

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Diplomová práce

Sdílená ekonomika a její význam

Bc. Michal Muzička

© 2021 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Michal Muzička

Hospodářská politika a správa
Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Sdílená ekonomika a její význam

Název anglicky

The shared economy and its importance

Cíle práce

Hlavním cílem práce je analyzovat na případové studii využití vybrané platformy sdílení a její přínosy. Vedlejším cílem práce je provést analýzu pojmu a ideálu sdílené ekonomiky a jejích základních principů, objektivně zhodnotit, jaké efekty a možnosti pro společnost sdílená ekonomika přináší, zkoumat motivace, které spotřebitele k účasti na sdílené ekonomice vedou a identifikovat pozici sdílené ekonomiky v současné ekonomice.

Metodika

V teoretické části práce bude analyzován pojem a ideál sdílené ekonomiky.

Budou zde kriticky konfrontovány její často zmiňované principy, akcelerátory jejího růstu, způsoby fungování jejích nejnámějších součástí i efekty s ní spojené. Budou zde nastíněna negativa sdílené ekonomiky a vyzdvižen význam sdílené ekonomiky pro rozvoj společnosti, ekonomický růst, zvýšení kvality života a technologický pokrok. Teoretická část bude zakončena shrnutím stávajícího přístupu vlády České republiky a Evropské komise ke sdílené ekonomice.

V praktické části bude sdílená ekonomika případovou studií jejího vybraného segmentu zkoumána z hlediska jejího fungování a významu ve srovnání s ostatními subjekty působícími ve stejném sektoru ekonomiky. Praktická část bude zaměřena na zjištění, kdo jsou spotřebitelé sdílené ekonomiky a proč. Jako nástroj bude použito dotazníkové šetření, které bude na závěr praktické části vyhodnoceno.

Diplomová práce bude zakončena shrnutím a zobecněním výsledků provedeného výzkumu a doporučením ideálního postoje veřejné správy ke sdílené ekonomice.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

Sdílená ekonomika, trvale udržitelný rozvoj, efektivita, spotřebitel, využívání zdrojů, životní prostředí, služby, příležitostný výtěžek, podnikání, sdílení, sdílená jízda, spolujízda, majetek.

Doporučené zdroje informací

ARIELY, D. – KREISLER, J. Peníze a zdravý selský rozum. Praha: Práh, 2019. ISBN 978-80-7252-796-0.

ČERNÝ, M. Digitální kompetence v transdisciplinárním nahlédnutí: mezi filosofií, sociologií, pedagogikou a informační vědou. Brno: Masarykova univerzita, 2019. ISBN 978-80-210-9330-0.

CHOVANCULIAK, R. Pokrok bez povolení. Praha: Grada, 2020. ISBN 978-80-271-1755-0.

PILNÝ, I. Digitální ekonomika. Brno: BizBooks, 2016. ISBN 978-80-265-0481-8.

SIMON, J. Největší bohatství. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2006. ISBN 978-80-7325-082-9.

STONE, B. Uber a Airbnb mění svět. Praha: Grada, 2017. ISBN 978-80-271-0779-7.

SVOBODOVÁ, I. – ANDERA, M. Od nápadu k podnikatelskému plánu. Praha: Grada, 2017. ISBN 978-80-271-0407-9.

Předběžný termín obhajoby

2021/22 ZS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Lenka Kopecká, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomických teorií

Elektronicky schváleno dne 18. 11. 2021

doc. PhDr. Ing. Lucie Severová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 22. 11. 2021

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 28. 11. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Sdílená ekonomika a její význam" jsem vypracoval 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 autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30. 11. 2021

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Ing. Lence Kopecké, Ph.D. za cenné připomínky, návrhy a vstřícný přístup při vedení mé diplomové práce.

Sdílená ekonomika a její význam

Abstrakt

Diplomová práce pojednává o problematice sdílené ekonomiky se zaměřením na oblasti sdílení automobilů, sdílení ubytování a spolujízdy. Cílem práce je provést analýzu pojmu a ideálu sdílené ekonomiky a jejich základních principů, objektivně zhodnotit, jaké efekty a možnosti pro společnost sdílená ekonomika přináší, na základě případové studie zkoumat motivace, které k účasti na sdílené ekonomice vedou, identifikovat pozici sdílené ekonomiky v současné ekonomice a analyzovat na případové studii využití vybrané platformy sdílení a její přínosy.

Teoretická část se na základě analýzy použitých zdrojů kriticky zabývá pojmem a ideálem sdílené ekonomiky, jejími základními principy a hlavními akcelerátory jejího růstu na pozadí jejích dvou nejvýznamnějších odvětví – sdílení ubytování a sdílení automobilů – a to ne jen kvůli odhalení jejích negativ, nýbrž za účelem vyzdvihnutí významu sdílené ekonomiky pro rozvoj společnosti, ekonomický růst, zvýšení kvality života a technologický pokrok. Na základě analýzy oficiálních dokumentů shrnuje stávající přístup vlády České republiky a Evropské komise ke sdílené ekonomice.

V praktické části je realizována případová studie vybraného segmentu sdílené ekonomiky z hlediska jejího fungování a významu ve srovnání s ostatními subjekty působícími ve stejném sektoru ekonomiky. Praktická část bude zaměřena na zjištění, kdo jsou účastníci sdílené ekonomiky a proč.

V závěru diplomové práce jsou shrnuty a zobecněny výsledky provedeného výzkumu a formulováno doporučení, jaký postoj by měla ke sdílené ekonomice zaujmout veřejná správa.

Klíčová slova: Sdílená ekonomika, trvale udržitelný rozvoj, efektivita, spotřebitel, využívání zdrojů, životní prostředí, služby, příležitostný výdělek, podnikání, sdílení, sdílená jízda, spolujízda, majetek.

The shared economy and its importance

Abstract

The diploma thesis deals with the issue of shared economy with a focus on car sharing, accommodation sharing and carpooling. The aim of the thesis is to analyze the concept and ideal of shared economy and its basic principles, objectively evaluate what effects and opportunities for society shared economy, based on a case study to examine the motivations that lead to participation in shared economy, identify the position of shared economy in today's economy and analyze on a case study the use of the selected sharing platform and its benefits.

The theoretical part critically deals with the concept based on the analysis of the sources used and the ideal of a shared economy, its basic principles and the main accelerators of its growth against the background of its two most important sectors - accommodation and car sharing - not only to uncover its negatives but to highlight the importance of the shared economy for society, economic growth, quality of life and technological progress. Based on the analysis of official documents, it summarizes the current approach of the Government of the Czech Republic and the European Commission to the shared economy.

The practical part is a case study of a selected segment of the shared economy in terms of its functioning and importance in comparison with other entities operating in the same sector of the economy. The practical part will focus on finding out who are participants in a shared economy and why.

At the end of the diploma thesis, the results of the research are summarized and generalized, and recommendations are formulated as to what attitude public administration should take towards a shared economy.

Keywords: Shared economy, sustainable development, efficiency, consumer, use of resources, environment, services, occasional earnings, business, sharing, shared driving, carpooling, property

Obsah

1 Úvod.....	13
2 Cíl práce a metodika	17
2.1 Cíl práce	17
2.2 Metodika	17
3 Teoretická východiska	19
3.1 Analýza pojmu a ideálu sdílené ekonomiky	19
3.2 Základní principy sdílené ekonomiky	24
3.3 Hlavní akcelerátory růstu sdílené ekonomiky	26
3.4 Nejvýznamnější odvětví sdílené ekonomiky	31
3.5 Nástroje sdílené ekonomiky	35
3.6 Efekty a význam sdílené ekonomiky	37
3.7 Ideály sdílené ekonomiky	42
3.8 Negativa sdílené ekonomiky	47
3.9 Přístup vlády České republiky ke sdílené ekonomice.....	50
3.10 Přístup Evropské komise ke sdílené ekonomice	52
4 Praktická část	54
4.1 Analýza informací dostupných na webu:	56
4.1.1 Vliv veřejné správy na dopravu na trase Litoměřice - Praha.....	56
4.1.2 Srovnání parametrů druhů přepravy na trase Litoměřice – Praha	66
4.1.3 Fungování platformy BlaBlaCar na trase Litoměřice – Praha.....	69
4.2 Dotazníkové šetření mezi členy platformy BlaBlaCar.....	81
4.2.1 Demografické údaje respondentů	81
4.2.2 Údaje o způsobu využití platformy BlaBlaCar.....	83
4.2.3 Profil typického uživatele platformy BlaBlaCar na trase Litoměřice-Praha a zpět	102
Typický uživatel platformy BlaBlaCar při spolujždě na trase Litoměřice – Praha a zpět	102
5 Zhodnocení výsledků a doporučení	114
5.1 Zhodnocení výsledků případové studie.....	114
5.2 Doporučení optimálního přístupu státu	115
6 Závěr.....	119
7 Seznam použitých zdrojů	123

Seznam obrázků

Obrázek 1	Aktuální stav přípravy stavby vysokorychlostní trati Podřipsko	63
Obrázek 2	Mapa vysokorychlostní trati Podřipsko	64
Obrázek 3	Nabídka jízd na trase Litoměřice - Praha na platformě BlaBlaCar	76
Obrázek 4	Detail nabídky jízdy na trase Litoměřice - Praha na platformě BlaBlaCar	77
Obrázek 5	Profil vybraného uživatele platformy BlaBlaCar	78
Obrázek 6	Hodnocení vybraného uživatele ostatními uživateli platformy BlaBlaCar	79
Obrázek 7	Mapa silniční trasy Litoměřice - Praha.....	80

Seznam grafů

Graf 1	Otázka č. 30 – Upřednostnili byste veřejnou autobusovou linkovou dopravu před spolujízdou, kdyby autobusy jezdili přímo bez zajištění a cesta by se tak podstatně zrychlila?.....	106
Graf 2	Otázka č. 12 – Jestliže upřednostňujete spolujízdu oproti veřejné linkové dopravě kvůli rychlosti, kolik minut na cestě ušetříte využitím jedné spolujízdy?	107
Graf 3	Otázka č. 28 – Jestli je pro Vás důležitá rychlost dojíždění, komu nebo čemu prospěje ušetřený čas?	109
Graf 4	Otázka č. 11 – Kolik peněz ušetříte využitím jedné spolujízdy oproti jízdě veřejnou linkovou dopravou?	110
Graf 5	Otázka č. 13 – Myslíte si, že běžná cena jízdného pokryje řidiči náklady jízdy? ..	112

Seznam tabulek

Tabulka 1	Srovnání parametrů druhů přepravy na trase Litoměřice - Praha	66
Tabulka 2	Kalkulace nákladů na kilometr jízdy novým automobilem zn. Škoda Fabia ...	67
Tabulka 3	Otázka č. 1 - Jste:.....	81
Tabulka 4	Otázka č. 2 - Vaše věková kategorie:	82
Tabulka 5	Otázka č. 3 - Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?	82
Tabulka 6	Otázka č. 4 - Odhadněte prosím Váš čistý měsíční příjem:	83
Tabulka 7	Otázka č. 5 - Kam dojíždíte?	83
Tabulka 8	Otázka č. 6 – Jak často dojíždíte?.....	84
Tabulka 9	Otázka č. 7 - Jaký je zpravidla důvod Vašeho dojíždění?	84

Tabulka 10	Otázka č. 8 - Při spolujízdě jste:.....	85
Tabulka 11	Otázka č. 9 - K dojíždění využíváte:	85
Tabulka 12	Otázka č. 10 - Důvodem upřednostnit spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou pro Vás je:	86
Tabulka 13	Otázka č. 11 - Kolik peněz ušetříte využitím jedné spolujízdy oproti jízdě veřejnou linkovou dopravou?	87
Tabulka 14	Otázka č. 12 - Jestliže upřednostňujete spolujízdu oproti veřejné linkové dopravě kvůli rychlosti, kolik minut na cestě ušetříte využitím jedné spolujízdy?	88
Tabulka 15	Otázka č. 13 - Myslíte si, že běžná cena jízdného pokryje řidiči náklady jízdy? 89	
Tabulka 16	Otázka č. 14. - Je nabídka spolujízdy na platformě BlaBlaCar dostatečná?	89
Tabulka 17	Otázka č. 15 - Jak zpravidla postupujete, když Vám nabídka jízd na platformě BlaBlaCar nevyhovuje?.....	90
Tabulka 18	Otázka č. 16 - Při spolujízdě jste raději jako:.....	90
Tabulka 19	Otázka č. 17 - Proč při spolujízdě neřídíte?	91
Tabulka 20	Otázka č. 18 - Proč při spolujízdě řídíte?	92
Tabulka 21	Otázka č. 19 - Sociální kontakt při spolujízdě je pro Vás oproti veřejné linkové dopravě: 93	
Tabulka 22	Otázka č. 20 - Co Vám spolujízda přináší?	94
Tabulka 23	Otázka č. 21 - Využíváte i jiné platformy sdílené ekonomiky?	95
Tabulka 24	Otázka č. 22 - Domníváte se, že využití spolujízdy má pozitivní vliv na kvalitu Vašeho života?	96
Tabulka 25	Otázka č. 23 - Jaký způsobem si běžně sjednáváte spolujízdu na trase Litoměřice – Praha a zpět?	97
Tabulka 26	Otázka č. 24 - Spolujízdu na trase Litoměřice – Praha a zpět bez využití platformy BlaBlaCar si sjednáváte:.....	97
Tabulka 27	Otázka č. 25 - Jste spokojeni s podmínkami užití platformy BlaBlaCar?	98
Tabulka 28	Otázka č. 26 - Byli byste ochotni platit provozovateli platformy BlaBlaCar, kdyby své stávající služby zpoplatnil?	98
Tabulka 29	Otázka č. 27 - Co by Vás přimělo začít na úkor spolujízdy více využívat k dojíždění veřejnou linkovou dopravu?	99
Tabulka 30	Otázka č. 28 - Jestli je pro Vás důležitá rychlost dojíždění, komu nebo čemu prospěje ušetřený čas? (vyberte jednu nebo více odpovědí)	100
Tabulka 31	Otázka č. 29 - Využíváte při dojíždění městskou hromadnou dopravu?.....	101

Tabulka 32	Otázka č. 30 - Upřednostnili byste veřejnou autobusovou linkovou dopravu před spolujízdou, kdyby autobusy jezdili přímo bez zajižděk a cesta by se tak podstatně zrychlila?.....	101
Tabulka 33	Kontingenční tabulka - syntéza otázek č. 1 a č. 8 dotazníku	103
Tabulka 34	Kontingenční tabulka – syntéza otázek č. 1 a č. 4 dotazníku	104
Tabulka 35	Kontingenční tabulka – syntéza otázek č. 1 a č. 16 dotazníku	104
Tabulka 36	Otázka č. 10 – Důvodem upřednostnit spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou pro Vás je:.....	105
Tabulka 37	Srovnání doby jízdy na trase Litoměřice – Praha dle typu dopravy	108
Tabulka 38	Kalkulace úspory času uživatelů platformy BlaBlaCar při využití spolujízdy oproti využití veřejné linkové dopravy	108
Tabulka 39	Kalkulace úspory peněz uživatelů platformy BlaBlaCar při využití spolujízdy oproti využití veřejné linkové dopravy v Kč	111
Tabulka 40	Srovnání cen jedné jízdy na trase Litoměřice – Praha ke dni 13. 10. 2021	113

1 Úvod

Pro lidskou civilizaci – a nejen pro tu současnou, moderní – je charakteristické postupné zvyšování technologické vyspělosti a životní úrovně lidí. Během tisíciletého vývoje v tomto ohledu sice občas docházelo ke zvrátům, nicméně z dlouhodobého hlediska je tato tendence zřejmá, zásadně zrychlila v souvislosti s průmyslovou revolucí a v posledních zhruba třech desetiletích doslova akceleruje v důsledku šíření principů tržní ekonomiky a volného obchodu, tedy kapitalismu, po celém světě. Technologický a ekonomický rozvoj je postaven na soukromém vlastnictví a projevuje se – mimo jiné – růstem spotřeby. Současná společnost je proto označována také jako společnost konzumní, což je ovšem poněkud zavádějící, protože lidé v dějinách vždy konzumovali či spotřebovávali tolik, kolik jim umožnil jejich ekonomický potenciál.

Současné ekonomické a technologické podmínky však umožňují – ve vyspělých zemích – naprosté většině obyvatel prožít život bez materiálního nedostatku a zaměřit se buď na extenzi konzumu, nebo na rozvoj nemateriálních aspektů života. Tento vývoj je již od druhé poloviny minulého století intenzivně filozoficky – ale i ekonomicky, sociologicky či psychologicky – reflektován, přičemž velmi významným dílem v tomto ohledu byla práce Ericha Fromma, v originále nazvaná *To Have or to Be?* a vydaná roku 1976. (v českém jazyce Fromm, 1992)

Jiří Šubrt a kol. v této souvislosti připomínají teorii post materialismu neboli post materiálních hodnot, která byla v průběhu sedmdesátých let minulého století formulována Ronaldem Inglehartem, který se na empirických datech snažil dokázat, že v ekonomicky vyspělých zemích západního světa tehdy docházelo k jakési nenápadné revoluci či generační proměně hodnotové orientace. Tehdejší mladí lidé představovali generaci, která prožila dětství a dospívala v relativním blahobytu a bezpečném prostředí padesátých a šedesátých let minulého století. Tato generace nezažila válku a materiální strádání a stále častěji či intenzivněji se orientovala na takové hodnoty, jaké představuje možnost seberealizace, politické participace, občanské angažovanosti nebo kvalita životního prostředí. Orientace na tyto hodnoty, které Ronald Inglehart označil jako hodnoty post materiální, byla podle něj způsobena tím, že materiální potřeby většiny lidí již byly dostatečně saturovány. V tomto aspektu lze nalézt i souvislost s teorií hierarchie a uspokojování potřeb Abrahama Maslowa. Materiálně saturovaní jedinci pak logicky

preferují to, co je nedostatkové a co nemá materiální podstatu. Hodnotovou proměnu je však podle Ingleharta možné chápat také jako součást obecnějších kulturních změn, označovaných jako nástup postmoderní společnosti. Tyto změny vedly ke změnám chování lidí v politické, kulturní, ekonomické i náboženské oblasti, k prosazování individuality, rovnoprávnosti pohlaví apod. Jiří Šubrt a kol. však připomínají, že teorie post materialismu bývá kritizována z toho důvodu, že opomíjí velkou proměnlivost vlivu ekonomické situace, vzdělání a životních cyklů na hodnoty jedinců. Mnohé empirické studie výzkumy totiž ukazují, že hodnotové orientace se u jednotlivců mohou měnit v průběhu života, a to dokonce i výrazně. (Šubrt a kol., 2014, str. 106 – 107)

Za jeden ze současných projevů post materialismu – jakkoli diskutabilní se tento koncept jeví – lze považovat sdílenou ekonomiku, která je teoreticky založená nikoli na stálém nakupování nových věcí, nýbrž na jejich sdílení různými jednotlivci nebo domácnostmi. Tím se snižuje celková míra spotřeby v ekonomice a naopak se zvyšuje intenzita či míra využívání věcí, které by – pokud by je vlastnili jednotlivci – zůstaly po značnou část roku nevyužité. Sdílená ekonomika by tedy měla být šetrnější vůči přírodě a životnímu prostředí a méně nákladná pro jednotlivce a domácnosti.

Motivace k účasti na sdílené ekonomice přitom může být různá a zahrnuje motivy environmentální (méně nákladný životní styl, úspora přírodních zdrojů), etická (důraz na nemateriální hodnoty, nepodléhání konzumnímu stylu života), ale i politická (alternativa vůči tržní ekonomice založené na spotřebě a soukromém vlastnictví).

Camille Ratie v této souvislosti nabízí následující zamyšlení: „A co kdybychom si místo zběsilého nakupování předmětů, které nám poslouží jen nárazově, věci raději půjčovali nebo se o ně dělili s ostatními? Auto, byt, zahradu nebo třeba zahradní náčiní potřebujeme používat, nikoli vlastnit. Superkonzumní společnosti, kterou stále více lidí považuje za absurdní, se nabízí alternativa v podobě tzv. sharing economy. Sdílená ekonomika dnes zažívá takový úspěch, že přesahuje pouhé ekonomické hnutí. Ve zkratce, jde o to, méně spotřebovávat a fungovat na základě vzájemné výměny služeb, dovedností a věcí. Spotřeba vychází ze vzájemného poskytování předmětů, které probíhá většinou na místní úrovni.“ (Ratie, 2019, str. 159)

Sdílená ekonomika v tomto pojetí by však byla jen obtížně zachytitelná pomocí jakékoli národohospodářské statistiky. Takové jevy, jako je sousedská výpomoc nebo vzájemná pomoc v rámci rodiny, půjčování nebo společné používání věcí, majetku (např. zahrad, sadů apod.), ale i peněz, totiž nelze měřit a tedy ani analyzovat. Je přitom mimo jakoukoli pochybnost, že tyto jevy se dějí zcela běžně a že se zcela běžně děly mnohem dříve, než se vůbec objevil odborný termín sdílená ekonomika.

Také Róbert Chovanculiak si klade otázku, jak přesně definovat termín sdílená ekonomika, přičemž přiznává, že „... na tuto otázku neexistuje sdílená odpověď“. Vzniká tu totiž jistý spor o to, co ještě je, a co už není sdílená ekonomika. A tento spor není jen akademickým cvičením, ale má normativní nádech ... Jedni autoři definují sdílenou ekonomiku poměrně zúženě. Tvrdí, že skutečné sdílení probíhá jen tehdy, když lidé sdílejí, tedy společně využívají a vyměňují si věc nezištně, když do toho nevstupují peníze. Na platformách Uber a Airbnb se potom podle nich nesdílí, ale vydělává! A tyto společnosti jen chytře ukradly značku „sdílená ekonomika“ a využívají s ní spojené dobré konotace pro vlastní obohacení. Někteří dokonce označují za „neoliberalismus na steroidech“ ... Sdílená ekonomika v jejich očích už není tím, čím byla na začátku. Druzí naopak definují sdílenou ekonomiku poměrně zešíroka. Typickým příkladem jsou články o tom, jak v Číně roste sektor sdílené ekonomiky. Při bližším pohledu ale uvidíme, že tito autoři hovoří o firmách, které nakoupily tisíce až statisíce kol, míčů, kapslí na spaní a deštníků a vzápětí je distribuovaly po městech do automatů, které napojily na mobilní aplikace.“ (Chovanculiak, 2020, str. 36) Hranice mezi skutečným sdílením na jedné straně a pronajímáním na straně druhé je velice tenká.

Ke konceptu sdílené ekonomiky je tedy nutné přistupovat kriticky, aby bylo možné objektivně zhodnotit, jaké efekty a možnosti pro společnost sdílená ekonomika přináší. Je žádoucí zkoumat motivace, které k účasti na sdílené ekonomice vedou. V této souvislosti je vhodné se vyvarovat především dvou typů chybného přístupu. První představuje naivní nadšení nekriticky vyzdvihující sdílenou ekonomiku jako konečně tu správnou či optimální alternativu kapitalismu, tedy tržní ekonomiky primárně založené na soukromém vlastnictví, a opomíjející, že aktivity, které jsou považovány za projevy sdílené ekonomiky, představují jen velmi malý segment ekonomických aktivit lidí. Druhý chybný přístup pak spočívá v používání označení sdílená ekonomika v rámci marketingu či public relations jako jakési zástěrky maskující buď obcházení státní regulace,

nebo inovativní podnikání, které není založeno na opravdovém sdílení věcí, nýbrž opět na jejich soukromém vlastnictví a pronajímání za účelem dosahování zisku. To se může týkat např. sdílení automobilů či bydlení.

2 Cíl práce a metodika

Tématem této práce je sdílená ekonomika a její význam. Motivací pro výběr tohoto tématu jsou výše naznačené nejednoznačnosti a z nich vyplývající otázky týkající se sdílené ekonomiky.

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem práce je analyzovat na případové studii využití vybrané platformy sdílení a její přínosy, zhodnotit význam sdílené ekonomiky a navrhnout optimální přístup státu ke sdílené ekonomice.

Vedlejšími cílem práce je provést analýzu pojmu a ideálu sdílené ekonomiky a jejich základních principů, objektivně zhodnotit, jaké efekty a možnosti pro společnost sdílená ekonomika přináší, zkoumat motivace, které k účasti na sdílené ekonomice vedou a identifikovat pozici sdílené ekonomiky v současné ekonomice formou odpovědí na následující otázky:

- Jak lze tedy sdílenou ekonomiku vymezit?
- Podle jakých kritérií ji lze odlišit od pouhého pronajímání nebo od inovativního využívání soukromého vlastnictví?
- Které aktivity lze do sdílené ekonomiky zařadit?
- Jak učinit sdílenou ekonomiku „viditelnou“ pro národohospodářské statistiky.

2.2 Metodika

Za tímto účelem bude v teoretické části práce analyzován pojem a ideál sdílené ekonomiky a její základní principy. Následně budou shrnuty její základní principy, popsány hlavní akcelerátory jejího růstu, představena současná nejvýznamnější odvětví a shrnuty nástroje a efekty, které se sdílenou ekonomikou souvisí, a ideály, kterými se sdílená ekonomika nejčastěji zaštiťuje. Rovněž bude nastíněn přístup vlády České republiky i Evropské unie ke sdílené ekonomice.

Praktická část bude zaměřena na ověření teoretických východisek diplomové práce v praxi formou provedení případové studie spolujízdy zprostředkované platformou BlaBlaCar, jakožto typického segmentu sdílené ekonomiky. Vzhledem k omezeným

možnostem sběru dat bude pro účely této studie zvolena jen spolujízda na trase Litoměřice – Praha. Spolujízdu na této trase lze považovat za typický příklad, kdy lidé denně z menšího sídla dojíždějí z nejrůznějších objektivních důvodů do většího sídla a využívají k tomu různé druhy dopravních prostředků.

Sdílená ekonomika bude zkoumána z hlediska jejího fungování a významu ve srovnání s ostatními subjekty působícími ve stejném sektoru ekonomiky.

Ověření teoretických východisek diplomové práce bude realizováno prostřednictvím vlastního výzkumu. Tento výzkum bude mít dvě fáze:

- analýzu informací dostupných na webu;
- dotazníkové šetření.

Analýza informací dostupných na webu bude zaměřena na:

- vliv veřejné správy na dopravu na trase Litoměřice – Praha;
- srovnání parametrů dostupných druhů přepravy na trase Litoměřice – Praha;
- fungování platformy BlaBlaCar na trase Litoměřice – Praha.

Dotazníkové šetření bude zaměřeno na zjištění zkušeností a motivací účastníků spolujízd zprostředkovaných platformou BlaBlaCar. Na základě informací dostupných na webu bude sestaven dotazník, který bude ověřen na blízkých osobách, upraven a následně elektronicky rozeslán respondentům formou elektronického odkazu. K rozeslání dotazníku budou využity kontakty na všechny uživatele platformy BlaBlaCar, kteří kdy do 30. 8. 2021 využili spolujízdu zprostředkovanou platformou BlaBlaCar na trase Litoměřice – Praha či zpět. Jedná se o neveřejné kontakty, které získal autor práce, jakožto uživatel platformy BlaBlaCar od roku 2016, kdy tato platforma začala působit v ČR.

Dotazníkové šetření bude realizováno v měsících září a říjen 2021 a vrácené vyplněné dotazníky budou následně vyhodnoceny.

Získaná data budou analyzována a interpretována se zaměřením na objasnění významu subjektů sdílené ekonomiky mezi ostatními subjekty působícími ve stejném sektoru ekonomiky.

V závěru práce bude zhodnocen význam sdílené ekonomiky a navržen optimální přístup státu ke sdílené ekonomice.

3 Teoretická východiska

3.1 Analýza pojmu a ideálu sdílené ekonomiky

Text této kapitoly lze vhodně uvést citováním následujícího konstatování Brada Stoneho, který shrnuje, že „... první dvě desetiletí jednadvacátého století byla svědkem zrodu pozoruhodného nového typu technologických společností. Jde o firmy, které v několika málo letech získaly na investicích miliardy dolarů, rozšířily se po celém světě a svým zakladatelům přinesly pohádkové bohatství. Tyto společnosti, mezi nimiž vynikají firmy zprostředkovávající sdílené jízdy – Uber, Lyft a Didi Chuxing – a služba sdílení domovů Airbnb, se postavily zkonstatěným regulátorům, zastaralým zákonům a starodávným způsobům podnikání. Bez přehánění lze říci, že tito internetoví partyzáni pomohli změnit způsob, jakým dnes cestujeme po městech i mezi nimi.“ (Stone, 2019, str. 9) Právě citovaný autor jím zmíněné firmy považuje za základní tvůrce sdílené ekonomiky. Je mimo jakoukoli pochybnost, že pomohly změnit způsob, jakým dnes cestujeme po městech i mezi nimi a že se jedná o změnu k lepšímu. Je však způsob podnikání, který nabízejí, sdílením věcí v pravém slova smyslu?

Je totiž velký rozdíl mezi sdílením neobsazeného pokoje v jinak obývaném bytě nebo sdílením přechodně prázdného bytu na jedné straně a pronajímáním bytu, který byl pořízen právě za účelem pronajímání na straně druhé. Stejně tak je rozdíl mezi sdílením míst v automobilu při cestě do práce a zpět na jedné straně a poskytováním de facto služeb taxislužby na straně druhé. Skutečnost, že pronajímání bydlení je realizováno prostřednictvím Airbnb a že cesta v automobilu byla zajištěna prostřednictvím firmy Uber – které jsou obecně představovány jako protagonisté sdílené ekonomiky – ještě neznamená, že máme co do činění se skutečným sdílením.

Za sdílenou ekonomiku jsou vydávány aktivity, které ve skutečnosti nejsou sdílením, nýbrž klasickým podnikáním, realizovaným však mnohem inovativnějším a pravděpodobně efektivnějším způsobem. V tomto případě nemáme vůbec co do činění s žádným novým – postmoderním, post materiálním? – vztahem k majetku.

Některé pokusy o vymezení termínu sdílená ekonomika byly představeny již v úvodu práce a již tam bylo zjištěno, že definovat tento termín vůbec není snadné, a že za sdílenou ekonomiku mohou být vydávány aktivity, které sdílením nejsou.

Ivana Svobodová a Michal Andera (2017) sdílenou ekonomiku neboli sharing economy definují jako pronájem, výměnu nebo sdílení majetku. Sdílená ekonomika podle této autorské dvojice není ničím novým, protože v zásadě se jedná o půjčování a internet pouze umožnil jeho automatizaci a větší rozšíření. V rámci sdílené ekonomiky občané mohou nabízet na trhu svůj nevyužitý majetek, přičemž jako typický příklad sdílené ekonomiky zmíněná autorská dvojice uvádí službu Airbnb, která umožňuje pronajímat pokoje a byty. Moderní aplikace, jejichž vznik a rozvoj umožnil právě internet, vyřadily z poskytování některých služeb nebo z vyměňování věcí prostředníky. Občané již nemusí chodit do půjčovny, protože požadovaný výrobek najdou na internetu. Sdílená ekonomika tedy spočívá v tzv. peer to peer (P2P), což je přímé propojení osob, a to za účelem vzájemného poskytnutí si služby. (Svobodová, Andera, 2017)

Výše uvedené – bohužel – představuje typický příklad příliš zjednodušeného, naivního a tedy v důsledku nesprávného přístupu ke sdílené ekonomice. Text dokonce obsahuje protimluv. V jedné pasáži totiž hovoří o tom, že sdílená ekonomika spočívá v půjčování, výměně nebo sdílení majetku, v jiné však uvádí, že se jedná o pronájem. Pronájem je však něco zásadně odlišného od půjčování, sdílení nebo výměny. Jedná se o klasický druh podnikání, kdy vlastník svůj majetek nesdílí, nýbrž využívá za účelem dosažení zisku. Text rovněž nesprávně vyzdvihuje údajné vyřazení prostředníků, ovšem firmy jako Uber či Airbnb – které jsou zmíněny jako vlajkové lodi sdílené ekonomiky – nejsou ve skutečnosti ničím jiným než zprostředkovateli služeb na globální úrovni, kteří dokážou zprostředkovávat klasické služby, v tomto případě ubytování a osobní dopravu, v širším měřítku a efektivněji a navíc dokázaly obejít vládní regulace daného odvětví.

Michal Černý (2019) ostatně v tomto kontextu podotýká, že se ukazuje, že najít nějakou jednoznačnou definici toho, která služba ještě součástí sdílené ekonomiky je a která již nikoli, je v praxi velice nesnadné. Pokud je ovšem nesnadné vymezit, které služby do sdílené ekonomiky náleží a které nikoli, pak je neméně obtížné přesně vyčíslit celkový objem sdílené ekonomiky a analyzovat, zda dochází k jejímu růstu, jak je tento růst masivní, jak velká část populace na ní participuje apod.

Ivan Pilný (2016), který tvrdí, že sdílení je jedním z průvodních jevů digitálního světa, se také pokouší sdílenou ekonomiku definovat. Tento odborník připomíná, že sdílet lze různé zdroje, nejen ty finanční, a to s nejrůznějšími partnery. Jako příklady sdílení uvádí byznys modely Facebooku nebo Googlu založené na faktu, že jejich zákazníci vlastní, a tedy sdílejí investici do svých přístrojů, a tím vytvářejí platformu pro byznys obou společností. Provoz, který je těmito přístroji vytvořen, zase tzv. živí telekomunikační společnosti. Ty nutně provozují infrastrukturu dodávanou ještě jinými dodavateli. Dále servery vlastněné těmito společnostmi spotřebovávají elektřinu od jiných dodavatelů. Budování potřebných komunikačních sítí je byznysem dalších společností a takto bychom mohli pokračovat dál a dál. Sdílení zkrátka podle Ivana Pilného (2016) představuje skutečný motor dynamiky digitálního trhu.

Ve smyslu, který výše používá Ivan Pilný, samozřejmě máme co do činění se sdílením, nicméně se jedná o sdílení jiné, než jaké je obvykle v souvislosti se sdílenou ekonomikou předpokládáno. Sdílená ekonomika má – alespoň teoreticky – spočívat v tzv. peer to peer (P2P), tedy v přímém propojení osob za účelem vzájemného poskytnutí si služby. Sdílení, o kterém výše hovoří Ivan Pilný, není v ekonomice ničím novým, co by se vyvinulo až s nástupem digitálních technologií, nýbrž existovalo vždy a jeho podstatu představuje fungující trh s výrobky a službami.

Kolektiv analytiků společnosti Deloitte (2017) sice připouští, že definovat moderní sdílenou ekonomiku není vůbec snadné a pravděpodobně neexistuje žádná její obecně sdílená definice. V širším smyslu ji však podle tohoto autorského kolektivu lze chápat jako upřednostňování přístupu ke zboží dlouhodobé spotřeby a výrobním faktorům za pomoci digitálních platforem spíše než vlastnictví tohoto zboží a výrobních faktorů. (Marek a kol., 2017) Opět však vyvstává stejný problém. Část občanů se může rozhodnout, že zboží dlouhodobé spotřeby nebude vlastnit, že k němu chce mít pouze „přístup“, tedy že je chce využívat. Aby tak ovšem tato část občanů mohla činit, někdo jiný ony statky dlouhodobé spotřeby vlastnit musí a zájemcům je pronajímá či nabízí k využití za úplatu. Nejedná se tedy o skutečné sdílení a už vůbec nelze tento způsob využívání statků či zboží dlouhodobé spotřeby označovat jako projev šíření jakýchsi post materiálních hodnot ve společnosti, protože využívání věcí se nesnižuje. Naopak.

Kriticky se nad úkolem vymezit sdílenou ekonomiku zamýšlí rovněž Róbert Chovanculiak (2020), jehož úvaha je natolik zajímavá, že ji stojí za to ocitovat celou: „Podle čeho tedy definuji sdílenou ekonomiku já osobně? Co je tím vymezujícím znakem? Je jím aktivace nevyužívaných zdrojů prostřednictvím snížení transakčních nákladů. Proto za sdílenou ekonomiku považuji platformy, které umožňují ze spotřebních statků, které by člověk využil jen pár hodin denně (a kromě auta, domu a vrtačky sem patří i volný čas), vytvořit kapitálové statky, které přinášejí hodnotu. Takže prázdný pokoj v domě už není jen pasivum, které je potřeba vytápět, ale aktivum, které přináší příjem. Není nic špatného na tom, když se na zlepšování klasických obchodních modelů využívají technologie platform a internetu. Skutečná inovace sdílené ekonomiky nastává ale až v okamžiku, když se z prázdné garáže stane díky platformě Spacer sklad pro sousedy. V mém světě tak sdílená ekonomika musí být peer-to-peer, tedy od lidí k lidem. Samozřejmě, platformy jako Uber anebo Airbnb zpravidla nebrání tomu, aby si člověk koupil auto nebo dům za účelem vydělávání (pak by už nešlo o aktivizování zdrojů, které nejsou využívány). Pravda je ale taková, že drtivá většina lidí na platformě Airbnb má jen jednu nemovitost a drtivá většina řidičů společnosti Uber si přivydělává jen občas. V mém světě se tak Airbnb a Uber bez problémů řadí mezi platformy sdílené ekonomiky.“ (Chovanculiak, 2020)

Na základě výše citovaného textu je tedy možné Airbnb, Uber a další podobně podnikající firmy zařadit do oblasti sdílené ekonomiky, nicméně v takovém případě má pojem sdílená ekonomika pouze terminologický význam, což znamená, že jej lze využít pouze za účelem klasifikace. I kdyby platilo, že drtivá většina lidí na platformě Airbnb vlastní jen jednu nemovitost a drtivá většina řidičů společnosti Uber si přivydělává jen občas, pak se stále nejedná o sdílení v pravém slova smyslu, nýbrž o nabízení služeb. Argument, že sdílená ekonomika musí být peer-to-peer, tedy od lidí k lidem, rovněž neobstojí, protože velká většina služeb na tomto principu funguje odjakživa. Jsou snad kadeřnice, trenéři fitness, cvičitelky jógy, elektrikáři, instalatéři, zahradní architektky, soukromé učitelky anglického jazyka atd. řazení do sdílené ekonomiky?

Na závěr této kapitoly je proto nutné pokusit se formulovat vlastní definici sdílené ekonomiky, tedy ekonomiky založené na onom již několikrát zmíněném sdílení majetku a služeb v pravém slova smyslu.

Za skutečné sdílení lze považovat situaci, kdy skupina spolupracovníků dojíždí ráno do práce a odpoledne se vrací zpět automobilem jednoho z nich, přičemž mu přispívají na nákup pohonných hmot nebo se v používání automobilů střídají. Sdílením je situace, kdy majitelé zahrady, kteří nechovají žádné domácí zvířectvo, nechají své sousedy či známé, aby si na ní požali trávu a nasušili seno, kdy majitelé sadu nabídnou své stromy k očesání. Jako další příklad lze uvést situaci, kdy rodina v universitním městě má ve svém bytě či rodinném domě volný pokoj a poskytne jej synovi či dceři příbuzných, kteří studují na universitě a přispívají jim na náklady spojené s vytápěním atd. Samozřejmě lze do aktivit takto chápané sdílené ekonomiky zařadit i půjčování peněz mezi příbuznými a přáteli, půjčování chaty nebo chalupy na venkově apod. O skutečném sdílení lze hovořit v případě, kdy určitá domácnost rekonstruuje své bydlení a starý nábytek daruje tzv. za odvoz, když někdo doučuje děti známých či příbuzných, když v rámci rodiny poskytuje právnícké, lékařské či jiné služby apod.

Ve všech výše uvedených případech se jedná o situace, kdy je majetek skutečně sdílen ve smyslu jeho bezúplatného využívání i jinými lidmi než vlastníky, kdy služby či produkty nejsou primárně nabízeny za úplatu, což ale nevylučuje pozdější reciprocitu nebo protislužbu, a kdy není zapotřebí využívat žádné internetové platformy. Je mimo jakoukoli pochybnost, že toto sdílení mezi lidmi existovalo odjakživa a že i v současné době má značný rozsah, umožňuje efektivnější využívání hmotných i nehmotných zdrojů, významně zvyšuje kvalitu života a přispívá k udržování a rozšiřování sociálních kontaktů. Ovšem stejně tak je zřejmé, že toto sdílení obvykle nebývá zahrnováno do žádných národohospodářských statistik, není bráno v úvahu při výpočtu výše hrubého domácího produktu a lze jej jen velmi obtížně kvantifikovat. Za účelem zjištění obsahu či struktury a objemu sdílené ekonomiky v tomto smyslu by bylo zapotřebí realizovat operaci, která by si svým rozsahem příliš nezadala se sčítáním lidu.

V textu následujících kapitol proto bude terminologicky rozlišováno. Sdílená ekonomika, jak byla popsána v předchozích dvou odstavcích, bude označována jako sdílená ekonomika v pravém slova smyslu. Způsob podnikání firem Airbnb, Uber nebo dalších podobně podnikajících firem bude označováno jako sdílená ekonomika – což tedy sice není přesné, nicméně to je v souladu s převažujícím přístupem autorů odborné literatury, analytiků apod. – nebo jako tzv. sdílená ekonomika, což má naznačit, že tyto aktivity nejsou založeny na skutečném sdílení.

3.2 Základní principy sdílené ekonomiky

Hospodářská komora České republiky (2018) konstatuje, že základním principem sdílené ekonomiky, která se v posledních letech prudce rozvíjí v souvislosti s rozvojem digitálních technologií, je umožnit občanům přístup k věcem či statkům, což je podle zmíněné organizace lepší, než je vlastnit, protože je to levnější a ekologičtější. Pokud jde o ekonomické dopady, pak největší výhodou sdílené ekonomiky podle Hospodářské komory České republiky (2018) představuje skutečné zvýšení efektivity využívání zdrojů. Za největší negativum sdílené ekonomiky pak Hospodářská komora České republiky (2018) považuje znehodnocování práce. Chybí zde také stanovení jasných pravidel v oblasti legislativy.

Je škoda, že Hospodářská komora České republiky (2018) neupřesňuje, co míní oním znehodnocováním práce, které se má dít prostřednictvím sdílené ekonomiky. Účast na sdílené ekonomice prostřednictvím platform peer to peer je totiž zásadně dobrovolná, což platí jak pro stranu poptávky, tak samozřejmě i pro stranu nabídky.

Hospodářská komora (2018) tvrdí, že umožnit lidem přístup k věcem či statkům, aniž by je museli vlastnit, je levnější a ekologičtější. Tato úvaha je správná pouze při velmi povrchním zkoumání. Je totiž mimo jakoukoli pochybnost, že k tomu, aby někdo mohl užívat něco, co mu nepatří, je zapotřebí, aby to vlastnil někdo jiný. Navíc je zřejmé, že služby např. Airbnb nebo Uber, nevyužívají jen ti lidé, kteří žádné byty nebo automobily nevlastní, nýbrž lidé, kteří je vlastní, ale aktuálně potřebují jiné, což je typické tehdy, když se účastní na turistickém ruchu. Sdílení realizované prostřednictvím peer to peer platform totiž ve skutečnosti nevytlačuje vlastnictví věcí či statků, nesnižuje poptávku po bytech nebo automobilech nýbrž ji naopak může zvyšovat. Byty za účelem pronájmu prostřednictvím Airbnb si totiž obvykle požizují lidé, kteří již mají své bydlení zajištěno a hledají vhodné příležitosti k investování finančních prostředků.

Jednání takových občanů je samozřejmě naprosto v pořádku a je dobře, že peer to peer platformy rozšiřují možnosti investování pro domácnosti v České republice. Není však vědecké ani objektivní používat v této souvislosti rádooby filozofické fráze o post materiálních hodnotách, ekologickém přístupu apod.

Jaromír Veber a kol. (2016) připomínají, že princip sdílení a sdílené ekonomiky nepředstavuje z historického hlediska nic nového, přičemž s určitým zjednodušením lze podle zmíněného autorského kolektivu konstatovat, že lidské společnosti tento princip znaly a využívaly od nepaměti. Předpokladem sdílení je existence určitého statku – např. potenciální kapacita určité služby – ochota tento statek či službu poskytnout jinému uživateli ze strany jejího vlastníka, ať již z důvodu, že je není schopen po dobu jejich životnosti využít, nebo i se záměrem takto činit, dále pak existence subjektu, zejména fyzické osoby, který má zájem využít takový statek či službu, a to bezplatně nebo i za úplatu. Drobné zápůjčky, pronájmy věcí či poskytnutí drobných služeb i protislužeb byly a jsou ve většině lidských kultur naprosto běžným jevem, především pak mezi příbuznými, sousedy, známými apod. Významné pozitivum tohoto přístupu k využívání statků či služeb byla a je jednoduchost transakcí, vcelku nepatrné transakční náklady, ale i pružnost, přičemž důležitou roli sehrává i důvěra mezi partnery sdílení, kteří se dobře znají. (Veber a kol., 2016)

Je zřejmé, že právě uvedené se týká sdílené ekonomiky v pravém slova smyslu. Důvěra mezi partnery sdílení, kteří se dobře znají, se totiž rozhodně netýká naprosté většiny případů transakcí v rámci Airbnb, Uber, Zonky apod.

Analytický kolektiv společnosti Deloitte (2017) uvádí, že sdílená ekonomika primárně díky možnostem, které jí poskytují současné digitální či informační a komunikační technologie dokáže redukovat transakční náklady spojené s hledáním protistrany při najímání aktiv. Nižší transakční náklady se pak následně promítají do nižší nájemní ceny těchto aktiv, která jsou tudíž dostupná mnohem širšímu okruhu lidí než dříve. Aktivum tak může být pronajato v době, kdy jej vlastník nevyužívá, což zvyšuje jeho využití. (Deloitte, 2017) Právě uvedená slova lze s určitým zjednodušením považovat za vyjádření jednoho ze základních principů sdílené ekonomiky.

Michal Černý (2019) uvádí, že sdílená ekonomika představuje zajímavou a specifickou oblast sdílení, která je spojená se značným ekonomickým potenciálem. Jako základní makroekonomickou premisu v tomto ekonomickém modelu zmíněný odborník označuje skutečnost, že nemusí být vždy nejvýhodnější nějaký statek vlastnit, nýbrž že je lepší jej pronajímat, respektive sdílet s ostatními. To se může dít formou směny, ale častějším způsobem je běžný pronájem za peníze. Digitální technologie přitom z této

formy ekonomiky učinily něco, co je snadno dostupné široké veřejnosti a současně má rychle rostoucí ekonomický potenciál. Sdílená ekonomika má primárně vztah ke službám, od dopravy až k ubytování. Není přitom možné říci, že by existoval nějaký jeden model, který by všechny služby postupně opakovaly, nýbrž každá z nich se snaží najít svůj způsob fungování. Společně mají to, že existuje určitý zprostředkovatel služby, který za dodání technické či jiné infrastruktury získává podíl z finančního obratu, který se právě prostřednictvím dané služby realizuje. (Černý, 2019)

I v případě výše zmíněného odborníka tedy máme co do činění s nepřesností v argumentaci. Michal Černý (2019) totiž tvrdí, že nemusí být vždy nejvýhodnější nějaký statek vlastnit, nýbrž že je lepší jej pronajímat, respektive sdílet s ostatními. Ovšem mezi sdílením a pronajímáním je značný rozdíl. Podstatné jméno sdílení totiž vyvolává představu spoluvlastnictví nebo nějaké formy kolektivního vlastnictví, přičemž užítky ze společně vlastněného a sdíleného majetku využívají všichni zainteresovaní, aniž by za ně museli platit. Pokud uvažujeme o pronajímání, pak tato činnost předpokládá soukromé vlastnictví a využívání zisků z pronajímání konkrétním vlastníkem. Tím, že někdo pronajímá např. svůj byt, se nevzdává jeho vlastnictví. Pokud bychom jakékoli pronajímání považovali za projev sdílené ekonomiky, pak bychom všechny majitelé rezidenčních nemovitostí určených k pronajímání museli považovat za její průkopníky. Pronájem za peníze – základní prvek sdílené ekonomiky podle Michala Černého (2019) – může být realizován jen vlastníkem pronajímané věci. Nemohu totiž pronajímat to, co mi nepatří. Využití digitálních technologií na tom principiálně nic nemění. Technologie pouze toto podnikání zpřístupnily širšímu okruhu lidí – a to jak na straně nabídky, tak na straně poptávky – a tím zefektivnily využití zdrojů.

Považovat tedy sdílenou ekonomiku za projev rozšiřování tzv. post materiálních hodnot je značně zjednodušeným, spíše nesprávným a v konečném důsledku tedy až pomýleným přístupem. Více se jedná o akademický koncept než o reálnou skutečnost.

3.3 Hlavní akcelerátory růstu sdílené ekonomiky

Na úvod této kapitoly lze společně s Dominikou Šafrovou (2019) stručně předeslat, že současný stav sdílené ekonomiky s sebou přináší určitou nejistotu ohledně jejího dalšího rozvoje. Podle zmíněné autorky lze totiž vcelku realisticky očekávat její rozšiřování do

nových oblastí, ve kterých dosud nepůsobí. Pozitivní i negativní vývoj může významně ovlivnit občany, města, podniky a další uživatele sdílení. (Šafrová, 2019) K právě uvedenému je však nutné ještě dodat, že nejistota ohledně dalšího rozvoje tzv. sdílené ekonomiky nevyplývá pouze ze zmíněného rozšiřování do dalších oblastí, nýbrž také – a možná především – z přístupu vlád, z jejichž strany lze očekávat různé regulační zásahy. Pokud budou neuvážené, příliš rozsáhlé nebo svazující, pak nelze vyloučit, že mohou další rozvoj tzv. sdílené ekonomiky zadusit.

Sdílené ekonomiky v pravém slova smyslu se však vládní regulace nemusí téměř vůbec dotknout, protože příslušné aktivity či transakce – sousedská či rodinná výpomoc, protislužby apod. – se vymykají smluvním vztahům, zdanění, ohlašovací povinnosti apod. Důkazem pro toto tvrzení je situace v době existence komunistického režimu, který se snažil velmi přísně regulovat nejen ekonomické aktivity, přesto však sdílené ekonomice v pravém slova smyslu nejen nezabránil, ale naopak ji spíše nepřímo podněcoval tím, že nedokázal zajistit uspokojení nejrůznějších potřeb občanů a domácností.

Jaromír Veber a kol. (2016) se pokoušejí odpovědět na otázku, proč se o fenoménu sdílené ekonomiky – ve smyslu tzv. sdílené ekonomiky – začalo hovořit až v poslední době, když sdílená ekonomika v pravém slova smyslu představuje historický fenomén provázející vývoj lidských společností. Zmíněný autorský kolektiv poukazuje na skutečnost, že o tzv. sdílené ekonomice se hovoří jako o určité alternativě k tradičním způsobům prodeje či leasingu zboží a služeb, přičemž ve snaze odpovědět na výše položenou otázku uvádí základní akcelerátory rozvoje a růstu tzv. sdílené ekonomiky. Jedná se zejména o některé nové fenomény současnosti. Zaprvé jde o nástup moderních informačních a komunikačních technologií a zejména pak internetu ve spojení s informačními platformami, popřípadě i chytrými telefony, které propojují lidi navzájem, což znamená, že vznikají profesionální internetové aplikace, jež umožňují sdílení, které ovšem probíhá mezi vzájemně neznámými subjekty a na velké vzdálenosti, tedy mimo prostor uzavřené rodinné či sousedské komunity. Zadruhé se jedná o posun v životním stylu a hodnotovém žebříčku zejména mladé generace. Ta totiž podle zmíněného autorského kolektivu údajně mnohem méně lpí na vlastnictví věcí, hromadění výrobků apod., a naopak více upřednostňuje užívání si života. Jistou roli v tomto ohledu hraje i skutečnost, že pro mnoho občanů je přijatelnější mít operativní přístup k produktům či službám, když je právě potřebují, než ji přímo vlastnit

a využívat je jen občas. Zatřetí se jedná o posun od práva vlastnického k právu uživatelskému, byť krátkodobému, a konečně začtvrté o to, že do hry vstupují také psychologické faktory, kdy lidé částečně chtějí také objevovat něco nového, získat zážitek netradiční cestou a své chování vnímají možná i jako vzdor vůči tradičním modelům uspokojení potřeb. Ve srovnání s tradičními modely distribuce a užívání zboží mohou být pro některé občany moderní přístupy sdílení přijatelnější, distribuční systém je pro ně přehlednější, otevřenější, rychlejší, svobodnější a často i levnější. Za účelem uspokojení určitého rozsahu potřeb je zapotřebí menšího množství materiálních statků, což šetří spotřebu materiálů i energií (Veber a kol., 2016).

V textu předchozího odstavce byla formulována spekulace o tom, že jedním z akceleratorů rozvoje tzv. sdílené ekonomiky je údajný posun v oblasti životního stylu a hodnotového žebříčku zejména mladé generace, která údajně méně lpí na vlastnictví věcí, hromadění výrobků apod., a naopak více upřednostňuje užívání si života.

Tato spekulace je ovšem zpochybnitelná. Pokud vezmeme v úvahu, že nejvíce využívané případy tzv. sdílené ekonomiky představuje tzv. sdílení bydlení, typicky prostřednictvím Airbnb, a sdílení automobilů, typicky prostřednictvím Uber, pak jejich využívání vůbec nemusí představovat projev hodnotového odklonu od vlastnictví. Je totiž nutné vzít v úvahu, že bydlení prostřednictvím Airbnb je jen krátkodobé a tedy je rozhodně nelze považovat nejen za alternativu trvalého bydlení, ale ani za alternativu přechodného bydlení např. v souvislosti se studiem. Tyto potřeby jsou řešeny přímo vlastnickým bydlením nebo dlouhodobým pronájmem, který však není řazen do tzv. sdílené ekonomiky. Tzv. sdílené bydlení typicky realizované prostřednictvím Airbnb využívají hlavně turisté, což může platit i v případě tzv. sdílených jízd automobilem, typicky realizovaných např. prostřednictvím Uber.

Jako příklad lze uvést situaci, kdy např. moravský návštěvník hlavního města České republiky – nebo jiného hlavního města v Evropě – se do dané metropole dopraví vlakem a následně při cestě na místo ubytování nebo za památkami využije Uber, nikoli proto, že je uvědomělým odpůrcem soukromého vlastnictví automobilů a neméně uvědomělým bojovníkem za životní prostředí, nýbrž zcela jednoduše proto, že usoudil, že právě kombinace vlaku a Uber je pro něj pohodlnější a ekonomicky výhodnější. Je totiž nutné realisticky počítat s tím, že různé služby tzv. sdílené ekonomiky využívají lidé,

kteří automobily i bydlení mohou vlastnit nebo je vlastní jejich rodiče, přičemž oni se k daným službám uchylují jen v takových případech, kdy je pro ně např. nepohodlné, nevýhodné, méně operativní atd. využívat svého majetku.

K úvahám o údajných změnách v hodnotovém žebříčku je zapotřebí přistupovat opatrně. Některé projevy životního stylu totiž nemusí být projevem změněných hodnot, nýbrž pouze odlišného spotřebitelského chování. Pokud je určitá společnost tak značně nasycena osobními automobily jako současná česká společnost – a společnosti všech ostatních vyspělých států – pokud si tedy mladí lidé mohou jízdu osobním automobilem obstarat různými způsoby, nejčastěji půjčením si automobilu od rodičů, kamarádů, ale i využíváním firemního služebního automobilu, pak nepovažují za rozumné utracet své peníze za koupi dalšího automobilu, ale raději je využijí na pořízení nejmodernějších informačních a komunikačních technologií, sportovního vybavení, snídaní, obědů nebo večeří v restauracích apod. Na vztahu jedinců ke spotřebě jako takové se vůbec nic nemění, určitých změn doznává pouze struktura spotřeby, která může být ovlivněna jednak módními trendy a jednak technologickými možnostmi.

Dále bylo konstatováno, že mladá generace více upřednostňuje užívání si života. Ani tentokrát v žádném případě nelze zjednodušeně tvrdit, že máme co do činění s projevy údajných změn v hodnotové orientaci, a ještě tyto změny označovat jako žádoucí. Zmíněné užívání si života – které není typické pouze pro mladou generaci – je primárně dáno třemi základními faktory. Zaprvé se jedná o neustále rostoucí bohatství celé společnosti i jednotlivých domácností, které není využíváno pouze na hmotnou spotřebu, ale na nejrůznější formy nehmotné spotřeby, jako jsou dovolené, stolování v restauracích, nejrůznější zábava, kupování si tzv. zážitků (např. let balónem) apod. Zadruhé se jedná o vyšší objem volného času, což je typické nejen pro příslušníky mladé generace, ale také pro tzv. singles, pro mnohé seniory, rozvedené otce, kteří nemají děti v denní péči atd. A konečně zatřetí se jedná o rozšiřující se nabídku služeb v oblasti cestovního ruchu, využívání volného času, sportu, zábavy, kultury atd.

Zcela jednoduše platí, že bohatá společnost, v rámci které má velká většina lidí materiální potřeby zajištěny v plné míře a tito lidé navíc disponují nemalým objemem volného času, nachází nové formy a podoby spotřeby či konzumu. Jejich využívání – jak velmi důkladně a přesně vysvětlil již Erich Fromm (1976) – však vůbec nemusí představovat

projev přechodu mladé generace od orientace mít k orientaci být. Honba za různými zážitky či prožitky totiž může představovat nemateriální ekvivalent hromadění hmotných věcí. V obou případech může jít o projevy konzumní orientace mít ve Frommově (1976) podání. Tím však v žádném případě není řečeno, že vlastnictví bytu, rodinného, domu, osobního automobilu nebo drahého sportovního vybavení vždy představuje jen projev konzumerismu. Lidé při uspokojování svých fyzických či materiálních potřeb mají plné právo využívat veškerých svých finančních možností.

A konečně bylo výše konstatováno, že lidé své využívání služeb v rámci tzv. sdílené ekonomiky vnímají možná i jako vzdor vůči tradičním modelům uspokojení potřeb. Podobná konstatování by se v odborné literatuře vůbec neměla objevovat, pokud nejsou podložena výsledky reprezentativních sociologických výzkumů, což platí rovněž pro všechny výroky o údajných změnách v hodnotových žebříčcích, odklánění se od vlastnictví apod. Tyto výroky nelze považovat ani za projevy filosofického uvažování, protože veškeré filosofické úvahy, pokud se nemají stát jen na dojmech založenými subjektivními výpověďmi, byť sofistikovaně formulovanými, musí vycházet z pokud možno co nejdůkladnějšího a nejobjektivnějšího poznání reality.

Analytický kolektiv společnosti Deloitte (2017) dospívá k závěru, že význam sdílené ekonomiky v pravém slova smyslu – tedy skutečného sdílení věcí a statků mezi lidmi na základě vzájemné výpomoci, jež bylo charakteristické pro společnost před nástupem modernizace a průmyslové revoluce – začal postupně klesat s ekonomickým růstem a s tím souvisejícím poklesem dříve tak typického nedostatku spotřebního zboží. Tento proces trval velice dlouho, takže zmíněný analytický kolektiv si klade otázku, co tedy přispělo k opětovnému rozmachu sdílené ekonomiky, tentokrát ovšem již v jejím novém pojetí. Analytický tým společnosti Deloitte (2017) na tuto otázku odpovídá, že to bylo způsobeno zejména velkou ekonomickou recesí z let 2008 až 2009, rozvoj digitálních technologií, chytrých telefonů a pokrytí rozsáhlých území rychlým internetem. Recese z let 2008 a 2009 totiž způsobila jednoznačně nejvýznamnější pokles ekonomické aktivity, blahobytu a nárůst nezaměstnanosti od hospodářské krize třicátých let minulého století. Ovšem tento ekonomický šok kromě uvedených nezpochybnitelných negativ přinesl i tlak na inovace a strukturální změny. Dostupnost zboží dlouhodobé spotřeby se v těchto letech pro řadu občanů a domácností snížila a jejich vlastníci naopak vítali možnost krátkodobého pronájmu. Příjmy generované tímto způsobem jim umožnily zmírnit

dopad recese. Po ukončení krize a s nástupem ekonomické konjunktury se sice faktor nedostupnosti zboží dlouhodobé spotřeby upozadil, nicméně potřebné technologie a inovace již tzv. byly na světě a rozmach sdílené ekonomiky se nezastavil. (Deloitte, 2017)

Tento příklad ukazuje, že ekonomické krize – byť přinášejí četná, ovšem naštěstí jen přechodná negativa pro životní úroveň určité části domácností – sehrávají velmi významnou roli z hlediska ekonomického, technologického a obecněji i civilizačního rozvoje, protože iniciují vznik nových forem podnikání a využívání zdrojů.

Na další možné akcelerátory rozvoje a růstu tzv. sdílené ekonomiky poukazují Veber a kol. (2016), když uvádějí, že transakce nebo užívání produktů či služeb prostřednictvím sdílené ekonomiky jsou mnohem méně regulované než je v rámci dané národní ekonomiky běžné, přičemž tuto skutečnost obecně dobře přijímají jak poskytovatelé tzv. sdílených služeb, tak jejich příjemci či zákazníci. Současně nelze přehlédnout skutečnost, že pokud poskytující subjekt je mnohem méně regulován či dokonce identifikován, je lákavé tuto skutečnost využít ve směru částečného či plného nepřiznání příjmů z těchto aktivit a tím i neplnit daňové povinnosti. (Veber a kol. 2016) Je tedy možné uvažovat o tom, že tyto aspekty mohou motivovat k účasti na tzv. sdílené ekonomice.

3.4 Nejvýznamnější odvětví sdílené ekonomiky

Již několikrát bylo v předchozím textu zmíněno, že sdílená ekonomika v pravém slova smyslu nepředstavuje žádnou novinku, která se objevila až s nástupem moderních digitálních technologií, nýbrž že existovala v podstatě odjakživa.

V podobném duchu se vyjadřuje i analytický kolektiv společnosti Deloitte (2017), když podotýká, že sdílená ekonomika v tom pravém slova smyslu ve skutečnosti představuje historický nástroj naprosto běžně využívaný ke zmírnění dopadů nízké produktivity práce v podmínkách tradiční agrární ekonomiky. Sdílení bývalo podpořeno i tím, že lidé v předindustriální době žili v relativně malých komunitách, které jim umožňovaly vyšší míru sociální kontroly. Díky sociální kontrole v rámci jednotlivých venkovských ale též městských komunit existovala mezi lidmi potřebná důvěra a díky důvěře zase ochota sdílet. S rostoucím blahobytem společnosti se však nutnost sdílet stávala spíše možností. V důsledku průmyslové revoluce navíc stále větší část populace začala žít v lidnatějších městech. Transakce a interakce realizované v moderních městech mají krátkodobější a více

jednorázový charakter než interakce v malých a pevněji spjatých komunitách. Vysoký počet obyvatel měst měl do jisté míry také anonymizační efekt. Všechny tyto faktory společně snížily míru důvěry, takže sdílení v pravém slova smyslu začalo být obtížněji realizovatelné, byť i v době průmyslové revoluce byla různá kooperační hnutí poměrně rozšířená. Jeden z moderních příkladů sdílené ekonomiky představují izraelské kibucy fungující na bázi kolektivního vlastnictví. V rámci kibuců jsou všechny zdroje společenství skutečně sdíleny, což je řadí mezi extrémní příklady sdílené ekonomiky. Členové komunity pracovali v hospodářství kibucu a výnosy z jejich práce a společných zdrojů byly po uspokojení základních životních potřeb členů komunity reinvestovány zpět do společného majetku. Z počátku možná šlo o krátkodobě vhodné společenské uspořádání pro osídlení izraelské polopouště, což by jednotliví hospodáři patrně realizovali jen se značnými obtížemi. Postupně však došlo k ekonomickému úpadku kibuců, a to v podstatě ze stejných důvodů, z jakých ekonomicky upadaly centrálně plánované ekonomiky komunistických zemí. Během devadesátých let minulého století proto byl majetek řady kibuců kvůli jejich ekonomickým problémům privatizován. (Deloitte, 2017) Sdílená ekonomika v pravém slova smyslu představovaná izraelskými kibucy tedy v rámci tržní ekonomiky neobstála.

Ivana Svobodová a Michal Andera (2017) jako dnes nejvýznamnější příklady sdílené ekonomiky uvádějí službu Airbnb, která umožňuje pronajímat pokoje a byty, dále pak Zonky, Uber a Liftago. Zonky umožňují půjčování peněz přímo mezi lidmi. Uber zase pomocí mobilní aplikace propojuje lidi, kteří se chtějí někam dopravit prostřednictvím řidičů. Liftago pak představuje ryze českou dopravní službu. Ve srovnání se společností Uber si zde uživatel vybírá řidiče podle hodnocení a nabízené ceny, přičemž Liftago spolupracuje pouze s licencovanými taxikáři. Zprostředkovatelé těchto služeb peníze vydělávají na provizi ze zprostředkované transakce. (Svobodová, Andera, 2017)

Jedna z tezí, na kterých je postaven teoretický koncept sdílené ekonomiky, zní, že moderní aplikace, jejichž vznik a rozvoj umožnil internet, vyřadily z poskytování některých služeb nebo z vyměňování věcí prostředníky. Tato teze je však mylná, což ukazuje např. právě příklad Airbnb a Uber. V obou případech se jedná o soukromé společnosti, jejichž podnikání je postaveno právě na zprostředkování služeb. Nejedná se tedy o vyřazení zprostředkování, nýbrž o jeho mnohem efektivnější realizaci za využití možností, které v tomto ohledu nabízí celosvětové rozšíření internetu.

Dále je možné pochybovat o tom, že půjčování peněz přímo mezi lidmi, což umožňuje např. Zonky, lze považovat za součást tzv. sdílené ekonomiky. Termín sdílení totiž vyvolává představu společného využívání určitého statku či služby několika lidmi. Půjčování peněz na úrok je však půjčováním peněz na úrok a nikoli sdílením, ať se děje prostřednictvím banky, nebankovní společnosti nebo přímo mezi lidmi. Půjčování peněz přímo mezi lidmi – na úrok i bez úroku – se dělo běžně a dávno před nástupem internetu a nebylo označováno jako sdílená ekonomika, naopak se pro některé formy takového půjčování vžil pejorativní termín lichva. Půjčování peněz mezi lidmi mimo webové platformy se běžně děje také v současnosti, aniž by opět bylo zmiňováno v souvislosti se sdílenou ekonomikou. Není tedy důvod, proč právě např. český fenomén Zonky máme považovat za součást sdílené ekonomiky.

Veber a kol. (2016) však přesto uvádějí, že ve světě a nyní již i v České republice se v současné době rozjíždí alternativa k finančním půjčkám, která kombinuje úlohu bank na jedné straně a sdílené ekonomiky na straně druhé. Mezi poskytovatele a žadatele o peníze totiž vstupuje zprostředkovatel, který prostřednictvím specifické softwarové platformy oba tyto subjekty propojí, a to s tím, že tento zprostředkovatel za obvykle pevně stanovený poplatek posoudí důvěryhodnost a schopnost splácet půjčku na straně žadatele. Pokud jeho schopnost a důvěryhodnost shledá jako přijatelnou, postoupí ji následně ke zveřejnění s informacemi o žadateli a jeho konkrétních požadavcích. Potenciální investor, tedy věřitel, si pak vybírá ze zveřejněných požadavků. (Veber a kol., 2016)

Takto popsanou službu opravdu nelze považovat za sdílení. Opět je tedy nutné zopakovat, že se jedná o klasické půjčování na úrok, které znaly již starověké civilizace. Zprostředkovatel – v českém případě např. Zonky – nenabízí žádné sdílení, nýbrž jen poskytuje velmi zajímavou službu, přičemž tak činí za úplatu. Tato služba umožňuje občanům efektivně využít a zhodnotit své naspořené finanční prostředky, pokud ovšem přijmou určité riziko, protože je nutné počítat s tím, že prostřednictvím této služby se mohou snažit získat peníze lidé, kterým nechtějí půjčit peníze banky, protože jejich bonitu ohodnotily jako nedostačující. Jedná se o službu zajímavou, která potenciálně efektivněji využije část finančních prostředků v národní ekonomice, čímž může přispět k celkovému růstu bohatství. Nejedná se však o sdílení v pravém slova smyslu.

V zájmu argumentační podpory výše uvedeného je vhodné uvést následující konstatování Jitky Srpové a kol. (2020), kteří konkrétně fenomén Airbnb zkoumají v širším kontextu schopností firem využívat podnikatelské příležitosti. Řada globálně úspěšných startupů podle zmíněného autorského kolektivu stojí primárně na logické kombinaci neuspokojené poptávky na jedné straně a nevyužitých zdrojů na straně druhé. Tyto většinou digitální služby jsou postavené na možnostech nových technologií v oblasti optimalizace procesů a odstraňování neefektivit. Typickým příkladem je podle Jitky Srpové a kol. (2020) právě Airbnb, které funguje jako tržiště. Airbnb se podařilo vytvořit obří online prostor, v rámci kterého se potkává nabídka a poptávka ubytování. Na jedné straně se nachází poptávka po ubytování za ceny výhodnější, než jaké jsou v hotelech, tedy poptávka neuspokojená, a na druhé straně se nacházejí volné pokoje nebo byty soukromých majitelů v cílových destinacích, tedy nevyužitý zdroje. Airbnb dokázalo propojit tyto dvě strany a bere si provizi z každého zprostředkovaného pobytu. Airbnb se tak stal největším poskytovatelem ubytovacích služeb na světě, aniž by přitom vlastnil jednu jedinou nemovitost. (Srpová a kol., 2020)

Jitka Srpová a kol. (2020) tedy Airbnb vůbec nezmiňují v kontextu sdílené ekonomiky, nýbrž naopak zdůrazňují, že podstatou podnikání této firmy je zprostředkovatelská činnost vykonávaná za provizi. Pokud bychom Airbnb považovali za projev sdílené ekonomiky, museli bychom do ní zařadit např. i Facebook. Tato firma totiž umožňuje sdílení internetových zpráv a článků. V tomto případě se jedná o skutečné sdílení, nikoli o zprostředkování nájmu či jiné služby, a navíc pro uživatele zcela zadarmo. Přesto není Facebook s fenoménem sdílené ekonomiky obvykle spojován.

Sdílení ubytování však není spojeno pouze s fenoménem Airbnb. Navíc Airbnb nelze považovat za sdílení v pravém slova smyslu. Na tomto místě je proto vhodné stručně představit Couchsurfing, což je specifická internetová služba, díky které je možné se bezplatně ubytovat kdekoli na světě. Tato služba funguje od 1. ledna roku 2004, kdy byla oficiálně spuštěna, načež se ukázalo, že je to služba, kterou lidé chtějí a vyhledávají, což dokazují také poslední statistiky, podle kterých existuje již více než dva miliony registrovaných členů v podstatě ve všech zemích na světě. Celá polovina členů přitom pochází z evropských zemí. (Couchsurfing.cz, 2021)

3.5 Nástroje sdílené ekonomiky

Podle Dominiky Šafrové (2019) je možné sdílenou ekonomiku rozdělit na ziskovou na jedné straně a neziskovou na straně druhé. V případě ziskové sdílené ekonomiky máme co do činění s ubytováním, dopravou apod. Nezisková sdílená ekonomika zase zahrnuje sdílení či výměnu služeb, oblečení, domů apod. Podle výše zmíněné autorky nicméně existují i další možnosti dělení sdílení, přičemž konkrétně se jedná o P2P sharing nebo B2C sharing. Do P2P sharing je možné řadit ubytování, typicky Airbnb, a přepravu osob, typicky Uber. Jako typický příklad B2C může posloužit taková automobilka, která sdílí za úplatu vozidla se zákazníky. Jiný přístup ke klasifikaci nástrojů sdílené ekonomiky v rámci tohoto fenoménu rozlišuje opakované užívání zboží, maximální využití majetku, výměnu služeb a sdílení zdrojů. (Šafrová, 2019)

Zde uvedené nástroje budou ještě níže podrobněji zmíněny, nicméně již na tomto místě je nutné opět vyjádřit další pochybnosti. Tentokrát se týkají toho, zda je možné za sdílení považovat situaci, kdy určitá automobilka „sdílí“ za úplatu vozidla se svými zákazníky. Časově omezené a zpoplatněné poskytování určitého statku totiž odpovídá definici komerčního půjčování a nikoli sdílení. Za skutečné sdílení by bylo možné považovat situaci, kdy určitá firma umožňuje svým pracovníkům využívat její služební automobily – nebo mobilní telefony, notebooky apod. – a to bezplatně.

V této souvislosti je možné vyjádřit podezření, zda firma, která se na veřejnosti prezentuje jako firma sdílející se svými zákazníky např. automobily – a která tak ve skutečnosti činí za úplatu – termíny jako sdílení a sdílená ekonomika používá značně neupřímně, pouze jako prostředek public relations, protože si uvědomuje, že tyto termíny zní progresivně, moderně, společensky odpovědně, environmentalisticky a že právě používání těchto termínů dokáže přitáhnout nové zákazníky. Určitá firma se tímto způsobem může prezentovat jako společensky odpovědná ve smyslu Corporate Social Responsibility, aniž by však usilovala o skutečnou odpovědnost. Je-li tomu v některých případech skutečně takto – a není to nereálné – pak termín sdílená ekonomika je jen sofistikovaným marketingovým trikem a neupřímným pozlátkem bez odpovídajícího obsahu, jako je tomu ostatně někdy i v případě uvedené Corporate Social Responsibility.

Podle Jaromíra Vebera a kol. (2016) lze jako specifický nástroj sdílené ekonomiky označit spoluspotřebitelství neboli collaborative consumption. Podle zmíněného autorského kolektivu se jedná o alternativní výraz pro vymezení hospodářské a sociální činnosti, jejímž základem jsou online transakce. Není to tedy striktně vymezený pojem. Výraz spoluspotřebitelství se podle zmíněného autorského kolektivu často používá pro označení prodejních transakcí týkajících se výrobků či služeb a realizovaných prostřednictvím on-line propojení. Postupem času však do pozadí ustoupil moment sdílení nebo opakovaného využití věcí a pro vymezení se naopak určujícím stal atribut demokratizace tržiště, který spočívá ve svobodném výběru z nabídky na internetu, flexibilitě dodávek, nízkých transakčních nákladech, to vše s cílem být ziskový. Takto vnímané spotřebitelství se ovšem blíží podnikatelským modelům na bázi B2C nebo P2P. Model P2P lze popsat jako model, v rámci kterého se setkává rovný s rovným, peer-to-peer, person-to-person, kterýžto pojem má původ v informatice, kde počítačové sítě peer-to-peer slouží za účelem přímého sdílení dat bez prostředníka. Tento pojem se používá u finančních půjček, v čisté podobě by se jednalo o půjčky přímo mezi lidmi bez účasti banky. (Veber a kol., 2016)

Výše zmíněný termín demokratizace tržiště se může jevit pro popis zkoumaných obchodních modelů využívajících internetové platformy jako mnohem adekvátnější než zpochybnitelný termín sdílená ekonomika. Je sice mimo jakoukoli pochybnost, že v rámci svobodné tržní ekonomiky již před nástupem uvedených platforem fungoval výběr z nabídky produktů a služeb, flexibilita dodávek se zvyšovala a transakční náklady se naopak snižovaly, nicméně webové platformy zvyšují efektivitu těchto jevů a vtahují tak do ekonomiky více osob jak na straně nabídky, tak na straně poptávky, činí tak určité produkty a služby přístupnější většímu počtu subjektů. V tomto smyslu je tedy rozhodně adekvátní hovořit o demokratizačním efektu v ekonomice.

Analytický kolektiv společnosti Deloitte (2017) uvedl, že do současné doby podoba sdílené ekonomiky získala již mnoha forem, které lze určitým způsobem dělit, přičemž záleží na tom, jestli jsou služby poskytovány zdarma v rámci nějaké komunity, nebo zda jsou provozovány na komerční bázi. Často používaná klasifikace rozlišuje mezi peer to peer sharing, do kteréžto kategorie náleží zejména společnosti Uber a Airbnb, které za úplatu zprostředkovávají sdílení aktiv. Příkladem nekomerčního P2P sharingu je Couchsurfing, kterážto internetová služba již byla představena výše. Lze jen připomenout, že tato služba umožňuje majitelům bytů zdarma a tedy skutečně sdílet své byty s ostatními. Dále existuje

kategorie B2C sharing (business to consumer) nebo případně B2B (business to business) sharing. V praxi se může jednat např. o sdílení aut na komerční bázi mezi spotřebiteli u vozů, které vyrobily a vlastní automobilky. Tuto službu nabízí například BMW pod názvem DriveNow. (Deloitte, 2017)

3.6 Efekty a význam sdílené ekonomiky

Na úvod této kapitoly lze společně a Jaromírem Veberem a kol. (2016), stručným způsobem předeslat, že z hlediska makroekonomie využívání internetových platform za účelem lepšího propojení strany nabídky se stranou poptávky – pro což se tedy z nedostatku adekvátnějšího krátkého označení používá nepřesný termín sdílená ekonomika – jednoznačně přispívá ke zvýšení efektivity alokace společenských zdrojů, v důsledku čehož dochází ke snižování mimo jiné třeba i ekologické zátěže v důsledku lepšího využití a tedy potřebě nižšího množství statků při zachování dané úrovně spotřeby. Výše zmíněný autorský kolektiv však jako vůbec nejpřínosnější efekt tzv. sdílené ekonomiky považuje synergické efekty, které z využívání internetových platform mohou vyplynout, a které mohou vést k řadě úspor a zrychlení průběhu různých aktivit, a to jak na úrovni makroekonomiky, tak i na úrovni mikroekonomiky v podnikatelském sektoru. (Veber a kol., 2016)

Dominika Šafrová (2019) pak k významu sdílené ekonomiky uvádí, že prostřednictvím sdílení ve smyslu zprostředkování, které umožňují digitální platformy, dochází k využití dosud neaktivních zdrojů, což se týká zejména zboží, služeb, kapitálu a práce. Místo vlastnictví aktiv jednotlivci, kteří je nemusí plně využívat, je kladen důraz na lepší dostupnost aktiv či možnost přístupu většího množství spotřebitelů ke službám či užitkům aktivy poskytovaným. Internetové platformy ztlačně usnadňují spojení mezi nabídkou a poptávkou, což znamená, že dochází ke snižování transakčních nákladů, které se týkají vyhledávání a získávání informací, vyjednávání a realizování prodeje. Tzv. sdílená ekonomika podle zmíněné autorky přináší lidem příležitost získat žádané služby či užitky, aniž by potřebovali vlastnit příslušná aktiva natrvalo. Skrze platformy dochází ke snadnějšímu nalezení osoby vlastníci danou věc a tzv. sdílení, které je tímto způsobem realizováno přináší vlastníkům možnost efektivněji využívat svá aktiva. Společnosti, které se zapojí do sdílení ve smyslu využívání internetových platform, mají možnost získat další zdroj příjmů pocházející právě z těchto neaktivních zdrojů, současně dosáhnout nižších nákladů a rozšíření nabídky zdrojů a aktiv. Tuto skutečnost lze považovat za řešení

poptávky, která roste současně s populací. Tzv. sdílená ekonomika může pomoci i chudším skupinám populace využívat aktiva, které si nemohou dovolit vlastnit. (Šafrová, 2019)

Významem sdílené ekonomiky se podrobněji zabývá také analytický kolektiv společnosti Deloitte (2017), který především zdůrazňuje, že různé digitální platformy umožňují snižovat náklady tržních transakcí, v důsledku čehož mohou firmy větší část ze svých vstupů poptávat na trhu a menší část si samy vyrábět, což znamená, že mohou – jinými slovy řečeno – mnohem více spoléhat na tržní mechanismus. V konečném důsledku tedy může dojít k tzv. desagregaci, tedy k poklesu koncentrace výroby a s tím logicky i ke snížení neefektivity, které s sebou přináší monopoly či oligopoly. Skutečnost, zda se v určitém odvětví prosadí tradiční dodavatel nebo platforma na bázi peer to peer, závisí do velké míry na poměru fixních a variabilních nákladů. Pokud jsou fixní náklady vysoké a variabilní náklady naopak nízké, pak se až do kapacitního omezení prosazuje zejména tradiční dodavatel, ovšem od kapacitního omezení se naopak prosazuje peer to peer platforma, která uspokojí zbývající poptávku občanů. Naopak platí, že pokud jsou fixní náklady relativně nízké, pak mohou peer to peer platformy zase dominovat nad klasickými business to consumer poskytovateli. Peer to peer platformy mohou přispět k efektivnějšímu fungování tržního procesu prostřednictvím lepšího párování poptávky s nabídkou, a to zejména v těch oblastech, ve kterých je poptávka nebo nabídka silně heterogenního charakteru. (Deloitte, 2017)

Problematicke významu sdílené ekonomiky se vyjadřuje rovněž Hospodářská komora České republiky, která s jejím fungováním spojuje především následující ekonomické efekty: (Hospodářská komora České republiky, 2018)

- Sdílení zboží a výrobních faktorů není nic nového. Tato možnost zde byla vždy. Digitální platformy pouze rozšiřují možnosti využití statků a výrobních faktorů.
- Sdílenou ekonomiku je možno definovat jako usnadňování přístupu ke zboží a výrobním faktorům za pomoci digitálních platforem spíše než vlastnictví zboží a výrobních faktorů. Jde o volné online tržiště, které pomáhá efektivněji využít aktuálně nevyužité nebo tzv. podvyužité výrobní faktory s významnými přínosy nejen v oblasti ekonomické, ale také v oblastech environmentální a sociální.
- Z pohledu majitele daného zboží nebo výrobního faktoru je možno sdílenou ekonomiku chápat jako rozšíření způsobů generování dodatečných finančních příjmů

z tohoto vlastnictví za využití moderních technologií a digitální platformy jako nástroje pro střetávání poptávky s nabídkou a zároveň nástroje pro uzavření a administraci příslušné transakce, obvykle za nižších nákladů, než jaké by musel zákazník vynaložit bez existence digitálních platform, často s možností ověřit si zkušenosti předchozích zákazníků s nabízenou službou.

- Z pohledu zákazníka rozšiřuje sdílená ekonomika nabídku služeb, zlepšuje jim přístup ke statkům, které by v případě nutnosti zakoupení mohly být mimo dosah zákazníka, a umožňuje pro svou poptávku využít více distribučních kanálů, jejichž využití je levnější a přístupnější než kanály ve fyzickém světě.
- V současnosti neexistují žádná přesná čísla objemu sdílené ekonomiky v České republice. Odhaduje se však, že tento objem činí 26 až 60 miliard korun, tedy zhruba 0,5 % až 1,2 % hrubého domácího produktu České republiky. Veškeré dostupné statistiky a analýzy ukazují na růst objemu sdílené ekonomiky v České republice v posledních letech, a to jak prostřednictvím zahraničních digitálních platform, tak prostřednictvím digitálních platform domácího původu.
- Z prohloubení trhu díky existenci digitálních platform profituje celá společnost. Z rozšiřování nabídky prostřednictvím digitálních platform profitují zejména nízkopříjmové domácnosti s příjmem pod mediánem. Nárůst blahobytu je u nich vyšší než u bohatších domácností, což je způsobeno tím, že se snáze protne jejich poptávka po dražších statcích s nabídkou těchto statků. Luxusní statky si nízkopříjmoví mohou krátkodobě pronajímat a nemusejí je nákladně vlastnit. Hledání úspor při realizaci spotřeby je příznačným rysem chování spotřebitelů s výraznějšími rozpočtovými omezeními, proto jsou právě tyto spotřebitelé častými zákazníky sdílené ekonomiky. Také příjmy z krátkodobého pronájmu vlastních statků a výrobních faktorů mohou výrazně zvýšit zejména blahobyt lidí s nižšími příjmy, případně se stát jejich hlavním zdrojem obživy. Nelze však pominout ani fakt, že sdílená ekonomika může přivést více lidí k podnikání.
- Je proto žádoucí podpořit růst sdílené ekonomiky jako jednu z cest modernizace evropské ekonomiky, její konkurenceschopnosti a efektivity. Zároveň je důležité zajistit rovné pracovní podmínky a ochranu spotřebitele.

Analytický kolektiv společnosti Deloitte (2017) dále uvádí, že jako příklad výhod, které přináší peer to peer platformy, může sloužit trh s ubytováním. Homogenní

poptávající požadují ten stejný druh ubytovacích služeb a nabízející, např. řetězec hotelů, nabízí ten stejný produkt. Poptávka se ovšem stává heterogenní v takovém případě, kdy se stane, že poptávající poptávají různé formy daného produktu. Na straně nabídky musí být zase diferencovaný produkt. Právě tuto skutečnost můžeme sledovat v případě Airbnb, které zprostředkovává silně diferencovanou nabídku výrazně se lišících bytů a jiných objektů. Díky fungování digitálních platforem může také nabídka podstatně lépe reagovat na změny poptávky v průběhu určité doby. Do rychlé odezvy nabídky se promítá několik faktorů. Především je nutné zdůraznit, že z lepšího fungování tržního mechanismu profitují zejména nízkopříjmové domácnosti či, přesněji řečeno, domácnosti s příjmem pod úrovní mediánu. Nárůst blahobytu je u nich díky rozšíření peer to peer platforem vyšší než u bohatších domácností, což je způsobeno tím, že díky sdílené ekonomice mají přístup k relativně dražším statkům, které si krátkodobě pronajímají a nemusejí je nákladně vlastnit a ke kterým by v čistě vlastnické ekonomice patrně neměly přístup. Je také zřejmé, že příjmy z krátkodobého nájmu mohou domácnostem, které nemovitosti vlastní, výrazným způsobem zvýšit jejich blahobyt. Sdílená ekonomika totiž umožňuje výrazně zvýšit využití aktiv, což se netýká jen statků dlouhodobé spotřeby, ale také kapitálových statků. Sdílením statků dlouhodobé spotřeby, typicky např. automobilů či bytů, je možné výrazně šetřit vzácné zdroje. (Deloitte, 2017)

V předchozím textu bylo několikrát konstatováno, že krátkodobé pronajímání bytů a automobilů, tedy podnikání realizované typicky např. firmami Airbnb nebo Uber, nelze považovat za sdílení v pravém slova smyslu. To však nic nemění na skutečnosti, že podnikání realizované prostřednictvím peer to peer platforem představuje velice inovativní a efektivní formu podnikání, která přináší četná pozitiva. Pokud je tedy v textu této práce opakovaně konstatováno, že krátkodobé pronajímání není sdílením v pravém slova smyslu, vůbec to neznamená, že by mělo být na peer to peer platformy nahlíženo kriticky. Naopak. Představují pozitivní charakteristickou ukázkou toho, jak tržní ekonomika, pokud není nadměrně regulována, dokáže stimulovat technologický pokrok, jak tento pokrok dokáže využívat, jak dokáže efektivněji – a tedy současně i ekologičtěji – využívat zdroje, lépe uspokojovat potřeby zákazníků a tím přispívat ke zvyšování životní úrovně i kvality života obyvatelstva.

Veber, a kol. (2016) však k výše uvedenému doplňují pohled, který je realističtější a ohledně významu tzv. sdílené ekonomiky poněkud skeptičtější. Uvedený autorský kolektiv

totiž zdůrazňuje, že z primárního pohledu makroekonomiky tzv. sdílená ekonomika nevytváří zcela nový trh, nýbrž hlavním cílem je převzít jistý díl již existujícího trhu, což znamená, že tzv. sdílená ekonomika negeneruje nové zákazníky, nýbrž je pouze přebírá tradičním distribučním kanálům a poskytovatelům služeb. Z pohledu mikroekonomického pak tzv. sdílená ekonomika navzájem spojuje neznámé partnery. Zatímco v případě bezprostředních susedských transakcí se důvěra mezi partnery opírá o osobní známosti, v případě transakcí realizovaných prostřednictvím platformem se jedná o neznámé partnery. Jistota či bezpečnost transakcí tak může být nižší, ať již z důvodu neserióznosti partnera, nebo nižšího standardu bezpečnostních či hygienických atributů nabízeného produktu či služby. Důvodů k nespokojenosti zejména na straně spotřebitele může však být celá řada, ať se již jedná o pozdní dodání objednaného zboží, nekvalitní či poškozené zboží či v případě služeb jejich neprofesionální provedení z důvodu, že je často poskytují nevyučení nebo jinak nekvalifikovaní poskytovatelé. Na druhou stranu je však v zájmu objektivitu nutné podotknout, že se poskytovatelé internetových platformem snaží více či méně mapovat nespokojenost svých klientů, takže v aplikacích je prostor, kde mohou nespokojení klienti sdělit své negativní zkušenosti, popsat incidenty atd. Provozovatelé některých platformem volají po nižší míře regulování vybraných aktivit, zejména služeb, což sice může být kladně vnímáno provozovateli služeb, ale také to může mít negativní dopad na ochranu spotřebitele. (Veber a kol. 2016)

Výše uvedené negativní či problematické aspekty vztahující se k fungování tzv. sdílené ekonomiky realizované prostřednictvím internetových platformem je nutné mít na paměti při jakémkoli pokusu o její hodnocení, zejména pak tehdy, je-li toto hodnocení primárně vedeno nikoli ekonomickými daty, nýbrž etickými či morálními soudy. Vždy má být na místě realistický přístup a nikoli nekriticky jednostranné zdůrazňování pozitiv za současného opomíjení či bagatelizování negativních aspektů. Jedním z významných motivů zájmu o tzv. sdílenou ekonomiku může být právě nižší míra regulování vybraných aktivit, která láká jak poskytovatele, tak spotřebitele prostřednictvím nižší ceny. Primární motivy zájmu o tzv. sdílenou ekonomiku tak mohou být ryze finančního rázu a nikoli rázu etického. Úvahy o údajně se měnící hodnotové orientaci společnosti pak mohou představovat slepou uličku v duchu rčení, že přání je otcem myšlenky.

3.7 Ideály sdílené ekonomiky

Dominika Šafrová (2019) vyjadřuje domněnku, že za rozvojem tzv. sdílené ekonomiky stojí rozšiřující se vlastnictví zdrojů, které lidé nemají možnost plně využít, a chudoba některých vrstev společnosti. (Šafrová, 2019)

Tato domněnka představuje typickou ukázkou velice častého způsobu uvažování o tzv. sdílené ekonomice, protože je nepřesná a zavádějící a současně se neobtěžuje dokládat své závěry tvrdými ekonomickými a sociologickými daty. Zaprvé je mylné se domnívat, že na straně nabídky se v rámci tzv. sdílené ekonomiky objevují pouze ty zdroje, u kterých jejich majitelé zjišťují, že je nedokážou plně využívat a že tedy jejich vlastnictví je pro ně jaksi nadbytečné. Lidé totiž v rámci tzv. sdílené ekonomiky pouze nehledají efektivnější využití majetku, který již mají, nýbrž si mohou určitá aktiva pořizovat právě s tím cílem, že je budou nabízet za účelem tzv. sdílení – ve skutečnosti je však nebudou sdílet, nýbrž poskytovat za úplatu. Typickým příkladem je tzv. sdílené bydlení realizované prostřednictvím internetových platforem.

Aktuální pandemie nemoci Covid-19 a s ní související vládní opatření realizovaná za účelem jejího potlačení totiž zásadním způsobem utlumila cestovní ruch, v důsledku čehož se v Praze na trhu s nemovitostmi zvýšil objem bytů nabízených k prodeji. Tyto byty byly před nástupem globální pandemie většinou nabízeny prostřednictvím Airbnb návštěvníkům Prahy, často zahraničním, a jakmile poptávka poklesla, jejich majitelé se rozhodli nyní nevyužitá aktiva prodat. Pokud by se jednalo o majetek, který určitá rodina využívala i pro své potřeby, ale neměla možnost jej využít plně – jak se výše domnívala Dominika Šafářová – např. proto, že obývala příliš velký byt, pak by jej s nejvyšší pravděpodobností neprodávala a dál využívala ke svému bydlení.

Zadruhé je diskutabilní ztotožňování rozvoje tzv. sdílené ekonomiky s chudobou či nízkou životní úrovní určitých vrstev společnosti. Sdílená ekonomika v pravém slova smyslu s chudobou jistě souvisela v agrárních společnostech v historické Evropě nebo ještě relativně nedávno v době komunistického režimu a souvisí s ní také v současnosti v rozvojových zemích, zejména těch nejchudších. Je však zajímavé, že o tzv. sdílené ekonomice, tedy té související s internetovými platformami, se hovoří v době, kdy ve světovém měřítku dochází k bezprecedentnímu nárůstu životní úrovně i celkového

bohatství a k početnímu vzrůstu globální střední třídy, což je důsledkem masivního a rychlého ekonomického růstu posledních tří desetiletí. Rozvoj tzv. sdílené ekonomiky, který s tímto pozitivním světovým vývojem časově koresponduje, tak nemůže být důsledkem přetrvávající chudoby ve společnosti. Ve skutečnosti tomu může být právě naopak. V důsledku ekonomického rozvoje, konkurence a technologického pokroku se snižují ceny zboží a služeb v poměru k průměrným výdělkům, takže určité služby jsou nyní přístupnější širšímu počtu spotřebitelů než v minulosti.

Analytický kolektiv společnosti Deloitte (2017) pracuje s termínem sdílená ekonomika neboli sharing economy, nicméně současně připouští, že se občas můžeme setkat rovněž s takovými termíny, jako je collaborative economy, peer to peer economy, circular economy, access economy nebo např. pooling economy. (Deloitte, 2017) Proto tedy bude vhodné věnovat poněkud podrobnější pozornost zmíněné circular economy, jejíž vymezení lze využít pro objasnění ideálů sdílené ekonomiky.

Koncepce cirkulární ekonomiky neboli oběhového hospodářství, jak podotýká Bedřich Moldan (2020), vychází ze snahy nahradit metabolismus jednosměrného proudu od suroviny přes výrobky k odpadům, který stále v současném ekonomickém systému převládá. Jedná se o komplexní strategii zahrnující vzorce spotřeby a výroby, které patří mezi klíčové otázky udržitelného rozvoje. Cirkulární ekonomika by měla v důsledku vést až k zásadnímu přebudování celých výrobních systémů i uživatelských a rovněž spotřebitelských způsobů. V rámci cirkulární ekonomiky je hodnota produktů, materiálů apod. zachována co nejdéle, je minimalizován objem zdrojů a odpadů, veškeré zdroje zůstávají v ekonomickém systému i tehdy, když produkty dospěly ke konci doby své životnosti, a jsou znovu a znovu využívány. (Moldan, 2020)

Hodnoty a ideály spojené s cirkulární ekonomikou jsou tedy zřejmé a souvisejí s šetrným vztahem k životnímu prostředí a s tzv. udržitelným rozvojem, který má být odpovědí na riziko údajného vyčerpání zdrojů. Sdílená ekonomika v tom smyslu, ve kterém je obvykle chápána – tedy v té podobě, kterou nabízí např. Airbnb a Uber – však s šetrným vztahem k životnímu prostředí a principem udržitelného rozvoje nemusí nijak korespondovat. Airbnb a Uber totiž významným způsobem rozšiřují možnosti účastnit se cestovního ruchu a participovat na individuální osobní dopravě širokým vrstvám lidí a tím umocňují ekonomickou aktivitu. K žádné úspoře zdrojů tedy nedochází.

To samozřejmě nepředstavuje problém a naopak je v pořádku, že díky firmám jako Airbnb či Uber může cestovat a ubytovávat se více lidí než dříve a ostatně koncept udržitelného rozvoje představuje nepochopení skutečných možností lidské civilizace a jejího vztahu k přírodním zdrojům. (K tomu viz blíže Simon, 2006) Pokud však mají být hodnoty udržitelného rozvoje a šetrného vztahu k přírodním zdrojům – jak je tento vztah obvykle chápán a propagován – spojovány se sdílenou ekonomikou v jejím stávajícím provedení, pak se jedná o spojení, které nedává smysl.

Z hlediska ideálů sdílené ekonomiky je zajímavé, že Jaromír Veber a kol. (2016) preferují termín přístupová ekonomika neboli access economy, což je podle nich přesnější výraz pro tzv. sdílenou ekonomiku. Zmíněný autorský kolektiv v této souvislosti poukazuje na pochybnosti, podle kterých ekonomika tzv. sdílení není vůbec o sdílení, protože v rámci obchodních modelů, kdy jsou věci či služby obchodovány na základě přístupu, je určující právě moment přístupu. Jako skutečné sdílení uvedení odborníci označují formu sociální výměny, která probíhá mezi lidmi např. v rámci rodiny, sousedů či přátel, a to bez jakéhokoliv zisku. Když však jde o distribuci věcí či služeb, kde se aktéři tzv. sdílení již neznají navzájem, nejedná se pak o sdílení v pravém slova smyslu. Spotřebitel v roli uživatele služby totiž platí jistý poplatek zprostředkovatelům za umožnění přístupu ke zboží či službě někoho jiného, ať jsou poskytnuty na kratší či delší dobu. Jedná se o takový model ekonomické výměny, kdy příslušná transakce má více charakter utilitární, tedy upřednostňující prospěch či užitek, než charakter sociální. V případě transakcí mezi neznámými aktéry je logické, že spotřebitelé mají mnohem větší zájem o nižší náklady a pohodlí při užívání služby, než o posilování sociálních vztahů v rámci určité zájmové skupiny. Tuto skutečnost si ovšem značná část zprostředkovatelů uvědomuje, a proto klade důraz na spokojenost klientů či zákazníků a preferuje nižší náklady a pohodlí před posilováním sociálních vztahů. Ve prospěch přístupové ekonomiky hrají dva klíčové faktory úspěchu, a to zaprvé konkurence mezi zprostředkovateli, která nezávisí na tom, zda zprostředkovatel nabídne větší sociální interakce a sounáležitost s určitou komunitou, nýbrž přijatelný komfort za nižší cenu, a zadruhé názor spotřebitelů, kteří se do budoucna budou řídit více svým zážitkem a zkušeností, než zdůrazňováním neurčitých hodnot komunitního sdílení. (Veber, a kol. 2016)

Na další ideály spojované se sdílenou ekonomikou poukazují např. Jana Karasová, Helena Škrdlíková a Michaela Gajdošová (2019), které uvádějí, že „... sdílení je výbornou

příležitostí, jak se setkat s těmi přáteli, se kterými nejsme v každodenním kontaktu.“. (Karasová, Škrdlíková, Gajdošová, 2019) Toto konstatování jistě platí v případě sdílení v pravém slova smyslu, nikoli však v případě aktivit, které nabízejí Uber či Airbnb, protože zde nedochází ke kontaktu s příbuznými nebo přáteli. Tím samozřejmě není řečeno, že by to, co dělají uvedené firmy, bylo špatné. Naopak.

Dalším ideálem spojovaným se sdílenou ekonomickou je důvěra. Někdy totiž bývá konstatováno, že současná společnost postrádá dostatek důvěry, což je sice konstatování velmi obecné a navíc jen obtížně – pokud vůbec – prokazatelné, ovšem je nutné se jím zabývat právě proto, že bývá opakováno. Analytický kolektiv společnosti Deloitte (2017) v této souvislosti připomíná, že problém nedostatku důvěry, který dříve řešilo sdílení v rámci úzké komunity, dnešní platformy sdílené ekonomiky řeší promyšleným recenzním systémem. Potenciální uživatelé vidí recenze poskytovatele od předchozích uživatelů a platformy na sdílení také dopředu prověřují ty, kteří hodlají sdílet svá aktiva. Tímto způsobem se omezuje faktor nedostatečné důvěry, který dříve bránil expanzi sdílené ekonomiky. (Deloitte, 2017) Peer to peer platformy jako Uber nebo Airbnb sice nepředstavují sdílení v pravém slova smyslu, nicméně je mimo jakoukoli pochybnost, že své podnikání staví na důvěře nabízejících i zákazníků. Zvyšování míry důvěry dosažené díky těmto platformám je bezesporu pozitivním jevem.

K problematice ideálů sdílené ekonomiky se vyjadřují např. Dan Ariely a Jeff Kreisler (2019), kteří uvádějí, že již jen samotný termín sdílená ekonomika staví toho, kdo tvrdí – nebo o kom se obecně předpokládá – že to, co dělá, je sdílenou ekonomikou, do příznivého světla. Pozitivní vnímání sdílené ekonomiky primárně vychází z toho, že sdílení představuje z etického hlediska kladnou hodnotu a krásnou lidskou kvalitu. Fráze sdílená ekonomika vytvořila obraz pozitivní stránky našeho lidství, takže typ služeb do sdílené ekonomiky obvykle zařazovaný vnímáme jako něco s vyšší přidanou hodnotou. Toto označení přitom může před námi zastírat negativní aspekty sdílené ekonomiky. Termín sdílení vytváří silné zdání nesobeckosti a souvislost s darováním. Ve skutečnosti však tomu tak vůbec nemusí být. Kritici konceptu tzv. sdílené ekonomiky se podle výše zmíněné autorské dvojice snaží poukazovat na to, že nárůst sdílené ekonomiky představuje specifický vedlejší produkt pracovního trhu, který lidem dokáže nabízet práci, aniž by šlo o práci na plný úvazek, navíc takřka bez benefitů a též s minimální ochranou pracovníka. Tento trend tak jde proti všemu, čeho se až doposud podařilo dosáhnout na poli

bezpečnosti práce a ochrany pracujících, přičemž využívá heslo „národ samostatných podnikatelů“, což samo o sobě představuje jen jiný název, který marketingoví odborníci zavedli proto, abychom měli lepší pocit, když uvažujeme o nezaměstnanosti. (Ariely, Kreisler, 2019)

Dan Ariely a Jeff Kreisler tedy provádějí jakousi racionalisticky skeptickou de-idealizaci sdílené ekonomiky, když zavedení a rozšíření tohoto termínu považují za velice chytrý a účinný marketingový počín, jehož primárním úkolem je přitáhnout k určitým službám pozornost zákazníků a ještě v nich vytvořit pocit, že se podílejí na něčem smysluplném, eticky hodnotném, pokrokovém apod. V tomto ohledu lze tedy sdílenou ekonomiku zařadit po bok tzv. greenwashingu, pinkwashingu apod.

V rámci této kapitoly je dále vhodné se věnovat problematice motivace, která vede občany k zapojování se do sdílené ekonomiky. Analytický kolektiv společnosti Deloitte (2017) předesílá, že motivace k participaci na sdílené ekonomice jsou v praxi různé. Pro spotřebitele může jako motivace fungovat hlavně dostupnost zboží, které by si jinak nemohli dovolit pořídit. Z pohledu trhu práce zase může sdílená ekonomika nabídnout možnost flexibilní pracovní doby a hodnotného přivýdělku. Zaprvé platí, že lidé, kteří působí ve sdílené ekonomice na straně nabídky, tuto činnost často provozují za účelem přivýdělku. Zadruhé pak platí, že digitální platformy mohou zajišťovat dynamické cenové mechanismy efektivně reagující na relativní zvýšení poptávky prostřednictvím růstu cen, případně mohou být náklady na přecenění nabídek nízké. Zatřetí se ve sdílené ekonomice zužitkovávají již existující kapacity bez nutnosti vynaložit dodatečné fixní náklady na pořízení nových. Spolupůsobením těchto faktorů se mohou lidé v době nízké poptávky a cen věnovat své hlavní výdělečné činnosti a v době vysoké poptávky a cen naopak využít svých stávajících aktiv a volného času. Jako typický příklad může sloužit vlastník automobilu, který si vedle svého zaměstnání přivydělává během poptávkových špiček, kdy jsou ceny i násobně vyšší. Obdobně mohou majitelé bytů pronajímat volné pokoje v době jednorázových akcí pořádaných v jejich okolí. (Deloitte, 2017)

Sdílená ekonomika bývá obecně spojována s takovými ideály, jaké představuje posun v hodnotové orientaci lidí, odklon od zaměření na majetek a vlastnictví, šetrnost vůči životnímu prostředí, dosahování vyšší úrovně sociální rovnosti apod. Vztah všech těchto ideálů ke sdílené ekonomice v pravém slova smyslu je pochybný, protože vzájemná

výpomoc, nejruznější protislужby, společné využívání určitého zdroje apod. realizované v rámci rodiny, sítě přátel či v rámci sousedství ve skutečnosti nemusí být nikterak motivováno uvedenými vznešenými ideály, nýbrž prostě pouze tím, že toto sdílení v pravém slova smyslu je pro na něm zainteresované občany nebo domácnosti ekonomicky, časově či jinak výhodné, vychází z určité tradice nebo je vynucen nouzí a nedostatkem jiné nabídky v rámci národní ekonomiky.

V případě tzv. sdílené ekonomiky – tedy ekonomických aktivit realizovaných primárně prostřednictvím internetových platforem – se uvedené ideály rovněž jeví jako značně nerelevantní, přičemž související výtky byly formulovány již v předchozím textu. Na tomto místě lze jen zopakovat, že jednoznačnou odpověď na otázku ohledně souvislosti tzv. sdílené ekonomiky a údajných změn v hodnotové orientaci může dát pouze rozsáhlý a reprezentativní sociologický výzkum. Tzv. sdílená ekonomika se však i bez takového výzkumu nejeví jako zhmotnění uvedených ideálů, nýbrž jen jako velmi zajímavá a potenciálně efektivní inovace v rámci tržní ekonomiky motivovaná na straně nabídky lepším využitím vlastních zdrojů a na straně poptávky pak zájmem o širší a diverzifikovanější spektrum požadovaných služeb.

Výše uvedené však není kritikou tzv. sdílené ekonomiky, nýbrž naopak se jedná o vyzdvihnutí jejich předností a významu pro rozvoj společnosti, ekonomický růst a též technologický pokrok. Tzv. sdílená ekonomika poskytuje širší možnosti domácnostem jak na straně nabídky, tak na straně poptávky, a právě v tomto aspektu spočívá její přínos, nikoli v naplňování zpochybnitelných ideálů.

3.8 Negativa sdílené ekonomiky

Jaromír Veber a kol. (2016) potom v kontextu výše uvedeného poukazují na některá negativa spojená s tzv. sdílenou ekonomikou. Některé aktivity realizované v rámci tzv. sdílené ekonomiky mohou podle právě zmíněného autorského kolektivu vyvolávat u lidí oprávněné obavy zejména z hlediska bezpečnosti, dodržování hygieny, ale také respektování dohodnutých podmínek transakce, možností reklamování, vymáhání náhrady případné škody apod. Tzv. sdílená ekonomika však nepředstavuje jen alternativní distribuční a uživatelský model, ale často i konkurenční alternativu k těm podnikatelským subjektům, které zákazníkům nabízejí distribuci nebo užívání produktů a služeb tradičními způsoby.

Tato skutečnost může vést – přičemž ve skutečnosti také vede, jak ukázali pražští taxikáři napadající řidiče nabízející své služby v rámci Uber – k určité rivalitě, nevraživosti a někdy až k různým šarvátkám mezi konkrétními aktéry obou těchto systémů. V zájmu objektivitě totiž není možné přehlížet či bagatelizovat situaci, kdy subjekt poskytující své služby v rámci tzv. sdílené ekonomiky je mnohem méně regulován či dokonce identifikován než subjekt, který odpovídající služby nabízí a poskytuje tradičním způsobem. Pro subjekty tzv. sdílené ekonomiky může být mnohdy lákavé tuto skutečnost využít ve směru částečného či plného nepřiznání příjmů z těchto aktivit a neplnění daňové povinnosti. Pravděpodobně nejzávažnější a často oprávněné výtky na provozovatele aktivit vybraných segmentů v rámci tzv. sdílené ekonomiky se týkají obcházení platné regulace podnikání nebo nedodržování daňové povinnosti. Pokud totiž jedna skupina podnikatelů operující na trhu podniká za určitých regulativních podmínek týkajících se např. kvalifikace, pojištění, hygieny apod., a u druhé se to nevyžaduje či se jen formálně očekává jejich potvrzení, vytváří to nerovné podmínky pro podnikání, nerovné konkurenční prostředí, což je nežádoucí. (Veber a kol., 2016)

Výtky vůči tzv. sdílené ekonomice formulované v textu předchozího odstavce a týkající se primárně nezasloužených výhod vyplývajících z nedostatečné regulace a tedy vyhýbání se daňové povinnosti je nutné brát vážně a zvažovat je zejména v těsné souvislosti s návrhy na optimální přístup státu k tzv. sdílené ekonomice. Stát totiž musí zajistit pokud možno co nejrovnější a nejspravedlivější podmínky pro podnikání, které nebudou regulací nepřiměřeně zatěžovat jen jednu skupinu podnikatelů, zatímco druhá, nabízející podobné či totožné služby, se jim bude vymykat. Současně stát musí zajistit adekvátní ochranu spotřebitelů. A konečně by stát neměl stát v cestě rozvoji nových forem podnikání, protože ty přinášejí pokrok, úsporu zdrojů apod. Pokud bude regulace příliš tuhá, může již v zárodku zadusit potenciálně prospěšné inovace. Pokud naopak bude nedostatečná, jejím výsledkem se stane nerovné tržní prostředí.

Na další negativa tzv. sdílené ekonomiky rozsáhle poukazuje Petr Šimůnek (2019), když hodnotí vývoj tohoto způsobu podnikání od poslední ekonomické a finanční krize a na základě reflexe zkušeností z Prahy výmluvně hovoří o sdílené bídě. Se sdílenou ekonomikou jsou podle něj spojovány takové fenomény, jako nová, lepší, zdravější tvář kapitalismu, méně spotřeby, sdílení místo vlastnictví, zážitek místo nakupování, radost místo práce, lepší, rozumnější a ohleduplnější život, rozumnější přístup ke zdrojům apod. Ve

zmíněné turisticky atraktivní Praze však z pohledu místního obyvatele např. Airbnb devastuje centrum tím, že přináší s sebou místním obyvatelům zvýšený ruch a hluk v domech, zvyšuje ceny nemovitostí i nájmu. V rámci Uber se podle Petra Šimůnka (2019) etablovaly cizojazyčné mafie, najímajících snadno zneužitelné přistěhovalce bez základních znalostí města. Díky podnikání Lime je zase historické centrum Prahy zapleveleno elektrickými koloběžkami, které překážejí na chodnicích i silnicích a v noci na nich turisté ruší klid. Jako falešná se v tomto kontextu jeví slova Joea Krause, šéfa Limu, který hovoří o novém modelu dopravy pro moderní společnost, o mikrotransportu a o tom, jak je to zodpovědný model pro zdravější, zelenější a čistší planetu. Idea sdílené ekonomiky je podle Petra Šimůnka (2019) zajímavá a dobrá, nicméně za maskovací sítí ze slov o lepší planetě, komunitách a zodpovědnosti se ty největší firmy, vyrostlé z této ideje, proměnily v korporace usilující o rychlý zisk a vstup na burzu. V Praze nelze hovořit o žádném sdílení bytů, když v tomto segmentu dominují firmy, které vlastní a prostřednictvím Airbnb pronajímají tisíce bytů. WeWork, vyrostlé na myšlence společných kanceláří, se proměnilo v dalšího developera a pronájemce kanceláří. Je tedy zřejmé, že ideály teoreticky spojované s tzv. sdílenou ekonomikou, se nenaplnily, ba naopak to, co např. v Praze ukazují Airbnb, Uber nebo Lime, představuje podle Petra Šimůnka (2019) nejhorší příklady nezodpovědného a vyděračského byznysu poslední dekády, poháněného pouze touhou po zisku. (Šimůnek, 2019)

Výše představená reflexe důsledků tzv. sdílené ekonomiky v Praze se nemusí týkat světových velkoměst v zahraničí. Důsledky tzv. sdíleného podnikání jsou totiž mimo jiné dány i kvalitou a efektivitou národní nebo municipální regulace. Informace uvedené v textu předchozího odstavce však dokládají, že tzv. sdílenou ekonomiku nelze naivně spojovat s určitými teoreticky vymezenými ideály a rozhodně ji nelze považovat za jakou eticky hodnotnější či kvalitativně vyšší variantu tržní ekonomiky. Tzv. sdílení totiž dál zůstává založeno na soukromém vlastnictví a úsilí o dosažení zisku, což jsou naprosto legitimní a prospěšné fenomény. Zmíněná negativa však nesmí být přehlížena a naopak musí být brána v úvahu při nastavování pravidel pro tzv. sdílenou ekonomiku. Tato pravidla musí zajistit ochranu spotřebitele, minimalizaci negativních externalit pro občany a rovné podmínky pro všechny podnikající subjekty.

3.9 Přístup vlády České republiky ke sdílené ekonomice

Analytický materiál Úřadu vlády České republiky (2017) předesílá, že diskuse týkající se povahy služeb sdílené ekonomiky za situace absence konkrétní legislativy velice často sklouzává k prostému negativistickému postoji vůči sdíleným službám, které již dnes operují na trhu. Obvyklou reakci pak představuje snaha tyto služby co nejrychleji podrobit regulaci, a to v mnoha případech takovým způsobem, aby se na tyto služby, které ve srovnání s tradičními službami disponují odlišujícím prvkem, uplatnily stejné podmínky, jakým jsou vystaveny právě ony tradiční služby. Výsledkem takového přístupu pak je buď snaha o podrobení tzv. sdílených služeb současnému rámci, a tím zamezení dalšího růstu tohoto nového segmentu trhu ve prospěch zachování tradičních podnikatelských modelů, které však často trpí regulatorními nedostatky, nebo naopak více či méně rozsáhlá ignorace předpisů ze strany aktérů sdílené ekonomiky, která má za následek vznik nerovného konkurenčního prostředí vůči tradičním poskytovatelům. Ani jedna z právě popsaných situace samozřejmě není a neměla by být vyhovující. Je proto zapotřebí učinit takové kroky, které by ustanovily jasný právní rámec pro další směřování regulace sdílené ekonomiky, přičemž cílem jakékoli úpravy by mělo být především vytvořit takový rámec pro podnikatelské prostředí, které by bylo mnohem předvídatelnější a přívětivější. Nesmí se však jednat o takové prostředí, které by více či méně zvýhodňovalo ve prospěch jednoho či druhého modelu. Budoucí regulace by měla brát v úvahu specifika jednotlivých obchodních modelů, a s nimi spojenou rozdílnost práv a povinností daných subjektů, nebo by naopak měla nastolit jednotné regulatorní prostředí pro všechny subjekty, které by ovšem bylo dostatečně flexibilní tak, aby obsáhlo i legitimní výhody, které ze sdílené ekonomiky vyplývají, a zejména potom umožnilo rychlý vstup a výstup z činnosti bez nadměrné administrativní zátěže. (Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády České republiky, 2017)

V kontextu výše uvedeného se proto nabízejí celkem tři přístupy, které mohou být předmětem politického rozhodnutí a měly by proto rovněž být předmětem dalšího rozpracování ze strany příslušných ministerstev vlády České republiky. Jedná se o tyto přístupy: zachovat stávající stav, učinit dílčí změny nebo realizovat komplexní přístup. (Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády České republiky, 2017)

První přístup tedy požaduje zachovat status quo. V praxi to znamená, že dochází k různým interpretačním sporům, takže nakonec až soudní moc musí rozhodnout, zda či která služba naplňuje znaky podnikání nebo má charakter povolené či zakázané činnosti a zda a kteří aktéři z trojice poskytovatel – zprostředkovatel – uživatel vystupují jako podnikatelé. Tento přístup se však podle Analytického materiálu Úřadu vlády České republiky (2017) již ukazuje jako nedostatečný. Neprojevuje dostatečnou flexibilitu při reakci na vývoj podnikatelského prostředí i každodenní reality, zejména pak na změny v preferencích spotřebitelů/uživatelů co se týče služeb, které vyhledávají a používají. (Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády České republiky, 2017)

Druhý přístup požaduje učinit dílčí změny právního prostředí, které by spočívaly zaprvé v koncepčních změnách, které by mohla představovat např. dílčí změna definice podnikání, a to taková, aby byly stanoveny přesné a jasně vymezené mantinely mezi podnikáním a jinou výdělečnou činností, tedy přivýdělkem, zejména s ohledem na uvolnění podmínky soustavnosti. Zadruhé by tyto dílčí změny spočívaly v jednotlivých sektorových modifikacích, které by reagovaly na konkrétní nedostatky. Takový postup by podle Analytického materiálu Úřadu vlády České republiky (2017) umožnil alespoň dílčí reakci na probíhající změny v konkrétních problematických oblastech. Ovšem i v tomto případě by bylo žádoucí vyvarovat se především reakčním snahám uzákonit zákazy nových postupů a na místo toho využít této příležitosti k celkovému přezkumu regulatorního prostředí v České republice a jeho smysluplnosti a efektivitě. (Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády České republiky, 2017)

A konečně třetí přístup by mohl spočívat v komplexním zakotvení tzv. sdílené ekonomiky potažmo přivýdělku, který z ní může plynout na horizontální úrovni, které by stanovilo obecný rámec nejen pro již existující služby, které mohou být i nadále podrobeny regulaci formou konkrétní sektorově zaměřené legislativy. Jako dobrý příklad takového postupu z dosavadní praxe v tomto směru lze označit činnost Ministerstva dopravy České republiky ve snaze najít nový právní rámec pro oblast taxislužeb, který by bral v úvahu vývoj v oblasti osobní silniční dopravy a reagoval i na vznik nových služeb. Ovšem komplexní legislativní zakotvení tzv. sdílené ekonomiky potažmo přivýdělku by se netýkalo jen stávajících služeb, ale i služeb, které mají potenciál teprve vzniknout. V ideálním případě by mělo dojít ke stanovení hranice ve smyslu finančním, časovém či jiném, která by umožnila jednotlivým aktérům volně přecházet mezi přivýdělkem

a podnikáním při jejím překročení. Takový postup by podle Analytického materiálu Úřadu vlády České republiky umožnil zjednodušený přístup na trh zejména pro poskytovatele služeb, kteří by pouze v případě překročení stanovené hranice byli podrobeni pravidlům platícím pro podnikatele. Z uživatelského hlediska celého systému je však žádoucí, aby vznikl obecně přístupný portál umožňující jednotlivým aktérům na základě jimi poskytnutých údajů zjistit, kdy a jaké povinnosti pro ně z jejich momentálního postavení vyplývají. Jako ideální se však jeví i komplexní technologické řešení ze strany státu, které by těsně souviselo s digitalizací a umožnilo by automaticky upozorňovat na přechod mezi jednou a druhou kategorií na základě dat poskytnutých poskytovateli a zprostředkovateli v rámci zákonné informační povinnosti podepřené technologickým řešením. Podobný postup v současné době již existuje např. v Estonsku, kde daňová správa automaticky dostává informace od zprostředkovatelů. (Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády České republiky, 2017)

3.10 Přístup Evropské komise ke sdílené ekonomice

Na úvod této kapitoly lze společně s Ondřejem Plevákem (2018) stručně předeslat, že Evropská unie zažívá intenzivní rozvoj sdílené ekonomiky, v kteréžto souvislosti se objevuje otázka, jakým způsobem by bylo vhodné tyto nové služby regulovat. Jisté spektrum názorů tvrdí, že není zapotřebí žádná regulace, zatímco jiné názory požadují společný základ v podobě stanovení definic a jednoduchých principů. Diskutuje se mimo jiné i o tom, zda by měla do oblasti sdílené ekonomiky určitým způsobem zasahovat Evropská unie. Evropská komise v této souvislosti zastává pozici, která vítá koncept sdílené ekonomiky a současně si uvědomuje, že není radno do této oblasti příliš zasahovat. V textu analýz Evropské komise se proto dominantně projevuje záporný postoj k přílišným regulacím. Objevuje se ovšem určitý problém, primárně vyplývající z faktu, že jednotlivé národní regulace služeb tzv. sdílené ekonomiky se do značné míry rozestoupily, takže v každé členské zemi Evropské unie jsou tyto služby regulovány jiným způsobem, v důsledku čehož je těžké hledat společný přístup. Navíc existuje několik problémů, které nesouvisí jen se sdílenou ekonomikou, nýbrž obecněji s novými obchodními koncepty. Velice závažným problémem představuje riziko vzniku oligopolizace nebo dokonce monopolizace daného segmentu ekonomiky, které by bylo způsobeno specifickými podmínkami na trhu se službami tzv. sdílené ekonomiky. Jako další problém se ukazuje, že otázka spravedlivých pravidel. V praxi jde o to, aby např. v České republice dvě podobné

služby nepodléhaly zásadně rozdílné regulaci. Další problém zase představuje otázka zdaňování, kdy je např. velice obtížné řešit zdanění těch firem, které působí v nadnárodním měřítku. Problematická je pak rovněž ochrana spotřebitele. Podle Ondřeje Pleváka (2018) se v této souvislosti často zapomíná na princip tzv. subsidiarity, na kterém je Evropská unie postavena. Tento princip praví, že pokud může nějaký problém řešit nižší úroveň správy, nemá vyšší úroveň do této oblasti zasahovat. (Plevák, 2018) Tyto skutečnosti ztěžují společný postup Evropské unie.

Jaromír Veber a kol. (2016) připomínají, že Evropská komise vydala v roce 2016 dokument nazvaný Evropská agenda pro kolaborativní ekonomiku, v rámci kterého představila pokyny zaměřené na podporu spotřebitelům, podnikům a veřejným orgánům, aby se zapojili, a to s důvěrou, do sdílené ekonomiky, pro kterou tedy jako synonymní výraz používá pojem kolaborativní ekonomika. Evropská komise ve zmíněném dokumentu konstatuje, že tento nový model ekonomiky může výrazným způsobem přispět k růstu zaměstnanosti v Evropské unii, pokud ovšem bude podporován a rozvíjen zodpovědně. Vzhledem k rychlému rozvoji kolaborativní ekonomiky na něj státní a regionální úřady reagují řadou regulačních opatření, přičemž tento roztržitý přístup vytváří jak na straně poskytovatelů, tak spotřebitelů nejistotu. Evropská komise si dle vlastního vyjádření uvědomuje, že jejím úkolem je podporovat takové regulační prostředí, které má na jedné straně rozvíjet tyto nové obchodní modely a na druhé straně chránit spotřebitele a zajistit spravedlivé zdanění. Členské státy Evropské unie by proto měly rozlišovat mezi občany poskytujícími služby příležitostně a profesionálními poskytovateli daných služeb, a to např. stanovením prahové hodnoty založené na úrovni aktivity. Profesionální poskytovatelé služeb by měli mít podle Evropské komise povinnost zajistit si obchodní povolení nebo licence. Platformy by však neměly podléhat povolení nebo licenci tam, kde působí jen jako prostředník mezi spotřebiteli. Absolutní zákazy činnosti v rámci tzv. sdílené ekonomiky by potom měly představovat pouze krajní opatření. Evropská komise si uvědomuje, že je zapotřebí chránit spotřebitele jako uživatele služeb v rámci tzv. sdílené ekonomiky, ovšem na druhé straně rovněž zdůrazňuje, že by tato ochrana neměla představovat nepřiměřené povinnosti pro fyzické osoby, které tyto aktivity poskytují pouze příležitostně. Daňové povinnosti by pak měli mít jak poskytovatelé služeb, tak organizátoři internetové platformy. Tito by podle Evropské komise měli platit jak daň ze svých příjmů, tak a daň z přidané hodnoty. Evropská komise současně vyzvala k plné spolupráci s příslušnými národními

orgány pro registraci ekonomických aktivit charakteru sdílení a usnadnění výběru daní. (Veber a kol., 2016)

V jiném ze svých dokumentů pak Evropská komise (2016) konstatuje, že ekonomika sdílení vytváří nové příležitosti pro spotřebitele i pro podnikatele. Evropská komise (2016) se domnívá, že pokud tento segment bude zodpovědně podporován a rozvíjen, může ve státech Evropské unie významně podpořit zaměstnanost, konkurenceschopnost, růst či nové zdroje příjmu. Spotřebitelům může ekonomika sdílení přinést nové služby, rozšířenou nabídku, nižší ceny a efektivnější využívání zdrojů. To podle Evropské komise může přispět k programu udržitelného rozvoje Evropské unie a k přechodu k tzv. oběhovému hospodářství. Ekonomika sdílení je zatím v rámci Evropské unie malá, rychle však roste a v některých odvětvích si již získává důležitý podíl na trhu. Pro rok 2015 se v Evropské unii její celkový hrubý příjem odhadoval na 28 miliard euro, což znamenalo dvojnásobný meziroční nárůst. Do budoucna někteří odborníci odhadují, že ekonomika sdílení by mohla do hospodářství členských států Evropské unie přinést 160 nebo dokonce až 570 miliard euro. Velký zájem spotřebitelů o služby nabízené prostřednictvím tzv. sdílené ekonomiky potvrzují např. průzkumy Eurobarometru. Mimo jiné i vzhledem k těmto skutečnostem by absolutní zákazy a množstevní omezení činnosti měly představovat až nejzazší opatření. (Evropská komise, 2016)

Evropská komise tedy tvrdí, že tzv. sdílená ekonomika může přispět k programu udržitelného rozvoje Evropské unie a k přechodu k tzv. oběhovému hospodářství. Na tomto místě je vhodné připomenout zkušenosti z Prahy prezentované výše. V jejich světle se konstatování Evropské komise jeví jako naivní a nekorespondující s realitou, nehledě na to, že samotný koncept tzv. udržitelného rozvoje je rovněž chimérou.

4 Praktická část

Již v úvodu této práce bylo předesláno, že v rámci praktické části bude realizována případová studie vybraného segmentu sdílené ekonomiky, ve které bude sdílená ekonomika

zkoumána z hlediska jejího fungování a významu ve srovnání s ostatními subjekty působícími ve stejném sektoru ekonomiky.

Za předmět případové studie byla autorem práce vybrána spolujízda prostřednictvím platformy BlaBlaCar, protože se jedná o typický segment sdílené ekonomiky.

Praktická část diplomové práce je tedy zaměřena na ověření teoretických východisek diplomové práce v praxi na spolujízdě zprostředkované platformou BlaBlaCar. Vzhledem k omezeným možnostem sběru dat byla pro účely výzkumu zvolena jen spolujízda na trase Litoměřice – Praha.

Spolujízdu na této trase lze považovat za typický příklad, kdy lidé denně z menšího sídla dojíždějí z nejrůznějších objektivních důvodů do většího sídla a využívají k tomu různé druhy dopravních prostředků od vlaků, přes autobusy po osobní automobily.

Sotva by kdo hledal lepší případ, na kterém lze provést případovou studii zabývající se významem sdílené ekonomiky.

V osobní dopravě zde současně působí:

- železniční přepravci, u kterých dopravu objednává Ministerstvo dopravy, které zároveň stanovuje kvalitativní i kvantitativní podmínky provozu vlaků;
- soukromý autobusový dopravce – Bus line, a. s., který provozuje linkovou autobusovou dopravu jen dle svého podnikatelského záměru, protože jeho služby neobjednává ani nedotuje žádný subjekt veřejné správy;
- taxislužby;
- fyzické osoby formou individuální automobilové dopravy;
- subjekt sdílené ekonomiky - platforma BlaBlaCar provozovaná společností Comuto SA.

Ověření teoretických východisek diplomové práce bylo realizováno prostřednictvím vlastního výzkumu.

Tento výzkum měl dvě základní fáze:

- analýzu informací dostupných na webu;
- dotazníkové šetření.

4.1 Analýza informací dostupných na webu:

Analýza informací dostupných na webu byla zaměřena na:

- vliv veřejné správy na dopravu na trase Litoměřice – Praha;
- srovnání parametrů dostupných druhů přepravy na trase Litoměřice – Praha;
- fungování platformy BlaBlaCar na trase Litoměřice – Praha.

4.1.1 Vliv veřejné správy na dopravu na trase Litoměřice - Praha

Veřejná správa ovlivňuje dopravu na trase Litoměřice - Praha prostřednictvím svých strategií, koncepcí, zákonů, nařízení i podniků. Tato podkapitola začíná symbolicky rozbohem daní a končí výčtem zákonů, strategií, koncepcí, dohod, programů a slibů, které za ně občan dostane.

Výše DPH

Výše sazeb DPH je stanoví zákon č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty (aspi.cz, 2021) takto:

- Jízdné v pozemní hromadné pravidelné dopravě cestujících a jejich zavazadel a tedy i jízdné ve vlacích a autobusech dle přílohy č. 2a zákona č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty (aspi.cz, 2021) spadá do nižší 10 % sazby DPH. (aspi.cz, 2021)
- Na taxislužby se vztahuje základní sazba DPH ve výši 21 % dle § 47 zákona č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty (aspi.cz, 2021), protože nepatří mezi služby, na které se vztahuje některá z nižších sazeb daně. (aspi.cz, 2021)
- Na pohonné hmoty (naftu a benzín) a na elektřinu se vztahuje základní sazba DPH ve výši 21 % dle § 47 zákona č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty (aspi.cz, 2021)

Spolujízda zprostředkovaná platformou BlaBlaCar zdaněna není.

Výše spotřební daně na pohonné hmoty

Dle § 48 zákona č. 353/2003 Sb. o spotřebních daních (aspi.cz, 2021) jsou spotřební daně u paliv následující: (aspi.cz, 2021)

- Spotřební daň u benzínu je 12.840,- Kč/1.000 l.
- Spotřební daň u nafty je 9.950,- Kč/1.000 l. (aspi.cz, 2021)

Výše dálničních poplatků a sazeb mýtného

Výše dálničních poplatků a sazeb mýtného je stanovena nařízením vlády č. 240/2014 Sb. o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném. (aspi.cz 2021)

Cena roční dálniční známky v ČR pro osobní automobily do 3,5 t je 1.500,- Kč.

Sazby mýtného v ČR se různí podle:

- Kategorie pozemní komunikace;
- Kategorie vozidla;
- Emisní třídy vozidla;
- Největší povolené hmotnosti vozidla;
- Počtu náprav vozidla;
- Období dne.

Výše sazby mýtného se v přepravě osob týká jen autobusů.

Dotace veřejné linkové dopravy

Veřejná správa na trase Litoměřice – Praha dotuje jen osobní železniční dopravu.

Kvantita a kvalita osobní dopravy na železničních drahách

Ministerstvo dopravy ČR má přímý vliv na kvantitu i kvalitu osobní železniční dopravy, protože ji samo objednává.

Zákon o veřejných službách

Vliv na Dopravní obslužnost v ČR a tedy i na trase mezi Litoměřicemi a Prahou má i zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (aspi.cz, 2021), podle kterého by mělo dopravní plánování vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Tento zákon ukládá Ministerstvu dopravy ČR, aby každých pět let zpracovalo a předložilo vládě ke schválení koncepci veřejné dopravy pro území celého státu. (aspi.cz, 2021)

Koncepce veřejné dopravy 2020-2025

Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030 (mdcr.cz, 2020) stanovuje: „hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel“.

Koncepci veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030 (mdcr.cz, 2020) má potenciál ovlivnit a ovlivňuje i osobní dopravu mezi Litoměřicemi a Prahou tím už jen tím, že se v ní zmiňuje následující:

- „Nadregionální dopravu na železničních drahách objednává Ministerstvo dopravy, stanovuje kvalitativní a kvantitativní podmínky provozu vlaků.“
- „Nadregionální dopravu dálkovými autobusy neobjednává podle současného nastavení právních předpisů žádný subjekt veřejné správy. Dopravní služby jsou provozovány pouze komerčně. Důvodem je skutečnost, že nákladovost autobusové dopravy je obecně nižší, než je běžné u železnice a dopravní politika pro páteřní nadregionální dopravu logicky preferuje použití železnice, mj. také proto, aby se proudy veřejné dopravy nedostávaly neefektivně na stejnou infrastrukturu, která je přetížena individuální automobilovou dopravou. Tyto typy spojení zůstávají závislé na komerční aktivitě dopravců bez jakékoliv ingerence veřejné správy. Je třeba posoudit, zda není potřebné, aby tyto typy spojení byly předmětem dalšího řešení s cílem dosáhnout stabilní četnosti a kvality služeb“.
- „Nedostatečná dopravní obslužnost má také největší dopad na znevýhodněné skupiny obyvatel, zvláště ženy, děti a seniory, kteří většinou nevlastní automobil a jsou závislí na veřejné dopravě.“
- „S ohledem na svou povahu, výkonnost a velikost přepravních prostředků je důležité, aby páteř veřejné dopravy byla drážní doprava, vhodně doplněná páteřními spoji veřejné linkové dopravy tam, kde je to důvodné.“
- „Celá tato koncepce veřejné dopravy se vztahuje na subsystém dopravy, který označujeme veřejná doprava. V současnosti jde především o veřejnou hromadnou dopravu, ale s rozvojem automatizačních systémů bude stále více narůstat i veřejná individuální doprava – půjčovny kol a koloběžek a sdílené osobní automobily jsou předvojem tohoto trendu.“
- „Je potřeba vnímat, že v souběhu s dekarbonizací končí období dopravy dominantně fungující na principu osobního vlastnictví dopravních prostředků, nahrazuje jej doprava jako služba.“
- „Úspěch veřejné dopravy je závislý zejména na tržním hlasu cestujících, kteří mohou mezi jednotlivými způsoby dopravy volit. Je však zároveň důležité, jak budou odstraňovány stávající bariéry ve veřejné dopravě a do jaké míry se bude schopna přizpůsobit zájmům a způsobům dopravního chování všech skupin

cestujících. Vzhledem ke koncepci udržitelné ekonomiky, ohleduplné k životnímu prostředí, bude nezbytné dále usilovat o to, aby byla veřejná doprava natolik atraktivní, aby zajišťovala jak všestrannou dostupnost hromadné dopravy jako veřejné služby, tak aby svou kvalitou dokázala přesvědčit, že je vhodnou alternativou vůči osobní automobilové dopravě.“

- „Je nutné zdůraznit pozitivní efekty vytvoření přestupních míst z individuální na veřejnou dopravu, neboť přepravní řetězec bude i v budoucím období fungovat na principu spolupráce individuální a veřejné dopravy.“
- „Obecně lze uvést, že pro slabé, rozptýlené a specifické přepravní proudy je vhodná orientace na individuální dopravu, a to i za cenu její vyšší energetické náročnosti.“
- „Veřejná doprava budoucnosti by tedy měla být vnímána jako jeden ze způsobů možného přemístění, který umožní řešit závažný energetický emisní a environmentální problém současné dopravy, umožní řešit prostorové problémy velkých měst a jejich aglomerací, přetížení pozemních komunikací a enormní tlak na jejich rozvoj z důvodu výrazně narůstajících intenzit individuální automobilové dopravy, zajistí rychlé spojení mezi sídelními oblastmi České republiky a vytvoří mezi nimi rychlou a efektivní síť, čímž přispěje ke snížení regionálních rozdílů, a bude atraktivní také pro ty cestující, kteří ji používat nemusejí.“. (mdcr.cz, 2020)

Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050

Ministerstvo dopravy ČR tímto dokumentem navazuje na výše uvedenou koncepci veřejné dopravy 2020-2025, na níže uvedenou Státní energetickou koncepci i na Zelenou dohodu pro Evropu. Dopravu na trase Litoměřice – Praha, konkrétně tu autobusovou by mohla ovlivnit následující stať, která je součástí této politiky:

- Ministerstvo dopravy ČR v rámci aktualizace dokumentu Koncepce veřejné dopravy prověří možnosti k nastavení nových rozhodovacích kompetencí, které by přinesly možnost regulace autobusových linek v případě selhávání trhu, a hlavně jejich účinnější zapojení do systému dálkové a meziregionální dopravy, dosud státem garantovaného jen v železniční dopravě. V těchto relacích **je klíčové garantovat kvalitu spojení rychlým autobusovým spojením, které by předcházelo dlouhodobému řešení – dostatečně rychlému spojení železničnímu.** (mdcr.cz, 2020)

Tuto stať lze interpretovat tak, že by stát měl oproti stávající politice garantovat rychlé autobusové spojení na trase Litoměřice – Praha, dokud nezajistí dostatečně rychlé spojení železniční.

Státní energetická koncepce České republiky

Státní energetická koncepce České republiky (mpo.cz, 2015) bude mít do budoucna stále větší vliv na dopravu na trase Litoměřice – Praha především tím, že stále více zdůrazňuje potřebu dekarbonizace dopravy s ohledem na snižování tzv. uhlíkové stopy plynoucí z dopravy v ČR například konstatováním, že: „Zatímco v jiných oblastech se více či méně daří spotřebu energie snižovat, doprava je na čelném místě v její stále se zvyšující spotřebě.“. (mpo.cz, 2015)

O dopravě se ve státní energetické koncepci České republiky píše takto: (mpo.cz, 2015)

- „Veřejná doprava je sice oprávněně vnímána jako doprava ekologická, nicméně její ekologičnost poněkud ustupuje do pozadí v případě pohonu vozidel se spalovacími motory (na železnici často výrazně staršího data výroby, než je běžné v oblasti silniční dopravy).“;
- „Doprava jako fyzický způsob přemístění se v České republice podílí 27 % na konečné spotřebě energie, což je více než průmysl. V produkci oxidu uhličitého předstihuje doprava v ČR průmysl více než dvojnásobně. Zhruba 2/3 v dopravě spotřebované energie se mění ve ztrátové teplo spalovacích motorů, a to v množství na úrovni dvojnásobku tepla dodávaného teplárnami v ČR k vytápění budov. Spotřeba energie v dopravě vytrvale roste, a to zhruba o 3,4 % ročně, zatímco ve Vnitrostátním plánu v oblasti energetiky a klimatu se ČR zavázala snižovat v období 2020 až 2030 konečnou spotřebu energie úsporami o 0,8 % ročně.“;
- „Imperativem této koncepce jsou proto úsporné pohony ve všech oborech dopravy. To není nahodilý cíl, protože 98 % energie pro dopravu v České republice tvoří uhlovodíková paliva, a vinou toho je ve městech doprava dominantním znečišťovatelem ovzduší. Pouhá 2 % elektrické energie zajišťují v dopravě 18 % dopravních výkonů.“

Tato koncepce nabízí kritický pohled na dopravu, jako na vysoce neefektivního spotřebitele energie a to do té míry, do jaké se jedná o neefektivní spotřebu až plýtvání energií z nečistých zdrojů, to znamená ze zdrojů s velkou uhlíkovou stopou.

Zelená dohoda pro Evropu

Dalším dokumentem celoevropského významu, který by měl v budoucnu významně ovlivnit dopravu na trase Litoměřice – Praha je Zelená dohoda pro Evropu (eur-lex.europa.eu, 2019), která je souhrnem politických iniciativ Evropské komise, jejichž důsledkem má být klimaticky neutrální ekonomika EU do roku 2050. V části dohody věnované dopravě se doslova uvádí: „Na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v EU a její podíl stále roste. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 %. K tomuto snížení musí přispět jak silniční, tak i letecká, železniční a vodní doprava.“ (eur-lex.europa.eu, 2019)

Lze očekávat, že Zelená dohoda pro Evropu bude mít v následujících desetiletích velký vliv na proměnu dopravy na trase Litoměřice – Praha, protože současný stav ani zdaleka neodpovídá cílům Evropské komise.

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu (eur-lex.europa.eu, 2019) v současnosti nemá žádný přímý vliv na dopravu mezi Litoměřicemi a Prahou, protože se jedná jen o politický dokument, který má formu sdělení Evropské komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů. Pokud však dojde na její realizaci, což se u strategií někdy stává, bude mít obrovský vliv na dopravu mezi Litoměřicemi a Prahou, protože konkretizuje, jak evropskou dopravu na základě Zelené dohody pro Evropu nasměrovat na správnou cestu k udržitelné a inteligentní budoucnosti.

Píše se v ní mimo jiné že:

- „Nejzávažnějším úkolem, který stojí před odvětvím dopravy, je výrazně snížit emise a dosáhnout vyšší udržitelnosti“.
- „Pravidelná hromadná doprava na vzdálenosti kratší než 500 km by měla být do roku 2030 v rámci EU uhlíkově neutrální.“
- „Je třeba přijmout rozhodná opatření k přeměně odvětví dopravy na skutečně multimodální systém udržitelných a inteligentních služeb mobility. Za tímto účelem by Evropa měla vybudovat vysoce kvalitní dopravní síť s vysokorychlostní železniční dopravou na krátké vzdálenosti.“
- „Provoz na vysokorychlostní železnici v rámci EU se do roku 2030 zdvojnásobí a do roku 2050 ztrojnásobí. Ve srovnání s rokem 2015.“

- „Lidé jsou ochotni přejít na udržitelnější druhy dopravy, zejména v rámci své každodenní mobility, přičemž hlavní podmínkou pro změnu jsou náklady, dostupnost a rychlost. EU musí pomoci vytvořit vhodné podmínky pro větší využívání udržitelných alternativ, které jsou bezpečné, konkurenceschopné a cenově dostupné. Jsou-li dostupné vhodné alternativy s konkurenceschopnými cenami, frekvencí spojů a úrovněmi pohodlí, volí lidé udržitelnější způsob dopravy.“ (eurlex.europa.eu, 2019)

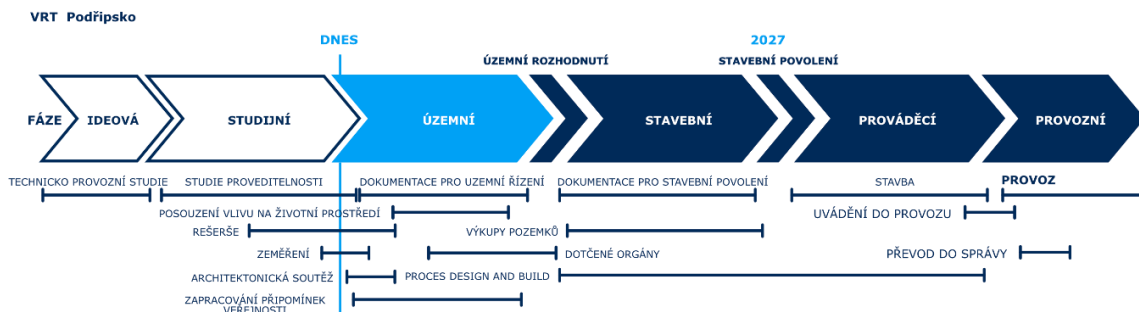
Jak je uvedeno níže, státní podnik Správa železnic na trase Litoměřice – Praha plánuje do roku 2030 vznik vysokorychlostní trati v souladu s touto strategií. Jakkoli však může znít tato strategie rozumně úředníkům v Bruselu či na Ministerstvu dopravy, lidé, kteří kvůli ní přijdou o dům, který si nedávno postavili, o část zahrady či pole nebo „jen“ o klidný spánek mohou mít s touto strategií problém.

Kvalita železničních tratí ovlivněná státním podnikem Správa železnic

Kvalita železničních tratí má klíčový vliv na rychlost, kterou po nich mohou vlaky jezdit. Přestože současný stav železničních tratí mezi Litoměřicemi a Prahou neumožňuje vlakům jezdit po nich příliš rychle, má zde státní podnik Správa železnic připraveno jedno „eso v rukávu“ a tím je **vysokorychlostní trať Podřipsko**. Státní podnik o tom informuje na svých webových stránkách takto: (spravazeleznic.cz, 2021)

- Stavebně se jedná o novostavbu dvoukolejné trati elektrizované střídavou napájecí soustavou a zabezpečené evropským zabezpečovacím systémem ETCS Level 2;
- Úsek Praha-Balabenka – Litoměřice, délka 57,9 km;
- Maximální rychlost na této trati bude 320 km/h;
- Umožní provoz osobních vysokorychlostních vlaků a osobních vlaků tažených lokomotivou rychlostí 200 až 230 km/h;
- Předpokládané vydání územního rozhodnutí je v roce 2023;
- Předpokládané zahájení stavby je v roce 2027;
- Předpokládané uvedení do provozu v roce 2030.
- Úsek umožní zásadní zkrácení jízdní doby mezi Prahou hlavním nádražím a Litoměřicemi (do 32 minut).

Obrázek 1 Aktuální stav přípravy stavby vysokorychlostní trati Podřipsko



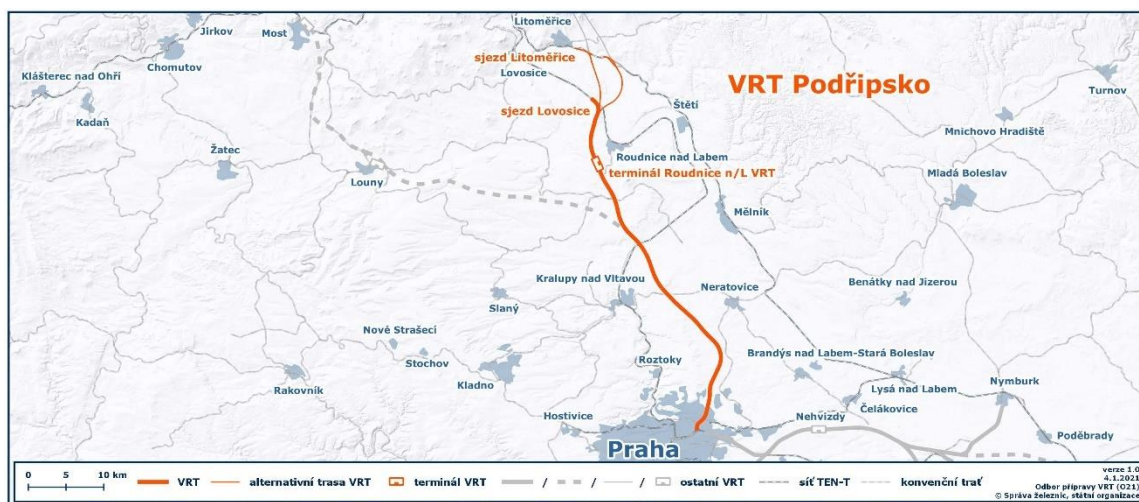
Zdroj: (Spravazeleznic.cz, 2021)

Projekt je dnes teprve na konci své tzv. studijní fáze. Má tedy před sebou ještě mnoho náročných fází, které se mohou v podmínkách ČR značně protáhnout:

- Zpracování připomínek veřejnosti;
- Posouzení vlivu na životní prostředí;
- Výkup pozemků.

Již nyní lze očekávat ze strany veřejnosti celou řadu připomínek zvláště z řad majitelů pozemků a nemovitostí v blízkosti trati, z řad občanů přilehlých obcí i z řad ekologických organizací a obcí kvůli obavám ze zhoršení životních podmínek v blízkosti vysokorychlostních tratí kvůli hluku, prašnosti a vibracím nemovitostí nebo kvůli zaboru kvalitní zemědělské půdy. Nyní lze jen těžko odhadnout, zda přes jejich připomínky vlak pojede nebo nepojede.

Obrázek 2 Mapa vysokorychlostní trati Podřipsko



Zdroj: (Spravazeleznic.cz, 2021)

Kvalita silnic a dálnic ovlivněná Ředitelstvím silnic a dálnic ČR

Veřejná správa má prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic ČR vliv na kvalitu silnic a dálnic a ovlivňuje tak i rychlost a bezpečnost osobní autobusové a automobilové dopravy mezi Litoměřicemi a Prahou.

Kvalita železničních tratí ovlivněná státním podnikem Správa železnic

Kvalita železničních tratí má klíčový vliv na rychlost, kterou po nich mohou vlaky jezdit a tedy i na rychlost a bezpečnost osobní železniční dopravy.

Zákon o silničním provozu

I zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu (aspi.cz, 2021) významně ovlivňuje dopravu na trase Litoměřice – Praha. Vzhledem ke skutečnosti, že její podstatná část vede po dálnici D8, může dobu jízdy podstatně zkrátit například zvýšení maximální povolené rychlosti jízdy na dálnici v § 18 výše uvedeného zákona (aspi.cz, 2021) ze současných 130 km/h na 150 km/h, které má v programu i nastupující vláda Petra Fialy. (lidovky.cz, 2021) Taková změna by mohla umožnit rychlejší jízdu po dálnici osobním automobilům nebo například i mikrobusem do 3,5 t hmotnosti.

Vláda

Významný vliv na dopravu mají i vláda. Svým přístupem mohou výrazně ovlivnit téměř všechny faktory týkající se dopravy v ČR a tedy i na trase Litoměřice – Praha.

Vláda Andreje Babiše vzešlá z parlamentních voleb v roce 2017 významně ovlivnila osobní dopravu i na trase Litoměřice – Praha nařízením 75 % slevy jízdného na vlaky a autobusy pro studenty do 26 let a důchodce od 65 let a úhradou ztrát vzniklých dopravcům nařízenými slevami ze státního rozpočtu. (seznamzpravy.cz, 2021)

Nově vznikající vláda Petra Fialy vzešlá z parlamentních voleb v roce 2021 má ve svém připravovaném programovém prohlášení tyto body týkající se dopravy, které mohou ovlivnit dopravu na trase Litoměřice – Praha:

- urychlená stavba vysokorychlostních železnic pro osobní dopravu;
- zvýšení maximální povolené rychlosti na 150 km/h, kde to bezpečnost provozu dovolí. (lidovky.cz, 2021)

4.1.2 Srovnání parametrů druhů přepravy na trase Litoměřice – Praha

Pro porovnání ceny trasy z Litoměřic do Prahy je užito veřejných internetových zdrojů. Sledovány jsou kategorie délky trasy, času, ceny a počtu zastávek u dopravy z města Litoměřice do Prahy. Informace jsou shrnuty do přehledné tabulky. Informace byly zjištěny na základě dostupných internetových dat, a to ke dni 13. října roku 2021. Ceny jsou uvedeny pro 1 dospělou osobu bez využití jakýchkoli slev.

Tabulka 1 Srovnání parametrů druhů přepravy na trase Litoměřice - Praha

Srovnání parametrů dostupných a plánovaných druhů přepravy na trase Litoměřice - Praha						
Typ dopravního prostředku	Průměrná délka trasy v km	Průměrná doba jízdy v minutách	Průměrná cena jízdy v Kč	Průměrný počet zastávek	Průměrný počet přestupů	Zdroj informace
Taxislužba	65	45	1 430	0	0	(Taxislužba VI3, 2021)
Vlastní automobil	65	45	338	1	0	(Auto.hn.cz, 2021)
Služba BlaBlaCar jako řidič s plně obsazeným vozidlem	65	50	188	1	0	dle vlastní cenové kalkulace
Autobus	64,38	69,23	105	11,23	0	(Idos.cz, 2021)
Vlak	85,76	77,28	103	9,28	1	(Idos.cz, 2021)
Služba BlaBlaCar jako pasažér	65	50	50	1	0	(BlaBlaCar.cz, 2021)
Plánovaná vysokorychlostní trať Podřipsko, rok 2030	57,9	32	neznámá	2	0	(Spravazeleznic.cz, 2021)

Zdroj: Vlastní průzkum trhu a vlastní zpracování

Cena jízdy vlastním automobilem byla spočítána dle níže uvedené kalkulace pro nový vůz Škoda Fabia Combi s výkonem 70 kW, který se dle ceníku prodává jako nový za 349 900 Kč, kdy náklady na kilometr při denním dojíždění do Prahy představují cca 5 Kč.

Tabulka 2 Kalkulace nákladů na kilometr jízdy novým automobilem zn. Škoda Fabia

Nové auto Škoda Fabia combi – kalkulace nákladů na prvních 5 let provozu				
Roční nájezd	km	7000	12 500	21 000
Celkový nájezd	km	35 000,00	62 500,00	105 000,00
Amortizace	Kč	169 900,00	169 900,00	169 900,00
Dálniční známka	Kč	7500	7500	7500
Pojištění	Kč	130 025,00	130 025,00	130 025,00
Servis	Kč	15 498,77	15 498,77	21 697,48
Pneumatiky	Kč	25 222,93	25 222,93	28 594,70
Náklady na palivo	Kč	62 720,00	112 000,00	188 160,00
Celkové náklady	Kč	410 866,70	460 146,70	545 877,18
Náklady na kilometr	Kč/km	11,74	7,36	5,2

Zdroj: (Auto.hn.cz, 2021)

Srovnání dle délky trasy

Z porovnání délky tras Litoměřice - Praha u jednotlivých druhů přepravy jednoznačně vyplývá, že doprava po silnici je dlouhodobě o 20 km kratší, než doprava po železnici a to vzhledem ke stávajícímu způsobu vedení silnic a železnic. Délka trasy dnes zvyhodňuje všechny silniční druhy dopravy oproti železniční dopravě. Tento poměr mezi silničními a železničními trasami by se mohl změnit v roce 2030 v případě úspěšné dostavby výše zmíněné plánované vysokorychlostní trati Podřipsko, kdy by tato trať byla o 7 km kratší než je v současnosti trasa silniční.

Srovnání dle průměrné doby jízdy

Průměrná doba jízdy na trase Litoměřice – Praha se u jednotlivých druhů přepravy liší. Nejdelší je doba jízdy u železniční dopravy, zatímco nejkratší u silniční dopravy osobním automobilem.

Průměrnou dobu jízdy ovlivňují:

- délka komunikace;
- kvalita komunikace;
- maximální povolená rychlost;
- počet zastávek;
- počet přestupů.

Z hlediska průměrné doby jízdy je na tom hůře veřejná silniční a železniční doprava a to z těchto důvodů:

- vlaky musí urazit delší vzdálenost vzhledem ke způsobu vedení železničních tratí;
- cestující musí při cestování vlakem přestupovat;
- autobusy absolvují část trasy mimo dálnici po silnicích s nižší maximální povolenou rychlostí;
- vlaky i autobusy mají v průměru 10 x více zastávek než osobní automobily, což jejich průměrnou dobu jízdy významně prodlužuje.

I v tomto srovnání platí, že případná úspěšná dostavba vysokorychlostní trati Podřipsko v roce 2030 by zcela obrátila stávající výsledky srovnání ve prospěch železniční dopravy.

Srovnání přepravy na trase Litoměřice – Praha dle ceny a kvality

Srovnání ceny osobní přepravy na trase Litoměřice-Praha lze shrnout následovně:

- nejdražší, variantou je jízda taxislužbou, která však za nejvyšší cenu nabízí volbu času a místa nástupu a výstupu, komfort během jízdy a rychlost;
- druhou nejdražší variantou je jízda vlastním automobilem, která za druhou nejvyšší cenu nabízí také volbu času a místa nástupu a výstupu a rychlost, ale řidič přichází o pohodlí a produktivitu během jízdy, protože se musí věnovat řízení;
- třetí nejdražší variantou je jízda vlastním automobilem v rámci komunity BlaBlaCar s plně obsazeným vozidlem, kdy řidič díky platbám od pasažérů ušetří oproti tomu, kdyby jel sám, ale zavazuje se k dodržení místa a času odjezdu, který si stanoví při vypsání své jízdy;
- čtvrtou nejdražší variantou je jízda autobusem, která je o 20 minut pomalejší, než jízda automobilem, cestující si nemůže zvolit čas a místo nástupu a výstupu, musí strpět v průměru 11 zastávek, ale může využít čas během jízdy dle vlastních představ;
- pátou nejdražší variantou je jízda vlakem, která je o téměř 30 minut pomalejší než jízda automobilem, cestující si nemůže zvolit čas a místo nástupu a výstupu, musí minimálně jednou přestupovat, strpět v průměru 9 zastávek, ale může využít čas během jízdy dle vlastních představ;
- nejlevnější variantou je cestovat jako pasažér v cizím vozidle v rámci komunity BlaBlaCar, kdy cestující na jedné jízdě ušetří minimálně 50,- Kč oproti ostatním druhům přepravy a minimálně 20 minut času oproti jízdě autobusem nebo vlakem,

může čas během jízdy využít dle vlastních představ, je však omezen výběrem jízd z aktuální nabídky jízd na BlaBlaCar. Když však vybraná jízda cestujícímu vyhovuje, může se tato jízda svým komfortem i cenou mnohonásobně překonat i jízdu taxislužbou.

4.1.3 Fungování platformy BlaBlaCar na trase Litoměřice – Praha

Dle informací dostupných na webu je jediným subjektem sdílené ekonomiky působícím v dopravě na trase Litoměřice – Praha platforma BlaBlaCar, proto je tato platforma středem zájmu celé praktické části.

Jelikož tato platforma nepůsobí ve vzduchoprázdnu, ale v konkrétním podnikatelském prostředí, bylo nutné se na úvod praktické části věnovat i ostatním druhům dopravy na trase Litoměřice – Praha.

Jak je v rámci sdílené ekonomiky běžné, i ve spolujízdě lze popsat tři základní subjekty:

- zprostředkovatele (platformu BlaBlaCar);
- poskytovatele (řidiče);
- uživatele (cestujícího).

Platformu BlaBlaCar provozuje společnost Comuto SA. Jedná se o platformu pro sdílení jízd v automobilu (spolujízdu), přístupnou na webových stránkách www.blablacar.cz nebo ve prostřednictvím mobilní aplikace. Platforma zde funguje jako zprostředkovatel a je navržena tak, aby propojila řidiče s cestujícími, kteří cestují stejným směrem, takže mohou sdílet jízdu, a tedy i náklady s jízdou spojené (BlaBlaCar, 2019).

O provozovateli platformy BlaBlaCar - společnosti Comuto SA

Společnost vznikla v roce 2004 ve Francii. Založil ji Frédéric Mazzella, aby prostřednictvím digitální platformy propojil řidiče osobních vozidel s volnými sedadly s cestujícími na stejné trase mezi městy. Společnost Comuto SA provozující službu zvanou BlaBlaCar vstoupila na český trh na začátku roku 2016, poté co koupila digitální platformu Jízdomat.cz od Jana Mittnera. (Lupa.cz, 2016)

Společnost Comuto SA se na svých webových stránkách prezentuje jakožto společnost, která provozuje online platformu nabízející propojení řidičů a cestujících, kteří jsou ochotni “někam jet” společně. Společnost Comuto SA je původně francouzská

společnost, která sídlí ve městě Paříži. Společnost provozuje i v českých podmínkách známou platformu BlaBlaCar, která je zaměřena na sdílení spolujízdy (Bloomberg, 2019).

Hlavní činností společnosti je propojování řidičů a zájemců o spolujízdu. Společnost Comuto SA na svých českých webových stránkách provozuje platformu BlaBlaCar, kde je možné najít jízdu či jízdu naopak nabídnout. Vše funguje na základě jednoduchých formulářů, které zákazník vyplní a zobrazí se mu konečná cena spolujízdy z daného místa do vybraného cíle. Společnost Comuto SA v České republice (respektive také na Slovensku) staví na faktu, že spolujízda je, ve své podstatě prezentována jakožto cestování bez starostí. (BlaBlaCar, 2019)

V České republice a na Slovensku je platforma BlaBlaCar společnosti Comuto SA poměrně nová, vznikla teprve před pěti lety. Službu je možné charakterizovat například takto: “Platforma je vyvinuta tak, aby vytvářela bezpečné a důvěryhodné prostředí, ve kterém mají členové vlastní profily s historií a vzájemným hodnocením. Můžeš dokonce uvést, jak komunikativní během spolujízdy jsi, od „Bla” po „BlaBlaBla” – odtud pochází název BlaBlaCar!” (Blog BlaBlaCar, 2021).

Společnost Comuto SA působí nejen ve Francii, České republice a Slovenské republice, ale také například v Rusku, na Ukrajině, v Portugalsku a v jiných zemích převážně Evropy (což vyplývá nejen dle takzvaných jazykových mutací na webových stránkách společnosti Comuto SA věnující se službě BlaBlaCar). (BlaBlaCar Rusko, 2019).

Pokud jde o zařazení společnosti, je patrné, že nabízí takzvanou spolujízdu, a to na základě shody na platformě BlaBlaCar, kde je možné, jak poptávat, tak si najít či vytvořit takzvanou spolujízdu, která je postavena na principech fungování takzvané sdílené ekonomiky.

Cena služeb platformy BlaBlaCar v České republice

Společnost Comuto SA provozující platformu BlaBlaCar služby poskytované touto platformou zatím v České republice provozuje zdarma. Přestože již v roce 2017 zvažovala jejich zpoplatnění, jako je tomu v jiných zemích, kde působí, dodnes služby v České republice nezpoptatnila. (Lupa.cz, 2017)

Podmínky užití platformy BlaBlaCar

Na webových stránkách platformy jsou jasně formulovány podmínky, jejichž účelem je jasně a srozumitelně upravit přístup do platformy a podmínky jejího používání. V těchto podmínkách je rovněž zdůrazněno, že platforma BlaBlaCar není stranou žádné dohody, smlouvy ani smluvních vztahů jakékoli povahy, která by vstupovala mezi uživatele své platformy. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Každý uživatel platformy, ať už řidič nebo cestující se nejprve musí v platformě zaregistrovat a stát se tak jejím členem. Každý člen si musí přečíst a přijmout podmínky platformy BlaBlaCar a souhlasit se zásadami ochrany osobních údajů. V podmínkách je jasně stanoveno, že každý uživatel o sobě musí poskytnout přesné a pravdivé informace a aktualizovat je prostřednictvím svého profilu na platformě. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Do platformy se uživatel může zaregistrovat prostřednictvím Facebooku nebo své e-mailové adresy. Registrací uživatel platformy potvrzuje, že si přečetl obecné podmínky použití platformy BlaBlaCar a svůj souhlas s nimi. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Podmínky služby BlaBlaCar jasně stanovují, kdo smí platformu používat. Platformu mohou používat jednotlivci ve věku 18 let nebo starší. Registrace na platformě nezletilou osobou je přísně zakázána. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Platforma umožňuje členům zveřejňovat a prohlížet inzeráty a komunikovat mezi sebou, aby si zarezervovali místo. Nabídky jízd si mohou prohlížet neregistrovaní uživatelé platformy, avšak nemohou vytvořit nabídku jízdy, ani si rezervovat místo. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Platforma BlaBlaCar si ve svých podmínkách sice vyhrazuje právo ověřovat pravdivost údajů, které uživatelé uvádějí ve svém profilu, ale nezaručuje se za jejich pravdivost a spolehlivost. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Platforma BlaBlaCar může pro účely transparentnosti, zvýšení důvěry, nebo prevence či odhalování podvodů zřídit systém pro ověření některých informací, které uživatelé platformy poskytují na svém profilu. (Blog BlaBlaCar, 2021)

V podmínkách platformy BlaBlaCar je upraveno používání platformy ke zveřejňování inzerátů takto: (Blog BlaBlaCar, 2021)

- Člen platformy BlaBlaCar může vytvářet a zveřejňovat inzeráty na platformě zadáním informací o jízdě, kterou má v úmyslu provést (datum/čas, sběrná místa a příjezd, počet nabízených míst, možnosti k dispozici, výše příspěvku na náklady atd.);
- Člen platformy BlaBlaCar může zveřejnit inzerát pouze za splnění následujících podmínek:
 - má platný řidičský průkaz;
 - nabízí pouze inzeráty pro vozidla, která vlastní nebo používá s výslovným souhlasem vlastníka;
 - vozidlo má platné pojištění třetích stran, především povinné ručení;
 - nemá žádné kontraindikace ani zdravotní nezpůsobilost k řízení;
 - vozidlo, které má v úmyslu použít k jízdě, je osobním vozidlem se 4 koly a maximálně 7 sedadly;
 - nehodlá na platformě zveřejnit další inzerát na stejnou jízdu;
 - nenabízí více míst, než je počet dostupných sedadel ve vozidle;
 - všechna poskytovaná místa mají bezpečnostní pás;
 - používá vozidlo v dobrém technickém stavu, které je v souladu s platnými právními předpisy a zvyklostmi, zejména s aktuálním dokladem o STK. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Provozovatel platformy BlaBlaCar si ve svých podmínkách vyhrazuje právo dle svého uvážení a bez předchozího upozornění kdykoliv nezveřejnit či odstranit jakýkoliv inzerát, který nebude v souladu s podmínkami, nebo který bude považován za škodlivý pro pověst společnosti, platformy nebo služeb. (Blog BlaBlaCar, 2021)

V rámci platformy BlaBlaCar funguje také systém hodnocení, jehož účelem je zprostředkovat uživatelům platformy určité reference jiných uživatelů o uživateli, se kterým mají zájem uzavřít smluvní vztah. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Platforma BlaBlaCar vyzývá své uživatele, aby napsaly hodnocení o ostatních uživateli, se kterými sdíleli jízdu. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Platforma BlaBlaCar si vyhrazuje právo pozastavit účet svého člena, nebo mu omezit přístup ke službám v případě, že tento člen obdržel alespoň tři hodnocení a průměrná známka z obdržených hodnocení je nižší nebo rovna 3. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Podmínky platformy BlaBlaCar jasným způsobem upravují cenu za spolujízdu. Konkrétně cenu za spolujízdu označují pojmem „Příspěvek na náklady“. Podmínky rovněž řidičům výslovně zakazují z užívání platformy profitovat, to je užívat platformu za účelem dosažení zisku a doporučují jim proto omezit příspěvek na náklady jen na výši skutečných nákladů na jízdu. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Při zveřejňování inzerátu navrhuje platforma BlaBlaCar částku příspěvku na náklady, která bere v úvahu především povahu jízdy a ujetou vzdálenost. Tato částka je uvedena pouze jako vodítko a je jen na řidiči, zda ji zvýší či sníží podle svých nákladů na jízdu. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Cestující se zavazují zaplatit příspěvek na náklady řidičům v hotovosti nejpozději na výstupním místě. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Platforma BlaBlaCar v podmínkách použití platformy zcela jasně deklaruje nekomerční a neobchodní účel služeb a platformy. Je zde jasně stanoveno, že i sám řidič ponese svoji vlastní část nákladů vzniklých při spolujízdě, a že řidič nesmí ke spolujízdě využívat obchodní vozidlo ani služební vozidlo či taxi. Podmínky tak zcela vylučují, aby řidič díky využívání platformy generoval zisk. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Řidič souhlasí s tím, že nebude požadovat příspěvek na náklady vyšší než skutečně vzniklé náklady, a že ponese vlastní část nákladů vzniklých při jízdě. Řidič je sám zodpovědný za výpočet nákladů, které mu mohou při jízdě vzniknout a za kontrolu, že požadovaná částka od cestujících nepřekračuje náklady skutečně vzniklé (bez jeho podílu na nákladech). (Blog BlaBlaCar, 2021)

V podmínkách užití je zahrnut i jakýsi etický kodex, kterým je stanoveno, k jakému způsobu chování jsou uživatelé platformy zavázáni. Je dobré zmínit zejména fakt, že podmínky užití vyžadují od uživatelů platformy dodržování veškerých zákonů a předpisů.

To znamená, že platforma BlaBlaCar nenabádá své uživatele k obcházení zákonných regulací. Podmínky užití navíc ukládají uživatelům platformy další povinnosti a omezení.

Všichni uživatelé platformy uznávají, že jsou výhradně zodpovědní za dodržování veškerých zákonů, předpisů a povinností týkajících se využívání platformy. Kromě toho se při použití platformy a při jízdách zavazují k tomu, že nebudou využívat platformu k profesionálním, komerčním nebo výdělečným účelům, že nebudou odesílat ostatním členům žádné nepravdivé, zavádějící, škodlivé nebo podvodné informace, že se nebudou ústně, písemně ani jakkoli jinak v rámci komunity BlaBlaCar vyjadřovat hanlivě, nebo jinak v rozporu s dobrými mravy. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Uživatelské podmínky navíc zavazují řidiče jako uživatele platformy dalšími povinnostmi v zájmu bezpečnosti řidičů i cestujících, bezproblémové komunikace při sjednání jízdy a v zájmu vyloučení jakékoli diskriminace cestujících. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Členové (řidiči i cestující) jednají v rámci platformy na základě své výlučné a plné odpovědnosti. (Blog BlaBlaCar, 2021)

V roli zprostředkovatele nemůže být platforma BlaBlaCar činěna zodpovědnou za skutečné provedení jízdy, a to zejména kvůli těmto důvodům: chybné údaje uvedené řidičem v inzerátu nebo jakýmkoli jiným způsobem s ohledem na danou jízdu a její podmínky, zrušení nebo změna jízdy členem, nezaplacení příspěvku na náklady pro cestující v rámci jízdy, chování členů v průběhu, před nebo po jízdě. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Platforma BlaBlaCar si v podmínkách použití vyhrazuje právo omezit nebo pozastavit přístup uživatelů k platformě. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Platforma BlaBlaCar se v maximální míře snaží, aby byla přístupná 7 dní v týdnu po 24 hodin denně. Avšak přístup k platformě může být dočasně pozastaven, a to bez předchozího upozornění, z důvodu technické údržby, migrace dat nebo aktualizace provozu nebo v důsledku výpadků nebo omezení souvisejících s provozem sítě. (Blog BlaBlaCar, 2021) Kromě toho si platforma BlaBlaCar vyhrazuje právo změnit nebo pozastavit celý nebo část přístupu k platformě nebo jejím funkcím na základě vlastního uvážení, dočasně nebo trvale. (Blog BlaBlaCar, 2021)

Fungování platformy BlaBlaCar v praxi

Řidič prostřednictvím webových stránek společnosti nebo mobilní aplikace po svém přihlášení vytvoří nabídku spolujízdy, zadá její základní parametry jako čas a místo odjezdu, typ automobilu, počet volných míst, očekávanou výši jízdného a případné další detaily jízdy. Spolucestující si prostřednictvím webových stránek společnosti nebo prostřednictvím mobilní aplikace vyhledá vhodnou nabídku jízdy zadáním místa a času odjezdu a místa příjezdu. Po zadání přihlašovacích údajů se může na vybranou jízdu přihlásit a rezervovat si tak sedadlo ve vozidle. Spolucestující zaplatí řidiči požadované jízdné. Řidič má možnost spolucestujícího ohodnotit a spolucestující má možnost ohodnotit řidiče i jeho řidičské schopnosti.

Obrázek 3 Nabídka jízd na trase Litoměřice - Praha na platformě BlaBlaCar

Litomerice → metro Strizkov:
k dispozici je 9 jízd Filtrovat

05:10 Litoměřice 0h50	60 Kč
06:00 Praha 	
 Miloslav ★ 5,0	
05:30 Litoměřice 0h50	50 Kč
06:20 Praha 	
 Petr ★ 5,0	
05:30 Litoměřice 0h50	50 Kč
06:20 Praha 	
 Michal ★ 5,0	
05:30 Litoměřice	Plno
06:20 Praha	
 Roman ★ 4,9	
05:50 Litoměřice	Plno
07:10 Praha	
 Lukáš ★ 4,9	

Zdroj: (BlaBlaCar.cz, 2021)

Obrázek č. 3 zobrazuje výpis nabídek jízd na platformě BlaBlaCar. Pro pokusnou spolujízdu bylo vybráno město Litoměřice s destinací ve městě Praha. Ceny se pohybují od 50 Kč do 60 Kč za osobu. Na obrázku je možné vidět nabídku spolujízd s časem odjezdu a očekávaným časem příjezdu do cílové destinace, je možné také vidět foto řidiče, průměrné hodnocení řidiče a základní piktografické informace (blesk – rychlé schválení, ikona dvou osob – maximálně 2 cestující na zadních sedadlech).

Obrázek 4 Detail nabídky jízdy na trase Litoměřice - Praha na platformě BlaBlaCar

The screenshot shows the BlaBlaCar interface for a ride offer. At the top, the BlaBlaCar logo is on the left, and navigation links for 'Spolujízdou', 'Autobusem', 'Hledat', and 'Nabídnout jízdu' are in the center. A user profile for 'Michal' is on the right. The main heading is 'Čt 14. října'. Below this, two departure times are listed: 16:50 from 'Listova, 199 00 Praha 18, Česko' and 17:40 from 'Pokratická, 412 01 Litoměřice, Česko'. The total price for one passenger is '50 Kč'. The driver's profile 'Michal' is shown with a 5/5 star rating and 76 reviews. A note states: 'Dobrý den, čekejte prosím před vjezdem na parkoviště P+R zvenku (ne vevnitř na parkovišti). Nebudu vyjíždět z parkoviště, jen pojedou kolem.' Below this are four icons with text: a crossed-out cigarette for 'S kuřáky nejezdím', a crossed-out dog for 'Žádné mazlíčky, prosím', two people for 'Maximálně 2 cestující vzadu', and a lightning bolt for 'Automatické schválení'. The car is identified as 'SKODA FABIA' in 'Modré' (blue). At the bottom, a passenger profile 'Šárka' is shown with the route 'Praha → Litoměřice'.

BlaBlaCar Spolujízdou Autobusem Hledat Nabídnout jízdu Michal

Čt 14. října

16:50 Listova, 199 00 Praha 18, Česko
Praha

17:40 Pokratická, 412 01 Litoměřice, Česko
Litoměřice

Celková cena za 1 cestujícího **50 Kč**

Michal
★ 5/5 - 76 hodnocení

Dobrý den, čekejte prosím před vjezdem na parkoviště P+R zvenku (ne vevnitř na parkovišti).
Nebudu vyjíždět z parkoviště, jen pojedou kolem.

- S kuřáky nejezdím
- Žádné mazlíčky, prosím
- Maximálně 2 cestující vzadu
- Automatické schválení

SKODA FABIA
Modré

Cestující

Šárka
Praha → Litoměřice

Zdroj: (BlaBlaCar.cz, 2021)

Po kliku na vybranou jízdu lze zobrazit podrobné informace o jízdě, řidiči, typu a barvě vozidla i dalších účastnících spolujízdy, viz. obrázek č. 4.

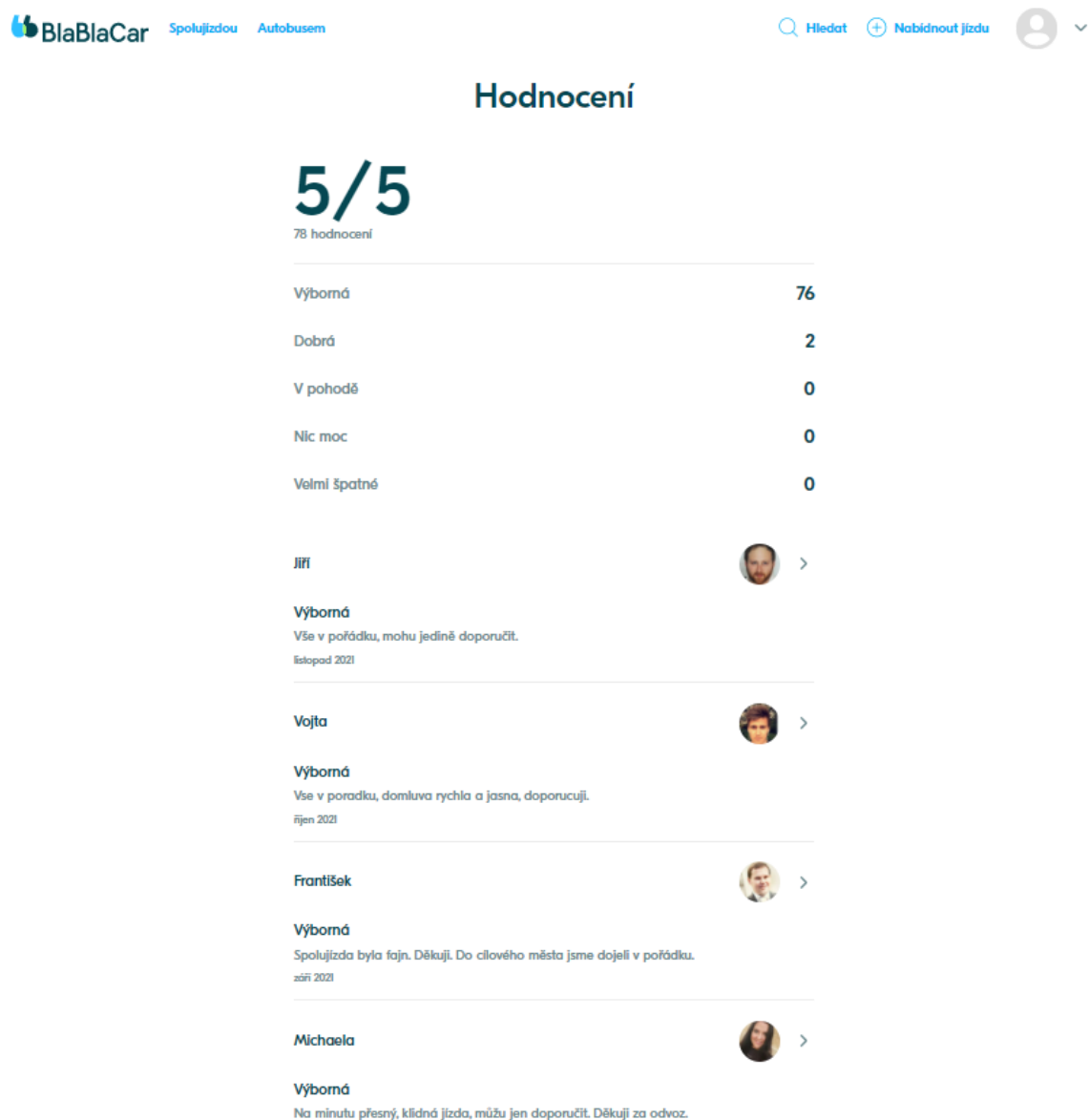
Obrázek 5 Profil vybraného uživatele platformy BlaBlaCar

The screenshot shows the profile of a user named Michal on the BlaBlaCar platform. At the top, there is the BlaBlaCar logo and navigation links for 'Spolujezdou' and 'Autobusem'. On the right, there are search and listing buttons. The profile features a circular profile picture of a man, the name 'Michal', and his age '42 let'. Below this, it states 'Úroveň: Ambassador'. A bio paragraph follows, describing his driving style and preferences. The profile includes a star rating of 5/5 based on 78 reviews, a '3/3 - Dobré řidičské schopnosti' badge, and several icons representing driving preferences: 'Když mám náladu, pokecám s radostí', 'S kuřáky nejezdím', and 'Žádné mazlíčky, prosím'. There are also green checkmarks for 'Ověřené telefonní číslo' and 'Ověřený e-mail'. At the bottom, it shows '162 jízd zveřejněno' and 'Členem od květen 2012'.

Zdroj: (BlaBlaCar.cz, 2021)

Po kliku na jméno člena platformy lze zobrazit jeho podrobný profil, viz. obrázek č. 5, který obsahuje jeho fotografii, údaj o jeho věku, jeho úroveň zkušeností s používáním platformy, souhrn hodnocení, která obdržel od ostatních členů, souhrn hodnocení jeho řidičských schopností od ostatních členů, údaj o jeho komunikativnosti, kdy označení Bla značí, že si s tímto členem ostatní členové příliš nepopovídají, naopak označení BlaBlaBla upozorňuje ostatní členy, že se mají připravit na nepřetržitý hovor během jízdy. Dále jsou zde ikony vypovídající o vztahu člena ke kuřákům a domácím mazlíčkům ve vozidle, následované informací o věrohodnosti uváděného telefonního čísla a e-mailu člena. Je zde zveřejněn i údaj o počtu jízd, které tento člen doposud prostřednictvím platformy nabídl a od kterého roku je členem, přičemž do doby členství se započítává i doba členství v platformě Jízdomat, jejímž je BlaBlaCar nástupcem. Na závěr profilu je možnost nahlásit tohoto člena správcí platformy v případě problémů s ním.

Obrázek 6 Hodnocení vybraného uživatele ostatními uživateli platformy BlaBlaCar



Zdroj: (BlaBlaCar.cz, 2021)

Po kliknutí na souhrn hodnocení člena, viz. obrázek č. 6, lze zobrazit všechna hodnocení, která kdy tento člen obdržel od ostatních členů platformy s uvedením jména a fotografie hodnotícího, roku a měsíce hodnocení a textu hodnocení.

Platforma BlaBlaCar je na webových stránkách i v aplikaci pro mobilní telefony intuitivní, přehledná a není problém, aby se v ní vyznali i začátečníci. Z hlediska uživatele lze vyzdvihnout její následující výhody:

- intuitivní navigace, umožňuje snadno jízdu nabídnout i přihlásit se na ní;
- čistý a líbivý design, optimalizace pro webové vyhledávače;
- přehledné údaje o jízdách i členech.

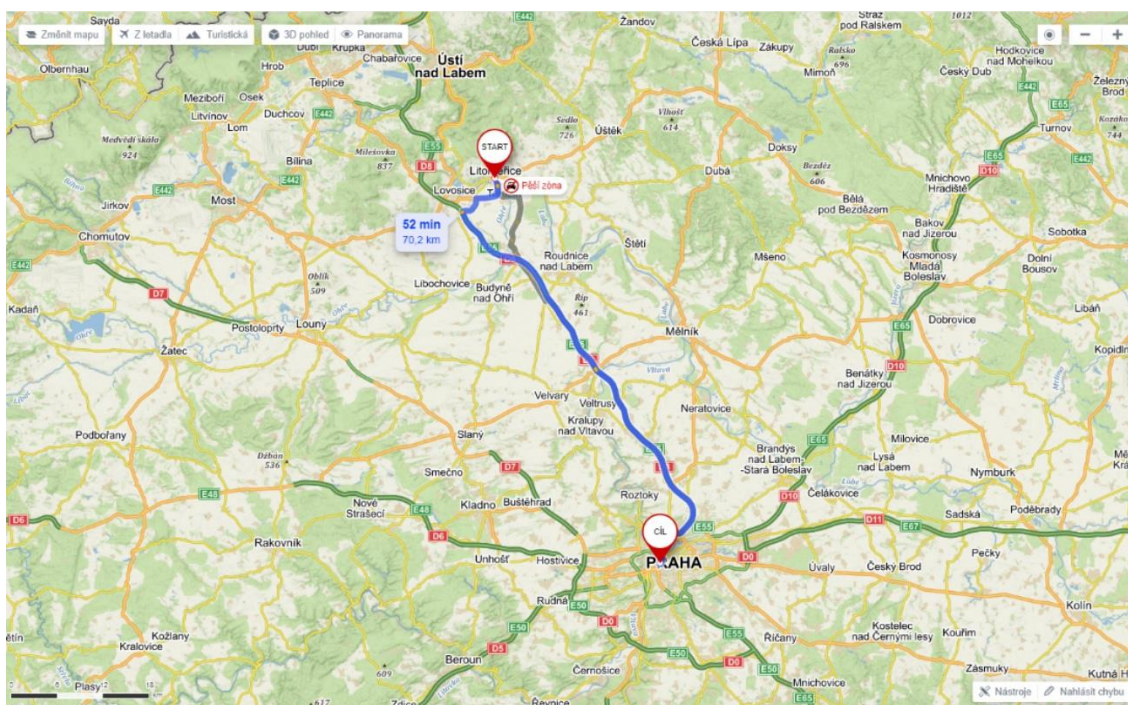
Avšak taktéž existuje prostor pro jisté vylepšení, například se jedná o:

- možnost informace ohledně spolujízdy pro hendikepované občany (například piktogram u automobilů, která jsou větší a dovolují převoz pohybově hendikepovaných jedinců).

Charakteristika spolujízd na trase Litoměřice – Praha a zpět

Na trase Litoměřice – Praha a zpět se v pracovní dny prostřednictvím platformy BlaBlaCar uskuteční v průměru 10 spolujízd. Trasa je dlouhá 65 km, z toho 55 km vede po dálnici D8. Průměrná vytíženost vozidla je 2,9 osob na jednu jízdu.

Obrázek 7 Mapa silniční trasy Litoměřice - Praha



Zdroj: (Mapy.cz, 2021)

4.2 Dotazníkové šetření mezi členy platformy BlaBlaCar

Zkušenosti a motivace členů platformy BlaBlaCar (dále jen platformy) byly zkoumány metodou dotazníkové šetření.

Na základě informací dostupných na webu byl sestaven dotazník, který byl po odzkoušení na blízkých osobách upraven a následně elektronicky rozeslán respondentům formou elektronického odkazu.

Zkoumaným souborem (respondenty) bylo 92 členů platformy, kteří do 30. 8. 2021 využili spolujízdy prostřednictvím platformy na trase Litoměřice – Praha či zpět. Z toho bylo 35 mužů a 57 žen. Kontakty na respondenty získal autor práce během svého několikaletého využívání platformy. Provozovatel platformy žádné údaje o svých uživateli, ani kontakty na ně třetím osobám neposkytuje. Podle autora práce tak byly osloveni téměř všichni uživatelé, kteří kdy platformu na trase Litoměřice- Praha využili.

Dotazníkové šetření bylo realizováno v období od 11. 9. 2021 do 16. 10. 2021 a autorovy práce se vrátilo celkem 71 vyplněných dotazníků.

4.2.1 Demografické údaje respondentů

První 4 otázky byly zaměřeny na zjištění demografických údajů respondentů. Demografické údaje objasňují, z jakých skupin obyvatelstva pocházejí členové platformy využívající spolujízdu na trase Litoměřice – Praha.

První otázka dotazníků zjišťuje, pohlaví respondenta, aby bylo patrné složení zkoumaného souboru. Přestože byl dotazník rozeslán skupině, kterou tvořilo 38 % mužů a 62 % žen, tak z odpovědí na první otázku je patrné, že dotazník bylo ochotno vyplnit více žen (cca 76 %) než mužů (cca 23 %). Výsledky dotazníkového šetření proto více vypovídají o uživatelkách než o uživateli platformy.

Tabulka 3 Otázka č. 1 - Jste:

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Muž.	17	23,9%
Žena.	54	76,1%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Druhá otázka se týkala věku respondentů. Služby platformy mohou využívat jen osoby starší 18 let. Téměř všichni respondenti jsou ve věku od 18 do 60 let, tedy lidé v produktivním věku. Nejvýznamnější zastoupení mají respondenti ve věku od 30 do 39 let.

Tabulka 4 Otázka č. 2 - Vaše věková kategorie:

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
18-29 let	7	9,9%
30-39 let	38	53,5%
40-49 let	6	8,5%
50-59 let	19	26,8%
60 a více let	1	1,4%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Třetí otázka je zaměřena na zjištění vzdělanostní struktury respondentů. Dle výsledků mají všichni respondenti minimálně středoškolské vzdělání s maturitou. Z toho více než 2/3 vysokoškolské vzdělání.

Tabulka 5 Otázka č. 3 - Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Základní	0	0,0%
Střední odborné bez maturity	0	0,0%
Středoškolské s maturitou	20	28,2%
Vyšší odborné	3	4,2%
Vysokoškolské	48	67,6%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Čtvrtá otázka byla zaměřena na příjmovou strukturu respondentů za účelem zjištění, z jakých příjmových skupin se uživatelé platformy nejčastěji rekrutují. Z odpovědí vyplývá, že téměř všichni mají minimální čistý měsíční příjem vyšší než 20 tis. Kč, z čehož lze usoudit, že jsou ekonomicky aktivní.

Tabulka 6 Otázka č. 4 - Odhadněte prosím Váš čistý měsíční příjem:

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
0 - 20 000 Kč	6	8,5%
20 001 - 40 000 Kč	45	63,4%
40 001 - 60 000 Kč	18	25,4%
Více než 60 000 Kč	1	1,4%
Nechci uvádět	1	1,4%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

4.2.2 Údaje o způsobu využití platformy BlaBlaCar

Pátá otázka je zaměřena na zjištění, jaký je cíl většiny respondentů dojíždějících na trase Litoměřice – Praha. Z odpovědí vyplývá, že cílem dojíždění více než 4/5 je Praha, a že do Litoměřic dojíždí jen každý pátý.

Tabulka 7 Otázka č. 5 - Kam dojíždíte?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Do Litoměřic	13	18,3%
Do Prahy	58	81,7%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem šesté otázky bylo zjištění, jak často respondenti na trase Litoměřice – Praha dojíždějí. Výsledkem šetření je, že více než 2/3 z nich dojíždí 2 až 5 dnů v týdnu.

Tabulka 8 Otázka č. 6 – Jak často dojíždíte?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Občas.	20	28,2%
Více než 5 dnů v týdnu.	1	1,4%
5 dnů v týdnu.	31	43,7%
Méně než 5 dnů v týdnu.	19	26,8%
Jednou týdně.	0	0,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Sedmá otázka si kladla za úkol zjistit účel dojíždění respondentů. Z výsledků vyplývá, že více než ze 2/3 je účelem dojíždění zaměstnání. Nezanedbatelný podíl však má i dojíždění za kulturou či vzděláváním.

Tabulka 9 Otázka č. 7 - Jaký je zpravidla důvod Vašeho dojíždění?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Podnikání.	2	2,8%
Zaměstnání.	50	70,4%
Vzdělávání.	6	8,5%
Léčba.	0	0,0%
Návštěva.	0	0,0%
Kultura.	13	18,3%
Nákupy.	0	0,0%
Jiný (prosím uveďte).	0	0,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem osmé otázky bylo zjištění, jaká část respondentů řídí a jaká část se veze. Výsledkem je zjištění, že více než 3/4 respondentů jsou jen pasažéry a jen čtvrtina vozidlo řídí.

Tabulka 10 Otázka č. 8 - Při spolujíždě jste:

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Řidič.	4	5,6%
Pasažér.	56	78,9%
Častěji řidič.	2	2,8%
Častěji pasažér.	9	12,7%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Devátá otázka měla za cíl zjistit, zda respondenti k dojíždění využívají výhradně platformu BlaBlaCar, nebo zda a v jaké míře využívají i jiné způsoby dopravy. Výsledkem je zjištění, že více než 90 % respondentů upřednostňuje spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou.

Tabulka 11 Otázka č. 9 - K dojíždění využíváte:

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Jen spolujízdu.	13	18,3%
Převážně spolujízdu.	52	73,2%
Převážně veřejnou linkovou dopravu.	6	8,5%
Převážně osobní automobil jen pro sebe.	0	0,0%
Jiný dopravní prostředek.	0	0,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem desáté otázky bylo zjistit, proč respondenti upřednostňují spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou. Výsledkem je zjištění, že důvodem upřednostnit spolujízdu je jednoznačně rychlost následovaná pohodlím během jízdy a cenou.

Tabulka 12 Otázka č. 10 - Důvodem upřednostnit spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou pro Vás je:

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Cena.	43	60,6%
Rychlost.	69	97,2%
Pohodlí během jízdy.	51	71,8%
Bezpečnost jízdy.	6	8,5%
Vhodnější místo nástupu nebo výstupu.	38	53,5%
Jiný ... (prosím uveďte).	6	8,5%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem jedenácté otázky bylo objasnit, proč respondenti upřednostňují spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou kvůli ceně (podle odpovědí na 10. otázku tak činí 60 % respondentů). Výsledkem je zjištění že více než polovina respondentů ušetří využitím jedné spolujízdy oproti jízdě veřejnou linkovou dopravou 40 – 60 Kč. Odpovědi lze interpretovat také tak, že všichni respondenti oproti využití veřejné linkové dopravy ušetří, ale ne všichni mají jasnou představu o tom, kolik ušetří.

Tabulka 13 Otázka č. 11 - Kolik peněz ušetříte využitím jedné spolujízdy oproti jízdě veřejnou linkovou dopravou?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Nevím, nemám představu.	22	31,0%
Nic. Cesta veřejnou linkovou dopravou mě vyjde levněji.	0	0,0%
0 – 20 Kč	5	7,0%
20 – 40 Kč	6	8,5%
40 – 60 Kč	37	52,1%
60 – 80 Kč	1	1,4%
80 – 100 Kč	0	0,0%
více než 100 Kč	0	0,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem 12. otázky bylo zjistit, proč respondenti upřednostňují spolujízdu oproti veřejné linkové dopravě kvůli rychlosti (podle odpovědí na 10. otázku tak činí více než 97 % respondentů). Výsledkem je zjištění, že všichni respondenti oproti využití veřejné linkové dopravy ušetří kromě peněz také čas. Téměř 2/3 respondentů ušetří využitím jedné spolujízdy více než 20 minut času a více než 1/3 respondentů dokonce více než 40 minut.

Tabulka 14 Otázka č. 12 - Jestliže upřednostňujete spolujízdu oproti veřejné linkové dopravě kvůli rychlosti, kolik minut na cestě ušetříte využitím jedné spolujízdy?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
0 – 20 minut	19	26,8%
20 – 40 minut	24	33,8%
40 – 60 minut	25	35,2%
60 – 80 minut	3	4,2%
80 – 100 minut	0	0,0%
100 – 120 minut	0	0,0%
více než 120 minut	0	0,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Třináctá otázka byla položena za účelem zjištění názoru respondentů na to, zda jízdné pokryje všechny náklady spolujízdy. Výsledkem je zjištění, že nikdo respondentů si nemyslí, že by jízdné pokrylo řidiči všechny náklady. Všichni respondenti jsou tak přesvědčeni, že řidič na spolujízdu více či méně doplácí – že nemá ze spolujízdy zisk. Současně lze konstatovat, že většina respondentů si myslí, že jízdné řidiči pokryje většinu nákladů na jízdu.

Tabulka 15 Otázka č. 13 - Myslíte si, že běžná cena jízdného pokryje řidiči náklady jízdy?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Zcela.	0	0,0%
Z větší části.	43	60,6%
Z menší části.	28	39,4%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem čtrnácté otázky bylo zjištění, do jaké míry může být příčinou toho, že uživatelé platformy nevyužívají k dojíždění jen spolujízdy prostřednictvím platformy. Odpovědi na tuto otázku lze shrnout tak, že nabídka spolujízdy na platformě je pro $\frac{3}{4}$ uživatelů platformy většinou dostatečná a pro $\frac{1}{4}$ nikoli.

Tabulka 16 Otázka č. 14. - Je nabídka spolujízdy na platformě BlaBlaCar dostatečná?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Ano.	6	8,5%
Většinou ano.	48	67,6%
Většinou ne.	17	23,9%
Ne.	0	0,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem 15. otázky bylo zjistit, jak si respondenti počínají v případě, že nabídka jízd na platformě není dostatečná. Výsledkem je zjištění, že většina respondentů vnímá jako alternativu využití veřejné dopravy, ale cca 20 % z nich by nadále využívalo osobní automobil a jezdilo by samo. Okolo 10 % respondentů by si sjednalo spolujízdu jiným způsobem a okolo 10 % by se snažilo doplnit nabídku platformy BlaBlaCar o svou vlastní jízdu.

Tabulka 17 Otázka č. 15 - Jak zpravidla postupujete, když Vám nabídka jízd na platformě BlaBlaCar nevyhovuje?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Použijete automobil a jedete sám/sama.	15	21,1%
Použijete automobil a nabídnete spolujízdu na BlaBlaCar.	9	12,7%
Sjednáte si spolujízdu jiným způsobem.	8	11,3%
Jedete autobusem.	40	56,3%
Jedete vlakem.	29	40,8%
Vůbec necestujete.	0	0,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka s pořadovým číslem 16 se týkala preferencí respondentů – zda raději řídí, nebo se raději vezou. Výsledkem je zjištění, že naprostá většina respondentů jsou lidé, kteří raději cestují jako pasažéři.

Tabulka 18 Otázka č. 16 - Při spolujízdě jste raději jako:

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Řidič/řidička.	4	5,6%
Pasažér/pasažérka.	67	94,4%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem otázky č. 17 bylo objasnit důvody, proč z jakého důvodu respondenti nejčastěji neřídí. Výsledkem je zjištění, že u cca 40 % respondentů je důvodem, že nemají vozidlo. ¼ respondentů uvedla, že si chtějí od řízení odpočinout. Okolo pětiny respondentů dále uvedlo, jako důvod skutečnost, že nevlastní řidičské oprávnění, nedostatek řidičských zkušeností, že se chtějí během jízdy věnovat jiné činnosti, nebo že být pasažérem je pro ně finančně výhodnější.

Tabulka 19 Otázka č. 17 - Proč při spolujždě neřídíte?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Nemám k dispozici vozidlo.	29	40,8%
Nemám řidičské oprávnění.	13	18,3%
Nemám řidičské zkušenosti.	13	18,3%
Jízdné od pasažérů by mi nepokrylo mé náklady na vozidlo.	3	4,2%
Chci se během jízdy věnovat jiné činnosti.	15	21,1%
Být pasažérem je pro mě finančně výhodnější.	15	21,1%
Chci si od řízení odpočinout.	19	26,8%
Vždy řídím.	3	4,2%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka č. 18 byla zaměřena na zjištění důvodů, které vedou respondenty k tomu, aby se účastnili spolujízdy jako řidiči. Dle výsledků šetření nejvíce respondentů uvádí, že důvodem, proč řídí je, že není dostatečná nabídka spolujízd, kterých by se mohli zúčastnit jako pasažéri. Respondenti - řidiči dále uvádějí, že je řízení baví, že by se jako pasažéri nudili, že by je nikdo nedovezl až do cíle, nebo že se za volantem cítí bezpečněji.

Tabulka 20 Otázka č. 18 - Proč při spolujízdě řídíte?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Neřídím.	59	83,1%
Cítím se za volantem bezpečněji než jako pasažér.	4	5,6%
Baví mě řídit a užívám si to.	4	5,6%
Jako pasažér bych se nudil.	3	4,2%
Nikdo by mě nedovezl až do cíle.	4	5,6%
Není dostatečná nabídka vhodných spolujízd.	9	12,7%
Jiný důvod (prosím uveďte).	1	1,4%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Devatenáctá otázka byla zaměřena porovnání vlastností sociálního kontaktu při spolujízdě ve srovnání se sociálním kontaktem v rámci veřejné linkové dopravy, jakožto jeden z možných důvodů preferování spolujízdy před veřejnou dopravou. Výsledkem šetření bylo zjištění, že téměř 4/5 respondentů vnímají rozdíl mezi sociálním kontaktem při využití veřejné dopravy a při využití spolujízdy. Téměř polovina z nich tento kontakt považuje za příjemnější, čtvrtina za intenzivnější a zajímavější a pětina za přínosnější a bližší. Cca 16 % respondentů nevnímá žádný rozdíl.

Tabulka 21 Otázka č. 19 - Sociální kontakt při spolujízdě je pro Vás oproti veřejné linkové dopravě:

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Intenzivnější.	19	26,8%
Živější.	11	15,5%
Příjemnější.	35	49,3%
Přínosnější.	13	18,3%
Vřelejší.	6	8,5%
Bližší.	13	18,3%
Zajímavější.	18	25,4%
Důvěrnější.	11	15,5%
Nevidím rozdíl.	12	16,9%
Jiný popis (prosím uveďte).	0	0,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka č. 20 se týkala přínosů spolujízdy respondentům. Výsledkem šetření je, že téměř všichni považují za přínos spolujízdy úsporu času, cca ¾ úsporu peněz, cca 45 % sociální kontakt, cca 32 % úsporu kroků a zjednodušení cesty a cca 23 % odpočinek.

Tabulka 22 Otázka č. 20 - Co Vám spolujízda přináší?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Úsporu času.	65	91,5%
Úsporu peněz.	54	76,1%
Úsporu kroků.	23	32,4%
Příjemný zážitek.	13	18,3%
Sociální kontakt.	32	45,1%
Zjednodušení cesty.	23	32,4%
Odpočinek.	17	23,9%
Pocit užitečnosti.	2	2,8%
Něco víc (prosím uveďte).	5	7,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem otázky č. 21 bylo zjistit, zda respondenti využívají i jiné platformy sdílené ekonomiky, nebo zda ze sdílené ekonomiky využívají jen platformu BlaBlaCar. Výsledkem je zjištění, že více než polovina jich jinou platformu sdílené ekonomiky nevyužívá, ale že cca 36 % má zkušenost s využitím platformy Airbnb, cca 18 % s využitím platformy Uber, cca 16 % s využitím platformy Daruji za odvoz a cca 8 % s využitím platformy Lime.

Tabulka 23 Otázka č. 21 - Využíváte i jiné platformy sdílené ekonomiky?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Uber	13	18,3%
Airbnb	26	36,6%
Lime	6	8,5%
Couchsurfing	1	1,4%
Daruji za odvoz	12	16,9%
Žádnou	37	52,1%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka č. 22 se respondentů tázala, jak vnímají vliv využití spolujízdy na kvalitu jejich životů ve spojitosti s cílem práce zkoumat vliv sdílené ekonomiky na kvalitu života. Přibližně ¾ respondentů uvedly, že se domnívají, že spolujízda má pozitivní vliv na kvalitu jejich životů. Cca 8 % pozitivní vliv spolujízdy na kvalitu svého života nevnímá a cca 17 % to nedokáže posoudit.

Tabulka 24 Otázka č. 22 - Domníváte se, že využití spolujízdy má pozitivní vliv na kvalitu Vašeho života?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Ano.	17	23,9%
Spíše ano.	36	50,7%
Spíše ne.	0	0,0%
Ne.	6	8,5%
Nevím.	12	16,9%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka č. 23 byla zaměřena na zjištění, zda je platforma BlaBlaCar hlavním místem, kde si její uživatelé sjednávají spolujízdu. Výsledkem bylo zjištění, že tato platforma je hlavním zprostředkovatelem spolujízdy pro přibližně 4/5 svých uživatelů, a že pro cca 18 % uživatelů jen vedlejším.

Tabulka 25 Otázka č. 23 - Jaký způsobem si běžně sjednáváte spolujízdu na trase Litoměřice – Praha a zpět?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Většinou prostřednictvím platformy BlaBlaCar.	58	81,7%
Většinou jiným způsobem.	13	18,3%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem otázky č. 24. bylo zjistit, jakým způsobem si respondenti sjednávají spolujízdu, když k tomu právě nevyužívají platformu. Pokud tak ovšem činí. Výsledkem šetření je zjištění, že tak činí nejčastěji osobně, telefonicky, prostřednictvím SMS nebo e-mailu, případně prostřednictvím sociální sítě. 6 % respondentů uvedlo, že ke sjednávání spolujízdy na trase Litoměřice – Praha využívají i jinou internetovou platformu, není však zjištěno kterou.

Tabulka 26 Otázka č. 24 - Spolujízdu na trase Litoměřice – Praha a zpět bez využití platformy BlaBlaCar si sjednáváte:

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Ke sjednávání spolujízdy používám výhradně platformu BlaBlaCar.	39	54,9%
Prostřednictvím jiné internetové platformy určené ke sjednávání spolujízdy.	6	8,5%
Prostřednictvím sociální sítě.	12	16,9%
Osobně, telefonicky, prostřednictvím SMS nebo e-mailu.	41	57,7%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka číslo 25 se týkala spokojenosti respondentů s podmínkami užití platformy. Výsledkem šetření je zjištění, že všichni respondenti jsou s podmínkami užití platformy spíše nebo úplně spokojeni.

Tabulka 27 Otázka č. 25 - Jste spokojeni s podmínkami užití platformy BlaBlaCar?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Ano.	36	50,7%
Spíše ano.	35	49,3%
Spíše ne.	0	0,0%
Ne.	0	0,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem otázky č. 26 bylo zjistit, zda by respondenti byli ochotni platit provozovateli platformy za využívání jeho služeb, kdyby je zpoplatnil. Výsledkem je zjištění, že přibližně 80 % respondentů by nejspíš nebo vůbec nebylo ochotno platit. Naopak necelých 20 % uživatelů by ochotno platit bylo.

Tabulka 28 Otázka č. 26 - Byli byste ochotni platit provozovateli platformy BlaBlaCar, kdyby své stávající služby zpoplatnil?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Ano.	4	5,6%
Spíše ano.	9	12,7%
Spíše ne.	34	47,9%
Ne.	24	33,8%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Cílem otázky č. 27 bylo zjistit, co by přimělo respondenty místo spolujízdy více využívat veřejnou linkovou dopravu. Výsledkem je zjištění, které koresponduje s odpověďmi na otázku č. 10. Pro cca 80 % respondentů by to bylo zrychlení, pro cca 60 % zlevnění, pro cca 50 % méně zastávek, pro cca 40 % respondentů lepší místo nástupu či výstupu a větší dochvilnost a pro cca 30 % větší četnost spojů. Dále pak kvalitnější veřejná doprava ať už v Praze nebo v Litoměřicích (cca pro 5 % respondentů).

Tabulka 29 Otázka č. 27 - Co by Vás přimělo začít na úkor spolujízdy více využívat k dojíždění veřejnou linkovou dopravu?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Zrychlení.	57	80,3%
Zlevnění.	43	60,6%
Lepší místo nástupu nebo výstupu.	29	40,8%
Méně zastávek.	37	52,1%
Více zastávek.	5	7,0%
Větší dochvilnost.	27	38,0%
Kvalitnější městská hromadná doprava po Litoměřicích.	6	8,5%
Kvalitnější městská hromadná doprava po Praze.	6	8,5%
Větší četnost spojů.	21	29,6%
Nic.	4	5,6%
Něco jiného (prosím uveďte).	2	2,8%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka č. 28 je zacílená na využití času, který respondenti ušetří díky rychlejšímu dojíždění. Výsledkem je zjištění, že čas ušetřený na dojíždění dle odpovědí respondentů prospěje nejčastěji jejich rodinám (cca 69 % odpovědí), jejich zdraví a fyzické kondici (cca 63 % odpovědí), jejich domácím mazlíčkovi (cca 49 % odpovědí), všeobecně ke zvýšení kvality jejich životů (cca 39 % odpovědí), jejich koníčkům (cca 31 % odpovědí), všeobecně ke zvýšení kvality života jejich blízkých (cca 26 % odpovědí) a jejich práci nebo kariéře (cca 25 % odpovědí).

Tabulka 30 Otázka č. 28 - Jestli je pro Vás důležitá rychlost dojíždění, komu nebo čemu prospěje ušetřený čas? (vyberte jednu nebo více odpovědí)

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Mé rodině.	49	69,0%
Mé práci nebo kariéře.	18	25,4%
Mému zdraví a fyzické kondici.	45	63,4%
Mému domácímu mazlíčkovi.	35	49,3%
Mým koníčkům.	22	31,0%
Všeobecně ke zvýšení kvality mého života.	28	39,4%
Všeobecně ke zvýšení kvality života mých blízkých.	19	26,8%
Jiná pro Vás důležitá věc (prosím uveďte).	0	0,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka č. 29 je zaměřena na využití městské hromadné dopravy respondenty při jejich dojíždění. Tato otázka souvisí s ochotou respondentů využívat při dojíždění veřejnou dopravu. Výsledkem je zjištění, že velká většina (cca 87 %) respondentů využívá hromadnou dopravu v Praze, a že téměř polovina respondentů (cca 45 %) využívá hromadnou dopravu v Litoměřicích. Cca třetina respondentů využívá k dojíždění městskou hromadnou dopravu pravidelně a další třetina jen příležitostně.

Tabulka 31 Otázka č. 29 - Využíváte při dojíždění městskou hromadnou dopravu?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Ano, v Litoměřicích.	32	45,1%
Ano, v Praze.	62	87,3%
Ano, pravidelně.	24	33,8%
Ano, jen příležitostně.	26	36,6%
Ne, nevyužívám.	2	2,8%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Otázka č. 30 u respondentů zjišťuje, zda by upřednostnili před spolujízdou veřejnou linkovou autobusovou dopravu, kdyby autobusy jezdily přímo po dálnici D8, bez zajížděk do obcí ležících podél dálnice a doba jízdy by se tak podstatně zkrátila. Více než 80 % respondentů na otázku odpovědělo kladně.

Tabulka 32 Otázka č. 30 - Upřednostnili byste veřejnou autobusovou linkovou dopravu před spolujízdou, kdyby autobusy jezdili přímo bez zajížděk a cesta by se tak podstatně zrychlila?

ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Ano	15	21,1%
Spíše ano.	43	60,6%
Spíše ne.	8	11,3%
Ne.	5	7,0%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

4.2.3 Profil typického uživatele platformy BlaBlaCar na trase Litoměřice-Praha a zpět

Typický uživatel platformy BlaBlaCar při spolujízdě na trase Litoměřice – Praha a zpět

Na základě vyhodnocení dotazníkového šetření byl autorem práce zpracován profil většinového uživatele platformy BlaBlaCar při spolujízdě na trase Litoměřice – Praha:

- Žena;
- Věk 30 – 39 let;
- S vysokoškolským vzděláním;
- S čistým měsíčním příjmem 20 - 30 tis. Kč;
- Dojíždějící do Prahy za zaměstnáním;
- Dojíždějící 2 x až 5 x týdně;
- Jako pasažérka, výjimečně jako řidička;
- Upřednostňuje spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou;
- Využívá spolujízdu kvůli větší rychlosti, pohodlí, nižší ceně a lepšímu místu nástupu a výstupu;
- Na jedné cestě do Prahy a zpět ušetří cca 100,- Kč;
- Na jedné cestě do Prahy a zpět ušetří cca 1 hodinu času;
- Je přesvědčená, že řidič na jízdu doplácí a nemá z ní zisk;
- Nabídku jízd na platformě považuje za dostatečnou;
- Když nenajde jízdu na platformě, jede autobusem;
- Raději cestuje jako pasažér než aby řídila;
- Ani nemá k dispozici vozidlo, kterým by jezdila;
- Sociální kontakt během spolujízdy považuje za příjemnější, než ve veřejné dopravě;
- Spolujízda jí přináší úsporu času a peněz a sociální kontakt;
- Spolujízda tak má pozitivní vliv na kvalitu jejího života;
- Služby platformy využívá jako hlavního zprostředkovatele spolujízdy;
- Občas se domluví na spolujízdě osobně, telefonicky, prostřednictvím SMS nebo e-mailu;
- Je spokojená s podmínkami užití platformy;
- Nebyla by ochotná platit za používání platformy;

- K pravidelnému využívání veřejné linkové dopravy by jí přimělo především její zrychlení, dále pak zlevnění, snížení počtu zastávek, lepší místa nástupu a výstupu, větší dochvilnost i větší četnost spojů;
- Čas ušetřený na cestách věnuje v první řadě své rodině, dále pak svému zdraví a kondici, zlepšení kvality svého života, svému domácímu mazlíčkovi, zlepšení kvality života svých blízkých nebo svému kariéernímu růstu;
- Při dojíždění využívá pravidelně nebo příležitostně městskou hromadnou dopravu v Praze i v Litoměřicích;
- Upřednostnila by veřejnou autobusovou linkovou dopravu, pokud by autobusy jezdily přímo, bez zajížděk a cesta by tak byla podstatně rychlejší.

Pomocí kontingenční tabulky bylo z dotazníku syntézou otázek č. 1 a č. 8 zjištěno, že při spolujždě řídí v naprosté většině případů muži, a že ženy řídí jen výjimečně.

Tabulka 33 Kontingenční tabulka - syntéza otázek č. 1 a č. 8 dotazníku

Kontingenční tabulka

1. OTÁZKA

1. Jste:

2. OTÁZKA

8. Při spolujždě jste:

	Muž.	Žena.	Celkem
Řidič.	4	0	4
Pasážér.	7	49	56
Častěji řidič.	2	0	2
Častěji pasažér.	4	5	9
Celkem	17	54	71

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Další významný rozdíl byl pomocí kontingenční tabulky zjištěn syntézou otázek č. 1 a č. 4, kdy uživatelé platformy mužského pohlaví mají výrazně vyšší příjmy než uživatelé ženského pohlaví.

Tabulka 34 Kontingenční tabulka – syntéza otázek č. 1 a č. 4 dotazníku

Kontingenční tabulka

1. OTÁZKA

2. OTÁZKA

1. Jste: 4. Odhadněte prosím Váš čistý měsíční příjem:

	Muž.	Žena.	Celkem
0 - 20 000 Kč	1	5	6
20 001 - 40 000 Kč	4	41	45
40 001 - 60 000 Kč	11	7	18
Více než 60 000 Kč	1	0	1
Nechci uvádět	0	1	1
Celkem	17	54	71

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Téměř všichni respondenti se spolujízdy účastní raději jako pasažéři než jako řidiči. Z kontingenční tabulky syntézou otázek č. 1 a 16 dále vyplývá, že jen menší část respondentů mužského pohlaví při spolujždě raději řídí.

Tabulka 35 Kontingenční tabulka – syntéza otázek č. 1 a č. 16 dotazníku

Kontingenční tabulka

1. OTÁZKA

2. OTÁZKA

1. Jste: 16. Při spolujždě jste raději jako:

	Muž.	Žena.	Celkem
Řidič/řidička.	4	0	4
Pasažér/pasažérka.	13	54	67
Celkem	17	54	71

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Nejvýznamnějším zjištěním dotazníkového šetření je, že téměř všichni respondenti zdůvodňují své rozhodnutí upřednostnit spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou její rychlostí, tedy úsporou času.

Tabulka 36 Otázka č. 10 – Důvodem upřednostnit spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou pro Vás je:

10. Důvodem upřednostnit spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou pro Vás je:

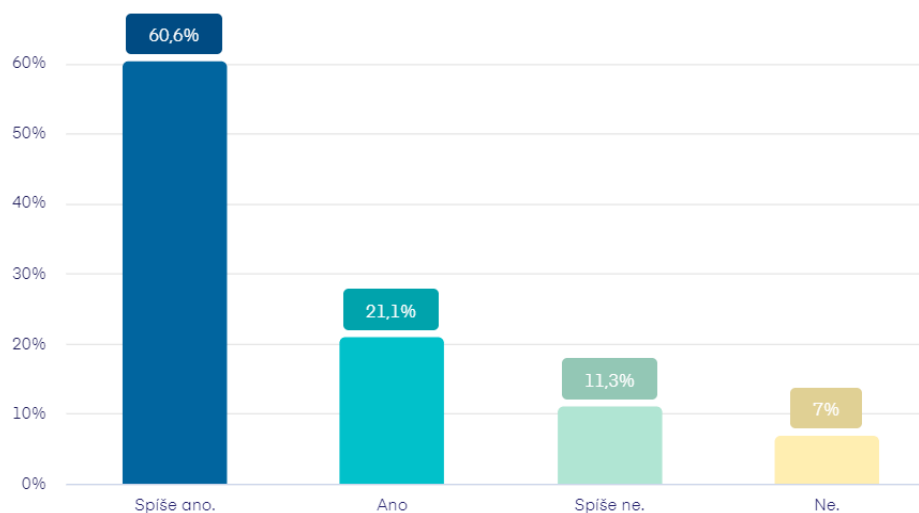
ODPOVĚĎ	RESPONZÍ	PODÍL
Rychlost.	69	97.2%
Pohodlí během jízdy.	51	71.8%
Cena.	43	60.6%
Vhodnější místo nástupu nebo výstupu.	38	53.5%
Bezpečnost jízdy.	6	8.5%
Jiný ... (prosím uveďte).	6	8.5%

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Stěžejní význam rychlosti jízdy respondenti potvrdily i svými odpověďmi na otázku č. 30, na kterou cca 80 % respondentů odpovídá, že by v případě jejího zrychlení upřednostnili veřejnou linkovou dopravu před spolujízdou.

Graf 1 Otázka č. 30 – Upřednostnili byste veřejnou autobusovou linkovou dopravu před spolujízdou, kdyby autobusy jezdili přímo bez zastávek a cesta by se tak podstatně zrychlila?

30. Upřednostnili byste veřejnou autobusovou linkovou dopravu před spolujízdou, kdyby autobusy jezdili přímo bez zastávek a cesta by se tak podstatně zrychlila?

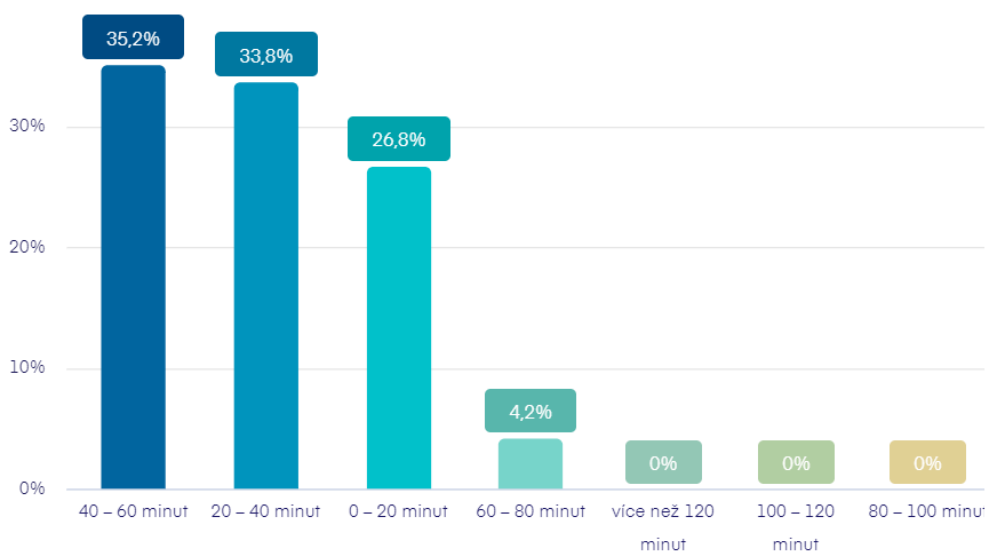


Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Respondenti také při vyplňování dotazníku v odpovědi na otázku č. 12 odhadli čas, který ušetří díky vlastnostem spolujízdy oproti veřejné linkové dopravě.

Graf 2 Otázka č. 12 – Jestliže upřednostňujete spolujízdu oproti veřejné linkové dopravě kvůli rychlosti, kolik minut na cestě ušetříte využitím jedné spolujízdy?

12. Jestliže upřednostňujete spolujízdu oproti veřejné linkové dopravě kvůli rychlosti, kolik minut na cestě ušetříte využitím jedné spolujízdy? (Cestou se rozumí celá cesta např. od dveří Vašeho bytu do dveří Vaší školy, nebo firmy, ve které jste zaměstnání.)



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Odpovědi respondentů potvrzuje i níže uvedené srovnání zpracovaného autorem dle informací dostupných na webu, ze kterého plyne, že při využití spolujízdy trvá jízda mezi Litoměřicemi a Prahou podstatně kratší dobu.

Tabulka 37 Srovnání doby jízdy na trase Litoměřice – Praha dle typu dopravy

Srovnání doby jízdy na trase Litoměřice - Praha dle typu dopravního prostředku		
Typ dopravního prostředku	Průměrná doba jízdy v minutách	Zdroj informace
Taxislužba	45	Dle vlastní kalkulace
Vlastní automobil	45	Dle vlastní kalkulace
Služba BlaBlaCar jako řidič s plně obsazeným vozidlem	50	Dle vlastní kalkulace
Autobus	69,23	(ldos.cz, 2021)
Vlak	77,28	(ldos.cz, 2021)
Služba BlaBlaCar jako pasažér	50	(BlaBlaCar.cz, 2021)

Zdroj: Vlastní zpracování

Zjištění, že úspora času díky spolujízdě je významná zvláště při pravidelném dojíždění znázorňuje kalkulace zpracovaná autorem, podle které je zjevné, že respondentům využití spolujízdy může při pravidelném dojíždění ušetřit za měsíc až desítky hodin strávených na cestě.

Tabulka 38 Kalkulace úspory času uživatelů platformy BlaBlaCar při využití spolujízdy oproti využití veřejné linkové dopravy

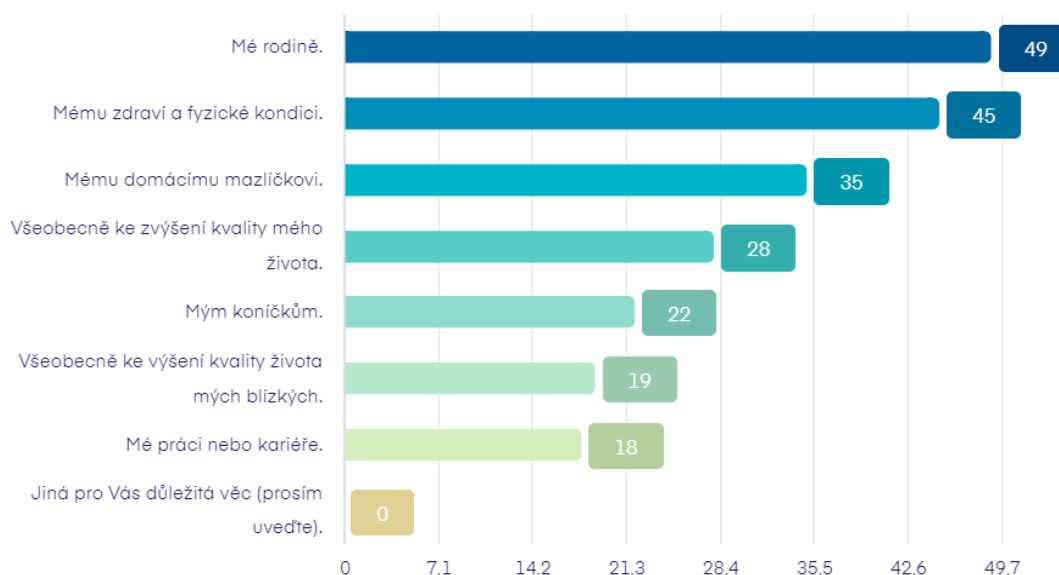
Kalkulace úspory času uživatelů platformy BlaBlaCar při využití spolujízdy oproti využití veřejné linkové dopravy			
Údaje v minutách			Údaje v hodinách
Při jedné cestě	Při zpáteční cestě	Při zpáteční cestě 3 x týdně	Při zpáteční cestě 12 x za měsíc
10	20	60	4
30	60	180	12
50	100	300	20
70	140	420	28

Zdroj: Vlastní zpracování

Že cesta skutečně není pro respondenty cíl zase dokládají četné odpovědi na otázku č. 28, podle kterých respondenti opravdu mají zájem využít čas ušetřený na cestě jinak než třeba sledováním krajiny z okénka autobusu.

Graf 3 Otázka č. 28 – Jestli je pro Vás důležitá rychlost dojíždění, komu nebo čemu prospěje ušetřený čas?

28. Jestli je pro Vás důležitá rychlost dojíždění, komu nebo čemu prospěje ušetřený čas? (vyberte jednu nebo více odpovědí)



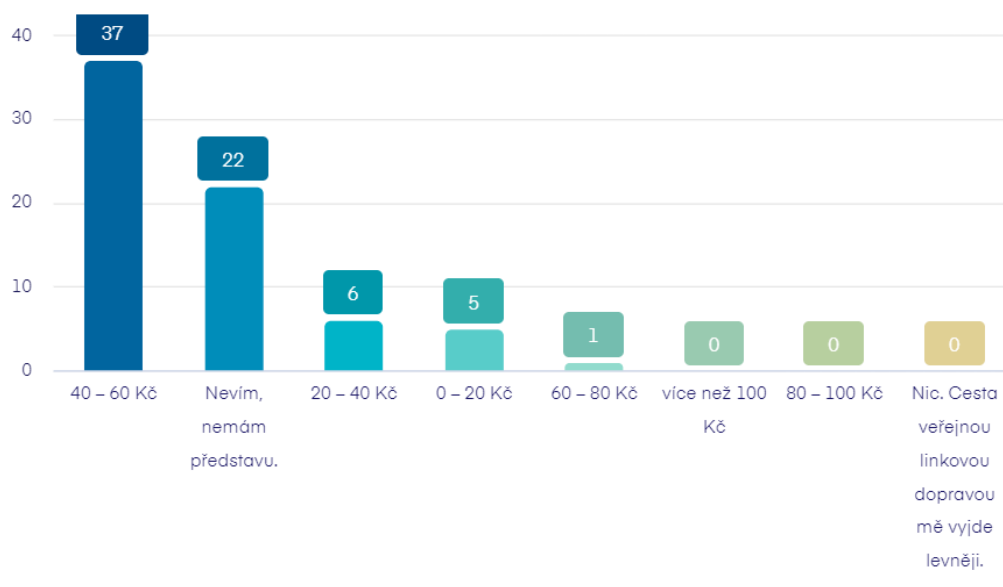
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Hned za rychlostí je důvodem, proč respondenti upřednostňují spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou pohodlí. Řidiči při spolujízdě cestou nesjíždějí z dálnice, pokud jim navigace nedoporučí rychlejší trasu, nedělají tolik zastávek jako autobusy nebo vlaky, ale na rozdíl od nich jsou ochotni pasažérům zastavit tam kde právě potřebují. Pasažérům při spolujízdě nehrozí, že budou muset celou cestu stát, že je probudí průvodčí, když zrovna zaberou, nebo že budou běžně čekat desítky minut kvůli zpoždění. Do pohodlí lze zahrnout i příjemnější, intenzivnější a zajímavější sociální kontakt během spolujízdy, jak jej respondenti hodnotí ve svých odpovědích na otázku č. 19.

Třetím nejčastějším důvodem, proč respondenti upřednostňují spolujízdu před veřejnou linkovou dopravou je cena. Ne všichni respondenti měli představu, kolik ušetří využitím spolujízdy oproti využití veřejné linkové dopravy.

Graf 4 Otázka č. 11 – Kolik peněz ušetříte využitím jedné spolujízdy oproti jízdě veřejnou linkovou dopravou?

11. Kolik peněz ušetříte využitím jedné spolujízdy oproti jízdě veřejnou linkovou dopravou?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Ne všichni respondenti měli představu, zda a kolik ušetří využitím spolujízdy oproti využití veřejné linkové dopravy. Je to dáno i tím, že jiné náklady má při spolujízdě řidič s plně obsazeným vozidlem, jiné řidič s částečně obsazeným vozidlem a jiné pasažér. Kalkulace úspor v tabulce znázorňuje skutečnost, že pravidelným využitím spolujízdy lze oproti využití veřejné linkové dopravy ušetřit každý měsíc nemalou částku.

Tabulka 39 Kalkulace úspory peněz uživatelů platformy BlaBlaCar při využití spolujízdy oproti využití veřejné linkové dopravy v Kč

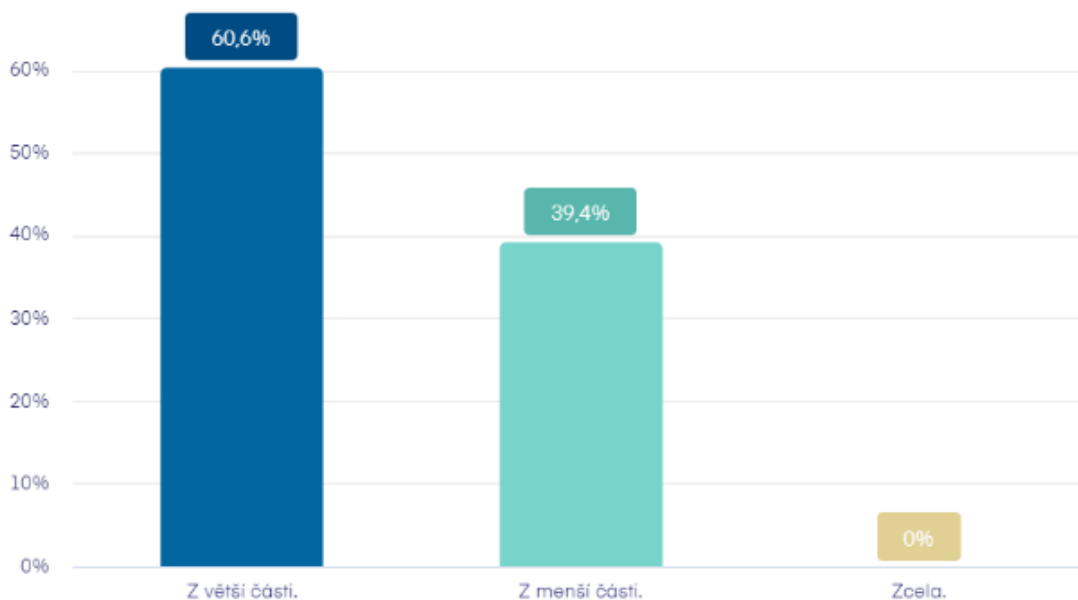
Kalkulace úspory peněz uživatelů platformy BlaBlaCar při využití spolujízdy oproti využití veřejné linkové dopravy v Kč			
Při jedné cestě	Při zpáteční cestě	Při zpáteční cestě 3 x týdně	Při zpáteční cestě 12 x měsíc
30	60	180	720
50	100	300	1200

Zdroj: Vlastní zpracování

K hledání odpovědi na otázku, zda řidič při využití spolujízdy ušetří oproti využití veřejné linkové dopravy měla přispět otázka č. 13, ve které respondenti vyjadřují svůj názor na to, zda běžné jízdné při spolujízdě pokryje řidiči všechny náklady jízdy. Všichni respondenti si myslí, že ne, ale většina z nich si myslí, že jízdné pokryje náklady z větší části.

Graf 5 Otázka č. 13 – Myslíte si, že běžná cena jízdného pokryje řidiči náklady jízdy?

13. Myslíte si, že běžná cena jízdného pokryje řidiči náklady jízdy (pohonné hmoty, údržbu a amortizaci vozidla, dálniční známku, pojištění, parkovné)?



Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Odpovědi respondentů potvrzuje i níže uvedené srovnání zpracovaného autorem dle informací dostupných na webu, ze kterého plyne, že řidič při využití spolujízdy oproti využití veřejné linkové dopravy neušetří. Naopak více, či méně doplácí podle obsazenosti vozidla.

Tabulka 40 Srovnání cen jedné jízdy na trase Litoměřice – Praha ke dni 13. 10. 2021

Srovnání cen jedné jízdy na trase Litoměřice - Praha ke dni 13. 10. 2021		
Typ dopravního prostředku	Průměrná cena jízdy v Kč	Zdroj informace
Taxislužba	1 430	(Taxislužba VI3, 2021)
Vlastní automobil	338	dle vlastní cenové kalkulace
Služba BlaBlaCar jako řidič s plně obsazeným vozidlem	188	dle vlastní cenové kalkulace
Autobus	105	(Idos.cz, 2021)
Vlak	103	(Idos.cz, 2021)
Služba BlaBlaCar jako pasažér	50	(BlaBlaCar.cz, 2021)

Zdroj: Vlastní zpracování

5 Zhodnocení výsledků a doporučení

5.1 Zhodnocení výsledků případové studie

Hlavním cílem práce je analyzovat na případové studii využití vybrané platformy sdílení a její přínosy. Dále pak zhodnotit význam sdílené ekonomiky a navrhnout optimální přístup státu ke sdílené ekonomice.

Teoretickým východiskem uvedeném na závěr kapitoly 3.1 této práce je tento pokus formulovat vlastní definici sdílené ekonomiky, tedy ekonomiky založené na sdílení majetku a služeb v pravém slova smyslu:

„Za skutečné sdílení lze považovat situaci, kdy skupina spolupracovníků dojíždí ráno do práce a odpoledne se vrací zpět automobilem jednoho z nich, přičemž mu přispívají na nákup pohonných hmot nebo se v používání automobilů střídají.“

Na základě tohoto teoretického východiska je za předmět případové studie zvolena součást sdílené ekonomiky, kterou je platforma BlaBlaCar, zaměřená právě na sdílení jízdy v automobilu, tedy na spolujízdu.

Přestože se jedná o platformu působící ve 22 zemích světa, byla pro účely případové studie vybrána jen spolujízdou velmi frekventovaná trasa Litoměřice – Praha.

V rámci případové studie bylo realizováno dotazníkové šetření, kterého se zúčastnilo 71 z bezmála 100 uživatelů platformy BlaBlaCar na zmíněné trase.

Dotazníkové šetření bylo zaměřeno na zjištění, kdo je typickým uživatelem této platformy sdílené ekonomiky a proč. A to na zcela konkrétním, trhu, kde vedle sebe působí různé subjekty.

Výsledky realizovaného dotazníkového šetření jsou poměrně jednoznačné a lze je zjednodušeně formulovat tak, že většinovými uživateli spolujízdy zprostředkované prostřednictvím platformy BlaBlaCar jsou ženy středního věku, s vysokoškolským vzděláním, které pravidelně dojíždí z Litoměřic do Prahy do zaměstnání a spolujízdy se účastní jako pasažérky. Menšinovými uživateli pak jsou muži středního věku s vysokoškolským vzděláním, kteří pravidelně dojíždí z Litoměřic do Prahy do zaměstnání a při spolujízdě většinou řídí vlastní automobil. Společným cílem většiny uživatelů

platformy je dostat se do zaměstnání a zpět rychleji, levněji a pohodlněji, než veřejnou linkovou dopravou a pokud možno nemuset řídit. Uživatelé platformy čas ušetřený spolujízdou nejčastěji věnují své rodině, svému zdraví a fyzické kondici a svým domácím mazlíčkům. Významnou motivací většiny uživatelů platformy je i příjemný sociální kontakt. Všichni uživatelé platformy jsou s podmínkami užití platformy spokojeni. Užití platformy je bezplatné. Spolujízda není pro řidiče zisková.

V rámci případové studie bylo provedeno srovnání dostupných druhů přepravy na trase Litoměřice – Praha, ze kterého spolujízda vychází jako nejrychlejší, nejpohodlnější a pro pasažéry i nejlevnější.

Dále bylo v rámci případové studie shrnuto působení veřejné správy, která se prostřednictvím svých mnohých strategií, koncepcí a politik marně snaží občanům za jejich daně poskytnout kvalitní veřejnou linkovou dopravu.

Dalším výsledkem případové studie tedy je, že veřejná správa působí jako akcelerátor studovaného subjektu sdílené ekonomiky tím, že stejně jako komunistický režim zmíněný v kapitole 3.3 nedokáže zajistit uspokojení potřeb občanů v dopravě na trase Litoměřice – Praha.

Význam sdílené ekonomiky lze ve světle výše uvedeného spatřovat v tom, že dokáže za využití internetu a moderních technologií přispívat ke zvyšování kvality života obyvatelstva tam, kde veřejná správa, potažmo stát dosud zaostává.

5.2 Doporučení optimálního přístupu státu

Vedlejším cílem této práce je navrhnout optimální přístup státu k tzv. sdílené ekonomice. Již výše bylo konstatováno, že pravidla pro tzv. sdílenou ekonomiku, tedy její regulace, musí současně splňovat několik důležitých úkolů. Musí totiž zajistit ochranu spotřebitele, minimalizaci negativních externalit pro občany a rovné podmínky pro všechny podnikající subjekty. V optimálním případě to znamená, že stát nebude formulovat pravidla specificky pouze pro subjekty v rámci tzv. sdílené ekonomiky, nýbrž nastaví pravidla tak obecná či zastřešující, že se budou týkat všech subjektů podnikajících v rámci téhož segmentu ekonomiky. V praxi by to především znamenalo, že stejná pravidla budou platit jak pro řidiče klasických taxislužeb, tak pro řidiče podnikající

např. prostřednictvím Uber, že stejná regulace se bude týkat jak hotelů či penzionů, tak subjektů nabízejících turistům bydlení např. prostřednictvím Airbnb.

Návrhy optimálního přístupu státu lze shrnout do následujících bodů:

- Stát nesmí ekonomickou aktivitu, podnikání a obecně občany zatěžovat příliš tuhou regulací, která by bránila rozvoji nových způsobů využívání zdrojů;
- Stát musí zajistit rovné podmínky pro všechny modely podnikání v rámci stejného segmentu trhu, aby nikdo nebyl ani zvýhodňován, ani znevýhodňován;
- Vzhledem k tomu, že nové modely podnikání vznikají permanentně, měla by být regulace dostatečně jednoduchá a obecná, aby ji nebylo zapotřebí často měnit;
- Stát musí zajistit ochranu spotřebitele na patřičné úrovni, přičemž však ochrana spotřebitele by neměla přinášet zásadní omezení pro podnikatelské aktivity;
- Stát musí zajistit ochranu občanů před negativními externalitami vyplývajícími z podnikání, ovšem ani zde by to nemělo znamenat zásadní omezení;
- Stát by neměl rozvoji tzv. sdílené ekonomiky bránit, ale neměl by její rozvoj na druhou stranu ani podporovat z veřejných zdrojů.

Ondřej Plevák (2018) upozorňuje, že pokud bude stát po poskytovatelích služeb tzv. sdíleného bydlení, jako je typicky např. Airbnb, požadovat stejnou ochranu spotřebitele a vůbec obecněji dodržování stejných podmínek, jaké platí např. pro klasické hotely či penzióny, může to tento segment ekonomiky do značné míry eliminovat nebo dokonce v extrémním případě zcela zlikvidovat. Další související problémy jsou ryze praktické. Služby nabízené prostřednictvím Airbnb jsou skvělé pro ty občany, kteří plánují odjet na dovolenou, ovšem již zcela jiný názor na tento fenomén mohou mít občané, kteří si v Brně nebo v Praze chtějí koupit byt za účelem trvalého rodinného bydlení a s nelibostí sledují, jak poptávka po investičních bytech nabízených pak prostřednictvím Airbnb jim vytváří konkurenci a významně zvyšuje ceny. Pro některé občany tak tzv. sdílená ekonomika představuje vynikající příležitost, jak podnikat a podnikáním zbohatnout, ale pro jiné občany může znamenat ohrožení a problémy. (Plevák, 2018)

V rámci této kapitoly je nutné vzít v úvahu – jak podotýká Kateřina Mahdalová – že finance na úklid veřejných prostor, provozování hromadné dopravy a udržování památek v turisticky atraktivním městě, se – mimo jiné – obvykle získávají výběrem turistických

poplatků. Tento výběr je však relativně snadný v případě hromadných ubytovacích zařízení, nicméně subjekty realizující krátkodobé pronájmy pomocí např. Airbnb, tyto poplatky mnohdy vůbec nehradí. Magistrát hlavního města Prahy proto během roku 2019 s Airbnb vyjednal, že tato firma by tyto poplatky vybrala přímo od podnikajících subjektů a následně by je pak ona sama uhradila do městské pokladny. Podle odhadů by tímto způsobem Praha získala až 100 milionů korun ročně, které jí tedy předtím unikaly. Příslušný návrh však neprošel Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky a podobně dopadla i snaha, aby obce mohly stanovit období, ve kterém je pronajímání bytů prostřednictvím Airbnb zakázáno, a předcházet tak nepřetržitému přívalu turistů do míst, která velkému ruchu nejsou uzpůsobena a která využívají rezidenti k trvalému bydlení. Nadále tedy v České republice přetrvává situace, kterou je možné ilustrovat následujícím způsobem. Existují dva sousední byty v soukromém vlastnictví, přičemž jeden z nich majitel využívá k vlastnímu bydlení, ve druhém se naopak majitel vůbec nezdržuje a využívá jej pro podnikání s krátkodobými pronájmy. Vlastnická práva rezidenta jsou podnikáním druhého majitele omezena a jeho kvalita života je snížena. Rovněž je nezbytné brát v úvahu oprávněné zájmy dalších podnikatelů v oblasti krátkodobých ubytování, tedy hoteliéři či majitelé penzionů. Ti totiž na aktivity Airbnb doplácí, avšak turistické poplatky platí. To je vůči hoteliérům nespravedlivé, protože zatímco krátkodobý pronájem bytů lze snadno spustit téměř okamžitě, otevřít hotel nebo penzion trvá výrazně déle. (Mahdalová, 2020)

Zajímavou otázku do diskuse vnáší Veber a kol., (2016). Pokud se podle nich určitý občan zapojí do tzv. sdílené ekonomiky, a to zejména formou příležitostného tzv. sdílení, pak vyvstává otázka, v jaké roli vystupuje. Zprv se totiž může jednat o roli občana, který svou volnou kapacitu času potažmo práce poskytne formou tzv. sdílení, např. jako řidič, kurýr, opravář atd., nebo použije i svůj vlastní automobil k příležitostné přepravě, např. pro Uber, nebo vezme na svou plánovanou cestu i spolucestující, což umožňuje např. Blablacar, či zda poskytne volný pokoj, chatu, byt pro přenocování např. prostřednictvím Airbnb. Zadruhé je možné zvážit, zda by občan pro výše uvedené aktivity neměl mít status podnikatele na základě aktuálně platné legislativy, a to zejména v těch případech, kdy tyto uvedené aktivity realizuje častěji, což by ovšem znamenalo, že bude zapotřebí předem stanovit nějakou prahovou hodnotu. A konečně zatřetí je vhodné zvážit, zda by nebylo adekvátní vytvořit zcela jinou kategorii pracovní role, tedy naoč. rozšířit vymezení pojmu

podnikatele pro poskytování služeb v rámci tzv. sdílení. Ve všech těchto případech nejde jen o diskusi, v jaké roli poskytovatel konkrétní služby vystupuje, ale rovněž o diskusi nad způsobem a legitimitou jeho zdanění, zapojení do sociálního a zdravotního pojištění, uplatnění rozumné míry regulativních opatření, např. v oblasti bezpečnosti, ochrany spotřebitele, ale i zpětnovazební kontroly apod. (Veber a kol., 2016)

Na závěr této kapitoly je nutné zásadně varovat předtím, aby stát tzv. sdílenou ekonomiku jakkoli protěžoval či preferoval před klasickými formami podnikání, neboť tím by došlo k pokřivení trhu se všemi negativními následky, které deformace tržní ekonomiky způsobené regulatorními zásahy přinášejí. Jako naprosto nepřijatelné, nespravedlivé a potenciálně nebezpečné je pak nutné označit případné snahy podporovat tzv. sdílenou ekonomiku investičními pobídkami, daňovými úlevami nebo dokonce dotacemi. Dotace totiž nelze ospravedlňovat žádnými etickými hodnotami, které se navíc právě v případě tzv. sdílené ekonomiky ukazují jako značně pochybné.

6 Závěr

Cílem předložené práce bylo odpovědět na následující otázky: Jak lze tedy sdílenou ekonomiku vymezit? Na základě jakých kritérií jak je možné ji odlišit od pouhého pronajímání nebo od inovativního využívání soukromého vlastnictví? Které aktivity lze do sdílené ekonomiky zařadit? Jak učinit sdílenou ekonomiku „viditelnou“ pro národohospodářské statistiky. Dalším cílem této práce pak je zhodnotit význam sdílené ekonomiky a navrhnout optimální přístup státu ke sdílené ekonomice. Na závěr práce je možné zopakovat především následující konstatování a zjištění.

Především je nutné zopakovat, že to, co je obvykle prezentováno jako sdílená ekonomika, ve skutečnosti není sdílenou ekonomikou v pravém slova smyslu, nýbrž jen inovativním způsobem klasického soukromého podnikání založeným na soukromém vlastnictví kapitálu a jeho zhodnocování. V tomto ohledu tzv. sdílená ekonomika není žádnou eticky hodnotnější podobou kapitalismu a z kvalitativního hlediska se od něj nijak neodlišuje. Toto konstatování však není žádnou výtkou, protože tržní ekonomika představuje nejen nejefektivnější ze všech ekonomických systémů, které lidstvo během své historie vytvořilo, ale také systém relativně nejspravedlivější a vůči přírodě či životnímu prostředí nejšetrnější. Veškeré ideály, které jsou s tzv. sdílenou ekonomikou teoreticky spojovány, se však v praxi obvykle ukazují jen jako prázdné fráze. Budoucí vývoj sdílené ekonomiky je pak těžké odhadovat, a to mimo jiné i z toho důvodu, že nelze vyloučit jakési evoluční prolnutí tzv. sdílené ekonomiky na jedné straně a klasické ekonomiky na straně druhé, což lze patrně již v současné době do jisté míry pozorovat např. v rámci segmentu trhu s krátkodobým ubytováním.

Dále je možné zopakovat, že za skutečné sdílení nelze považovat pronájem. Pronájem je něco zásadně odlišného od půjčování, sdílení nebo výměny. Jedná se o klasický druh podnikání, kdy vlastník svůj majetek nesdílí, nýbrž využívá za účelem dosažení zisku. V souvislosti se sdílenou ekonomikou je často vyzdvižováno údajné vyřazení prostředníků, ovšem firmy jako Uber či Airbnb – které jsou zmiňovány jako vlajkové lodi sdílené ekonomiky – nejsou ve skutečnosti ničím jiným než zprostředkovateli služeb na globální úrovni, kteří dokážou zprostředkovávat klasické služby, v tomto případě ubytování a osobní dopravu. Termín sdílená ekonomika je jen obtížně definovatelný. Pokud je ovšem nesnadné vymezit, které služby do sdílené ekonomiky náleží a které nikoli, pak je neméně obtížné

přesně vyčíslit celkový objem sdílené ekonomiky a analyzovat, zda dochází k jejímu růstu, jak je tento růst masivní, jak velká část populace na ní participuje apod. Sdílená ekonomika má – alespoň teoreticky – spočívat v tzv. peer to peer (P2P), tedy v přímém propojení osob za účelem vzájemného poskytnutí si služby. Ani toto sdílení není v ekonomice ničím novým, co by se vyvinulo až s nástupem digitálních technologií, nýbrž existovalo vždy a jeho podstatu představuje fungující trh s výrobky a službami.

V širším smyslu lze sdílenou ekonomiku chápat jako upřednostňování přístupu ke zboží dlouhodobé spotřeby a výrobním faktorům za pomoci digitálních platform spíše než vlastnictví tohoto zboží a výrobních faktorů. Část občanů se může rozhodnout, že zboží dlouhodobé spotřeby nebude vlastnit, že k němu chce mít pouze „přístup“, tedy že je chce využívat. Aby tak ovšem tato část občanů mohla činit, někdo jiný ony statky dlouhodobé spotřeby vlastnit musí a zájemcům je pronajímá či nabízí k využití za úplatu. Nejedná se tedy o skutečné sdílení a už vůbec nelze tento způsob využívání statků či zboží dlouhodobé spotřeby označovat jako projev šíření jakýchsi post materiálních hodnot ve společnosti, protože využívání věcí se nesnižuje. Naopak.

Obecně se tvrdí, že umožnit lidem přístup k věcem či statkům, aniž by je museli vlastnit, je levnější a ekologičtější. Je však mimo jakoukoli pochybnost, že k tomu, aby někdo mohl užívat něco, co mu nepatří, je zapotřebí, aby to vlastnil někdo jiný. Navíc je zřejmé, že služby např. Airbnb nebo Uber nevyužívají jen ti lidé, kteří žádné byty nebo automobily nevlastní, nýbrž lidé, kteří je vlastní, ale aktuálně potřebují jiné, což je typické tehdy, když se účastní na turistickém ruchu. Sdílení realizované prostřednictvím peer to peer platform totiž ve skutečnosti nevytlačuje vlastnictví věcí či statků, nesnižuje poptávku po bytech nebo automobilech nýbrž ji naopak může zvyšovat. Byty za účelem pronájmu prostřednictvím Airbnb si totiž obvykle pořizují lidé, kteří již mají své bydlení zajištěno a hledají vhodné příležitosti k investování finančních prostředků.

Sdílená ekonomika primárně díky možnostem, které jí poskytují současné digitální či informační a komunikační technologie dokáže redukovat transakční náklady spojené s hledáním protistrany při najímání aktiv. Nižší transakční náklady se pak následně promítají do nižší nájemní ceny těchto aktiv, která jsou tudíž dostupná mnohem širšímu okruhu lidí než dříve. Aktivum tak může být pronajato v době, kdy jej vlastník nevyužívá, což zvyšuje jeho využití. To je jedním ze základních pozitiv tzv. sdílené ekonomiky.

Digitální technologie přitom z této formy ekonomiky učinily něco, co je snadno dostupné široké veřejnosti. Považovat však sdílenou ekonomiku za projev rozšiřování tzv. post materiálních hodnot je značně zjednodušeným, spíše nesprávným a v konečném důsledku tedy až pomýleným přístupem. Více se jedná o akademický koncept než o reálnou skutečnost.

Jedním z akceleratorů rozvoje tzv. sdílené ekonomiky má být údajný posun v oblasti životního stylu a hodnotového žebříčku zejména mladé generace, která údajně méně lpí na vlastnictví věcí, hromadění výrobků apod., a naopak více upřednostňuje užívání si života. K úvahám o údajných změnách v hodnotovém žebříčku je zapotřebí přistupovat opatrně. Některé projevy životního stylu totiž nemusí být projevem změněných hodnot, nýbrž pouze odlišného spotřebitelského chování. Pokud je určitá společnost tak značně nasycena osobními automobily jako současná česká společnost – a společnosti všech ostatních vyspělých států – pokud si tedy mladí lidé mohou jízdu osobním automobilem obstarat různými způsoby, pak nepovažují za rozumné utrácet své peníze za koupi dalšího automobilu, ale raději je využijí na pořízení informačních a komunikačních technologií, sportovního vybavení. Na vztahu jedinců ke spotřebě jako takové se vůbec nic nemění, určitých změn doznává pouze struktura spotřeby, která může být ovlivněna jednak módními trendy a jednak technologickými možnostmi. Zcela jednoduše platí, že bohatá společnost, v rámci které má velká většina lidí materiální potřeby zajištěny v plné míře a tito lidé navíc disponují nemalým objemem volného času, nachází nové formy a podoby spotřeby či konzumu. Jejich využívání však vůbec nemusí představovat projev přechodu mladé generace od orientace mít k orientaci být. Honba za různými zážitky či prožitky totiž může představovat nemateriální ekvivalent hromadění hmotných věcí.

V textu práce zmíněný termín demokratizace tržiště se může jevit pro popis zkoumaných obchodních modelů využívajících internetové platformy jako mnohem adekvátnější než zpochybnitelný termín sdílená ekonomika. Je sice mimo jakoukoli pochybnost, že v rámci svobodné tržní ekonomiky již před nástupem uvedených platform fungoval výběr z nabídky produktů a služeb, flexibilita dodávek se zvyšovala a transakční náklady se naopak snižovaly, nicméně webové platformy zvyšují efektivitu těchto jevů a vtahují tak do ekonomiky více osob jak na straně nabídky, tak na straně poptávky, činí tak určité produkty a služby přístupnější většímu počtu subjektů. V tomto smyslu je tedy rozhodně adekvátní hovořit o demokratizačním efektu v ekonomice.

Některé aktivity realizované v rámci tzv. sdílené ekonomiky mohou vyvolávat u lidí oprávněné obavy zejména z hlediska bezpečnosti, dodržování hygieny, ale také respektování dohodnutých podmínek transakce, možností reklamování, vymáhání náhrady případné škody apod. V zájmu objektivitě totiž není možné přehlížet či bagatelizovat situaci, kdy subjekt poskytující své služby v rámci tzv. sdílené ekonomiky je mnohem méně regulován či dokonce identifikován než subjekt, který odpovídající služby nabízí a poskytuje tradičním způsobem. Pro subjekty tzv. sdílené ekonomiky může být mnohdy lákavé tuto skutečnost využít ve směru částečného či plného nepřiznání příjmů z těchto aktivit a neplnění daňové povinnosti. Pravděpodobně nejzávažnější a často oprávněné výtky na provozovatele aktivit vybraných segmentů v rámci tzv. sdílené ekonomiky se týkají obcházení platné regulace podnikání nebo nedodržování daňové povinnosti. Důsledky tzv. sdíleného podnikání jsou totiž mimo jiné dány i kvalitou a efektivitou národní nebo municipální regulace.

Pravidla pro tzv. sdílenou ekonomiku, tedy její regulace, musí současně splňovat několik důležitých úkolů. Stát nesmí ekonomickou aktivitu, podnikání a obecně občany zatěžovat příliš tuhou regulací, která by bránila rozvoji nových způsobů využívání zdrojů; Stát musí zajistit rovné podmínky pro všechny modely podnikání v rámci stejného segmentu trhu, aby nikdo nebyl ani zvýhodňován, ani znevýhodňován; Vzhledem k tomu, že nové modely podnikání vznikají permanentně, měla by být regulace dostatečně jednoduchá a obecná, aby ji nebylo zapotřebí často měnit; Stát musí zajistit ochranu spotřebitele na patřičné úrovni, přičemž však ochrana spotřebitele by neměla přinášet zásadní omezení pro podnikatelské aktivity; Stát musí zajistit ochranu občanů před negativními externalitami vyplývajícími z podnikání, ovšem ani zde by to nemělo znamenat zásadní omezení; Stát by neměl rozvoji tzv. sdílené ekonomiky bránit, ale neměl by její rozvoj na druhou stranu ani podporovat z veřejných zdrojů.

Nelze tedy vyloučit, že postupně dojde k průniku klasických forem ubytování a dopravy a tzv. sdíleného ubytování a dopravy.

7 Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje tištěné

ARIELY, Dan, KREISLER, Jeff. *Peníze a zdravý selský rozum. Jak se vyhnout chybám při rozhodování ve finančních záležitostech a jak utracet peníze rozumnějším způsobem.* Praha: Práh, 2019. ISBN 978-80-725-2797-7.

ČERNÝ, Michal. *Digitální kompetence v transdisciplinárním nahlédnutí: mezi filosofií, sociologií, pedagogikou a informační vědou.* Brno: Masarykova universita, 2019. ISBN 978-80-210-9331-7.

FROMM, Erich, 1992. *Mít nebo být?.* Naše Vojsko. ISBN: 80-206-0181-3.

CHOVANCULIAK, Róbert. *Pokrok bez povolení. Jak sdílená ekonomika, crowdfunding a kryptoměny změnilly svět.* Praha: Grada Publishing, 2020. ISBN 978-80-271-1755-0.

KARASOVÁ, Jana. ŠKRDÍKOVÁ, Helena. GAJDOŠOVÁ, Michaela. *Život skoro bez odpadu. Jak jej žijí holky z Czech Zero Waste.* Brno: CPRESS, 2019. ISBN 978-80-264-2895-4.

PILNÝ, Ivan. *Digitální ekonomika. Žít nebo přežít.* Brno: Bizbooks, 2016. ISBN 978-80-265-0494-8.

RATIA, Camille. *Bez odpadu. Rady šité na míru vašemu rozpočtu, času i cíli.* Praha: Mladá fronta, 2019. ISBN: 978-80-204-5100-2.

SIMON, Julian. *Největší bohatství.* Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2006. ISBN 978-80-732-5082-9.

SRPOVÁ, Jitka a kol. *Začínáme podnikat. S případovými studii začínajících podnikatelů.* Praha: Grada Publishing, 2020. ISBN 978-80-271-2253-0.

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

SVOBODOVÁ, Ivana a Michal ANDERA, 2017. *Od nápadu k podnikatelskému plánu: jak hledat a rozvíjet podnikatelské příležitosti*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0407-9.

ŠUBRT, Jiří a kol. *Soudobá sociologie VI. Oblasti a specializace*. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-2558-4.

Internetové zdroje

§ 47 zákona č. 235/2004 Sb., Zákon o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. In: ASPI [právní informační systém]. WoltersKluwer ČR [cit. 27. 9. 2021].

§ 48 zákona č. 353/2003 Sb., Zákon o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů. In: ASPI [právní informační systém]. WoltersKluwer ČR [cit. 27. 9. 2021].

Auto.hn.cz, 2021. *Kalkulace nákladů na kilometr jízdy novým automobilem zn. Škoda Fabia*. (online). Dostupné z WWW: <https://auto.hn.cz/c1-66945870-je-vlastni-auto-cerna-dira-na-penize-jen-kdyz-si-ho-majitel-bdquo-vystavi-ldquo-pred-domem-ukazuje-srovnani>. Citováno dne 28. 11. 2021.

BlaBlaCar, 2021. *Webová stránka*. (online). Dostupné z WWW: <https://www.blablacar.cz>. Citováno dne 27. 11. 2021.

Blog BlaBlaCar, 2021. *Co děláme*. (online). Dostupné z WWW: <https://blog.blablacar.cz/about-us/co-delame>. Citováno dne 29. 11. 2021.

Blog BlaBlaCar, 2021. *Podmínky užití*. (online). Dostupné z WWW: <https://blog.blablacar.cz/about-us/co-delame>. Citováno dne 29. Citováno dne 27. 11. 2021.

Bloomberg, 2019. *Profil společnosti Comuto SA*. (online). Dostupné z WWW: <https://www.bloomberg.com/profile/company/0119903D:FP>. Citováno dne 27. 11. 2021.

Couchsurfing.cz. *Co je couchsurfing?* (online). Dostupné z WWW: <http://www.couchsurfing.cz/ubytovani-v-soukromi>. Citováno dne 9. 3. 2021.

Deloitte, 2017. *Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví*. (online). Dostupné z WWW: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitteanalytics/Sdilená-ekonomika.pdf>. Citováno dne 27. 11. 2021.

EVROPSKÁ komise. *Evropský program pro ekonomiku sdílení*. (online). Evropská komise. 02. 06. 2016. Dostupné z WWW: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0356&from=EN>. Citováno dne 09. 03. 2021.

EVROPSKÁ komise. *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu*. (online) Evropská komise. 12/2020. Dostupné z WWW: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0015.02/DOC_1&format=PDF. Citováno dne 27. 11. 2021.

EVROPSKÁ komise. *Zelená dohoda pro Evropu*. (online) Evropská komise. 12/2019. Dostupné z WWW: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0010.02/DOC_1&format=PDF. Citováno dne 27. 11. 2021.

HOSPODÁŘSKÁ komora České republiky. *50 doporučení pro rozvoj sdílené ekonomiky ČR*. (online) Hospodářská komora České republika. 12. 04. 2018. Dostupné z WWW: <https://www.managementnews.cz/manazer/obchod-a-finance-id-147986/hospodarska-komora-50-doporučení-pro-rozvoj-sdílene-ekonomik-id-3362966>. Citováno dne 09. 03. 2021.

HOSPODÁŘSKÁ komora České republiky. *Doporučení pro rozvoj sdílené ekonomiky*. (online) Hospodářská komora České republika. 03/2018. Dostupné z WWW: https://www.komora.cz/files/uploads/2018/03/20180327_Doporu%C4%8Den%C3%AD-Hospod%C3%A1%C5%99sk%C3%A9-komory-ke-sdílen%C3%ADlen%C3%A9-ekonomice.pdf?utm_source=managementnews.cz&utm_medium=pr&utm_campaign=article_3362966. Citováno dne 09. 03. 2021.

Idos.cz, 2021. *Webová stránka*. (online). Dostupné z WWW: <https://www.idos.cz>. Citováno dne 27. 11. 2021.

Lidovky.cz, 2021. *Přehledně: Co chce prosadit nová vláda? Podívejte se programové prohlášení ve 12 bodech.* (online) 11/2021. Dostupné z WWW: https://www.lidovky.cz/domov/co-chce-prosadit-petikoalicni-vlada-podivejte-se-na-prehledny-plan-jednotlivych-ukolu.A211108_152721_In_domov_lros. Citováno dne 27. 11. 2021.

Lupa.cz, 2016. *BlaBlaCar je naplno v Česku. Pro vstup si koupil Jízdomat.* (online). Dostupné z WWW: <https://www.lupa.cz/clanky/blablacar-je-naplno-v-cesku-pro-vstup-si-koupil-jizdomat>. Citováno dne 27. 11. 2021.

Lupa.cz, 2017. *BlaBlaCar v Česku zatím nevydělává nic. Zpoplatnit službu se chystá na konci roku.* (online). Dostupné z WWW: <https://www.lupa.cz/aktuality/blablacar-v-cesku-zatim-nevydelava-nic-zpoplatnit-sluzbu-se-chysta-na-konci-roku/>. Citováno dne 27. 11. 2021.

MAHDALOVÁ, Kateřina. *Analýza: Airbnb v Česku je byznys, na který doplácíme všichni.* (online) Novinky.cz. 14. 01. 2020. Dostupné z WWW: <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/analyza-airbnb-v-cesku-je-byznys-na-ktery-doplacime-vsichni-40308029>. Citováno dne 09. 03. 2021.

Mapy.cz, 2021. *Mapa silniční trasy Litoměřice – Praha.* (online). Dostupné z WWW: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=14.2826959&y=50.3319985&z=9&rc=9gJfWx-ZiU9hD5-xYDlx&rs=muni&rs=pubt&ri=1864&ri=15698520&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rwp=1%3B9gECLx-Ovzg9wx-FbI9gQKWxZxOPm7HxZoJa9gew-xZXJvmTGxZKQ3mrxYzrN9h0Q7xYjzqkJixY1pK9hLRlxYL0-&rut=1>.

MAREK, David a kol. *Sdílená ekonomika. Bohatství bez vlastnictví.* (online) Praha: Deloitte, 2017. Dostupné z WWW: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitte-analytics/Sdilená-ekonomika.pdf>. Citováno dne 06. 02. 2021.

MINISTERSTVO dopravy České republiky. *Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050*. (online) Ministerstvo dopravy Česká republika. 03/2021. Dostupné z WWW: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>. Citováno dne 27. 11. 2021.

MINISTERSTVO dopravy České republiky. *Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030*. (online) Ministerstvo dopravy Česká republika. 09/2020. Dostupné z WWW: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx>. Citováno dne 27. 11. 2021.

MINISTERSTVO průmyslu a obchodu České republiky. *Státní energetická koncepce České republiky*. (online) Ministerstvo průmyslu a obchodu Česká republika. 12/2014. Dostupné z WWW: <https://www.mpo.cz/assets/dokumenty/52841/60959/636207/priloha006.pdf>

Nářízení vlády č. 240/2014 Sb. o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném ve znění pozdějších předpisů. In: ASPI [právní informační systém]. WoltersKluwer ČR [cit. 27. 9. 2021].

PLEVÁK, Ondřej. *Sdílená ekonomika má mnoho tváří: Uber, Airbnb, ale i chytrá města a cesta, jak méně zatěžovat planetu*. (online) Euractiv. 04. 07. 2018. Dostupné z WWW: <https://euractiv.cz/section/prumysl-a-technologie/news/sdilena-ekonomika-ma-mnoho-tvari-uber-airbnb-ale-i-chytra-mesta-a-cesta-jak-mene-zatezovat-planetu/>. Citováno dne 09. 03. 2021.

Příloha č. 2a zákona č. 235/2004 Sb., Zákon o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. In: ASPI [právní informační systém]. WoltersKluwer ČR [cit. 27. 9. 2021].

SEKCE pro evropské záležitosti Úřadu vlády České republiky. *Sdílená ekonomika a digitální platformy*. (online) Sekce pro evropské záležitosti Úřadu vlády České republiky. 06/2017. Dostupné z WWW: https://www.mmr.cz/getmedia/6d62e8d0-9ac2-4b73-ac4a-db96def64329/CJ_Sdilena-ekonomika-UV-analyza.pdf.aspx?ext=.pdf. Citováno dne 09. 03. 2021.

Seznamzpravy.cz. *Komentář: Slevy na jízdném jsou skvělý terč. Pokud chcete prohrát volby.* (online) 09/2021. Dostupné z WWW: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/komentar-slevy-na-jizdnem-jsou-skvely-terc-pokud-chnete-prohrat-volby-174802>. Citováno dne 27. 11. 2021.

Spravazeleznic.cz, 2021. *VRT Podřipsko.* (online) Dostupné z WWW: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/podripsko>. Citováno dne 27. 11. 2021.

Spravazeleznic.cz. *Aktuální stav přípravy stavby.* (online). Dostupné z https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/133127101/10_PD%C5%98.png/33263770-eb31-42b7-bcb3-545c250891ce?t=1615540842245. Citováno dne 27. 11. 2021.

Spravazeleznic.cz. *Mapa vysokorychlostní trati Podřipsko.* (online). Dostupné z https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/119299401/2021_01_19+Mapa+34+Sch%C3%A9ma+VRT+Pod%C5%99ipsko.jpg/440ed01c-369d-46b9-ad29-be37e208d69e?t=1614161807695. Citováno dne 27. 11. 2021.

ŠAFROVÁ, Dominika. *Sdílená ekonomika.* (online) Ekonomické spektrum. XIV(1). 2019. Dostupné z WWW: https://www.researchgate.net/publication/339851180_Sdilena_ekonomika_Sharing_economy. Citováno dne 06. 03. 2021.

ŠIMŮNEK, Petr. *Sdílená bída.* (online) Forbes. 29. 09. 2019. Dostupné z WWW: <https://forbes.cz/sdilena-bida-sefredaktor-forbesu-petr-simunek-o-sharing-economy/>. Citováno dne 09. 03. 2021.

Taxislužba VI3, 2021. *Taxi Ústí nad Labem.* [online]. [cit. 28.11.2021]. Dostupné z: <http://www.vi3.cz/usti-nad-labem/#pricelist>.

VEBER, J.; KRAJČÍK, V.; HRUŠKA, L. a kol., *Sdílená ekonomika.* Praha: VŠPP 2016. Dostupné z: <https://www.vspp.cz/wp-content/uploads/2017/05/zprava.pdf>. Citováno dne 09. 03. 2021.

Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: ASPI [právní informační systém]. WoltersKluwer ČR [cit. 27. 9. 2021].

Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu. In: ASPI [právní informační systém].
WoltersKluwer ČR [cit. 27. 9. 2021].