabízených služeb použit sémantický diferenciál se škálou od -5 (silně negativní hodnocení) do +5 (silně pozitivní hodnocení). Hodnoceny byly tři kvalitativní parametry. Z odpovědí respondentů vyplývá, že z hlediska úspory času hodnotí Uber průměrnou známkou 3,2. Z hlediska ceny známkou 2,6 a z hlediska pohodlí známkou 3,3. Lze tedy říci, že ve všech hodnocených kategoriích dosáhla platforma Uber velmi pozitivních hodnocení.

Dále byly hodnoceny dopady způsobené pandemií COVID-19 na užívání alternativních taxislužeb. Při výzkumu byl využit sémantický diferenciál se škálou od -5 (mám obavu využívat služeb) až do +5 (nemám obavu využívat služeb). Průměrná odpověď respondentů spočívá ve známce 2,2. Znamená to malou obavu z nákazy koronavirem při užívání alternativních taxislužeb. Avšak při porovnání četnosti užívání služeb během minulého roku a v období od března tohoto roku (tedy období ovlivněné pandemií) se ukázalo, že četnost využití platformou Uber a spol. se značně zmenšilo, jak je patrné z Graf 14.

Graf 14 Porovnání četnosti využívání alternativních taxislužeb v roce 2019 a 2020 (od března do října)



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Používání platformy Airbnb

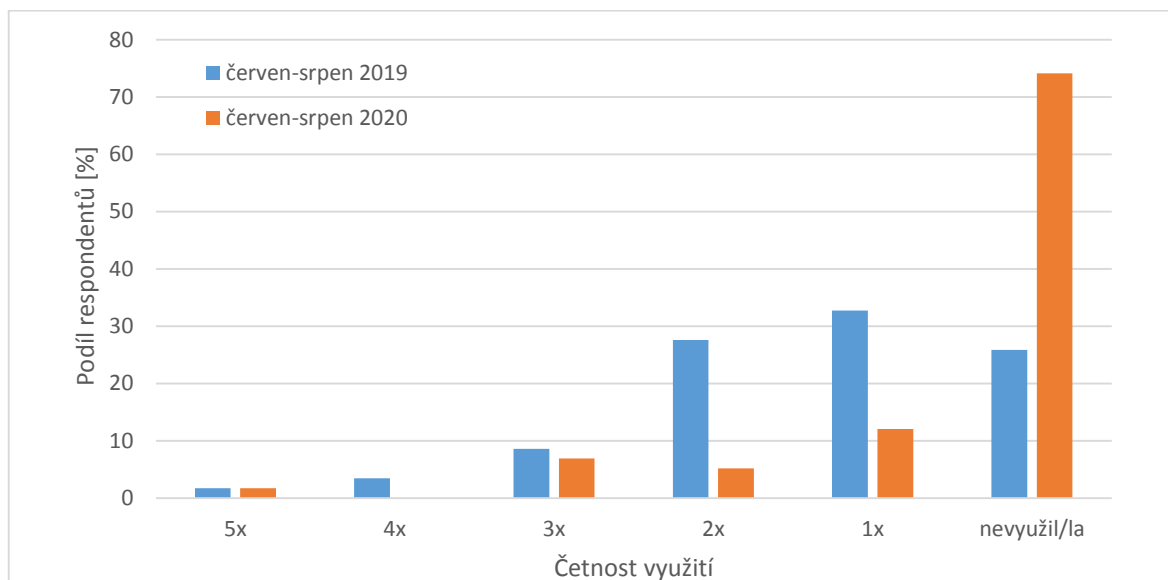
Výzkum ukázal, že stejně jako v případě alternativních taxislužeb, tak používání platformy Airbnb k zajištění ubytování je silně závislé na věku respondentů. Nejčastěji služeb využívají mladí lidé ve věku od 21 až 30 let (63 %), naopak v nejmladší kategorii (15 až 20 let) využívá služby Airbnb pouze 15 % respondentů. Ve věkové kategorii 31 až 50 let využívá danou platformu méně než polovina respondentů (47 %) a z dotazovaných respondentů starších 51 let nevyužívá Airbnb žádný z nich. Porovnání využití Airbnb napříč generacemi se srovnáním s ostatními službami sdílené ekonomiky je uvedeno na Graf 19.

Airbnb bylo hodnoceno z hlediska kvality a spokojenosti zákazníků nabízených služeb. K tomuto výzkumu byly použity otázky s odpověďmi v podobě sémantického diferenciálu. Hodnotící škála byla definována následovně: od známky -5 (hodnocení silně negativní) do známky +5 (hodnocení silně pozitivní). Opět byly hodnoceny tři kvalitativní parametry, přičemž dva byly stejné, jako v případě výzkumu společnosti Uber a jeden byl zvolen specificky. Cenová výhodnost byla v průměru ohodnocena známkou 2,7. Pohodlí poskytované službou Airbnb bylo v průměru respondenty oceněno známkou 3,2. Možnosti výběru ubytování respondenti ohodnotili průměrnou známkou 3,7. Ze získaných dat vyplývá, že uživatelé jsou se službou velmi spokojeni.

Výzkumem byly sledovány dopady pandemie COVID-19 na využívanost služby Airbnb. Výsledky ukazují, že ačkoliv respondenti uvedli, že nemají obavu platformu

k zajištění ubytování používat, četnost ubytování skrze Airbnb za stejné období letošního roku (od června do srpna) a roku minulého výrazně poklesla. Porovnání četnosti ubytování je uvedeno na Graf 15. Absence obavy byla ohodnocena na škále sémantického diferenciálu známkou 2,1, přičemž koncové body intervalu byly -5 (mám obavu) a +5 (nemám obavu).

Graf 15 Porovnání četnosti využívání služby Airbnb v roce 2019 a 2020 (od června do srpna)



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

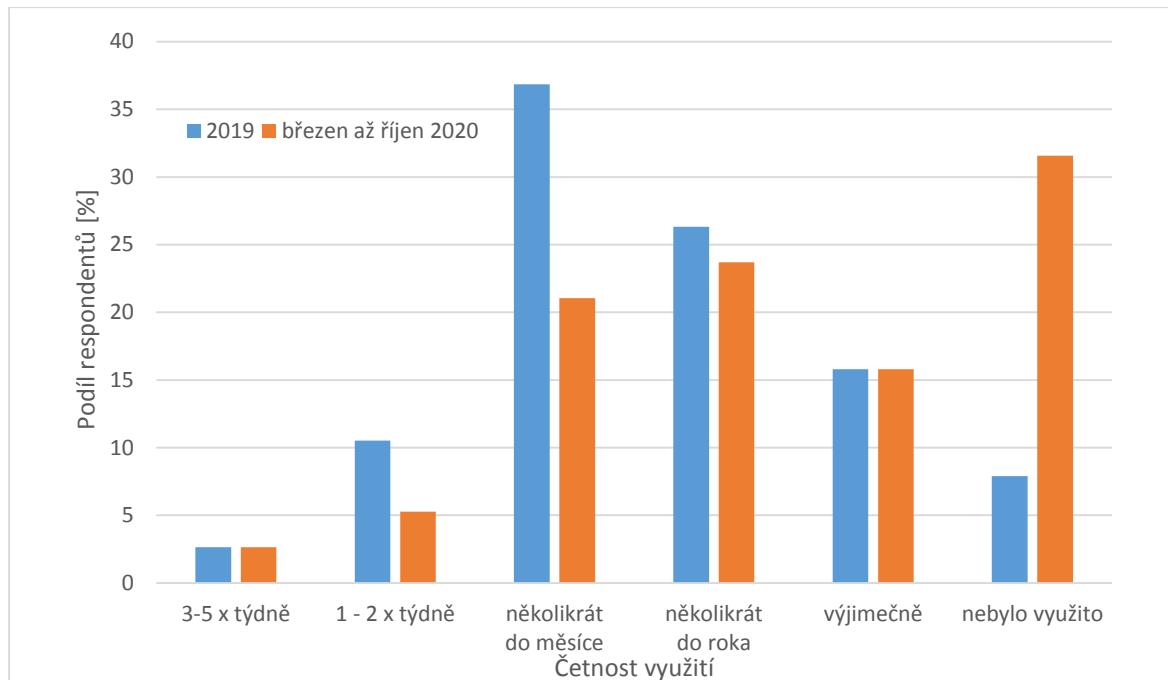
Využití individuální sdílené dopravy

Z dotazníkového šetření vyplývá, že využívání individuální sdílené dopravy, kam spadají kola, koloběžky, skútry apod., je daleko menší než u dvou předcházejících oblastí. Pouze o něco více než třetina respondentů dvou nejmladších věkových kategorií využívá daných platforem, konkrétně kategorie 15 až 20 let (35 %) a 21 až 30 let (37 %). V případě starších ročníků sdílení klesá, pouze 21 % dotazovaných ve věku 31 až 50 let dané platformy využívá. Ve věkové kategorii 51 let a více nepoužívá individuální sdílenou dopravu nikdo. Porovnání využití individuální sdílené dopravy napříč generacemi se srovnáním s ostatními službami sdílené ekonomiky je uvedeno na Graf 19.

Pomocí sémantického diferenciálu bylo zjišťováno, zda respondenti mají obavy využívat daných platforem z důvodu pandemie COVID-19, přičemž koncové body intervalu byly -5 (mám obavu) a +5 (nemám obavu). S průměrně uvedenou známkou 3,0 lze říci, že respondenti nepocítují obavu z nákazy při jízdě např. na koloběžce či kole. Avšak

z hodnocení četnosti využití daných platform minulý rok a tento rok po začátku pandemie vyplývá, že využívání služeb dotazovanými je menší. Porovnání obou období je na Graf 16.

Graf 16 Porovnání četnosti využívání individuální sdílené dopravy v roce 2019 a 2020 (od března do října)

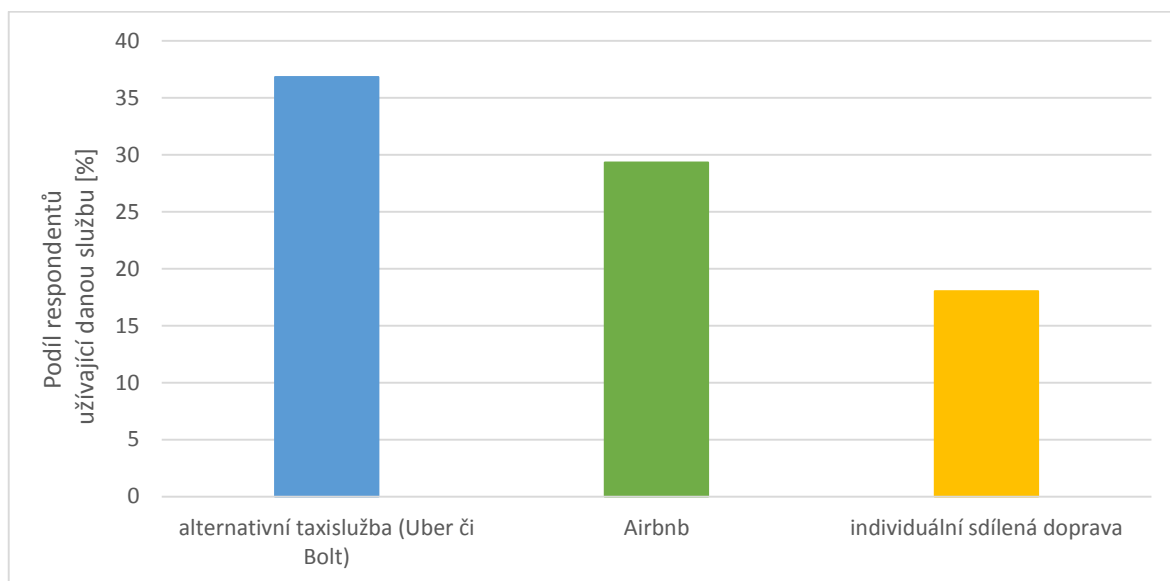


Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Oblíbenost jednotlivých oblastí sdílené ekonomiky

Z dat získaných v dotazníkovém šetření vyplynulo, že z hodnocených produktů sdílené ekonomiky je nejvyužívanější alternativní taxislužba, kterou využívá celých 37 % respondentů. Službu Airbnb využívá 29 % dotazovaných a jako nejméně využívanou oblastí sdílené ekonomiky se ukázala být individuální sdílená doprava, kterou využívá pouze 18 % respondentů. Výsledky šetření oblíbenosti daných oblastí sdílení jsou také uvedeny v Graf 17.

Graf 17 Oblíbenost jednotlivých oblastí sdílené ekonomiky



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

5 Výsledky a diskuze

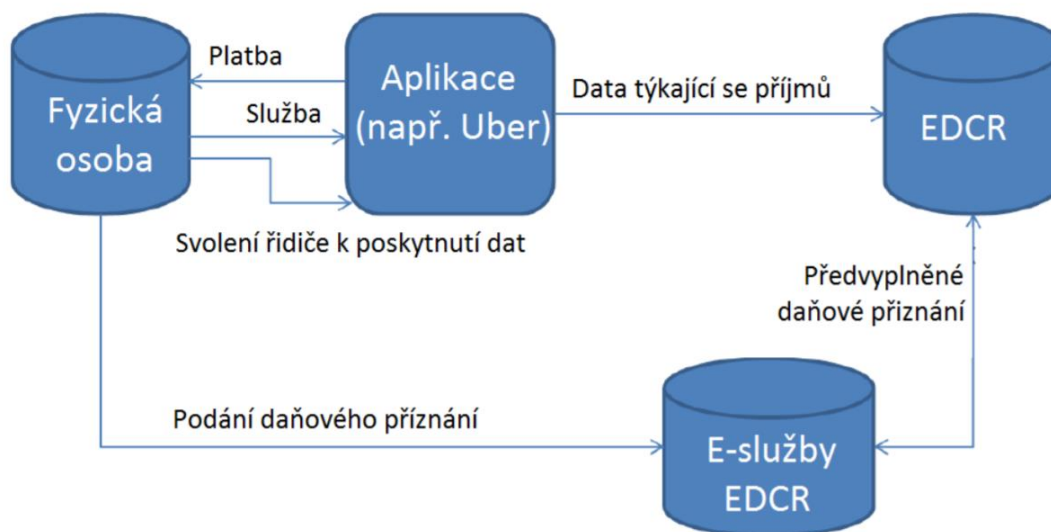
5.1 Problémy a jejich řešení

Při řešení problémů sdílené ekonomiky není možné se nezabývat termínem samotným, který sám o sobě je problematický. Doposud není jasné, co přesně sdílená ekonomika je a co všechno pod ní spadá, jak uvádí (Frenken, 2017, s. 4). Dle (Musilová, 2020) se naopak čím dál jasněji ukazuje, že mnohé platformy, které se k sdílené ekonomice hrdě hlásí, se sdílením samým již téměř nic společného nemají, jak se ukazuje např. na chování platform Uber či Airbnb. Aktuálně se ve sdílené ekonomice začíná odlišovat ta pravá (označovaná jako real nebo genuine sharing) sdílená ekonomika, která je postavena na základech skutečného sdílení (Pichrt a kol., 2019, s. 147). Proto by se jevílo jako daleko příhodnější sdílenou ekonomiku nazývat například ekonomikou platform, jak navrhuje (Pichrt a kol., 2017, s. 51). Aktuální zařazení do sektoru sdílené ekonomiky využívají platformy především k výhodnějším podmínkám provozování vůči konkurentům z tradičních sfér ekonomik. Jsou zvýhodněny nedodržením všech stanovených regulací pro klasické služby (Vláda ČR, 2017, s. 9). Řešením by mělo být jasné vyložení zákonů danými úřady či vládou tak, aby bylo jasné, že se stávající legislativa týká i nově vzniklých platform. Pokud jsou nově provozované služby natolik odlišné, že pro ně aktuální právní řád není vyhovující, měl by být náležitě upraven tak, aby umožnil spravedlivé působení jak klasických, tak sdílených služeb.

5.1.1 Řešení společenských problémů

Problémy spojené s daňovými úniky, kdy krácení daní je prováděno, jak úmyslně, tak nevědomky špatným pochopením a uplatněním daňového zákona č. 586/1992 Sb., by bylo možné vyřešit po vzoru estonské daňové a celní rady (ECDR). Tyto započaly s intenzivním jednáním s platformami sdílené ekonomiky a v současné době je výběr daní z aktivit zprostředkovaných platformami sdílené ekonomiky realizován pomocí přímé komunikace platformy a daňového úřadu, což výrazně omezuje daňové úniky a zároveň snižuje administrativní náročnost, jak pro úřady, tak pro konečné uživatele. Jak daný systém funguje, je uvedeno na Obr. 11.

Obr. 11 Schéma fungování daňového systému v oblasti sdílené ekonomiky v Estonsku



Zdroj: (Úřad vlády České republiky, 2017)

Ideální stav, kterého by se stát měl snažit dosáhnout, je zdigitalizovat státní správu do té míry, že by občan prostřednictvím komunikačního portálu získával upozornění, do jaké daňové kategorie aktuálně spadá, jelikož by tento portál měl veškeré informace již od příslušných platform. Konkrétní jedinec by následně podával již plně předpřipravené daňové přiznání, které by bylo v souladu s platnou legislativou.

Zmíněný problém (kapitola 4.2.1), kdy lidé pracují pod statusem OSVČ, ale charakter jejich práce odpovídá spíše zaměstnaneckému poměru, může vést k negativním sociálně ekonomickým efektům. Mohl by být řešen menším daňovým zatížením zaměstnanecké práce, která je v současnosti pro zaměstnavatele extrémně nákladná. Zaměstnanec zaměstnavatele stojí 134 % jeho hrubé mzdy, ale jeho čistá mzda činí pouhých (přibližně, bez započítání vlivu slevy na poplatníka) 69 % jeho hrubé mzdy. Snížení extrémního daňového zatížení zaměstnanecké práce by mohlo vést k menší snaze se zaměstnaneckému poměru vyhnout. Aktuálně je na toto téma vedena i politická debata, kdy od začátku roku 2021 by mohl být zrušen výpočet daní přes tzv. superhrubou mzdu (již zmíněných 134 %) (Žurovec, 2020).

5.1.2 Návrh řešení problémů spojených s bydlením

Jak bylo popsáno v předcházejících kapitolách (konkrétně kapitola 4.2.2), nedodržování platných zákonů může způsobovat závažné problémy (zdražování bydlení,

hluk, nepořádek, vysídlování center apod.). Řešením je jejich dodržování, kterému by měli napomocť Ministerstvo pro místní rozvoj a pod něj spadající stavební úřady s jasnou deklarací diskutovaných pojmů a jejich legálnosti. Stávající právní nejistota v oblasti vykládání platnosti zákonů není nadále společensky přijatelná. Jde zejména o výklad stavebního zákona č. 183/2006 Sb., kdy dům zkolaudovaný jako bytový má sloužit k bydlení a ne k poskytování ubytování. Na tento jev se již dlouhodobě snaží upozornit spolek Snesitelného bydlení v centru Prahy, z.s. v čele s Ing. Petrem Městeckým. Tomuto výkladu zákona odpovídá i rozhodnutí stavebního úřadu pro Prahu 1, který nařídil vlastníkům bytů rekolaudaci jednotek na prostory určené pro poskytování ubytování v případě, že v nich dále chtějí provozovat „krátkodobé pronájmy“. Avšak v případě dalších prošetřovaných případů na stejné téma, úřad rozhodl odlišně, jak je uvedeno v článku (Horáček, 2020). Avšak proti aplikaci tohoto řešení stojí nařízení vlády č. 278/2008 Sb., které v příloze č. 4 bod 55 uvádí, že poskytování ubytování jako podnikatelskou činnost je možné vykonávat i v bytových jednotkách a zároveň i rozhodnutí nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 39/2007 - 80, které v rozsudku uvádí, že při užívání stavby je možné se od zkolaudovaného účelu i lehce odklonit. Z výše uvedeného rozporu je zřejmé, že v této oblasti je nutné vypracování jasného stanoviska a vysvětlení aplikace stávajících zákonů odpovědnými úřady či vládou, nebo novelizace stávajícího právního řádu s cílem jasného vymezení způsobu fungování služeb Airbnb apod.

Často zmiňovaným a diskutovaným opatřením v souvislosti s ubytovacími službami platformami typu Airbnb je časové omezení možnosti poskytovat ubytování (omezit max. počet dnů v roce). V mnohých metropolích k již takovým regulacím přistoupili. Konkrétní metropole s daným časovým omezením jsou uvedeny v Tab. 13.

Tab. 13 Přehled časové regulace pro poskytování ubytování v rámci sdílené ekonomiky ve vybraných městech

Město	Časové omezení pronájmu za rok
Amsterdam	30 dní
Berlín	182 dní
Londýn	90 dní
Los Angeles	120 dní
Mnichov	8 týdnů bez povolení
Paříž	120 dní
San Francisco	9 měsíců
Washington	9 měsíců

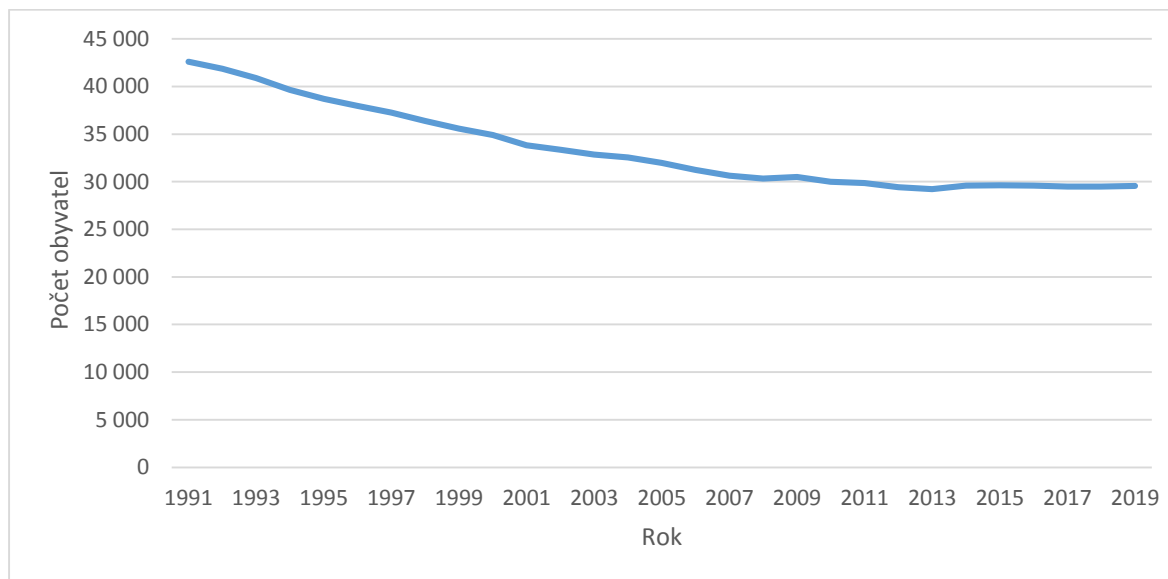
Zdroj: Vlastní zpracování na základě (Praha.eu, 2020)

V Praze je uvažováno o zavedení podobné regulace. Takovéto řešení daného problému je prosazované aktuálním vedením magistrátu, konkrétně paní JUDr. Hanou Kordovou Marvanovou, která je členkou Rady hl. m. Prahy pro oblast legislativy, veřejné správy a podpory bydlení. Snaží se upravit živnostenský zákon č. 455/1991 Sb. do té podoby, aby obce měly právo podnikatele v tomto smyslu regulovat (Praha.eu, 2020). Dle autorčina názoru by se tato nová opatření mohla ukázat jako zbytečná v případě důsledného dodržování a vymáhání platných zákonů viz výše.

Problém nedostupnosti bydlení a dramaticky rostoucích cen bytů v hlavním městě nejspíše nemůže být kladen za vinu pouze platformě Airbnb. Provozování tohoto byznysu má určitě negativní vliv. Jak se ukázalo na poklesu cen nájemního bydlení (viz Tab. 3) z důvodu pandemie COVID-19 a poklesu množství bytů nabízených přes Airbnb. Avšak zmíněný pokles využívání služby Airbnb neměl prakticky vliv na ceny bytů samotných (viz Tab. 4). Důležitými faktory, které ovlivňují ceny bytů pravděpodobně více, jsou zdlouhavá stavební povolení, malý objem výstavby, velká atraktivita pražské lokality. Řešení daného problému by mohlo být zrychlení stavebních povolovacích mechanismů. Danou problematiku by dle vlády měl vyřešit nový stavební zákon, který je aktuálně projednáván v poslanecké sněmovně, jak uvádí (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2020).

Problematiku vyliďňování turisticky zajímavých center měst nelze klást za vinu pouze sdílené ekonomice např. Airbnb. Tento jev probíhal v západních metropolích již dlouho před vznikem fenoménu zvanému sdílená ekonomika. I v případě Prahy došlo k masivnímu úbytku stálých obyvatel centra města, zejména Prahy 1. Úbytek byl zaznamenán především po Sametové revoluci v devadesátých letech minulého století a začátkem tohoto milénia, tedy ještě před nástupem sdílené ekonomiky, jak je možné pozorovat na Graf 18.

Graf 18 Vývoj počtu obyvatel Prahy 1 v období od roku 1991 do 2019



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z (ČSÚ, 2020)

Řešení vylidňování není jednoduché a rozhodně není způsobeno jen rozmachem sdílené ekonomiky. Zásadní faktor, který vylidňování center měst způsobuje, je nadměrná turistika, která se vyskytuje v mnoha destinacích po celém světě. Důvodů, které způsobují nadměrný turismus, je více, např. rozmach nízkonákladové letecké dopravy, tedy levné letenky, a nabídka ubytování přes Airbnb, která přináší dostupnější ubytování ve srovnání s hotely. V případě Prahy přibývají další důvody, proč je u turistů tak oblíbená, příkladem může být unikátní architektura a levný alkohol (Heller, 2019). Dle (PražskýDEN, 2020) jen v roce 2019 zavítalo do Prahy 8 milionů turistů.

Řešení problematiky nadměrného turismu (úzce související s vylidňováním center stálými obyvateli) spočívá v kombinaci mnoha opatření. Lze se inspirovat v zahraničí, kde daný problém řeší např. v Benátkách zaváděním poplatku ve výši 3 – 10 EUR na osobu pro vstup do centra města či v případě nizozemského Amsterdamu, kdy v reakci na zatížení města 17 miliony návštěvníků za rok, byla spuštěna kampaň „Užijte si a respektujte“, která je zaměřena na mladé muže ve věku od 18 do 34 let. K radikálnímu opatření přistoupilo vedení města Palma de Mallorca, které úplně zakázalo provozování ubytování v soukromých bytech typu Airbnb na základě neúnosného zvyšování nájemného. Řešením pro českou metropoli by mohla být výše zmíněná kombinace přístupu v zahraničí. Určité snahy o zkvalitnění života místních obyvatelů již byly vedením města započaty např. kampaní pro dodržování nočního klidu (viz Obr. 12), která upozorňuje, že je nutné dodržovat ticho po

desáté hodině večerní, v případě nedodržení může být udělena pokuta až 400 EUR (Klimková, 2020), (Tait, 2019).

Obr. 12 Příklady letáků kampaně pro dodržování nočního klidu v Praze



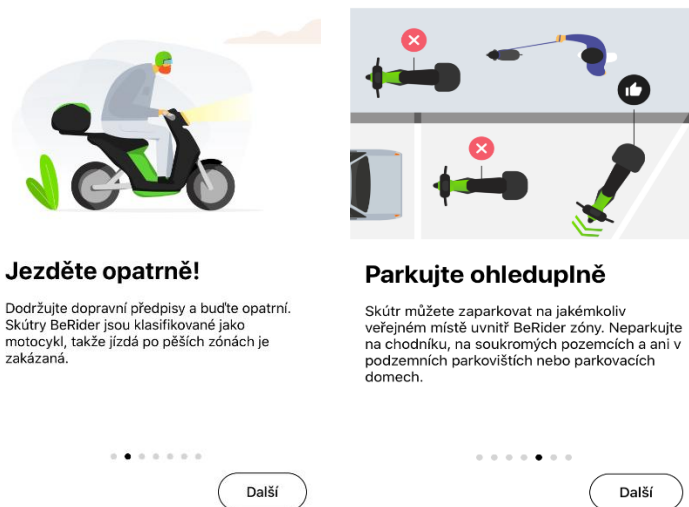
Zdroj: (Facebook, 2019)

5.1.3 Řešení bezpečnostních problémů

Bezpečnostní problémy, které přináší rostoucí používání služeb sdílené ekonomiky, jsou popsány v kapitole 4.2.3. Návrhy opatření, které by mohly eliminovat či alespoň zmírnit zmíněná negativa, jsou popsány níže.

Rozšiřující se nabídka individuálních dopravních prostředků přináší ve městech větší intenzitu dopravy pomocí kol a koloběžek. Je-li zaměřena pozornost na Prahu, tak řešení problému není jednoduché a rozhodně nespočívá v jednom konkrétním bodu z možných opatření, kterým je možné docílit lepší bezpečnosti na městských komunikacích. Možná opatření, která by měla být realizována současně, spočívají ve třech bodech. Prvním bodem je zlepšování infrastruktury, kterou se Praha již zabývá. V roce 2020 plánuje investovat do cyklostezek až 170 milionů Kč (Šnabr, 2020). Dále šíření osvěty – kampaň ohledně bezpečnosti na kolech a koloběžkách (nošení helmy, dodržování předpisů tzn. pro jízdu nepoužívat chodníky) a komunikace s platformami, aby apelovaly na lidi přímo v aplikaci k odpovědnému a bezpečnému chování. Skvělým příkladem šíření osvěty ohledně bezpečnosti je společnost BeRider, která na uživatele apeluje přímo ve své aplikaci, viz Obr. 13 či spolupráce společnosti Lime a organizace bezpečnosti silničního provozu (BESIP) ohledně propagace bezpečného chování na elektrokoloběžkách (Marek, 2019).

Obr. 13 Ukázka apelace na uživatele k bezpečnosti a ohleduplnosti v aplikaci BeRider



Zdroj: (BeRider, 2020)

5.1.4 Řešení ekonomických problémů

Rozšiřování oblíbenosti sdílené ekonomiky může vést k omezení konzumního způsobu života a k snížení poptávky po statcích, jak bylo popsáno v 4.2.4. Toto může vyústit v pokles určitých průmyslových odvětví, jak bylo dokumentováno na případu automobilového průmyslu.

Adekvátní reakce na tento společenský trend pro země, které mají svou ekonomiku na průmyslu silně založenou, je pro jejich budoucnost klíčová. Mezi tyto země zcela jistě patří i Česká republika, kde celých 30,2 % z HDP tvoří průmysl, přičemž 25,7 % je průmysl zpracovatelský. Je v něm zaměstnáno 1 275 tisíc lidí. Klíčová odvětví jsou výroba motorových vozidel, kovodělných výrobků, strojů a elektrických zařízení. Zatímco ostatní služby, do kterých jsou kromě administrativních, domácích činností zahrnuty zejména vědecké a technické činnosti, představují pouze 8,1 % z HDP. Zaměstnanců, kteří se zabývají vědou a výzkumem, je necelých 75 tisíc a výdaje na vědu a výzkum jsou na úrovni 1,9 % HDP, což nedosahuje ani evropského průměru 2,1 % a zdaleka se nevyrovná vyspělým evropským státům, jako jsou Švédsko (3,4 % na HDP) a Dánsko (3,1 % na HDP) (ČSÚ, 2019). Pro srovnání např. Izrael známý svými high-tech řešeními a vysokou úrovní základního i aplikovaného výzkumu dává celých 4,9 % svého HDP na vědu a výzkum, což je nejvíce v zemích, které patří do organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) (Zastupitelský úřad ČR v Tel Avivu, 2020).

Řešením poklesu průmyslové výroby by měla být orientace na perspektivní segmenty ekonomiky, které jsou v souladu s aktuálním vývojem. V prioritách vlády by měla být především: podpora vědy, výzkumu a zaměření se na inovativní technologie. Cílem by mělo být dosažení úrovně podpory vědy a výzkumu ve státu Izrael, který je lídrem moderních technologií a inovací.

Problém dvojího trhu, který je diskutován v (Pichrt a kol., 2019, s. 15) by měl být intenzivně řešen především z pozice státu. Zákony by měly mít jasné znění, na které by měl navázat výklad aplikace daného právního předpisu příslušným úřadem. Například v oblasti taxislužby k narovnání podmínek provozování již došlo zákonnou novelizací č. 115/2020 Sb., která umožňuje provozování taxislužeb i bez taxametru jen za pomoci mobilní aplikace a zároveň omezuje i další regulační nároky. Tímto krokem dává stát jasně najevo, co provozovatel taxislužby musí splňovat, ať už se jedná o klasickou či alternativní podobu. Dalším krokem je spravedlivé vymáhání pravidel příslušnými úřady a policií.

Zákony týkající se poskytování ubytování již tak jasné znění nemají. Stavební zákon č. 183/2006 Sb. a vyhláška č. 501/2006 Sb. jasně říkají, že stavba může sloužit pouze k účelům, ke kterým byla zkolaudována. Tedy v případě bytových domů jsou byty určeny k bydlení, naopak penziony, hotely a motely jsou určeny k poskytování ubytování. Tato legislativa je však v rozporu s nařízením vlády č. 278/2008 Sb. v příloze č. 4 ohledně obsahové náplně jednotlivých živností. V bodu 55 uvádí, že poskytování ubytování lze provozovat také v: „*bytových domech, rodinných domech nebo ve stavbách pro rodinnou rekreaci s kapacitou do 10 lůžek (včetně přistýlek) podávání snídaní ubytovaným hostům.*“ Zmíněný legislativní rozpor je třeba co nejdříve odstranit a deklarovat, jaké podmínky mají být v případě ubytování typu Airbnb splněny. V současnosti je aplikovaný dvojitý přístup k poskytování ubytování klasického typu a typu Airbnb dále nepřijatelný. Zejména z toho důvodu, že ač jde o fakticky stejné služby, musejí splňovat absolutně odlišné legislativní požadavky, což vede ke značnému ekonomickému znevýhodnění klasických poskytovatelů těchto služeb.

5.2 Výsledky výzkumných otázek

Výzkumná otázka č. 1 – *Jaká je znalost pojmu sdílená ekonomika ve společnosti?*

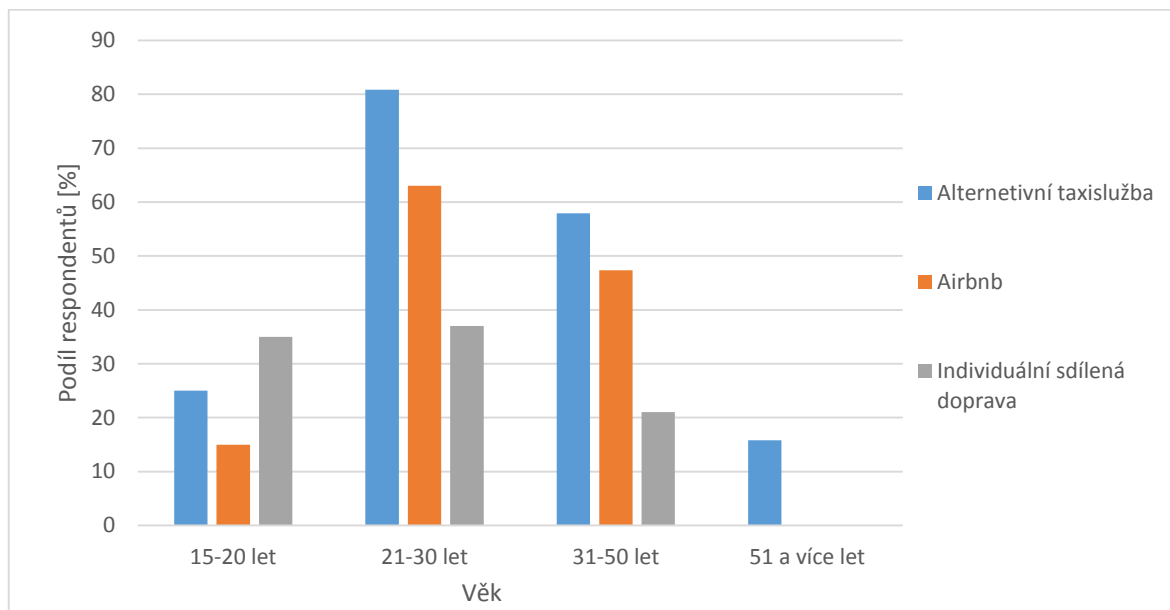
Bylo zjištěno, že 42 % dotazovaných nezná pojem sdílená ekonomika. Těchto 42 % respondentů bylo následně dotázáno, zda znají alespoň jednu ze společností: Airbnb, Uber,

Bolt, Rekola, Lime, Nextbike, re.volt a BeRider. Celých 96 % z nich odpovědělo kladně. Ukázalo se, že neznalost spočívá v neinformovanosti o pojmu, nikoliv ve známosti sdílené ekonomiky jako takové. Respondenti neznali daný pojem, ale produkty sdílené ekonomiky už ano. Při porovnání získaného údaje o znalosti pojmu sdílená ekonomika s dalšími výzkumy na toto téma provedenými, lze pozorovat, že znalost pojmu u 56 % respondentů, leží mezi výzkumy uvedeným v (Svatoňová, 2018) – znalost u 86 % a výzkumem (Ipsos, 2020) – znalost u 38 %. Přičemž poslední jmenovaný je profesionálně dělaný výzkum s deklarováním reprezentativního vzorku populace, tudíž by měl mít největší vypovídající hodnotu.

Výzkumná otázka č. 2 – *Jaký je vztah mezi věkem respondentů a využitím sdílené ekonomiky?*

Ze získaných odpovědí bylo zjištěno, že u všech tří druhů zkoumaných služeb v rámci sdílené ekonomiky s rostoucím věkem respondentů používání daných platform sdílené ekonomiky klesá. Výjimku tvoří pouze nejmladší kategorie respondentů (15 až 20 let), u které je předpoklad, že dané služby nevyužívají nejspíše z důvodu nezačínání ekonomických aktivit a nedostatku finančních prostředků. Porovnání a konkrétní hodnoty jsou uvedeny v Graf 19. Získané údaje bohužel není možné porovnat s jinými výzkumy než již s výše uvedeným (Ipsos, 2020), který uvádí, že sdílenou ekonomiku využívají nejčastěji mladí lidé ve věku 18 až 29 let, což je plně v souladu s poznatky zjištěnými v rámci této diplomové práce.

Graf 19 Využití daných kategorií sdílené ekonomiky v závislosti na věku respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Výzkumná otázka č. 3 – *Jaká je závislost mezi vývojem spotřebitelského chování, především poptávky po sdílené ekonomice, a vlivu pandemie COVID-19?*

Bylo zjištěno, že pandemie COVID-19 spolu se souvisejícími opatřeními výrazně ovlivnila poptávku po produktech sdílené ekonomiky. Avšak negativně nebyly ovlivněny pouze alternativní taxislužby a služba Airbnb, ale také individuální sdílená doprava, což bylo pro autorku překvapující. Byl předpoklad, že veřejná hromadná doprava bude nahrazena individuální sdílenou dopravou.

V případě platform nabízejících individuální sdílenou dopravu a alternativní taxislužby byla porovnávána četnost užívání v celém roce 2019 a v roce 2020 v období od března do října. Posuzované období roku 2020 bylo tímto způsobem zvoleno z důvodu prvního zaznamenaného případu nemoci v ČR a to 1. března. Vyhodnocování dotazníkového šetření skončilo v říjnu. Porovnávací období v případě služby Airbnb bylo zvoleno od června do srpna po oba roky jak 2019, tak 2020. V těchto třech měsících probíhá totiž hlavní sezóna dovolených.

Srovnání četnosti užití daných produktů sdílené ekonomiky ve výše zmíněných obdobích mezi roky 2019 až 2020 jsou uvedeny v předchozích kapitolách na Graf 14, Graf 15 a Graf 16.

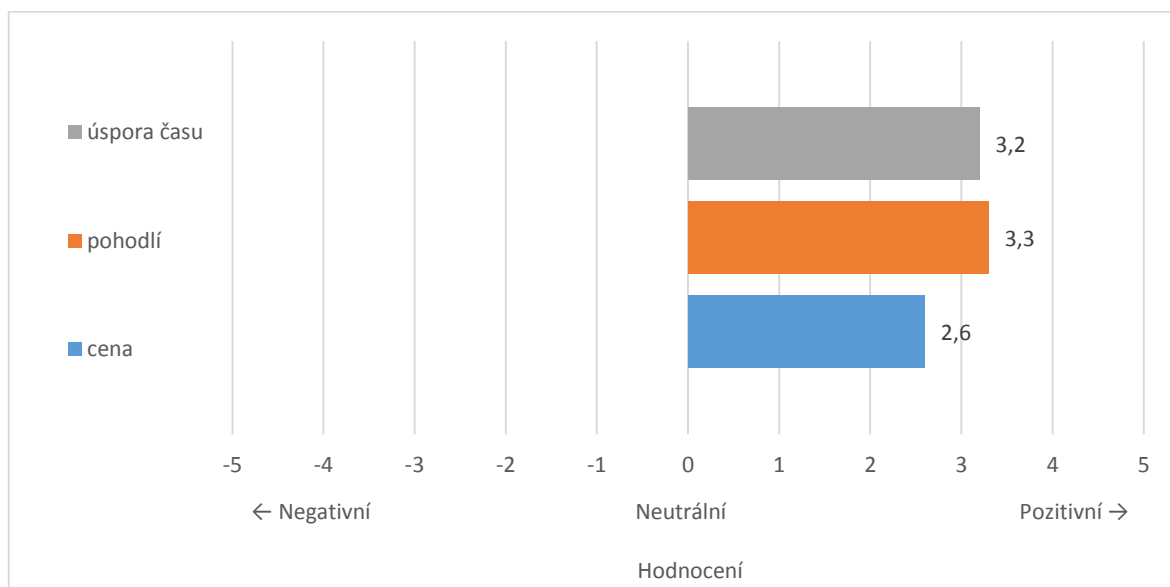
Využívání alternativní taxislužby ve druhém porovnávaném období značně pokleslo. Největší propad byl zaznamenán při četnosti užití několikrát do měsíce o 54 % a při četnosti užití několikrát do roka o 41 %. Naopak značně přibýlo respondentů, kteří službu vůbec nevyužili a to devítinásobně. U individuální sdílené dopravy byl největší propad zaznamenán u četnosti užívání 1x až 2x týdně. Pokles byl o 50 %. U četnosti užívání několikrát do měsíce byl pokles o 40 %. Opět byl zaznamenán velký nárůst uživatelů, kteří službu vůbec nevyužili. Velký nárůst v kategorii nevyužití služby v případě roku 2020 může být částečně ovlivněn tím, že bylo porovnáváno jiné časové období.

V případě společnosti Airbnb byl největší rozdíl mezi roky 2019 a 2020 zaznamenán při četnosti využití služby 4x (za dané období), kdy v roce 2020 nebyla taková četnost vůbec zaznamenána. Značný pokles byl zaznamenán při četnosti použití 2x (o 81 %) a při četnosti použití 1x (o 63 %). Jako u předcházejících dvou typů sdílení byl i zde zaznamenán velký nárůst nevyužití služby o 187 %. Značný pokles využívání služby Airbnb u respondentů prezentovaného výzkumu je v souladu i s článkem na toto téma uveřejněným (Temperton, 2020), ve kterém se uvádí, že pokles nových objednávek ubytování Airbnb dosáhl až 85 %.

Výzkumná otázka č. 4 – *Jak jsou alternativní platformy vnímané z hlediska ceny a kvality služeb?*

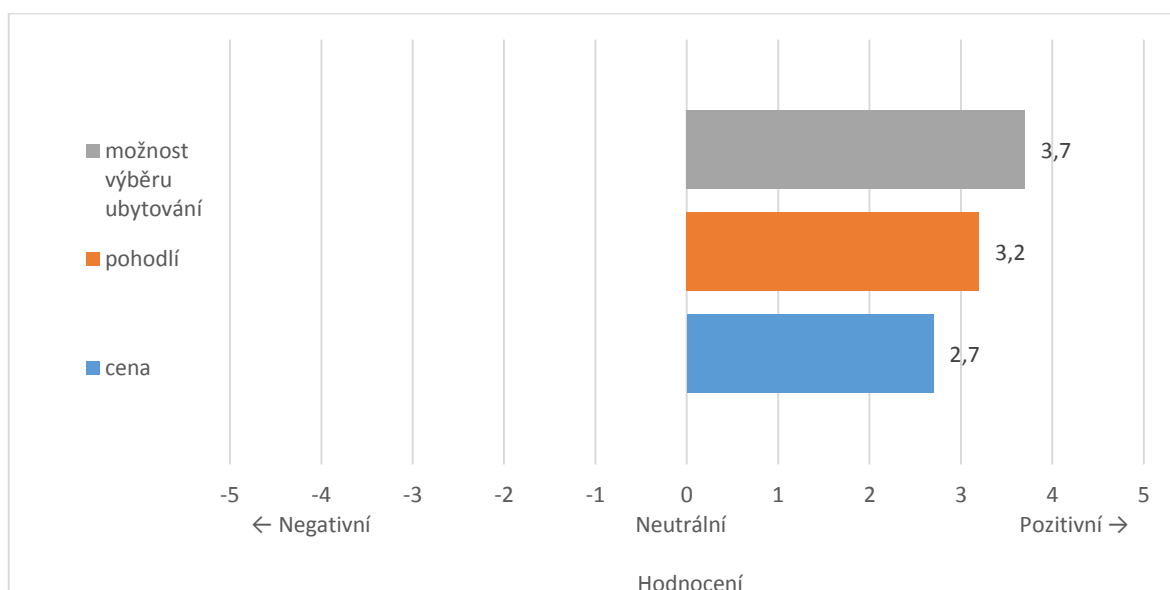
V dotazníkovém šetření byla respondenty hodnocena kvalita nabízených služeb společností Uber a Airbnb vždy ve třech parametrech. Výsledek hodnocení všech šesti parametrů byl vždy nad průměrnou známkou 2,5 ze škály od -5 (negativní hodnocení) do +5 (pozitivní hodnocení). Konkrétní průměrné známky pro jednotlivé kvalitativní parametry jsou uvedeny v Graf 20 pro společnost Uber a v Graf 21 pro společnost Airbnb.

Graf 20 Průměrné hodnocení kvality služeb společnosti Uber



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Graf 21 Průměrné hodnocení kvality služeb společnosti Airbnb



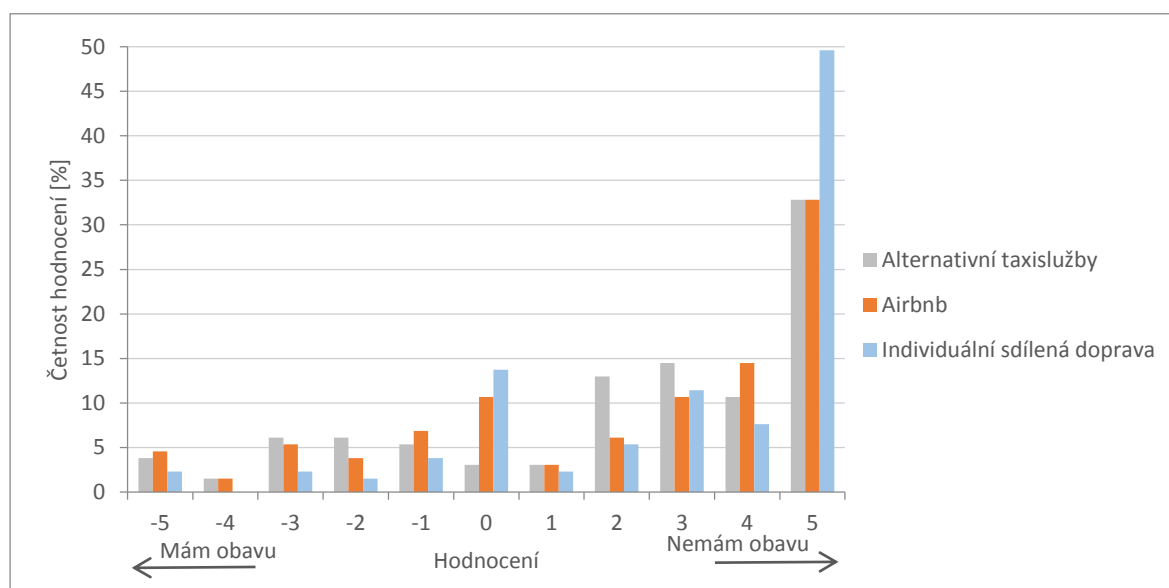
Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Jak lze pozorovat z výše uvedených dat, respondenti jsou velmi spokojeni s poskytovanými službami z hlediska daných hodnocených kategorií. Lze tedy říci, že moderní platformy Uber a Airbnb, ačkoli jak bylo v této práci popsáno, se vzdálily od principu sdílení, na popularitě jim to neubralo a uživatelé je hodnotí velmi kladně.

Výzkumná otázka č. 5 – Jaké procento populace má obavu z nákazy koronavirem při používání produktů sdílené ekonomiky?

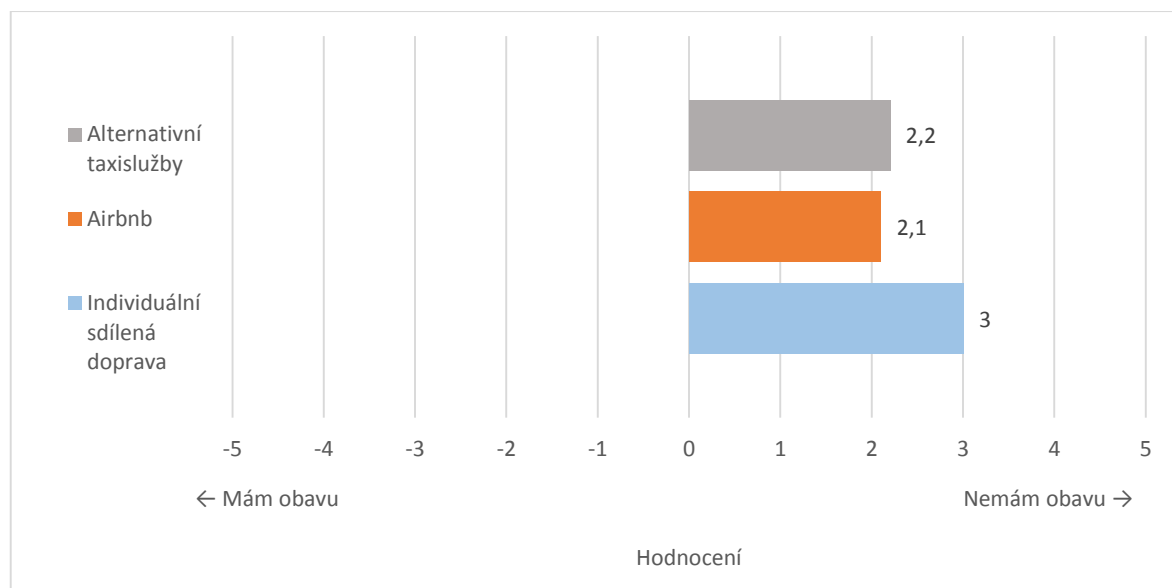
Zápornou známkou sémantického diferenciálu, vyjadřující obavu z nákazy, odpovědělo v případě alternativních taxislužeb 23 %, Airbnb 22 % a prostředků individuální sdílené dopravy 10 %, což bylo překvapivé, bylo očekáváno, že lidé budou mít celkově větší obavu používat zmíněné služby sdílené ekonomiky. Průměrné známky hodnotící obavu z nákazy při užívání daných typů sdílené ekonomiky byly vždy větší než 2, což ve výsledku znamená, že respondenti velké obavy nemají. Hodnotící škála byla nastavena od -5 (mám obavu z nákazy) až +5 (nemám obavu z nákazy). Konkrétní hodnoty z odpovědí respondentů jsou uvedeny na Graf 22 (poměrová četnost odpovědí u jednotlivých stupňů škály), Graf 23 (průměrná hodnocení) a Graf 24 (průměrná hodnocení v závislosti na věkové kategorii).

Graf 22 Četnosti odpovědí v poměrovém vyjádření ohledně hodnocení obavy z používání třech různých odvětví sdílené ekonomiky z důvodu nákazy COVID-19



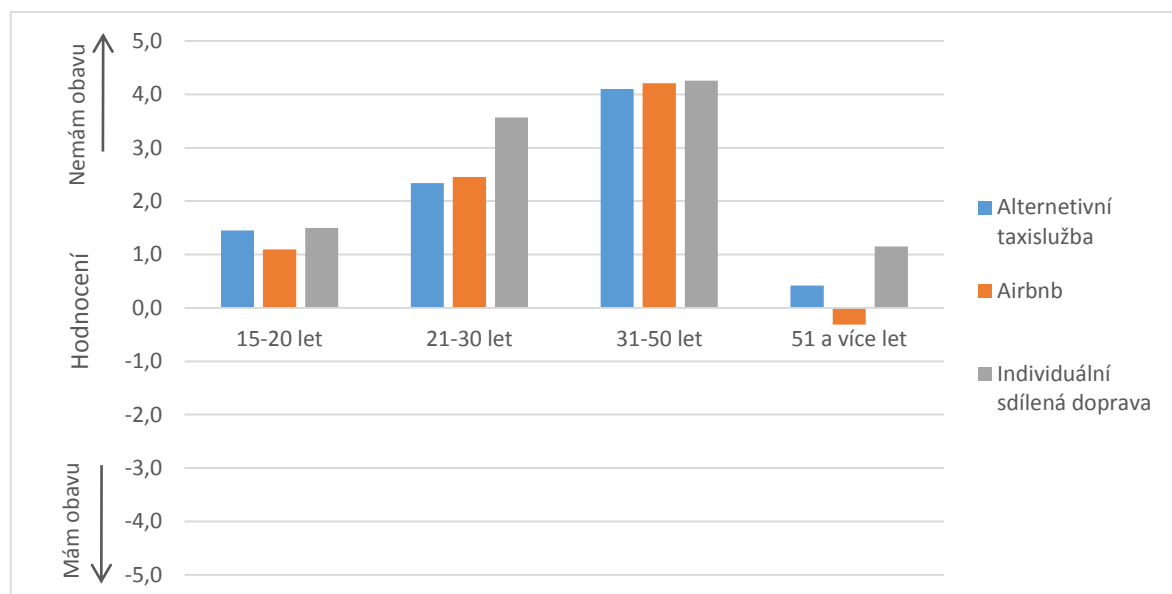
Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Graf 23 Průměrné hodnocení obavy z používání třech různých odvětví sdílené ekonomiky z důvodu nákazy COVID-19



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Graf 24 Průměrné hodnocení obavy z používání třech různých odvětví sdílené ekonomiky z důvodu nákazy COVID-19 v závislosti na věku respondentů



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Z uvedených dat lze pozorovat, že většina respondentů nemá strach z nákazy COVID-19 při užívání daných typů služeb sdílené ekonomiky. Dokonce více jak třetina respondentů uvedla, že vůbec nemá obavu (známka +5) užívat alternativních taxislužeb či Airbnb a u sdílených individuálních dopravních prostředků dokonce polovina dotazovaných (jak lze

pozorovat na Graf 22). Ze zkoumání závislosti stáří respondentů a velikosti obavy lze říci, že nepřekvapivě největší obavu mají lidé starší 51 let, zatímco nejmenší obavu mají dotazovaní ve věkové kategorii 31 až 50 let, viz Graf 24.

6 Závěr

Sdílená ekonomika je nová oblast, která se začala rozvíjet po ekonomické krizi v roce 2008, kdy pokles životní úrovně značné části společnosti podpořil zájem o sdílení. Dalším významným faktorem, který podpořil růst tohoto odvětví, byl rozvoj informačních technologií, především těch mobilních. Dynamický vývoj sdílené ekonomiky přinesl řadu ekonomických, právních a bezpečnostních aspektů. Aktuálnímu tématu je potřeba se podrobněji věnovat a pro nově vzniklé, dříve neznámé problémy, hledat řešení.

Hlavním cílem diplomové práce bylo vymezit problémy, které rozšíření sdílené ekonomiky přineslo do společnosti a přijít s návrhy na jejich řešení nebo omezení jejich dopadů. Problémy byly rozděleny do čtyř ovlivněných oblastí – společenské, ekonomické, bezpečnostní a oblasti spojené s bydlením. Ve společenské oblasti byly definovány jako problematické tyto skutečnosti: nejasná a nesystematicky vymáhaná právní regulace či ohrožování stability sociálního státu. Řešením by měla být snaha o jednoznačnou legislativu, která bude platit pro všechny subjekty na daném trhu stejně.

Jako ekonomické problémy byly definovány snižování poptávky po vlastnictví statků z důvodu jejich většího sdílení. Navrhovaným řešením proti poklesu ekonomiky je změna jejího zaměření. Perspektivní se jeví především oblasti služeb, vzdělávání, vědy a výzkumu a informačních technologií. Druhým ekonomickým problémem je vznik tzv. dvojího trhu, kdy uživatelé na prvním trhu důsledně dodržují všechna legislativní nařízení a mají s tím spojené značné náklady. Zatímco na druhém trhu jsou poskytovány stejné služby, avšak pod rouškou sdílení nejsou dodržována legislativní nařízení žádná či jsou daleko mírnější než na trhu prvním. Z tohoto důvodu dochází k značně nerovným podmínkám na trhu. Řešením tohoto problému by mělo být jasné a jednotné uplatňování legislativy pro všechny účastníky tržní soutěže.

Bezpečnostní rizika, identifikovaná s používáním sdílené ekonomiky, spočívají např. ve zraněních způsobených při jízdě na kole či koloběžce. Možností, jak řešit tuto problematiku, je více. V této práci jsou navrhovanými řešeními zlepšování infrastruktury ve městech či šíření osvětových bezpečnostních kampaní, které by měli být ideálně ve spolupráci se zprostředkovatelskými platformami, jak se již například děje u společnosti Lime a organizace BESIP.

Problémy spojené s ubytováním jsou především způsobeny provozováním Airbnb ubytování ve městech turisticky velmi atraktivních, kdy se o skutečné sdílení jedná např.

v Praze pouze v 19 % nabízených ubytování. Mezi roky 2017 a 2018 došlo v Praze k nárůstu průměrných cen bytů až o 10 %, kdy jedním z důvodů tohoto nárůstu mohlo být způsobeno právě platformou Airbnb. Na mnoha místech po světě byl tento problém řešen časovým omezením, kdy je možné Airbnb ubytování poskytovat. Například v Berlíně došlo k omezení provozování na 182 dní ročně a v Amsterdamu pouze na 30 dní ročně. Takové řešení v české metropoli zatím nemůže být použito. Důvodem je nastavení pravomocí obcí a znění živnostenského zákona č. 455/1991 Sb. Řešením, které může být aplikováno ihned, je důsledné vymáhání stavebního zákona č. 183/2006 Sb., dle kterého je možné stavbu využívat v souladu s kolaudačním rozhodnutím. V bytovém domě by neměl být užíván byt pro účel poskytování ubytování (Airbnb), ale pouze pro účely bydlení.

V průběhu psaní této práce došlo k zcela nečekanému šíření nemoci COVID-19, která způsobila celosvětovou pandemii a donutila státy k rozsáhlým bezpečnostním opatřením. Ta měla obrovský dopad na ekonomiku jednotlivých zemí. Při porovnání druhých čtvrtletí byly zaznamenány poklesy HDP oproti minulému roku ve Spojených státech amerických o 9,1 %, v Evropské unii o 13,9 % a v České republice o 11 %. Autorka se rozhodla reagovat na aktuální situaci a mezi cíle této práce přidala provedení výzkumu na téma vlivu COVID-19 na oblast sdílené ekonomiky. Z analyzovaných dat lze vyvodit závěry, že pandemie negativně ovlivnila poptávku po službách sdílené ekonomiky. Z odpovědí respondentů vyplynulo, že četnost užívání platforem sdílené ekonomiky při probíhající pandemii se oproti minulému roku výrazně snížila (u Airbnb až o 81 % a u alternativních taxislužeb až o 54 %). Překvapivě drtivá většina dotazovaných nemá obavu z využívání služeb sdílené ekonomiky (u služby Airbnb 78 % a u alternativních taxislužeb 77 %). Snížená poptávka lidí po produktech sdílené ekonomiky tedy nejspíš nesouvisí s jejich obavou, ale spíše s vládou nařízenými bezpečnostními opatřeními. Šetřením se potvrdil předpoklad, že sdílenou ekonomiku používají především mladší lidé a že s rostoucím věkem využívání klesá. Například respondenti nad 51 let vůbec nevyužívají služeb Airbnb či individuální sdílené dopravy. Zatímco službu Airbnb ve věkové kategorii 31 až 50 let využívá 47 % respondentů a ve věkové kategorii 21 až 30 let dokonce 63 % respondentů. Výsledky také ukazují, že vybrané platformy sdílené ekonomiky (konkrétně Airbnb a Uber) jsou respondenty velmi pozitivně hodnoceny z hlediska kvality nabízených služeb a ceny. Ve všech hodnocených kategoriích byly obě společnosti oceněny průměrnou známkou větší,

než 2,6 v případě Uber a 2,7 v případě Airbnb (ze škály -5 negativní až +5 pozitivní hodnocení).

Další cílem bylo porovnat trh sdílené ekonomiky v České republice a Slovenské republice. Z výsledků komparace vyplývá, že vždy záleží na konkrétní porovnávané oblasti sdílené ekonomiky. Celkově v České republice využívalo sdílenou ekonomiku za rok 2019 5 % obyvatelstva, zatímco na Slovensku 21 % obyvatel. Avšak příjmy platform sdílených ekonomik jsou daleko větší. Konkrétně za rok 2016 činil v České republice 768 milionů EUR, kdežto ve Slovenské republice 122 milionů EUR.

V oblasti alternativních taxislužeb oba státy v nedávné době přijaly podobné novelizace zákonů upravující fungování taxislužeb. Nové úpravy reagují na aktuálně velmi populární trend alternativních taxislužeb, kdy objednání a platba probíhá výhradně přes mobilní aplikaci. Dříve tento způsob v případě taxislužby nebyl možný a společnosti Uber a jí podobné se nacházely za hranicí legality. Aktuálně platné úpravy zákonů, jak na Slovensku, tak v České republice tento způsob již umožňují a jasně deklarují, jaká pravidla pro všechny poskytovatele taxislužby platí.

V případě oblasti sdílené ekonomiky týkající se sdíleného ubytování je situace v České republice a na Slovensku rozdílnější. Hlavní problémy, které s tímto druhem ubytování vznikají, jsou spojeny s místy, kde je přítomen značný turistický ruch. Příkladem takového místa je česká metropole – Praha. Ta se v posledních letech stala významným turistickým cílem v Evropě (za rok 2018 necelých 8 milionů turistů). Bratislavu navštěvuje turistů asi 6x méně, z čehož vyplývají i menší problémy. Avšak hlavní problém spojený s turistickým ruchem a se sdíleným ubytováním, kterým je růst ceny nájmu a bytů samotných, je společný oběma městům. V případě nájmu byl tento trend v obou městech zastaven koronavirovou krizí a ceny nájmu při porovnání třetího čtvrtletí roku 2019 a 2020 poklesly o 8,5 % (Praha) a o 4,5 % (Bratislava). Co je také oběma městům, potažmo státům společné, je zatím nevyjasněný postup úřadů k řešení problému.

7 Seznam použitých zdrojů

AAA taxi: Jak objednat taxi, 2020. *AAA taxi* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://www.aaataxi.cz/jak-objednat-taxi/>

ADAMCOVÁ, Jana a Jan KLESLA, 2017. *Institut pro digitální ekonomiku: Sdílená práce*. Dostupné také z: <http://www.digitalniekonomika.cz/upload/Item/112/uploads/original/I.%20Pr%C3%A1ce%20working%20paper.pdf>

Airbnb [online], 2020. San Francisco [cit. 2020-05-22]. Dostupné z: <https://www.airbnb.cz/>

Autemdoprace [online], 2020. [cit. 2020-06-22]. Dostupné z: <https://www.autemdoprace.cz/>

AutoSAP: Automobilový průmysl zůstává pilířem české ekonomiky, pandemie však firmám odčerpala likviditu, 2020. *Sdružení automobilového průmyslu* [online]. [cit. 2020-10-11]. Dostupné z: <https://autosap.cz/aktualita/automobilovy-prumysl-zustava-pilirem-ceske-ekonomiky-pandemie-vsak-firmam-odcerpala-likviditu-dostatecna-vladni-podpora-dnes-znamenava-investici-do-perspektivni-budoucnosti-cr/>

BEDŘICH, Václav, 2020. Přesedněte z MHD na kolo, v nouzovém stavu je to bezpečnější: Rekola jsou díky Rohlíku a Průšovi na 14 dní zdarma. *Czechcrunch* [online]. [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: <https://www.czechcrunch.cz/2020/03/presednete-z-mhd-na-kolo-v-nouzovem-stavu-je-to-bezpecnejsi-rekola-jsou-diky-rohliku-a-prusovi-na-14-dni-zdarma/>

BEREŇ, Michael, 2019. Přes léto přibylo úrazů na koloběžkách, upozornila pražská záchranka. *Pražský deník* [online]. [cit. 2020-10-05]. Dostupné z: <https://prazsky.denik.cz/nehody/elektricke-kolobezky-praha-urazy-pocet-vyjezdu-letoprazska-zachranka-20190915.html>

BeRider: Sdílené elektrické skútry [online], 2020. [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.be-rider.com/>

BIDRMANOVÁ, Markéta, 2020. Airbnb nikdo nekontroluje. A my se bojíme otevřít dveře, říká soused. *Seznam zprávy* [online]. [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: https://www.seznamzpravy.cz/clanek/majitele-se-o-hosty-nestaraji-bojime-se-otevrit-dvere-rika-soused-airbnb-110353?fbclid=IwAR3y2KfH1zdvaP4Fv--cjwagvv8oZz_qkacleUfz6yMBhpJeaIWn5TXq1vs

Blablacar [online], 2020. [cit. 2020-06-17]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/>

BOTSMAN, Rachel a Roo ROGERS, 2011. *What's Mine is Yours: How collaborative consumption is changing the way we live*. New York: HarperCollins. ISBN 978-0-00-739591-0.

BRIGHT, Ian, 2015. *ING: Special report - Sharing economy: What's mine is yours – for a price. Rapid growth tipped for the sharing economy*. United Kingdom. Dostupné také z: https://think.ing.com/uploads/reports/IIS_Think_Forward_special_report_sharing_economy_2015.pdf

BUREŠ, David, 2019. Sdílení aut v Česku: Jaké modely lze půjčit? Kde? A kolik carsharing stojí?. *Auto.cz* [online]. [cit. 2020-11-16]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/sdileni-aut-v-cesku-jake-modely-lze-pujcit-kde-a-kolik-carsharing-stoji-130648>

Cambridge dictionary: Sharing economy, 2020. *Cambridge University Press* [online]. Cambridge [cit. 2020-03-18]. Dostupné z: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/sharing-economy>

Couchsurfing: About us, 2020. *Couchsurfing* [online]. [cit. 2020-06-17]. Dostupné z: <https://www.couchsurfing.com/about/about-us/>

Craft: Annual revenue Airbnb, 2020. *Craft* [online]. [cit. 2020-06-12]. Dostupné z: <https://craft.co/airbnb/revenue>

Craft: Annual revenue Uber, 2020. *Craft* [online]. [cit. 2020-06-12]. Dostupné z: <https://craft.co/uber/revenue>

Craft: Bolt Operating Metrics, 2020. *Craft* [online]. [cit. 2020-10-23]. Dostupné z: <https://craft.co/taxify/metrics>

ČERNÝ, Aleš, 2015. Amatérské ubytování v Česku se stává hitem. Levné noclehy vadí hoteliérům. *IDNES* [online]. [cit. 2020-11-16]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/airbnb-rust-v-cesku.A151206_172024_ekonomika_rny?fbclid=IwAR1fWFIV-7IJz8XxBy7iLiyy98_3JGEhr79XcnKniybnwR7KO9GUvz5Z-w

Čistou stopou Prahou: Jsou e-koloběžky pro naši planetu přínosem?, 2019. *Čistou stopou Prahou* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/jsou-e-kolobezky-pro-nasi-planetu-prinosem-1096?fbclid=IwAR3hhSV3khYow12afGsLcvJxoe-T6zgTxhl_tf7YcWe6aFsjJhZsQqabUm8

ČSÚ: Airbnb a ČSÚ zahajují partnerství pro sdílení agregovaných dat, 2019. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha [cit. 2020-06-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/airbnb-a-csu-zahajuji-partnerstvi-pro-sdileni-agregovanych-dat>

ČSÚ: Bytová a nebytová výstavba a stavební povolení - časové řady, 2020. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-10-08]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/bvz_cr

ČSÚ: Ceny sledovaných druhů nemovitostí, 2020. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-10-28]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ceny-sledovanych-druhu-nemovitosti>

ČSÚ: Česko v číslech - 2019, 2019. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-10-24]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-v-cislech-2019?fbclid=IwAR18ZgwPxeRtDK5bK97YH0Vii3V1tqVSXvSrJ6VohaexXEBdnLCaja uzI>

ČSÚ: Další časové řady - obyvatelstvo, 2020. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-10-24]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xa/dalsi_casove_rady_obyvatelstvo

ČSÚ: Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení hl. m. Prahy v 1. až 4. čtvrtletí 2018 (předběžné údaje), 2018. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-10-30]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xa/navstevnost-hromadnych-ubytovacich-zarizeni-hl-m-prahy-v-1-az-4-ctvrtleti-2018-predbezne-udaje>

ČSÚ: Obyvatelstvo, 2020. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-11-20]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo_lide

DATAcube: Kapacity a výkony ubytovacích zařízení cestovního ruchu vo vybraných mestách - ročné údaje, 2020. *DATAcube* [online]. [cit. 2020-10-30]. Dostupné z: http://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_SK_WIN/cr1003rr/v_cr1003rr_00_00_00_sk

DOKOUPIL, Michal, 2019. Jízda čistá, ale co výroba? Kolik CO2 vznikne při výrobě elektromobilů?. *Auto.cz* [online]. [cit. 2020-09-05]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/jizda-cista-ale-co-vyroba-kolik-co2-vznikne-pri-vyrobe-elektromobilu-131387?fbclid=IwAR2a4CWb0m27n0-dZEPUB4gfsD-D6pJNWSF4E5cg9ZfMERAoWq3AJvm0KtA>

DOSKOČILOVÁ, Veronika, 2015. Jak využít spolujízdu ve svůj prospěch. *Měšec.cz* [online]. [cit. 2020-09-19]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/jak-vyuzit-spolujizdu-ve-svuj-prospech/>

E15.cz: Ztráta WeWork už dosahuje desítek miliard za čtvrtletí, 2019. *E15.cz* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/clanek/byznys/startupy/ztrata-wework-uz-dosahuje-desitek-miliard-za-ctvrtleti-1364181>

European Commission: Commission reaches agreement with collaborative economy platforms to publish key data on tourism accommodation, 2020. *European Commission* [online]. Brussels [cit. 2020-10-30]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_194

European Commission: Crowdfunding explained, 2020. *European Commission* [online]. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/crowdfunding-guide/what-is/explained_en?fbclid=IwAR1vrVgy7zMddE51Rd-JE6HQxL17T46Hn81TZGeIdUB72d_YkAGDiOyydSo

Eurostat: GDP down by 11.8% and employment down by 2.9% in the euro area, 2020. *Eurostat* [online]. [cit. 2020-11-20]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/10545471/2-08092020-AP-EN.pdf/43764613-3547-2e40-7a24-d20c30a20f64>

Eurostat: Individuals - use of collaborative economy (until 2019), 2020. *Eurostat* [online]. [cit. 2020-10-29]. Dostupné z: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=isoc_ci_ce_i&lang=en

Eurostat: Online peer-to-peer accommodation services used by 1 in 6 EU citizens, 2017. *Eurostat* [online]. [cit. 2020-10-30]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/8558013/9-20122017-AP-EN.pdf/027d727b-4e06-45dc-b12a-2910eff57069>

Facebook: Praha sobě, 2019. *Facebook* [online]. [cit. 2020-11-24]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/PRAHASOBE.CZ/posts/2405839826172323/>

FAJMON, Martin, 2017. *Konec EU roamingu je tu. Vše důležité přehledně a na jednom místě* [online]. [cit. 2020-05-11]. Dostupné z: <https://mobilenet.cz/clanky/konec-eu-roamingu-je-tu-vse-dulezite-prehledne-a-na-jednom-miste-ndash-rozcestnik-33050>

FARRONATO, Chiara a Jonathan LEVIN, 2015. *The sharing economy: New opportunities, new questions*. Zurich: Global Investor.

Finance.cz: Jak dlouho trvá stavební řízení?, 2020. *Finance* [online]. [cit. 2020-10-05]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/532711-jak-dlouho-trva-vyrizeni-stavebniho-povoleni/>

Finex: Graf akcií Uber, 2020. *Finex* [online]. [cit. 2020-06-12]. Dostupné z: <https://finex.cz/akcie/uber/>

Flipkey: About us, 2020. *Flipkey* [online]. [cit. 2020-07-03]. Dostupné z: https://www.flipkey.com/pages/about_us/

Focus-age.cz: Rok 2019 byl pro Rekola rekordní. Počet registrovaných uživatelů narostl na čtvrt milionu, 2019. *Focus-age.cz* [online]. [cit. 2020-10-16]. Dostupné z: https://www.focus-age.cz/m-journal/aktuality/rok-2019-byl-pro-rekola-rekordni--pocet-registrovanych-uzivatelu-narostl-na-ctvrt-milionu__s288x14863.html

FOJTÍK, Jiří, 2017. *Informace k daňovému posouzení povinností poskytovatelů ubytovacích služeb (Airbnb a další)*. Generální finanční ředitelství. Dostupné také z: https://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-placeni-dani/2017-10-11_Info_k_danovemu_posouzeni_povinnosti_poskytovatelu_ubytovacich_sluzeb.pdf

FRENKEN, Koen a Juliet SCHOR, 2017. *Putting the sharing economy into perspective*. USA, The Netherlands. Dostupné také z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210422417300114>

FROLÍK, Adam, 2020. Kdo by dneska půjčil svoje auto? Sdílená ekonomika vs. koronavirus. *Seznam zprávy* [online]. [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/kdo-by-dneska-pujcil-svoje-auto-sdilena-ekonomika-vs-koronavirus-95666>

Fundlift, 2020. *Fundlift* [online]. [cit. 2020-07-08]. Dostupné z: <https://www.fundlift.cz/#/cs/stranka/caste-dotazy>

GURLEY, Bill, 2014. A Deeper Look at Uber's Dynamic Pricing Model. *Above the Crowd* [online]. [cit. 2020-10-30]. Dostupné z: <http://abovethecrowd.com/2014/03/11/a-deeper-look-at-ubers-dynamic-pricing-model/>

HELLER, Jakub, 2018. Nečekali jsme, že budou lidé na koloběžkách jezdit po chodníku, říká manažer Lime. *Aktuálně.cz* [online]. [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: https://zpravy.aktualne.cz/domaci/necekali-jsme-ze-lide-budou-na-kolobezkach-jezdit-po-chodnik/r~0744c2bed92411e89de10cc47ab5f122/?fbclid=IwAR1Hi0s3os4_u4eMjtYweifxNgWceYiJFAQ7C-9uf8CPr6JLZr7gQLUSj_8

HELLER, Jakub, 2019. Děsí mě čím dál větší počet turistů, to tempo je šílené, říká noční starosta Prahy. *Aktuálně.cz* [online]. [cit. 2020-11-24]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/desi-me-cim-dal-vetsi-pocet-turistu-rika-nocni-starosta/r~637a774eb9e911e9a049ac1f6b220ee8/>

HELLER, Jakub, 2020. Nová pravidla pro taxi. Uber i Bolt vystupují z ilegality, zřejmě zamíří i do regionů. *Aktuálně.cz* [online]. [cit. 2020-10-23]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/plati-nova-pravidla-pro-taxi-uber-i-bolt-vezmou-utokem-mesta/r~8ddd03a8bace11ea9d74ac1f6b220ee8/>

HOLMAN, Robert, 2007. *Mikroekonomie: středně pokročilý kurz*. 2., aktualiz. vyd. V Praze: C.H. Beck. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7179-862-0.

HOLMAN, Robert, 2011. *Ekonomie*. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-006-5.

HoppyGo [online], 2020. [cit. 2020-06-22]. Dostupné z: <https://hoppygo.com/cs>

HORÁČEK, Jakub, 2020. "Každý barák posuzují jinak." Praha 1 zakázala v domě Airbnb, jinde ho ale toleruje. Úřady čtou zákon různě. *IROZHLAS* [online]. [cit. 2020-10-23]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/praha-1-airbnb-kratkodobe-ubytovani-urady-zakon_2010071411_vis?fbclid=IwAR1cPKdaZ5KY2Iihy37wGqp04XmUot655jYQ-HuNDuokkx-_IN1jWEKg38E

Hospodářské noviny: Airbnb by mohlo vstoupit na burzu přes fúzi se specializovanou firmou. Stejný způsob využil i konkurent Tesly Nikola, 2020. *Hospodářské noviny* [online]. [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c1-66793980-airbnb-by-mohlo-vstoupit-na-burzu-pres-fuzi-se-specializovanou-firmou-stejny-zpusob-vyuzil-i-konkurent-tesly-nikola>

Hospodářské noviny: Liftago v loňském roce zvýšilo obrat o 35 procent. O třetinu se zvýšil i počet zákazníků, 2019. *Hospodářské noviny* [online]. [cit. 2020-10-23]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c1-66422680-liftago-v-lonskem-roce-zvysilo-obrat-o-35-procent-o-tretinu-se-zvysil-i-pocet-zakazniku,%20>

CHARVÁT, Ondřej, 2017. Překážkou cyklo dopravy nejsou kopce ani finance, ale malá ochota měst. *ČR 2030* [online]. [cit. 2020-11-24]. Dostupné z: <https://www.cr2030.cz/magazin/technologie/prekazkou-cyklo-dopravy-nejsou-kopce-finance-mala-ochota-mest/>

CHVÁTAL, Dalibor, 2017. Uber a Taxify. Nehrají fér, ale lidé je přesto milují. *Měšec.cz* [online]. [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/uber-a-taxify-nehraji-fer-ale-lide-je-presto-miluji/>

CHVÁTAL, Dalibor, 2020. Revoluce v taxislužbě. Přehledně, co se mění od 1. července 2020. *Měšec.cz* [online]. [cit. 2020-10-28]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/revoluce-v-taxisluzbe-prehledne-co-se-meni-od-1-cervence-2020/#h23>

INCIEN, 2020. *Institut cirkulární ekonomiky* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: https://incien.org/cirkularni-ekonomika/?fbclid=IwAR1uNT7Kj-CE2O5w6Tt-XtxhVP6UMKrOx9_iADuufxMa0J9SxDEz8O_HpEI

Investiční web: Uber kvůli koronaviru propustí dalších 3 000 zaměstnanců, 2020. *Investiční web* [online]. [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: <https://www.investicniweb.cz/news-uber-kvuli-koronaviru-propusti-dalsich-3-000-zamestnancu/>

Ipsos: Zájem o sdílenou ekonomiku roste, vyzkoušel ji už každý třetí Čech, 2020. *Ipsos* [online]. [cit. 2020-11-18]. Dostupné z: https://www.ipsos.com/cs-cz/zajem-o-sdilenou-ekonomiku-roste-vyzkousel-ji-uz-kazdy-treti-cech?fbclid=IwAR13938sfYEz0IvEP3DG_V9Pp7npRTTjK-wr_XOTrp-n6QvCG7NJpnbaiCA

JANICKI, Klára, 2020. Sousedí na jednu noc. *Praha7* [online]. [cit. 2020-09-14]. Dostupné z: <https://www.praha7.cz/sousedi-na-jednu-noc/>

JELÍNEK, Pavel, 2017. První rok se spolujíždou BlaBlaCar v Česku. *Motormix* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: https://motormix.cz/clanek/prvni-rok-se-spolujizdou-blablacar-v-cesku/12431?fbclid=IwAR0uXtaTn_8Thi4n8

Justice.cz: Benxy s.r.o. - Účetní závěrka 2019, 2019. *Justice.cz* [online]. [cit. 2020-10-16]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=62598828&subjektId=880547&spis=954984>

Keycafe Team: The History of Booking.com, 2019. *Medium* [online]. [cit. 2020-11-16]. Dostupné z: https://medium.com/keycafe/the-history-of-booking-com-cc213a735380?fbclid=IwAR076MJiuYsvFKteObquVPtWJ_33_-BCpkLVCh-pIbZmZG4zw_n5WUEmilQ

KLIMKOVÁ, Alena, 2020. Italské Benátky zavádějí od léta 2020 vstupné. Kdo nařízení poruší, hrozí mu vysoká pokuta. *Jencestovani* [online]. [cit. 2020-10-25]. Dostupné z: <https://www.jencestovani.cz/cestovani/italske-benatky-zavadeji-od-leta-2020-vstupne-kdo-narizeni-porusi-hrozi-mu-vysoka-pokuta>

KNOBLOCHOVÁ, Vladimíra, 2019. V Praze je Uber legální a v Brně je zakázán. Jak je to možné?. *Peak.cz* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://www.peak.cz/praze-uber-legalni-brne-zakazan-mozne/5188/>

KOPECKÝ, Pavel a Michael BERENĚ, 2020. Dopady koronaviru na sdílenou ekonomiku: Elektrokoloběžky v Praze dojezdily. *Deník.cz* [online]. [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/regiony/dopady-koronavirus-sdilena-ekonomika-elektrokolobezky-praha-konec-airbnb.html>

KRÝŽOVÁ, Sofie, 2020. Americký soud zaútočil na Uber. Firmu to může položit. *Seznam zprávy* [online]. [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/americky-soud-zautocil-na-uber-firmu-to-muze-polozit-115784?fbclid=IwAR2rWHc0HNdpOZ8xGIHRg-tUreug7OA-NMXLtp-cmfBb0LIHfZONEjv115M>

KRÝŽOVÁ, Sofie, 2020. Uber je znovu u soudu. Čelí obvinění z úniku dat milionů uživatelů. *Seznam zprávy* [online]. [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/uber-je-znovu-u-soudu-celi-obvineni-z-uniku-dat-milionu-uzivatelu-116988>

Lidovky: Praha se umístila na 13. místě v novém žebříčku kvality života. Předběhla Londýn i New York, 2019. *Lidovky* [online]. [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/praha-se-umistila-na-13-miste-v-novem-zebricku-kvality-zivota-predbehla-londyn-i-new-york.A191122_112955_In_domov_ele

Lidovky: Uber kvůli koronaviru ve čtvrtletí vykázal ztrátu téměř 40 miliard korun, 2020. *Lidovky* [online]. [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/firmy-a-trhy/uber-kvuli-koronaviru-ve-ctvrtleti-vykazal-ztratu-temer-40-miliard-korun.A200807_082409_firmy-trhy_ele

Lidovky, 2019. *Lidovky* [online]. [cit. 2020-10-23]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/firmy-a-trhy/neobydlenych-bytu-jsou-v-praze-podle-studie-nizsi-jednotky-procent.A191020_103517_firmy-trhy_cek

LIEBREICH, Jiří, 2020. Exodus tradičních taxikářů. Řidiči houfně migrují od taxametrů k aplikacím. *E15.cz* [online]. [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/exodus-tradicnich-taxikaru-ridici-houfne-migruji-od-taxametru-k-aplikacim-1370055>

Liftago [online], 2020. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://www.liftago.cz/>

LIŠKOVÁ, Adéla, 2019. Sdílená ekonomika léčí uspěchaný svět. Šetří nejen přírodu, ale i čas a peníze. *Roklen24* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://roklen24.cz/sdilena-ekonomika-leci-uspechany-svet-setri-nejen-prirodu-ale-i-cas-a-penize/>

- MAHDALOVÁ, Kateřina, 2020. Analýza: Airbnb v Česku je byznys, na který doplácíme všichni. *Novinky* [online]. [cit. 2020-05-30]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/analyza-airbnb-v-cesku-je-byznys-na-ktery-doplacime-vsichni-40308029>
- MAKOWER, Joel, 2009. GreenBiz: Reinventing Mobility: It's Not Just the Cars, Stupid. *GreenBiz* [online]. [cit. 2020-09-05]. Dostupné z: <https://www.greenbiz.com/article/reinventing-mobility-its-not-just-cars-stupid>
- MAREK, David, Václav FRANČE, Petr NĚMEC, Edita BOLKOVÁ, Kateřina NOVOTNÁ a Kateřina KRCHNIVÁ, 2017. *Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví*. Deloitte. Dostupné také z: <https://edu.deloitte.cz/cs/Content/DownloadPublication/sdilenaeconomika-2017>
- MAREK, Michal, 2019. Lime s BESIPEM a Policií ČR završily letošní kampaň zaměřenou na bezpečnost. *FYI Prague* [online]. [cit. 2020-11-18]. Dostupné z: <https://www.fyi.cz/tag/lime/>
- MARIANOVSKÁ, Veronika a Michal NĚMEC, 2018. *Fenomén Airbnb a jeho dopady v kontextu hl. m. Prahy*. Praha. Dostupné také z: www.iprpraha.cz/ssp/analyzy/
- Mark BDDO: Marketingová a komunikačná stratégia destinácie Bratislava 2018 – 2022, 2017. *Visit Bratislava* [online]. [cit. 2020-11-24]. Dostupné z: https://www.visitbratislava.com/wp-content/uploads/2018/04/BTB_Marketingova-a-komunikacna-strategia-destinacie-Bratislava-2018-2022.pdf
- MAŤO, Vladimír, 2019. Bič na Uber v praxi? Počet taxikárov vzrástol len v Bratislave o 25 percent. *Trend* [online]. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.trend.sk/spravy/bic-uber-praxi-pocet-taxikarov-vzrastol-len-bratislave-25-percent>
- MAUDLIN, Laura, 2019. Various cities worldwide banned Uber. *Tourism Review* [online]. [cit. 2020-10-05]. Dostupné z: <https://www.tourism-review.com/many-cities-around-the-world-banned-uber-news11032>
- MICHALIČKA, Vincenc, 2017. Krátkodobé pronájmy zažívají v Česku boom, mohou být zajímavou investicí. *E15.cz* [online]. [cit. 2020-11-18]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/finexpert/investujeme/kratkodobe-pronajmy-zazivaji-v-cesku-boom-mohou-byt-zajimavou-investici-1330716>

Ministerstvo financí ČR: Makroekonomická predikce - duben 2020, 2020. *Ministerstvo financí ČR* [online]. Praha [cit. 2020-06-15]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/makroekonomika/makroekonomicka-predikce/2020/makroekonomicka-predikce-duben-2020-38089>

Ministerstvo pro místní rozvoj: Nový stavební zákon jde do prvního čtení. Zrychlí a zjednoduší povolování staveb, 2020. *Ministerstvo pro místní rozvoj* [online]. [cit. 2020-11-18]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/microsites/nsz/aktuality/novy-stavebni-zakon-jde-do-prvniho-cteni-zrychli>

Ministerstvo pro místní rozvoj: Regulace Airbnb - zkušenosti a možnosti, 2017. Dostupné také z: https://www.mmr.cz/getmedia/decccec9-d9db-473b-92d7-6551dea0c2b2/CJ_Regulace-Airbnb-zkusenosti-a-moznosti.pdf.aspx?ext=.pdf&fbclid=IwAR1ZI8t5KwanMa40Ogp6xqy_8T_c2rdnDt0-042VvqJ1WCEozHM9nUMEqK0

Ministerstvo zdravotnictví ČR: Vývoj událostí v čase, 2020. *Ministerstvo zdravotnictví ČR* [online]. [cit. 2020-10-01]. Dostupné z: <https://koronavirus.mzcr.cz/vyvoj-udalosti-v-case/>

MLECZKO, Marcin, 2017. Sharing and traditional economy: a matter of substitutability... between cats and dogs?. *Kluwer Competition Law Blog* [online]. [cit. 2020-10-30]. Dostupné z: http://competitionlawblog.kluwercompetitionlaw.com/2017/03/24/sharing-traditional-economy-matter-substitutability-cats-dogs/#_ftn8

MORÁVEK, Daniel, 2019. Zvyšme OSVČ sociální pojištění, je to pro jejich dobro, říká ministerstvo. *Podnikatel* [online]. [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: <https://www.podnikatel.cz/clanky/zvyste-osvc-socialni-pojisteni-je-to-pro-jejich-dobro-tvrdi-ministerstvo/>

MUDROVÁ, Nikol, 2019. Vrtačku, foťák ani projektor nekupujte! Raději využijte sdílenou ekonomiku. *Studenta* [online]. [cit. 2020-10-30]. Dostupné z: <https://www.studenta.cz/life/fun-chill/vrtacku-fotak-ani-projektor-nekupujte-radeji-vyuzijte-sdilen/r~89b9da0eb76311e9b5e8ac1f6b220ee8/>

MUSILOVÁ, Zdeňka, 2020. Soumrak sdílené ekonomiky: Airbnb ani Uber už s ní nemají nic společného. *Flowee city* [online]. [cit. 2020-11-18]. Dostupné z: <https://www.flowee.cz/floweecity/byznys/7624-soumrak-sdilene-ekonomiky-airbnb-ani-uber-uz-s-ni-nemaji-nic-spolecneho>

Nehnutelnosti: Prenájmy klesli viac ako o 10 %, v Bratislave sú lacnejšie ako hypotéka, 2020. *Nehnutelnosti.sk* [online]. [cit. 2020-10-31]. Dostupné z: <https://www.nehnutelnosti.sk/magazin-o-byvani/1207-prenajmy-klesli-viac-ako-o-10-v-bratislave-su-lacnejsie-ako-hypoteka/>

NÝVLT, Václav, Jan KUŽNÍK a Pavel KASÍK, 2017. Proč Uber tak děsí taxikáře? Jak porušuje zákon, není jasné. *IDNES* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/technet/technika/uber-taxi-zakony-budoucnost.A170919_111119_tec_technika_nyv?fbclid=IwAR3l0WcQMCdDNfGBdFy8e8MOs6hoyHfBm0N8NecLOFMge1IdV7pUiQYXF04

O'CONNEL, Brian, 2019. History of Uber: Timeline and Facts. *TheStreet* [online]. [cit. 2020-05-15]. Dostupné z: <https://www.thestreet.com/technology/history-of-uber-15028611>

OICA: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, 2019 PRODUCTION STATISTICS, 2020. *OICA* [online]. [cit. 2020-10-11]. Dostupné z: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2019-statistics/>

OSZTOVITS, Ádám, Árpád KÖSZEGI, Bence NAGY a Bence DAMJANOVICS, 2015. *Sharing or paring?: Growth of the sharing economy*. Hungary. Dostupné také z: <https://www.pwc.com/hu/en/kiadvanyok/assets/pdf/sharing-economy-en.pdf>

OTAJOVIČOVÁ, Soňa, 2019. Slováci využívajú služby ako Airbnb stále viac. Zdieľaná ekonomika je u nás však iba v plienkach. *StaritUP* [online]. [cit. 2020-10-31]. Dostupné z: <https://www.startitup.sk/slovaci-vyuzivaju-sluzby-ako-airbnb-stale-viac-zdielana-ekonomika-je-u-nas-vsak-iba-v-plienkach/>

PICHT A KOL., Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, ed., 2017. *Sdílená ekonomika - sdílený právní problém?*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-807-5528-742.

PICHT A KOL., Jan, Radim BOHÁČ a Jakub MORÁVEK, 2019. *Sdílená ekonomika tři roky poté - závěry a perspektivy*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7598-591-0.

POLESNÝ, David, 2017. Co je to a jak funguje Uber. *Živě* [online]. [cit. 2020-05-22]. Dostupné z: <https://www.zive.cz/clanky/co-je-to-a-jak-fungujeuber/sc-3-a-189701/default.aspx>

Policie ČR: Informace pro pobyt cizinců: Hlášení pobytu cizinců, 2020. *Policie České republiky* [online]. [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/hlaseni-pobytu-cizincu.aspx>

POSPÍŠIL, Aleš, 2014. Tak šel čas s mobilními daty v ČR. *Mobil mania* [online]. [cit. 2020-05-11]. Dostupné z: <https://www.mobilmania.cz/clanky/tak-sel-cas-s-mobilnimi-daty-v-cr/sc-3-a-1329162/default.aspx>

Praha.eu: Praha chce prosadit novelu živnostenského zákona, která dá obcím větší pravomoci k regulaci krátkodobého ubytování, 2020. *Portál hlavního města Prahy* [online]. [cit. 2020-10-23]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/praha_chce_prosadit_novelu.html

Pražský deník: Praha je 11. nejlepší světovou destinací. V Evropě se umístila sedmá, 2019. *Pražský deník* [online]. [cit. 2020-11-24]. Dostupné z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/praha-je-11-nejlepsi-svetovou-destinaci-v-evrope-je-sedma-20190330.html

PražskýDEN: Počet turistů v Praze nadále roste, i když už pomaleji, 2020. *PražskýDEN.cz* [online]. [cit. 2020-10-25]. Dostupné z: <https://www.prazskyden.cz/poce-turistu-v-praze-nadale-roste-i-kdyz-uz-pomaleji/?fbclid=IwAR3vakOX7nXYIvOIG9bCLuXv5waK8sefm1Tc4PLSsL8gH4uBTgmf2Qdozmw>

Publications Office of the EU: Study to monitor the economic development of the collaborative economy at sector level in the 28 EU Member States [online], 2018. In: . s. 214 [cit. 2020-10-31]. Dostupné z: doi:10.2873/83555

PŮTOVÁ, Barbora, 2019. *Antropologie turismu*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum. ISBN 978-802-4643-540.

RANZINI, Giulia, Michael ETTER, Christoph LUTZ a Ivar VERMEULEN, 2020. *Privacy in the Sharing Economy*. Dostupné také z: <https://www.bi.edu/globalassets/forskning/h2020/privacy-working-paper.pdf>

Realtymix: Průměrná cena bytu 60 m², 2020. *Realtymix* [online]. [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: https://realtymix.cz/statistika-nemovitosti/byty-prodej-prumerna-cena-bytu-60m2.html?fbclid=IwAR1eb47j3U3dldPKwQoBZgCDmtFx5i_1JEkmT966220M1P4hUktTVaxv3-g

Realtymix: Průměrná cena pronájmu – 1 m²/měsíc [online], 2020. [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: <https://realtymix.cz/statistika-nemovitosti/byty-pronajem-prumerna-cena-pronajmu-1m2-mesic.html>

Realtymix: Průměrná cena pronájmu - 1m²/měsíc - Praha, 2020. *Realtymix* [online]. [cit. 2020-10-31]. Dostupné z: <https://realtymix.cz/statistika-nemovitosti-graf.php?mesto=19&praha=0&s=byty-pronajem-prumerna-cena-pronajmu-1m2-mesic>

RMIT University: The internet, 2017. *Future learn* [online]. [cit. 2020-11-16]. Dostupné z: https://www.futurelearn.com/info/courses/sharing-economy/0/steps/84165?fbclid=IwAR2XZ_2cRCNeXR0kc9aoK9fKEiSEWKTN8Ve9YKEXoWBunOlj_tLu6pDwrlg

SATTLER, Robert, 2019. Kontrolujte častěji alternativní služby: Pořád porušují pravidla, stěžují si pražští taxikáři. *Lidovky* [online]. Praha [cit. 2020-08-06]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/domov/kontrolujte-casteji-alternativni-sluzby-porad-porusuji-pravidla-stezuji-si-prazsti-taxikari.A190818_174140_In_domov_rkj

SEDLÁK, Jan, 2019. Lupa.cz: Zásilkovna kupuje službu Zavezu.cz, rozšíří možnosti dopravy. *Lupa.cz* [online]. [cit. 2020-10-16]. Dostupné z: <https://www.lupa.cz/aktuality/zasilkovna-kupuje-sluzbu-zavezu-cz-rozsiri-moznosti-dopravy/?opinionsListing-order=insert&do=opinionsListing-reorder>

SharyGo [online], 2020. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: <https://www.sharygo.cz/cs>

SPINKS, Rosie, 2019. What even is Airbnb anymore?. *Quartz* [online]. [cit. 2020-11-16]. Dostupné z: https://qz.com/quartz/1574182/ahead-of-its-ipo-what-even-is-airbnb-anymore/?fbclid=IwAR2VDHbDU0NSeRp2e_FJS6-owR_MYt5AA_G4txW-1K5FXCqdP6Rt_lpWs7E

Spotřebitelské fórum z. ú.: Studie: Srovnání různých forem taxislužeb a smluvní přepravy v Praze a v Brně z pohledu spotřebitele, 2019. Dostupné také z: https://spotrebitelskeforum.cz/wp-content/uploads/2016/11/STUDIE_taxisluzby.pdf

STAUFFER, Susie, 2020. 7 Best European Cities to Cycle. *MapQuest Travel* [online]. [cit. 2020-11-26]. Dostupné z: <https://www.mapquest.com/travel/7-best-european-cities-to-cycle/>

Stavební fórum: V Praze je zájem hlavně o malé byty, 2019. *Stavební fórum* [online]. [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: <https://www.stavebni-forum.cz/cs/v-praze-je-zajem-hlavne-o-male-byty/?fbclid=IwAR2h9H0bCITENIZXT3CV1XEAIJGaP8niE2E0-e0FjchK-ErL7CNWoHW0gc>

STONE, Brad, 2019. *Uber a Airbnb mění svět: příběhy sdílené ekonomiky*. 1. vydání. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0779-7.

STROUHAL, Jan, 2020. Koloběžky Lime se vrací do Prahy.: Podle firmy mají pomoci v boji proti šíření koronaviru. *Forbes* [online]. [cit. 2020-09-25]. Dostupné z: <https://forbes.cz/kolobezky-lime-se-vraci-do-prahy-cesky-freebike-se-naopak-stahuje-zpet-do-karlina/>

SVATOŇOVÁ, Klára, 2018. *Sdílená ekonomika a její význam*. Praha. Diplomová práce. Česká zemědělská univerzita. Vedoucí práce Ing. Lenka Kopecká Ph.D.

ŠABATOVÁ, Anna, 2019. *Sdílená ekonomika: Ubytovací služby*. Brno. Dostupné také z: https://www.ochrance.cz/fileadmin/user_upload/Letaky/Sdilená-ekonomika_Ubytovací-sluzby.pdf

ŠNOBR, Martin, 2020. Nové cyklostezky a cyklopruhy v Praze roku 2020. *Prahou na kole* [online]. [cit. 2020-11-09]. Dostupné z: <https://prahounakole.cz/2020/05/nove-cyklostezky-a-cyklopruhy-v-praze-2020/>

ŠÚ SR: Stav obyvateľstva v SR k 30. júnu 2020, 2020. *Štatistický úrad SR* [online]. [cit. 2020-11-20]. Dostupné z: https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/products/informationmessages/inf_sprava_detail/

TAIT, Robert, 2019. The fall of Prague: ‘Drunk tourists are acting like they’ve conquered our city’. *The Guardian* [online]. [cit. 2020-10-25]. Dostupné z: https://www.theguardian.com/world/2019/aug/25/prague-drunk-tourists-conquer-our-city?fbclid=IwAR2tHX6S1s5IS3XSRsMkcEFN9EFclYIDmYX-jVIucQXxa_--GLx_fmb44nE

TEMPERTON, James, 2020. Is this the end of Airbnb?. *Wired* [online]. [cit. 2020-11-18]. Dostupné z: https://www.wired.co.uk/article/airbnb-coronavirus-losses?utm_medium=applenews&utm_source=applenews&fbclid=IwAR06TWAy1e7Hr9nkpVw9TyIP_p-_yBAguSDCoLBIUUGMRm_QaiPIQcAOXag

TŮMA, Petr, 2019. Pozor, co si stahujete do mobilu. Aplikace mohou škodit a donášet. *IDNES* [online]. [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/mobil/tech-trendy/mobilni-aplikace-bezpecnostni-riziko-hacker-malware-virus.A191203_152459_mob_tech_LHR

Uber: How it works, 2020. *Uber* [online]. [cit. 2020-05-22]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cz/cs/ride/how-it-works/>

Úřad vlády České republiky: Příloha č. 1 - Právní režimy v jiných státech, 2017. Dostupné také z: https://www.mmr.cz/getmedia/cb1f37da-5d90-4bf1-8d7c-81f1fad50af0/CJ_Priloha-Sdilena-ekonomika-UV-analyza.pdf.aspx?ext=.pdf

VÁCLAVÍK, Lukáš, 2017. Uber je třeba regulovat jako běžné taxi, říká Soudní dvůr EU. *Cnews.cz* [online]. [cit. 2020-11-15]. Dostupné z: https://www.cnews.cz/uber-taxi-rozsudek-soudni-dvur-eu?fbclid=IwAR1TX6D14qGHT-8D87edu6t1J3lvohxHG_1WH_bKMnNpygsxkWjulyGSS8Q

VÁCHAL, Adam, 2020. Investoři drží ceny bytů vysoko: Až polovina se neprodává pro bydlení, ale podnikání. *Hospodářské noviny* [online]. [cit. 2020-09-17]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66804190-investori-drzi-ceny-bytu-vysoko-az-polovina-se-proda-na-podnikani-nebo-investici-ne-pro-bydleni>

VEBER, J., V. KRAJČÍK a L. HRUŠKA, 2016. *Sdílená ekonomika* [online]. Praha: VŠPP, 52 [cit. 2020-05-10]. Dostupné z: <https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf>

VEBER, Jaromír, 2018. *Digitalizace ekonomiky a společnosti: výhody, rizika, příležitosti*. Praha: Management Press. ISBN 978-80-7261-554-4.

VILČEK, Ivan, 2019. Uber se vrací do Bratislavy. *Novinky* [online]. [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/uber-se-vraci-do-bratislavy-40281076>

VINKLÁŘ, Petr, 2016. Nej příjemnějším městem pro cyklisty je Hradec Králové, prozradil Cyklobarometr měst. *Hradec Králové* [online]. [cit. 2020-11-24]. Dostupné z: <https://www.hradeckralove.org/nejprijemnejsim-mestem-pro-cyklisty-je-hradec-kralove-prozradil-cyklobarometr-mest/d-47744>

VLÁDA ČR, , 2017. *Analýza sdílené ekonomiky a digitálních platforem: Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR* [online]. 86 [cit. 2020-05-10]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

Vláda ČR: Mimořádná opatření – co aktuálně platí [online], 2020. [cit. 2020-10-01]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/cz/epidemie-koronaviru/dulezite-informace/mimoradna-opatreni-_-co-aktualne-plati-180234/

WeWork [online], 2020. [cit. 2020-07-03]. Dostupné z: <https://www.wework.com/cs-CZ>

WHITELEY, Jay, 2020. Vrbo vs. Airbnb vs. Booking.com: Which Vacation Rental Listing Site is Best?. *Evolve vacation rental* [online]. [cit. 2020-11-16]. Dostupné z: https://evolvevacationrental.com/blog/homeowner-tips/homeaway-vs-vrbo-vs-airbnb-vs-flipkey-vs-tripadvisor-vs-booking/?fbclid=IwAR34FUSb64JjiWo9NOQsMiamgBIXxUAQLm0zSgciWEs-NCEwp5_xZCh-ggA

WICK, Ben, 2020. Airbnb plans to IPO in December and will seek to raise about \$3 billion, report says. *Markets insider* [online]. [cit. 2020-10-28]. Dostupné z: <https://markets.businessinsider.com/news/stocks/airbnb-ipo-december-3-billion-stock-market-offering-2020-10-1029645145#>

Worklinks [online], 2020. [cit. 2020-07-03]. Dostupné z: <https://www.worklinks.com/#intro>

WorkLounge [online], 2020. [cit. 2020-07-03]. Dostupné z: <https://worklounge.com/cs/cenik>

Zastupitelský úřad ČR v Tel Avivu: Izrael: Základní charakteristika teritoria, ekonomický přehled, 2020. *Bussinessinfo* [online]. [cit. 2020-10-24]. Dostupné z: https://www.businessinfo.cz/navody/izrael-zakladni-charakteristika-teritoria-ekonomicky-prehled/?fbclid=IwAR3tk_JzICydkXt-IL3iiLXZvPM5W8BRbR_k4LQF_JNfSZiktGKTf5ofY4s

Zavezu: spolujízda pro věci [online], 2020. [cit. 2020-06-22]. Dostupné z: <https://zavezu.cz/>

Zonky [online], 2020. [cit. 2020-11-16]. Dostupné z: <https://zonky.cz/>

ŽUROVEC, Michal, 2020. Zrušení superhrubé mzdy přinese daňovou úsporu všem zaměstnancům. *Ministerstvo financí ČR* [online]. [cit. 2020-11-17]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2020/zruseni-superhrube-mzdy-prinese-danovou-39419?fbclid=IwAR1WIKEu5HVBkdAmdjyTkURO4qtjfr06FWB13xZ75uzSK7asEwSPf9brBNE>

8 Přílohy

Příloha č. 1 – Dotazníkové šetření

Využívání služeb sdílené ekonomiky

Znáte pojem sdílená ekonomika?

- Znám Neznám

Do sdílené ekonomiky spadají společnosti Airbnb, Uber, Bolt, Rekola, Lime, Nextbike, re.volt, Berider apod.

Nápověda k otázce: Z výše uvedených společností aspoň jednu:

- Znám Neznám

Využíváte služeb sdílené ekonomiky typu Uber či Bolt - tzv. alternativní taxislužby?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Ano Ne

Jak často jste alternativních taxislužeb využíval/la v roce 2019?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Každý den 3 - 5x týdně 1 - 2x týdně Několikrát do měsíce Několikrát do roka
 Výjimečně V roce 2019 jsem služby nevyužil/la

Jak často jste alternativních taxislužeb využíval/la od března tohoto roku?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Každý den 3 - 5x týdně 1 - 2x týdně Několikrát do měsíce Několikrát do roka
 Výjimečně Během tohoto období jsem služby nevyužil/la

Které z níže uvedených alternativních taxislužeb využíváte?

Nápověda k otázce: Vyberte jednu odpověď

- Uber Bolt (dříve Taxify) Obě dvě možnosti
 Jiné

Jak službu Uber hodnotíte z hlediska úspory času?

Nápověda k otázce: *Prosím ohodnoťte na škále*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Nevýhodná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Výhodná

Jak službu Uber hodnotíte z hlediska ceny?

Nápověda k otázce: *Prosím ohodnoťte na škále*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Nevýhodná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Výhodná

Jak službu Uber hodnotíte z hlediska pohodlí?

Nápověda k otázce: *Prosím ohodnoťte na škále*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Nepohodlná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Pohodlná

Máte obavu využívat alternativních taxislužeb z důvodu pandemie COVID-19?

Nápověda k otázce: *Prosím ohodnoťte na škále*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Mám	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Nemám

Využíváte služeb sdílené ekonomiky Airbnb?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

Ano Ne

Jak často jste využíval/la služeb Airbnb od června do srpna v roce 2019?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

Během tohoto období jsem službu nevyužil/la 1x 2x 3x 4x 5x 6x

Více jak 6x

Jak často jste využíval/la služeb Airbnb od června do srpna v roce 2020?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Během tohoto období jsem službu nevyužil/la
 1x
 2x
 3x
 4x
 5x
 6x
 Více jak 6x

Jak službu Airbnb hodnotíte z hlediska ceny?

Nápověda k otázce: *Prosím ohodnoťte na škále*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Nevýhodná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Výhodná

Jak službu Airbnb hodnotíte z hlediska pohodlí?

Nápověda k otázce: *Prosím ohodnoťte na škále*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Nepohodlná	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Pohodlná

Jak službu Airbnb hodnotíte z hlediska možností výběru ubytování?

Nápověda k otázce: *Prosím ohodnoťte na škále*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Nespokojen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Spokojen

Máte obavu využívat služby Airbnb z důvodu pandemie COVID-19?

Nápověda k otázce: *Prosím ohodnoťte na škále*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Mám	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Nemám

Využíváte služeb tzv. individuální sdílené dopravy? Jedná se o sdílená kola, koloběžky, skútry a miniauta.

Nápověda k otázce: *Příkladem těchto platforem jsou společnosti: Rekola, Lime, BeRider, re.volt apod.*

- Ano
 Ne

Jak často jste využíval/la individuální sdílené dopravy v roce 2019?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Každý den
 3 - 5 x týdně
 1 - 2 x týdně
 Několikrát do měsíce
 Několikrát do roka
 Výjimečně
 V roce 2019 jsem služby nevyužil/la

Jak často jste využíval/la individuální sdílené dopravy od března tohoto roku?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Každý den
 3 - 5 x týdně
 1 - 2 x týdně
 Několikrát do měsíce
 Několikrát do roka
 Výjimečně
 Během tohoto období jsem služby nevyužil/la

Máte obavu využívat služeb individuální sdílené dopravy z důvodu pandemie COVID-19?

Nápověda k otázce: *Prosím ohodnoťte na škále*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Mám	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Nemám

Vaše pohlaví:

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Muž
 Žena

Váš věk:

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- 15 - 20 let
 21 - 25 let
 26 - 30 let
 31 - 40 let
 41 - 50 let
 51 - 60 let
 61 a více let

Vaše nejvyšší dosažené vzdělání:

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Základní
 Středoškolské
 Středoškolské s maturitou
 Vyšší odborné
 Vysokoškolské

Vaše pracovní zařazení:

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Student Pracující student Zaměstnanec OSVČ Podnikatel Nezaměstnaný Senior

Vaše bydliště:

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Praha Středočeský kraj Jihočeský kraj Plzeňský kraj Karlovarský kraj Ústecký kraj
 Liberecký kraj Královéhradecký kraj Pardubický kraj Kraj Vysočina Jihomoravský kraj Moravskoslezský kraj
 Zlínský kraj