

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra řízení



Bakalářská práce

Bariéry služby Uber v Praze

Lukáš Bujas

© 2018 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Lukáš Bujas

Podnikání a administrativa

Název práce

Bariéry služby Uber v Praze

Název anglicky

Barriers of Uber in Prague

Cíle práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je vymezení bariér služby Uber v lokalitě Praha z pohledu příslušných úřadů, včetně magistrátu hl. města Prahy. Dílčím cílem práce je identifikovat postoj řidičů taxi služby, řidičů Uberu a veřejnosti, tedy potencionálních zákazníků. Druhým dílčím cílem práce je návrh doporučení k eliminaci těchto bariér.

Metodika

Bakalářská práce bude rozdělena na dvě části. První část bude obsahovat teoretická východiska na základě analýzy, komparace a syntézy odborné literatury.

V praktické části budou identifikovány bariéry služby Uber v hlavním městě Praha a na základě kvalitativních kvantitativních metod budou vymezeny postoje všech zúčastněných stran. Na základě těchto metod budou vytvořena doporučení k eliminaci těchto bariér na základě komparace situace v jiných lokalitách.

Doporučený rozsah práce

30 – 40 stran

Klíčová slova

Sdílená ekonomika, Praha, Uber, Taxi, Spolujízda

Doporučené zdroje informací

- BOTSMAN, Rachel and ROGERS, Roo. What's Mine Is Yours: The Rise Of Collaborative Consumption. New York: Harper Collins. 2010. 304 s. ISBN 978-0061963544
- GANSKY, Lisa. The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing. Londýn: Penguin Publishing Group. 2012. 272 s. ISBN 978-1591844303
- PARKER, Geoffrey G. aj. Platform Revolution: How Networked Markets Are Transforming the Economy – and How to Make Them Work for You. New York: W. W. Norton & Company. 2016. 352 s. ISBN 978-0393249132
- SUNDARARAJAN, Arun. The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism. Cambridge: MIT Press. 2016. 256 s. ISBN 978-0262034573
- WILLIAMS, Colin C. Confronting the Shadow Economy: Evaluating Tax Compliance and Behaviour Policies. Cheltenham: Edward Elgar Pub. 2015. 296 s. ISBN 978-1782546030

Předběžný termín obhajoby

2017/18 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Ladislav Pilař, MBA, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra řízení

Elektronicky schváleno dne 6. 3. 2018

prof. Ing. Ivana Tichá, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 8. 3. 2018

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 13. 03. 2018

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Bariéry služby Uber v Praze" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 14.3.2018

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Ing. Ladislavovi Pilařovi, MBA, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a trpělivost při zpracování mé bakalářské práce.

Bariéry služby Uber v Praze

Souhrn

Tématem této bakalářské práce jsou bariéry služby Uber v Praze. Hlavním cílem je vymezení těchto bariér služby Uber v Praze. Bakalářská práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a praktickou.

V teoretické části jsou zpracovány základní poznatky a představení sdílené ekonomiky jako celku. Je zde představena společnost Uber, jedna z nejvýznamnějších a nejvyužívanějších forem sdílené ekonomiky. V teoretické části jsou dále rozebrány typy služeb této společnosti, podmínky a poplatky, její růst a hodnota společnosti.

Část praktická se zabývá problematikou služby Uber v lokalitě Praha prostřednictvím zpracování podkladů a následným vyhodnocením výsledků získaných provedeným výzkumem několika metodami. Metodou dotazníkového šetření, zkoumající mínění veřejnosti, metodou obsahové analýzy dokumentů, zjišťující postoj příslušných úřadů a řidičů taxislužeb a metodou řízeného rozhovoru, týkající se řidičů - partnerů Uberu.

Klíčová slova: Sdílená ekonomika, Praha, uber, taxi, spolujízda.

Barriers of Uber in Prague

Summary

The main theme of this bachelor thesis is the barriers of Uber in Prague. The main goal is to define the barriers of the Uber service in Prague. The bachelor thesis is divided into two parts, the theoretical and the practical part.

In the theoretical part, the basic knowledge and presentation of the shared economy is elaborated. The Uber company, one of the most important and most widely used forms of the sharing economy, is introduced. In the theoretical part, the types of services, conditions and fees, it's growth and the value of the company is further analyzed.

The practical part deals with issues of the Uber service in Prague area through the elaboration of the documents and the subsequent evaluation of the results obtained by the research carried out by several methods. The questionnaire survey method examines the public opinion, the method of content analysis of documents which examines the position of competent authorities and taxi drivers in the matter, and the interview method for drivers - partners of Uber.

Keywords: Sharing economy, Prague, uber, taxi, ride-sharing.

Obsah

| | |
|--|-----------|
| 1 Úvod..... | 11 |
| 2 Cíl práce a metodika | 12 |
| 2.1 Cíl práce | 12 |
| 2.2 Metodika | 12 |
| 3 Teoretická východiska | 13 |
| 3.1 Sdílená ekonomika | 13 |
| 3.1.1 10 prvků charakterizujících sdílenou ekonomiku..... | 15 |
| 3.1.2 Druhy sdílení..... | 17 |
| 3.1.3 Modely sdílení | 18 |
| 3.1.4 Dopady sdílené ekonomiky | 19 |
| 3.1.5 Tendence k regulaci sdílené ekonomiky..... | 22 |
| 3.1.6 Rostoucí trend sdílené ekonomiky..... | 23 |
| 3.2 Uber..... | 24 |
| 3.2.1 Podmínky | 25 |
| 3.2.2 Poplatky | 26 |
| 3.2.3 Typy služeb..... | 26 |
| 3.2.4 Růst společnosti | 31 |
| 3.2.5 Hodnota společnosti..... | 35 |
| 4 Vlastní práce | 37 |
| 4.1 Analýza informovanosti obyvatelstva o službě Uber v Praze..... | 37 |
| 4.2 Analýza postoje příslušných úřadů včetně magistrátu hl. m. Prahy | 49 |
| 4.3 Analýza postoje řidičů taxislužeb v Praze | 51 |
| 4.4 Rozhovory s řidiči – partnery Uberu v Praze..... | 53 |
| 4.4.1 Rozhovor A, řidič UberPOP | 53 |

| | | |
|----------|--------------------------------------|-----------|
| 4.4.2 | Rozhovor B, řidič UberSelect | 53 |
| 4.4.3 | Rozhovor C, řidič UberBlack | 54 |
| 5 | Diskuse | 55 |
| 6 | Závěr..... | 57 |
| 7 | Seznam použitých zdrojů | 59 |
| 8 | Přílohy | 66 |

Seznam obrázků

| | |
|---|----|
| Obrázek 1: Náhled aplikace | 26 |
| Obrázek 2: Uber na vzestupu..... | 32 |
| Obrázek 3: Uber vs. Taxi vs. Autopůjčovny | 32 |
| Obrázek 4: Průměrné jízdné na jednu cestu ve vybraných městech USA..... | 33 |
| Obrázek 5: Počet aktivních řidičů-partnerů Uberu v USA..... | 34 |
| Obrázek 6: Velké množství řidičů-partnerů Uberu v USA jsou ženy | 35 |
| Obrázek 7: Historie hodnot velkých startupů | 36 |
| Obrázek 8: Zveřejnění ocenění Uberu a podobných společností | 36 |

Seznam tabulek

| | |
|---|----|
| Tabulka 1: Názory respondentů na službu Uber v Praze..... | 40 |
| Tabulka 2: Názory respondentů na službu Uber v Praze..... | 41 |
| Tabulka 3: Názory respondentů na službu Uber v Praze..... | 48 |
| Tabulka 4: Názory respondentů na službu Uber v Praze..... | 48 |

Seznam grafů

| | |
|--|----|
| Graf 1: Jak hodnotíte svoji/e zkušenost/i se službou Uber? | 39 |
| Graf 2: Preferujete Uber nebo klasickou taxislužbu? | 39 |
| Graf 3: Co preferujete v případě objednání vozidla na dálku? | 42 |
| Graf 4: Jaký máte názor na taxametr ve vozidle řidiče Uberu? | 43 |
| Graf 5: Jaký máte názor na zkoušky z místopisu? | 45 |

| | |
|--|------|
| Graf 6: Co si myslíte o budoucnosti Uberu?..... | 46 |
| Graf 7: Co si myslíte o zákazu Uberu v Praze? | 47 |
| Graf 8: Pohlaví..... | VIII |
| Graf 9: Kolik je Vám let? | VIII |
| Graf 10: Jste | IX |
| Graf 11: Jaký je Váš čistý měsíční příjem? | IX |
| Graf 12: Využil jste někdy Taxi?..... | X |
| Graf 13: Jak hodnotíte svoji/e zkušenost/i s Taxi? | X |
| Graf 14: Využil/a jste někdy Uber? | XI |
| Graf 15: V čem vidíte výhody Uberu oproti taxislužbě? | XI |
| Graf 16: Vyberte jednu z možností..... | XII |
| Graf 17: Co je podle Vás hlavním důvodem stále rostoucí popularity Uberu? | XII |
| Graf 18: Liší se podle Vás momentálně požadavky na řidiče Uberu a řidiče taxislužby?..... | XIII |
| Graf 19: Víte, v čem přesně se požadavky na řidiče Uberu oproti řidičům taxislužeb liší? | XIII |
| Graf 20: Jaký máte názor na označení vozidla řidiče Uberu? | XIV |
| Graf 21: Jaký máte názor na průkaz způsobilosti řidiče taxislužby pro řidiče Uberu? | XIV |
| Graf 22: Jaký máte názor na vedení vozidla Uber v evidenci vozidel taxislužby? | XV |
| Graf 23: Jaký máte názor na živnostenský list pro řidiče Uberu? | XV |
| Graf 24: Jaký máte z hlediska zákazníka názor na systém hodnocení každého řidiče v aplikaci Uberu? | XVI |
| Graf 25: Jak byste regulovali Uber? | XVI |

1 Úvod

V posledních letech se lze s pojmem sdílená ekonomika setkat častěji než kdy předtím. V současné době je o tento trend enormní zájem nejen na sociálních sítích, a tak by se dalo říci, že nastala éra sdílení a jedním z hlavních důvodů je pokročilá technologie a možnost volného cestování.

Díky dnešním pokročilým technologiím je totiž možné sdílet nejen fyzicky, jak tomu bylo ve velké míře dříve, ale také virtuálně a s protějšky, se kterými není potřeba se ani setkat. Se sdílením je úzce spjata důvěra, bez které by to nebylo možné. Důvodem, proč lidé v dnešní době mnohdy důvěřují i naprostému cizinci, jsou právě pokročilé technologie. Dříve lidé znali pouze své blízké okolí a k cizím lidem se tak nahlíželo s odstupem. Dnes není výjimkou, že se člověk přátelí s lidmi, které zná většinou jen přes sociální sítě a kteří žijí na druhé straně zeměkoule. To napomáhá odbourávat bariéry nedůvěry, a naopak posiluje u lidí důvěru v cizince.

S tak rychlým rozvojem technologií a služeb, založených právě na těchto nových technologiích, však úzce souvisí i bariéry, které se v průběhu objevují a na které dosud státy nemusely dohlížet. Je to pro ně většinou tak nová skutečnost, že na nástup takových služeb nestihnou včas zareagovat a nastává kolize mezi službami, které jsou na trhu již řadu let a mezi službami spadajícími do tzv. sdílené ekonomiky. Není však možné nečinně přihlížet, je potřeba nastavit určitá pravidla a podmínky pro zachování rovného konkurenčního prostředí, ale zároveň je potřeba rozlišovat rozdílné charakteristiky a specifika služeb spadajících právě do tzv. sdílené ekonomiky a služeb klasické ekonomiky, zejména v technologickém směru (digitální aplikace) a dle toho k takovým odlišnostem adekvátně přistupovat.

Symbolem tohoto nového ekonomického modelu, jenž se zakládá na poskytování výrobků a služeb za pomoci online aplikací, je bezpochyby Uber, který je využíván především mladší generací. A právě se službou Uber, se v posledních letech snaží vypořádat město Praha.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je vymezení bariér služby Uber v lokalitě Praha z pohledu příslušných úřadů, včetně magistrátu hl. města Prahy. Dílčím cílem práce je identifikovat postoj řidičů taxisluzeb, řidičů – partnerů Uberu a veřejnosti, tedy potencionálních zákazníků. Druhým dílčím cílem práce je návrh doporučení k eliminaci těchto bariér.

2.2 Metodika

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části. První část obsahuje teoretická východiska na základě analýzy, komparace a syntézy odborné literatury. Kromě odborné literatury je využito také internetových zdrojů, zabývající se danou problematikou. V praktické části jsou identifikovány bariéry služby Uber v hlavním městě Praha, a na základě kvantitativních a kvalitativních metod jsou vymezeny postoje všech zúčastněných stran. Na základě těchto metod jsou dále vytvořena doporučení k eliminaci těchto bariér.

Kvantitativní výzkum, na kterém se bakalářská práce zakládá, je založen zejména na interpretaci sesbíraných dat pomocí dotazníku a obsahové analýze dokumentů. V kvalitativním výzkumu, který je také součástí bakalářské práce, jsou formou řízeného rozhovoru zpracovány názory několika vybraných řidičů – partnerů Uberu v Praze, konkrétně jednoho řidiče UberPOP, jednoho řidiče UberSelect a jednoho řidiče UberBlack.

Výzkum pomocí dotazníkového šetření byl proveden na serveru www.vyplnto.cz v elektronické podobě. Otázky v dotazníkovém šetření jsou kladeny především ve formě polootevřených otázek, což poskytuje respondentům více prostoru k vyjádření svého vlastního názoru a umožňuje tak efektivněji prozkoumat názor veřejnosti. Data metodou obsahové analýzy dokumentů jsou získávána z vyjádření příslušných úřadů a internetových zdrojů. Otázky metodou řízeného rozhovoru jsou kladeny tak, aby poskytovaly co nejpřesnější odpovědi zúčastněných. Na závěr jsou interpretovány výsledky metod použitých v bakalářské práci včetně diskuse.

3 Teoretická východiska

3.1 Sdílená ekonomika

Sdílená ekonomika je pojem, který vznikl původně z anglického „sharing economy“. *"Česky by se měl používat termín „spolu-spotřebitelství“, ale vzhledem k délce a složitosti se dává přednost pojmenování sdílená ekonomika"*. Tento model je založen na poskytování, pronajímání, výměně a sdílení, a to velmi jednoduše pomocí webu nebo aplikace ve smartphonu díky dnešním pokročilým technologiím. Jde tedy v podstatě o systém, který nám umožňuje užívat věci, kterých nejsme vlastníky. Mezi nejčastější formy patří spolujízda v automobilu a pronájem bytu či pokoje, a to převážně v době, kdy jej pronajímatel v danou chvíli sám nevyužívá. (Ekonomikaonline, 2017)

Sdílená ekonomika je teprve v začátcích a je také uváděna jako Peer-to-Peer tedy výměna člověka mezi člověkem skrze moderní technologie. (Matofska, 2017)

Sdílená ekonomika (tedy sharing economy) se označuje také jako Collaborative consumption, Gig economy, Access economy či Platform economy (Yaraghi, 2017) ale také například P2P (person to person), collaborating economy či reputation (trust) economy. Podle Juana Cartagena mezi všemi těmito názvy vítězí sharing a collaborating economy. (Cartagena, 2014)

Sdílená ekonomika však není žádným novým pojmem, existuje od nepaměti, ať už bylo potřeba si od někoho něco půjčit nebo zrovna nebyl doma nikdo, kdo by zájemce odvezl na potřebné místo. Hlavním rozdílem je především technologie, která poskytuje více možností. V minulosti však bylo více důležité věci vlastnit. Naopak v poslední době byly zjištěny výhody pouhého půjčování si, kdy si danou věc či službu nelze dovolit. Ať už kvůli její vysoké ceně nebo přílišné nákladnosti jejího udržování, a přesto je možnost využívat výhody z ní plynoucí jejím, většinou krátkodobým pronajmutím. A stejně tak na druhou stranu, pokud danou věc zrovna není používána, je možné jejím pronajmutím profitovat a nezůstane tak nevyužita. (Blablacar, 2017)

Botsman a Rogers ve své knize *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption* (2010) vysvětlují, co považují za hlavní posun ve spotřebě. Oproti 20. století, které vystihují jako "hyper spotřebu", 21. století defunují jako "společnou spotřebu".

Zatímco hyper spotřeba je založena na postavení a vlastnictví, společnou spotřebu pohání především komunita, pověst a společný přístup. Jednoduše řečeno, lidé mezi sebou, ve své komunitě, opakovaně sdílí. (Botsman a Rogers, 2010)

Bernard Marr tvrdí, že v budoucnu se bude mnohem více sdílet nežli vlastnit. Dodává, že dříve bylo vlastnictví známkou bohatství, nicméně postupem času se situace změnila a s ním i vnímání onoho bohatství. Stejně tak jako bylo v minulosti standardem vlastnit v jedné rodině i několik aut, dnes mladé generace většinou vlastní jedno nebo dokonce žádné auto a využívají výhod a služeb sdílení pouze tehdy, pokud danou věc zrovna potřebují. (Marr, 2016)

Díky dnešním technologiím, je možnost sdílení s lidmi po celém světě. Díky existenci internetových tržišť, jako je Amazon či eBay, není obchodování s lidmi, které neznáme, žádnou novinkou. A proto jsou lidé stále více tomuto způsobu obchodování nakloněni. (Blablacar, 2017)

Velmi oblíbenou variantou mezi lidmi, je směna zboží za zboží. Mnohdy je toto zboží již použité a není výjimkou ani poškozené zboží, které pro někoho může být velice užitečné. Důvodem takové směny je zpravidla zisk. (Ekonomikaonline, 2017)

Dle Russella Belka sdílení podporuje komunitu, šetří zdroje a vytváří určité pozitivní interakce mezi lidmi. (Belk, 2007)

Ještě více to prohlubuje tvrzení, že sdílení jsou lidé a lidé pohání sdílenou ekonomiku. Lidé jsou tedy jejím srdcem a motorem. Lidé, kteří stvořili sdílenou ekonomiku, jsou mladá generace. Nejčastěji generace střední třídy propojená pomocí technologií. Pohání je touha něco dokázat a zažít. Takové lidi Benita Matofska nazývá Generation Share. Sdílená ekonomika se stala životním stylem, změnila myšlení lidí a svět, jak ho známe. (Matofska, 2016)

Zajímavý názor poskytl Arun Sundararajan, který tvrdí, že sdílenou ekonomiku využívají převážně lidé, kteří nejsou obeznámeni s tím, že se o sdílenou ekonomiku ve skutečnosti jedná. (Chandler, 2016)

3.1.1 10 prvků charakterizujících sdílenou ekonomiku

Benita Matofska sdílenou ekonomiku charakterizuje jako socioekonomický ekosystém, který je postaven na sdílení především lidských zdrojů, stejně jako těch fyzických. Lze si pod tím představit společnou výrobu, obchod či spotřebu nejen zboží, ale i služeb od různých lidí nebo organizací. (Matofska, 2016)

Dle Benity se sdílená ekonomika skládá z 10 následujících prvků:

1. Lidé

Lidé jsou podle Benity nedílnou součástí sdílené ekonomiky, podílejí se na jejím chodu, a především ji tvoří. Jsou to právě lidé, kteří jsou srdcem sdílené ekonomiky. Ať už ve formě jednotlivců, skupin nebo společností a asociací, přispívají a zároveň profitují ze systému, který sami tvoří. Jsou dodavateli zboží nebo služeb, stejně jako jejich tvůrci, spolupracovníky, distributory a konzumenty. Sdílejí či obchodují mezi sebou a svými názory a nápady přispívají společnosti. (Matofska, 2016)

2. Produkce

Produkce je tvořena lidmi, organizacemi a komunitami, kteří se aktivně podílejí na společné produkci zboží nebo služeb a společnými silami je tak produkuje. Moderní technologie pomáhají vývoji produktů a služeb. Každý má díky internetové síti lepší přístup a možnosti produkovat. Díky moderním technologiím je možná produkce s pozitivním nebo minimálním dopadem na životní prostředí. Takovým příkladem může být například 3 D tisk, který produkuje výrazně méně odpadního materiálu než klasický způsob výroby a dříve či později změní způsob, jakým se dnes tvoří věci. (Matofska, 2016)

3. Hodnota a systémy výměny

Sdílená ekonomika má mnoho forem výměny a vytváření hodnot a je možné jí proto nazvat hybridní formou ekonomiky. Naplno využívá zdroje, kde i odpad má své využití a hodnotu. Je pouze obecně vnímán jako zdroj na špatném místě. Sdílená ekonomika napomáhá jeho přerozdělení tam, kde je potřebný a kde se využije jeho potencionální hodnota. (Matofska, 2016)

4. Distribuce

Systém, kterým jsou zdroje ve sdílené ekonomice přerozdělovány je efektivní a spravedlivý. Jinde nepotřebné zdroje jsou přerozděleny nebo vyměněny tam, kde jsou

potřebné a využijí se k vytvoření efektivního systému. Pro sdílenou ekonomiku je například recyklace velmi blízkým pojmem a využívanou funkcí. Díky recyklaci může být odpad, který je jinak vnímán jako nepotřebný zdroj využit pro komunitu a společnosti, kde bude jeho hodnota prospívat společnosti. (Matofska, 2016)

5. Planeta

Tvorba hodnoty, produkce a distribuce je ve spolupráci s dostupnými přírodními zdroji jedním z pilířů sdílené ekonomiky. Podporuje rozkvět lidského života nikoliv však na úkor planety ale s ohledem na životní prostředí. V rámci sdílené ekonomiky jsou služby a zboží určeny pro co nejdelší možné využití s pozitivními aspekty. Podporuje se tak jejich opakované využívání za účelem pozitivního dopadu na planetu. (Matofska, 2016)

6. Síla

Sdílená ekonomika umožňuje hospodářské a společenské přerozdělování moci a pomáhá tak svým občanům ekonomicky i společensky. To naskýtá mnohé příležitosti a síla, která je sdílená nebo přerozdělována má vždy větší dopad. (Matofska, 2016)

7. Sdílené právo

Mechanismus pro tvorbu zákonů zahrnut ve sdílené ekonomice je veřejný a přístupný. Pravidla a normy jsou vytvářeny prostřednictvím demokratického systému. Práva a pravidla vytváří systém založený na důvěře. (Matofska, 2016)

8. Komunikace

Komunikace je ve sdílené ekonomice velmi důležitým pojmem. Skrze komunikaci jsou sdíleny informace, znalosti a zkušenosti. Může být použita mezi různými jednotlivci, společnostmi nebo organizacemi různými způsoby a pro různé účely. Komunikací v dnešním světě velice usnadňují moderní technologie, které sdílení informací zlepšují. (Matofska, 2016)

9. Kultura

Sdílená ekonomika podporuje rozdílné kultury za účelem vyššího dobra. Bere v úvahu všechna náboženství a etnika. Spolupráce mezi různými kulturami je pro další vývoj velice důležité. Nejen mezi místními ale v mezinárodním měřítku. Sdílení zdrojů mezi kulturami jsou efektivním využitím. (Matofska, 2016)

10. Budoucnost

Sdílená ekonomika představuje stabilní, udržitelný ekonomický systém, který je postaven na dlouhodobé vizi, zvažující dopad současných činů na budoucnost. Pro sdílenou ekonomiku je systematický přístup zásadní změnou k úspěchu. Na těchto základech sdílená ekonomika stojí a neustále roste. (Matofska, 2016)

3.1.2 Druhy sdílení

Sdílená ekonomika se nedělí jen dle vlastnictví sdílených statků ale také například z hlediska toho, kdo se do směny zapojuje. Do takového rozdělení patří například sdílení mezi jednotlivými lidmi. Takový pojem se označuje jako person to person či peer to peer. Dalším druhem je sdílení mezi podnikem a konzumentem označované jako business to consumer. Posledním takovým rozdělením je sdílení mezi dvěma různými podniky, tím myslíme business to business. (Puschmann a Alt, 2016)

Person to person (P2P)

Person to person (P2P) představuje druh sdílením mezi jednotlivými lidmi. Stavebním kamenem v takovém případě je důvěra mezi aktéry, kteří mezi sebou sdílejí pomocí moderních technologií určité služby, které poskytují nebo statky, které vlastní. K tomu jim zpravidla slouží platformy sdílené ekonomiky jako je například AirBnB či Craiglist, které patří mezi ty nejznámější platformy sdílené ekonomiky vůbec. Sdílet person to person lze v podstatě cokoli, od elektrického náradí, oblečení až po osobní půjčky či domácí mazlíčky. Kritickou roli však hraje kultura, která ovlivňuje míru, s jakou je tento druh sdílení přijat komunitou. Větší pravděpodobnost úspěchu je zpravidla na místech, kde jsou obecně otevřenější k aktivitám online. Klíčem úspěchu těchto podniků k provádění činností v zemích, kde je místní kultura otevřená sdílení mezi lidmi je tedy ve snaze přizpůsobit se jejich místní kultuře. (Puschmann a Alt, 2016)

Business to consumer (B2C)

Druhou formou sdílení je Business to consumer (B2C), což je forma sdílení, kdy je statek majetkem určitého podniku, který jej půjčuje konzumentům za účelem zisku. Stará se o veškeré náklady včetně servisu vozidla nebo jeho pravidelné údržby a konzumentovi tak odpadají běžné starosti spojené s vlastnictvím takového statku. Prvním českým zástupcem v této kategorii se stal Car4Way. Stejně jako předchozí forma P2P funguje tato

forma sdílení pomocí moderních technologií, konkrétně přes webové platformy či aplikace, které jsou přizpůsobené svým uživatelům. (Puschmann a Alt, 2016)

Business to Business (B2B)

Poslední formou sdílení je Business to Business (B2B). Touto formou sdílení se rozumí sdílení mezi dvěma podniky. Takové podniky mezi sebou mohou sdílet rychle a efektivně data nebo příslušné informace o produktech či službách. Nezahrnují přímo konzumenty, může být tedy obtížnější najít podniky, kterou spolu spolupracují za účelem sdílení zdrojů, obzvláště pokud jsou to konkurenti. Forma Business to Business není přímo založená na důvěře jako je to u Person to Person ale spíše na kvalitě a zkušenostech. Pokud totiž není podnik spokojený se službami, které plynou ze sdílení, nebude nadále takové služby využívat. Ačkoliv zatím není tato forma známá jako ty předešlé, její obliba neustále roste. (Puschmann a Alt, 2016)

3.1.3 Modely sdílení

Lisa Gansky ve své knize dělí modely sdílení na Full mesh model a Own-to-Mesh model.

Full mesh

Prvním model sdílení je tedy Full mesh model. Společnost vlastní statky, o které se stará a udržuje je. Spotřebiteli tedy odpadají povinnosti spojené s vlastnictvím vozu, ale přesto čerpá výhody, jako kdyby danou věc vlastnil. Názorným příkladem je Zipcar, společnost, která přes tento systém sdílí své vozy a propůjčuje je spotřebitelům skrze web nebo mobilní aplikaci. (Gansky, 2010)

Own-to-Mesh

Druhým modelem je Own-to-Mesh. Rozdíl oproti modelu Full Mesh je v tom, že podniky pouze vytváří platformu jako prostředek pro lidi, kteří dané věci vlastní a přes tuto platformu je mezi sebou snadno sdílejí za účelem zisku. Příkladem může být AirBnB či VRBO, platformy na "sdílení svých domovů" nejčastěji pokud jej zrovna nevyužíváte například kvůli cestování a chcete si zároveň něco přivydělat. Samozřejmě i podniky, které takový způsob přes svoji platformu zprostředkovávají na tom profitují, a to nejčastěji prostřednictvím poplatků za provedené transakce. (Gansky, 2010)

Trochu jiný pohled přináší Analýza pro Úřad vlády ČR, který sdílení dělí dle platform, které se mezi sebou liší způsobem sdílení. (Úřad vlády České republiky, 2017)

Kapitálové platformy

Pokud nějaký statek v určitém časovém úseku není využíván a byl by tak záměr maximalizovat jeho využití nejčastěji za účelem zisku, mluví se o platformách kapitálových. Příkladem je AirBnB na krátkodobý pronájem a sdílení soukromých obytných prostor či česká služba Zonky, která se zabývá půjčováním peněz mezi lidmi čili úvěrového typu. Kapitálové služby tedy představují model, kde se využívá statek jako prostředek sdílení. (Úřad vlády České republiky, 2017)

Pracovní platformy

Druhou platformou jsou tzv. pracovní platformy, které vychází stejně jako kapitálové platformy ze sdílení, avšak jako prostředek sdílení není využíván přímo statek ale čas, který člověk sdílí. Takový druh platformy je často také označován jako "on-demand service" tedy jako služba na vyžádání. Znáмым představitelem je Uber, o kterém bude psáno v další části bakalářské práce a kterému bude věnována samostatná část teoretické rešerše. Na rozdíl od čistě ride-sharing služeb jako je například Blablacar, kde se sdílí přímo dopravní prostředek na společné trase jak pro poskytovatele, tak pro uživatele, je v tomto případě využíván především čas řidiče například právě zmíněného Uberu. Hlavním rozdílem tedy je, že služba je prováděna přímo pro uživatele, kdy by se řidič bez jeho přítomnosti na dané místo nevydal. Služeb, kde je prostředkem využívaný čas je velké množství, od zmíněných službách v dopravě až po krátkodobé hlídání psů. (Úřad vlády České republiky, 2017)

Platformové podniky

Kromě kapitálových a pracovních platform nelze zapomínat na platformové podniky, které pro komunikaci se svými zákazníky využívají digitálních platform, avšak nespádají přímo do sdílené ekonomiky. Znáмым představitelem platformového podniku je Booking.com. (Úřad vlády České republiky, 2017)

3.1.4 Dopady sdílené ekonomiky

Sdílená ekonomika napomáhá šetřit životní prostředí. Jednou z nejpotřebnějších surovin na světě je ropa, u které se za několik desítek let předpokládá její vyčerpání.

Využívá se převážně jako pohonná hmota v dopravních prostředcích. Podobně je tomu například u zemního plynu, který je využíván kromě pohonných hmot i v domácnostech a stejně tak jeho kapacita bude za několik dekád vyčerpána. Řešení problému s neustálým vyčerpáváním těchto zdrojů můžeme nalézt právě ve sdílené ekonomice. Konkrétně v carpoolingu či bikesharingu neboli sdílením jízdy, respektive sdílením jízdnic kol. (Sharebrary, KISK FF MU, 2013)

Tvrzení potvrzuje Russel Belk, který uvádí, že soukromé vlastnictví dopravních prostředků škodí životnímu prostředí, naproti tomu jeho sdílení jej právě svou podstatou napomáhá šetřit. A také například, že sdílení napomáhá zmírnit stres z mnohdy dlouhého času stráveného v provozu či v zácpách. (Belk, 2007)

Nelze však opomenout stále rostoucí spotřebu vody a dřeva, které je sice obnovitelným zdrojem, avšak jeho rostoucí úbytek životnímu prostředí vůbec neprospívá. Dřevo se ve značné míře využívá na výrobu papíru, z kterého se následně vyrábí knihy. Pomocí omezení spotřeby by mohla opět jedna z forem sdílené ekonomiky bookswaping, který spočívá ve směně knih mezi uživateli. (Sharebrary, KISK FF MU, 2013)

Sdílení ekonomiky vytváří pro všechny, kteří se na sdílení podílí výhodnou situaci. Výhod, které sdílení přináší je mnoho, ať už zvýšení zaměstnanosti, vzestup mikro podnikání nebo zvýšení efektivnosti a gramotnosti jejich uživatelů. (Ey, 2017)

Využíváním sdílené ekonomiky se tedy nejen šetří životní prostředí ale omezováním využívání množství statků také spotřebu energie a materiálu. (Úřad vlády České republiky, 2017)

Na druhou stranu, stále rostoucí nárůst krátkodobého pronájmu například přes AirBnB s sebou nese také jistá úskalí. Někteří sousedé pronajímaných bytů si mnohdy stěžují na zvýšený hluk v nočních hodinách, nepořádek a často také na nárůst nákladů společných prostor. (Idnes, 2017)

Spotřebitelé nejsou ochotni nebo si nemohou dovolit utrácet velké peníze za vlastnictví některých věcí, a tak si je pronajímají. Dalo by se dokonce říci, že pronájem se stává v dnešní době novým vlastnictvím, ale je také nutné zamyslet se nad možnými následky, které to s sebou přináší. Následky mohou být znepokojivé, stále více častější

pronajímání oproti koupi může vest k nižším prodejům domů a následně k úpadku jejich hodnoty a stejně je tomu i u automobilů. Pravděpodobně to bude mít za následek i změnu ve výrobě a prodeji. (Boesler, 2013)

Sdílená ekonomika je velice přínosná, nicméně je potřeba určit co ještě sdílená ekonomika je a co už je spíše šedou ekonomikou. (Černý, 2016)

Šedá ekonomika je definována těmi, kteří ji tvoří. Neplatí žádné daně, i když odvádí práci za peníze a nedodržují regulace, které jsou dány. Profesorka Cristina Terra však říká, že by se však takové podniky neměly spojovat s kriminálními aktivitami. Jejich produkty se od těch ostatních nijak neliší. (Constable, 2016)

Zahrnuje tedy legální výrobu zboží a služeb záměrně skryty před veřejnými orgány ať už z důvodu vyhnutí se placení daní či placení sociálního zabezpečení. Dále to je snaha vyhnout se zákonným normám trhu práce, tedy nedodržování maximální pracovní doby, bezpečnostní normy nebo dokonce výši minimálních mezd. (Schneider, 2016; Williams, 2016)

Evropa je na tom v rozšíření této oblasti ekonomiky v porovnání například s Jižní Amerikou (až 60%) nebo Asií (až 50%) o poznání lépe, přičemž v některých Evropských státech podíl dosahuje 30 % celého trhu. (Constable, 2016)

V roce 2012 byla průměrná hodnota šedé ekonomiky v evropské unii 18 %. Nejlépe na tom bylo Rakousko a nejhůře Bulharsko, které přesahovalo 30 %. Česká Republika byla se svými 16 % pod průměrem. (C Williams, 2014)

Pro porozumění trhu práce šedí ekonomiky je potřeba zjistit, proč v ní lidé pracují. Důvodem může být nedostatečný výdělek z oficiální práce či nemožnost pracovat na oficiálním trhu práce. Sem spadají především ilegální imigranti, kteří nemají možnost pracovat v oficiální ekonomice a využívají tak pro výdělek tuto formu. (Schneider, 2016; Williams, 2016)

S rostoucím fenoménem sdílené ekonomiky vzniká i potenciální temná stránka, a proto je potřeba vymezit určitá pravidla a regulovat jí. Regulace by měla přinést bezpečnost a zaručit férovost jak pro poskytovatele zboží a služeb, tak i pro ty, kteří jich využívají. (Kamenetz, 2013)

3.1.5 Tendence k regulaci sdílené ekonomiky

Jednotlivé státy, ve kterých je sdílená ekonomika již rozšířena, aktivně řeší, jak co nejefektivněji k regulaci přistupovat. V některých zemích jsou regulace již v rozšířeném stádiu, jinde se jimi teprve začínají zabírat. Sdílená ekonomika zefektivňuje využívání jinak nevyužívaných statků ale naopak při nedostatečné regulaci a dohledu dává možnost rozvoje tzv. Šedé ekonomiky a potencionálním nekalým praktikám některých aktérů, které mohou nedostatky v zákonech využít pro své vlastní obohacení na úkor druhých. Snahou států je tedy při zachování této sdílené ekonomiky co nejvíce eliminovat negativní dopad na trh. (Úřad vlády České republiky, 2017)

Stejně jako se společnost přizpůsobuje nástupu nových platforem, které ještě do nedávna neexistovaly, musí zákonitě přijít i regulace, které by ochránily spotřebitele, poskytovatele a v neposlední řadě také samotné platformy. To napomůže k bezpečnosti a sdílení hodnot, které sdílená ekonomika přináší. (Mastercard, 2017)

Tomu napomáhá i snaha, snížit bariéry vstupu pro začínající společnosti, pro které by poté nebylo tolik složité soupeřit se stávajícími velkými hráči na trhu. (Yaraghi, 2017; Ravi, 2017)

Nejprve je však potřeba zjistit, jak velkou část ekonomiky vůbec sdílená ekonomika tvoří a jak a zdali škodí nynějším formám v ekonomice a jaké výhody vlastně plynou pro spotřebitele využíváním jejich služeb a v neposlední řadě pro ekonomiku jako takovou. (Karabell, 2017)

Ministr obchodu a průmyslu Jiří Havlíček tvrdí, že zákaz sdílené ekonomiky nemá smysl a navrhuje snížit regulace u stávajících klasických služeb, což by mohlo být jedno z řešení situace. V případě zákazu by totiž podle něj vznikly další obdobné formy a ve snížení regulací vidí možnost vyřešení situace. Dodává, že velmi důležitá je míra regulace. (Echo24, 2017) Podle Harmen van Sprang je klíčem úspěchu rovnováha mezi inovací a regulacemi. (Karabell, 2017)

To však není vůbec jednoduché, často řešení sklouzává k tomu regulovat různé formy sdílené ekonomiky, stejně jako jsou regulovány současné klasické podnikatelské modely, avšak s negativním až destruktivním dopadem na jejich růst anebo naopak neexistují regulace žádné a tím pádem jsou oproti klasickým formám zvýhodněni.

Ani jedna z variant není ideální a žádaná a je tak potřeba učinit kroky, které by nezvýhodňovali ani jeden z modelů. Je však nutno brát v potaz ekonomické výhody plynoucí ze sdílené ekonomiky. (Úřad vlády České republiky, 2017)

Pomoci důvěře vlád různých států k těmto novodobým společnostem by mělo sdílení svých dat. To platí i o zákaznících, kteří by měli mít alespoň základní informace o tom, jak tyto společnosti využívají jejich data. (Yaraghi, 2017; Ravi, 2017)

3.1.6 Rostoucí trend sdílené ekonomiky

O tom, že sdílená ekonomika roste, není pochyb. Rostoucí trend v roce 2014 generoval okolo 14 miliard dolarů a v roce 2025 jsou odhady až 335 miliard dolarů. Díky stále větší oblíbenosti využívání smartphonů pro obchodní činnosti je možné vidět rychlý vzestup hospodářství a z 20. století, kdy tyto platformy neexistovaly, se přechází do století 21., kde je možné je plnohodnotně využívat a usnadnit si tak směnu mezi sebou. (Yaraghi, 2017; Ravi, 2017)

"Kromě snah platform jako je Uber a Airbnb, mohou existovat hlubší důvody, proč je pojem "sdílená ekonomika" tak populární: zachycuje některé myšlenky a idealismus prvních zastánců celospolečenských sdílených přístupů. Snaží se o odklon od neosobního kapitalismu 20. století směrem k výměně, která je nějakým způsobem více propojena a zakotvená v komunitě. A která více reflektuje společný účel." uvádí Arun Sundararajan ve své knize "The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism" (Sundararajan, 2016)

Jedním ze základních pilířů sdílené ekonomiky je důvěra, která roste s růstem tohoto odvětví. Důvěra spotřebitelů je momentálně založena na reputaci určité značky a na recenzích uživatelů. Jedním z faktorů je také široký výběr služeb a pohodlnost, která je s nástupem lepších technologií úzce spjata. Ještě větší důvěru přináší určité regulace, které se snaží ochránit všechny zainteresované strany. (Mastercard, 2017)

Dá se očekávat stále vyšší popularita těchto platform a rozšíření do všech možných segmentů, i přes již vysoké zastoupení v dnešní společnosti. Platformy budou tedy přibývat a jejich inovace se budou stále vylepšovat. Důkazem je jejich rozšiřování do zcela nových sektorů jako je zdravotní a sociální péče, pojišťovnictví či veřejné služby. (Mastercard, 2017)

Největší zastoupení v těchto platformách mají mladí lidé ve věku 18-34 let, přesto ani tady stejně jako v celé sdílené ekonomice se meze nekladou a využívají je lidé všech věkových kategorií. Většina věří, že do pár let budou všechny služby používané skrze sdílenou ekonomiku. (Yaraghi, 2017; Ravi, 2017) Ve věku 45 let a více však zastoupení uživatelů začíná značně ubývat. Není však výjimkou, že tyto platformy využívají i starší lidé 65 let. (Smith, 2016) *“Sdílená ekonomika se nevyhnutelně stane hlavní částí světové ekonomiky,”* tvrdí Niam Yaraghi a Shamika Ravi. (Yaraghi, 2017; Ravi, 2017)

Vzestup sdílené ekonomiky je poháněn rychlým růstem internetu zahrnujícím především mobilní technologie. To je pro velké společnosti klasického průmyslu velmi znepokojující. Objevují se stále nové sdílejší platformy, které využívá stále více lidí. Z hlediska investování je pro internetový sektor sdílená ekonomika stále více atraktivnější. Jejich hodnota, většinou na úkor tradičních odvětví, roste. (Oxfordmartin, 2017)

Jak vyplývá z analýzy PricewaterhouseCoopers (PwC), v roce 2013 tvořila jen nepatrnou část ekonomiky oproti klasickým odvětvím, ale očekává se její rychlý růst napříč sektory na úkor tradičních odvětví jako pronájem vybavení, provozovny hotelů, půjčovna knih, aut a DVD. (Oxfordmartin, 2017)

Sdílená ekonomika představuje dosud neprozkoumané a zajímavé možnosti a změni pohled na práci, jak ji dosud známe. Stejně tak napomáhá růstu podnikání a ve značné míře zvyšuje jeho výdělečnou činnost. (Ey, 2017)

3.2 Uber

Uber Technologies Inc. dále jen Uber, je americká nadnárodní společnost, poskytující pomocí moderních technologií objednání a následnou přepravu osob automobilem. Ke zprostředkování jízdy využívá mobilní aplikaci, která slouží podobně jako dispečink u klasických Taxi. Uber byl založen v San Franciscu v Kalifornii, kdy na Travis Kalanick a Garrett Camp měli potíže sehnat taxi. Služba původně začínala jako aplikace na objednávání luxusních limuzín a postupem času začala měnit dopravu po celém světě. (Uber, 2017)

Uber byl původně založen pod názvem "Uber Cab" v roce 2009 a do roku 2011 fungoval jen jako tzv. beta verze, než byla téhož roku představena již pod stávajícím

názvem Uber mobilní aplikace. Od té doby se tato služba rychle rozšiřovala i do dalších měst a prvním neamerickým městem využívajícím Uber se stala v roce 2011 Paříž. (Uber, 2017)

Výrazný boom zažila společnost v roce 2012, kdy se rozšířila do dalších zemích jako Kanada, konkrétně do nejlidnatějšího města Toronto. Společnost se však šířila i na dalšími kontinenty. Například v Evropě se rozšířila do Londýna. Stále rostoucí popularita neunikla ani Austrálii, kde se Uber začal využívat v jejím nejrozlehlejších městě Sydney. V jižní části Afriky se rozšířil do Johannesburgu v Jihoafrické republice. Není to však jediný stát v Africe, kde Uber působí. V roce 2014 byl zahájen provoz i v Nigérii, nejlidnatější zemi Afriky a nedlouho poté v roce 2015 v Keni. (Uber, 2017)

3.2.1 Podmínky

Pro to, aby se člověk mohl stát řidičem Uberu, musí splnit několik obecných podmínek, které platí pro všechna města, kde Uber působí. Další, konkrétnější podmínky se liší dle typů služeb a budou popsány přímo u konkrétních typů služeb v další části práce. (Uber, 2017)

První základní podmínkou, je dosažení 21 let. Dále je nutné mít koncesi pro silniční přepravu osob vozidly do 3,5 tuny, řidičský průkaz a čistý trestní rejstřík. Kromě občanského průkazu, je potřeba společnosti dodat ještě výpis z bodového hodnocení řidiče. Co se týče auta, obecně platí, že by jeho stáří nemělo přesáhnout 10 let, avšak v některých zemích je možné u vybraných typů služby Uber využívat i starší vozidla. (Uber, 2017)

Co se týče požadavků na automobily v České republice, těmi základními a minimálními jsou modely aut z roku 2002 nebo novější. Pokud by se tedy chtěl připojit k Uberu jako řidič někdo, kdo má rok výroby svého auta starší než 2002, nebude mít tu možnost, jelikož nespĺňuje minimální požadavky automobilu. Mezi minimální požadavky dále patří mít čtyř dveřové vozidlo, které musí být v dobrém stavu a bez viditelných kosmetických vad a kvůli bezpečnosti musí mít minimálně pět bezpečnostních pásů. Stejně tak není možné využívat auto, které je polepeno reklamními polepy. Tento požadavek Uber zavedl především tomu, aby zamezil využívání firemních aut, které takové polepy často mají, za účelem soukromého zisku pomocí služeb Uberu. Povinností je mít technický

průkaz psaný na osobu, která bude poskytovat své služby přes Uber včetně platného povinného ručení. (Uber, 2017)

3.2.2 Poplatky

Za použití Uber se neplatí žádné členské ani pravidelné poplatky. Platí se pouze za absolvování jízdy. Nicméně společnost Uber účtuje řidičům využívajících služeb Uber poplatek v podobě strhávaného určitého procenta jízdného z každé jízdy, kterou řidič se zákazníkem absolvuje. Stejně tak řidiči strhává poplatek z jízdného, pokud provedl jízdu se zákazníkem ve špičce a byla tak zákazníkovi účtována více než standartní částka v běžném provozu. (Uber, 2017)

Společnost si za zprostředkování účtuje zhruba 25 % z celkové částky zaplacené za každou jízdu. Inkasované poplatky společnost Uber využívá na pokrytí svých nákladů, jako jsou technologie, marketing nebo vývoj nových funkcí a podobně. (Uber, 2017)

3.2.3 Typy služeb

Uber nabízí pro různé země různé typy svých služeb, a ne ve všech zemích jsou tedy stejné. Jediným městem, ve kterém lze momentálně využívat služeb v České republice je Praha. Fungují zde tři úrovně služeb, a to UberPOP, UberSelect a UberBlack. (Uber, 2017)



Obrázek 1: Náhled aplikace

Zdroj: vlastní zpracování z aplikace, 2017

UberPOP

Základní nízkonákladovou službou, která je však spolehlivá a bezpečná nabízí Uber v podobě UberPOP. Úspěšně působí v mnoha městech po celé Evropě včetně Prahy. Pro UberPOP je možné jezdit většinou novějších aut. Například v Praze je podmínkou rok výroby 2002 nebo novější. (Uber, 2017)

Požadavky pro auta v této skupině jsou následující: Vozidlo musí být čtyř dveřové, musí mít tedy místo pro řidiče a čtyři cestující. Je nutné, aby mělo auto funkční okýnka a klimatizaci ve výbavě. Dále se nesmí jednat o označené auto typu taxi nebo státních úřadů a podobně. Poslední podmínkou je, že auto nesmí být bourané, a to z důvodu zvýšení bezpečnosti cestujících. (Uber, 2017)

UberPOP patří mezi nejvíce využívanou službu v Evropských státech a stejně tak v České republice, a to především díky své cenové dostupnosti. A to jak mezi řidiči, tak mezi zákazníky. Mnoho zákazníků upřednostní cenu před komfortem, který mnohdy považují za zbytečný. S UberPOP se stejně jako s ostatními, dražšími a komfortnějšími službami dostanou na místo určení a služba tak splní jejich požadavky. Pro ty, kterým nestačí tato nejlevnější varianta a chtějí si dopřát většího komfortu a pohodlí využívají dražších variant. (Uber, 2017)

UberSelect

Další službou, kterou Uber nabízí v České republice v Praze, je UberSelect, ta je poněkud dražší než UberPOP a také má náročnější požadavky na řidiče, kteří by přes tuto službu chtěli nabízet své služby. UberSelect je kvůli své vyšší ceně a vyšším požadavkům na své řidiče využíváný méně často než UberPOP, jedná se však o kvalitnější a bezpečnější službu. (Uber, 2017)

Přes UberSelect mohou jezdit pouze řidiči s nejlepším hodnocením. Jelikož se jedná o již luxusnější službu oproti nízkorozpočtové UberPOP, jsou povoleny pouze vybrané modely aut, které jsou podmínkou pro využívání této služby. Mezi podporované značky patří například BMW, Mercedes, Audi nebo například Cadillac. UberSelect je výhodnou možností, pokud chce cestující hezčí auto, ale zároveň nechce platit příliš vysokou sumu. Stejně jako UberPOP je i tato služba dostupná pouze v některých zemích. (Uber, 2017)

Požadavky na automobil, které se neliší od těch u služby UberPOP je povinnost využívat čtyř dveřové vozidlo, ve které bude kromě řidiče místo ještě pro minimálně čtyři cestující. Dále funkční okénka, zabudovaná klimatizace ve výbavě a nebourané auto v minulosti. (Uber, 2017)

UberBlack

Poslední, tedy třetí a zároveň nejdražší službou dostupnou v České republice je UberBlack, který je nejluxusnější variantou mezi všemi službami Uberu. Přes tuto špičkovou službu lze využívat pouze luxusních modelů. Tomu odpovídá i cena, která je oproti ostatním službám značně vyšší, což z UberBlack dělá vůbec nejdražší variantu, jakou je možné využít. Cena je kompenzována profesionálním přístupem a pohodlím, jakého v jiných variantách mnohdy není možné dosáhnout. (Uber, 2017)

UberBlack je prémiová služba, kterou mohou využívat jen profesionální řidiči, kteří musí kromě požadavků na auto splnit i požadavek na řidiče. Tím je potvrzení o zkoušce z místopisu, bez kterého není možné službu využívat. (Uber, 2017)

Mezi požadavky na auto patří model auta minimálně z roku 2012 a platí, že u některé modely musí být ještě novější, to závisí na konkrétních modelech. Dále je nutné využívat luxusních sedanů, které musejí být navíc pouze v černé barvě. Auto musí být v kožené výbavě. Posledním požadavkem je auto nutné mít registrováno jako vozidlo taxislužby, nesmí však mít taxametr, jelikož tuto funkci přebírá aplikace Uberu. (Uber, 2017)

Když začne být vozidlo příliš staré na to být kvalifikované jako UberBlack, hrozí, že bude překvalifikováno jako levnější služba. Ve většině zemích se taková situace týká aut, které jsou starší pěti let. Pro zachování statusu jako řidič Black je potřeba auto vyměnit ještě před datem, které stanovuje Uber a které po překročení znamená překvalifikování na jinou, levnější variantu. Pokud se tak neučiní, nebude již možné auto vyměnit, aniž by byl zachován status řidiče ve variantě UberBlack. (Uber, 2017)

UberPOP, UberSelect a UberBlack jsou tedy poskytovány v České republice, nejsou však zdaleka jedinými variantami služeb, které Uber poskytuje. V jiných zemích je možné kromě již výše zmíněných využít následující varianty. Stejně jako to bylo u těch předešlých, i tyto varianty jsou dostupné pouze v některých zemích. (Uber, 2017)

UberX

UberX je velmi podobné UberSelect, liší se pouze v maličkostech, a především funguje v jiných státech, a to především ve Spojených státech amerických. UberX je určen pro uživatele, kteří nechtějí platit velké peníze za zvýšení komfort a vystačí si s tou nízkorozpočtovou službou. Hlavním účelem takových uživatelů je rychle a bezpečně dosáhnout cíle. Bezpečnost je pro společnost Uber prioritou, tudíž se zákazník nemusí bát, že není tato varianta bezpečná. Platí pro ni přísná bezpečnostní pravidla. (Uber, 2017)

Přes UberX může jezdit každý s vozidlem, které není starší deseti let. Výjimkami jsou vozidla v Los Angeles, Orange County, San Francisco, kde mohou být vozidla až 15 let staré. Stejně jako u UberSelect musí být čtyř dveřové vozidlo v dobrém stavu, a kromě řidiče pojmout ještě čtyři cestující. Dále musí obsahovat čtyři bezpečnostní pásy. Vozidla tohoto typu služby jsou většinou klasický sedany např. jako Toyota Prius nebo Honda Accord. (Uber, 2017)

UberXL

Jelikož se Uber neustále rozrůstá a zasahuje do stále více podnikatelských sektorů, musí i společnost držet krok a rozšířit tak svůj sortiment vozidel. Přišla tedy se službou UberXL, která nabízí místa pro více cestující než klasické UberX a hodí se tak dokonale pro skupinky přátel, kteří například někam cestují. Skvěle se hodí také pro cestující, kteří si chtějí dopřát více místa nebo mají hodně zavazadel. Vozy této služby mají sedačky až pro šest cestujících včetně řidiče, tudíž to nejsou klasické vozy jako UberX ale SUV a malé dodávky. (Uber, 2017)

UberSUV

Poté, co Uber spustil variantu UberXL netrvalo dlouho a společnost si uvědomila, že je tu velký potenciál v dražších a komfortnějších variantách, který zatím společnost příliš nevyužila. Proto spustila novou službu UberSUV, která je pro náročnější zákazníky, kteří touží po luxusních možnostech ve výběru. Tato varianta se využívá například pro zvláštní události nebo obchodní cesty a podobně. (Uber, 2017)

UberSUV je v podstatě dražší varianta UberBlack, takže pokud si zákazník objedná službu UberBlack, může se stát, že ho přijede vyzvednout řidič v luxusnější variantě UberSUV (zákazník platí za objednanou službu UberBlack). UberSUV musí splňovat šest míst pro cestující. Vozidla musí být rok výroby 2010 nebo novější v čistém stavu a zároveň

musí být vozidlo v černé barvě. Interiér musí být v kůži či ve veganské kůži. Od řidičů luxusní služby UberSUV je vyžadována profesionalita a dobré vychování. Řidiči musí být profesionálové, musí tedy být patřičně oblečeni, což znamená, že musí nosit oblek. (Uber, 2017)

UberLUX

Vedle UberBlack a UberSUV společnost spustila ještě další luxusní službu v podobě UberLUX. Tato varianta znázorňuje dokonalý luxus a mohou za ni jezdit pouze nejlépe hodnocení řidiči. (Uber, 2017)

Mezi přísné požadavky na vozidla, které se liší podle měst, ve kterých je tato služba využívána patří luxusní vozidlo nejvyšší kvality rok výroby 2012 nebo novější. Musí pojímat minimálně čtyři cestující a být čtyř nebo více dveřové. Vozidlo musí být ve výborném stavu a mít kožený interiér. Kůže může být také veganská. Musí obsahovat pět funkčních bezpečnostních pásů. Jako u všech ostatních variant služeb musí být řidiči nejméně 21 let, a navíc musí jezdit minimálně 3 roky v USA. Dle přísných kritérií si společnost Uber dává pozor, aby službu UberLUX využívali pouze vysoce zkušení řidiči a zvyšují tak bezpečnost cestujících. Tuto variantu může využít řidič s luxusními vozidly jako jsou Porsche nebo Range Rover. (Uber, 2017)

UberWAV

V některých městech lze dokonce využívat služby UberWAV, která je určena pro cestující na invalidním vozíku či pro invalidy na motorovém vozíku. Pro ně je tedy určena služba UberWAV, přes kterou jezdí vozidla s bezbariérovým přístupem. Partnerští řidiči Uberu jsou vyškoleni k bezpečné jízdě a k pomoci lidem s postiženími od CTAA, což je asociace pro přepravu v Americe. Řidiči jsou tedy zodpovědně vyškoleni a jsou schopni takovému zákazníkovi pomoci s vystupováním i nastupováním do vozidla s bezbariérovým přístupem. (Uber, 2017)

Při objednání této služby je řidič na místě obvykle rychleji než běžní bezbariérový dopravci či taxi. Cena jízdného je zhruba stejná jako při využití služby UberX, což znamená, že cena je velice přívětivá a není dražší, než klasické služby Uberu. (Uber, 2017)

UberPOOL

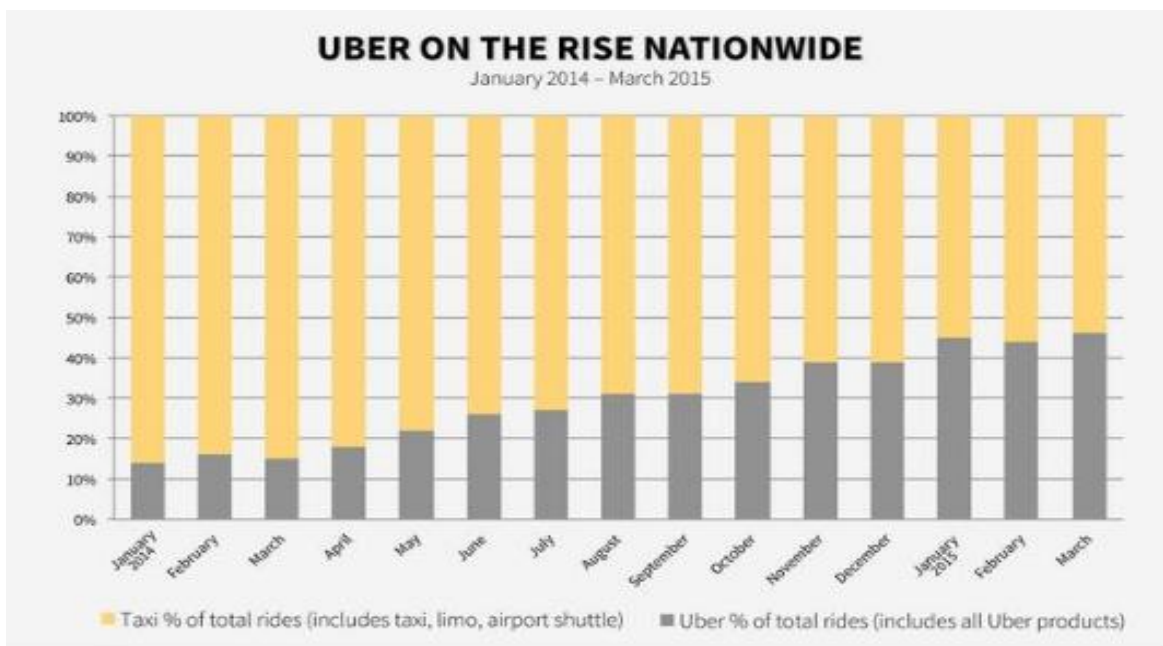
Trochu odlišnou službou od všech ostatních, které je možné přes Uber využívat je UberPOOL. Jedná se o službu, ve které se náklady na ní dělí mezi všechny cestující, tedy mezi řidiče a všechny zákazníky. Na rozdíl od všech ostatních, kde platí pouze zákazníci řidiči, se zde i řidič podílí na nákladech z jízdy. Jedná se tedy opravdu o sdílení jízdy jako je tomu u jiných společností jako je například BlaBlaCar. Do auto budou během jízdy přistupovat a nastupovat cestující, kteří mají stejný směr a sdílením nákladů mezi sebou tak ušetří množství peněz. Za jízdu tak zákazníci zaplatí podstatně menší finanční obnos, než kdyby využili jiných variant Uberu. Pokud jsou cestující s řidičem na konci své cesty spokojeni, je možné jim přes aplikaci poslat spropitné. Pravidlo, které musí každý zákazník dodržet je, že lze objednat maximálně 2 sedadla v jednom vozidle. Uber tak chce zabránit tomu, aby tuto varianty využívali skupiny, pro které jsou určeny jiné služby typu UberXL a podobně. (Uber, 2017)

3.2.4 Růst společnosti

Díky aplikaci Uberu, která umožňuje jednoduché spojení řidičů a zákazníků přináší výhody jak spotřebitelům, tak výrobcům, a navíc přináší obrovské bohatství jejím investorům. Je to tedy výhodné pro všechny – kromě tisíců řidičů taxislužeb a různých dispečerů automobilových služeb, kteří se najednou cítí ohroženi. (Parker aj., 2016)

Dle společnosti, Uber dosáhl v roce 2017 počtu 40 milionů zákazníků za měsíc. Společnost dále zveřejnila, že v USA v květnu roku 2017 tvoří 77 % na trhu jízdy. Stále rostoucí úspěch společnosti přímo souvisí s poklesem využívání taxi, které je mnohdy značně předražené. (Uber, 2017)

Společnost Certify, která se stará o správu výdajů pro mnoho podniků různých velikostí, v roce 2015 vytvořila analýzu (sledované období leden 2014–březen 2015), ve které analyzovala, jak se podílení sdílení nákladů na jízdu mění ve prospěch Uberu. V analýze do kategorie taxi započítala všechny taxi, limuzíny a kyvadlovou dopravu na letiště. (Fischer, 2015)

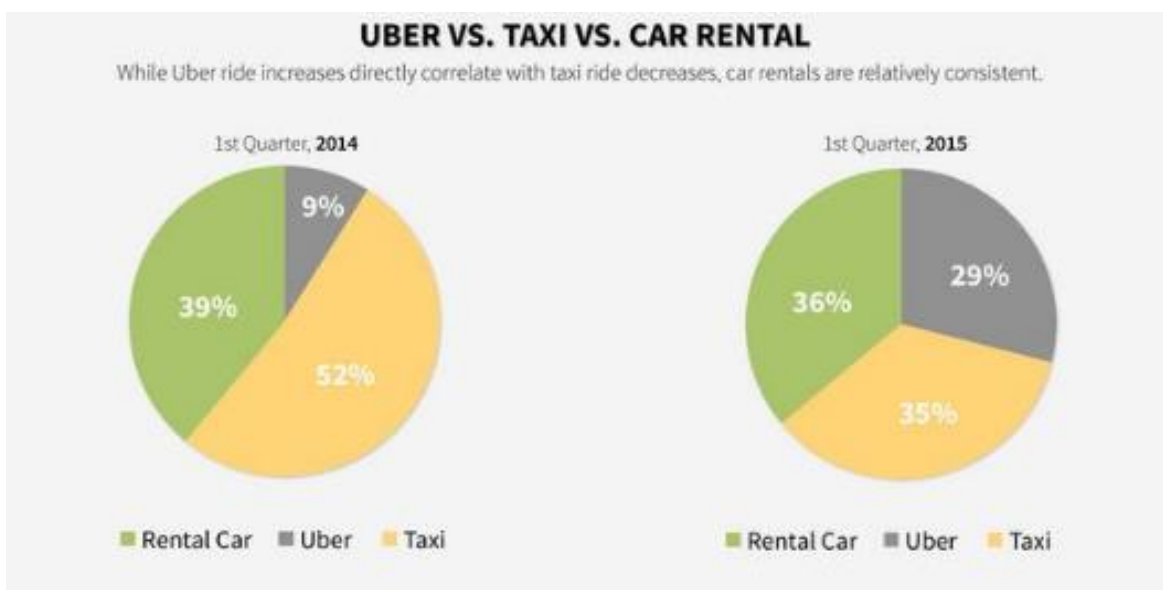


Obrázek 2: Uber na vzestupu

Zdroj: bizjournals.com, 2017

Následující graf od společnosti Certify znázorňuje, že s růstem využívání Uber úměrně klesá využívání taxi, zatímco využívání autopůjčoven zůstává relativně neměnné. (Fischer, 2015)

Počet osob využívajících služeb Uber vs. taxi vs. autopůjčovny

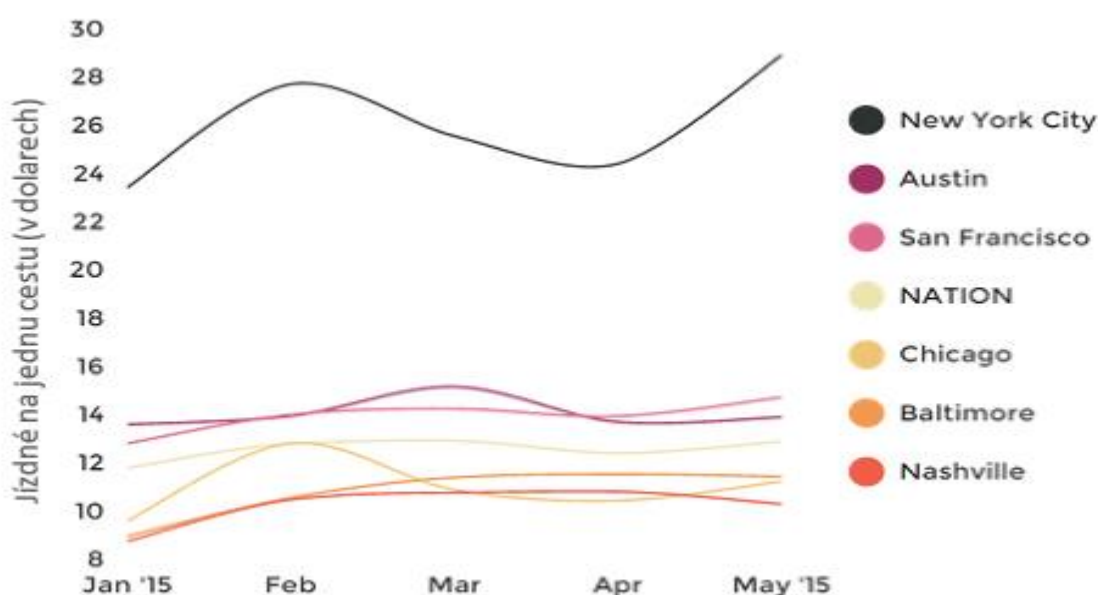


Obrázek 3: Uber vs. Taxi vs. Autopůjčovny

Zdroj: bizjournals.com, 2017

Následující graf znázorňuje, jak se ceny jízdního Uberu liší v různých městech USA. Přesněji 3 města s nejvyšším průměrem jízdného na jednu cestu, národní průměr a 3 města s nejnižším průměrem jízdného na jednu cestu. SherpaShare provedla v květnu v roce 2015 analýzu zahrnující průměrnou cenu za jízdu v 6 zemích USA. (Fischer, 2015)

Z analýzy vyplývá, že průměrná cena 24 dolarů za cestu v New York City je vyšší než v ostatních 5 zemích a stejně tak než národní průměr, který činí 12 dolarů za cestu. Ve městě Austin, San Francisco, Chicago, Baltimore a Nashville průměrná cena činí méně než 14 dolarů za jízdu. (Fischer, 2015)

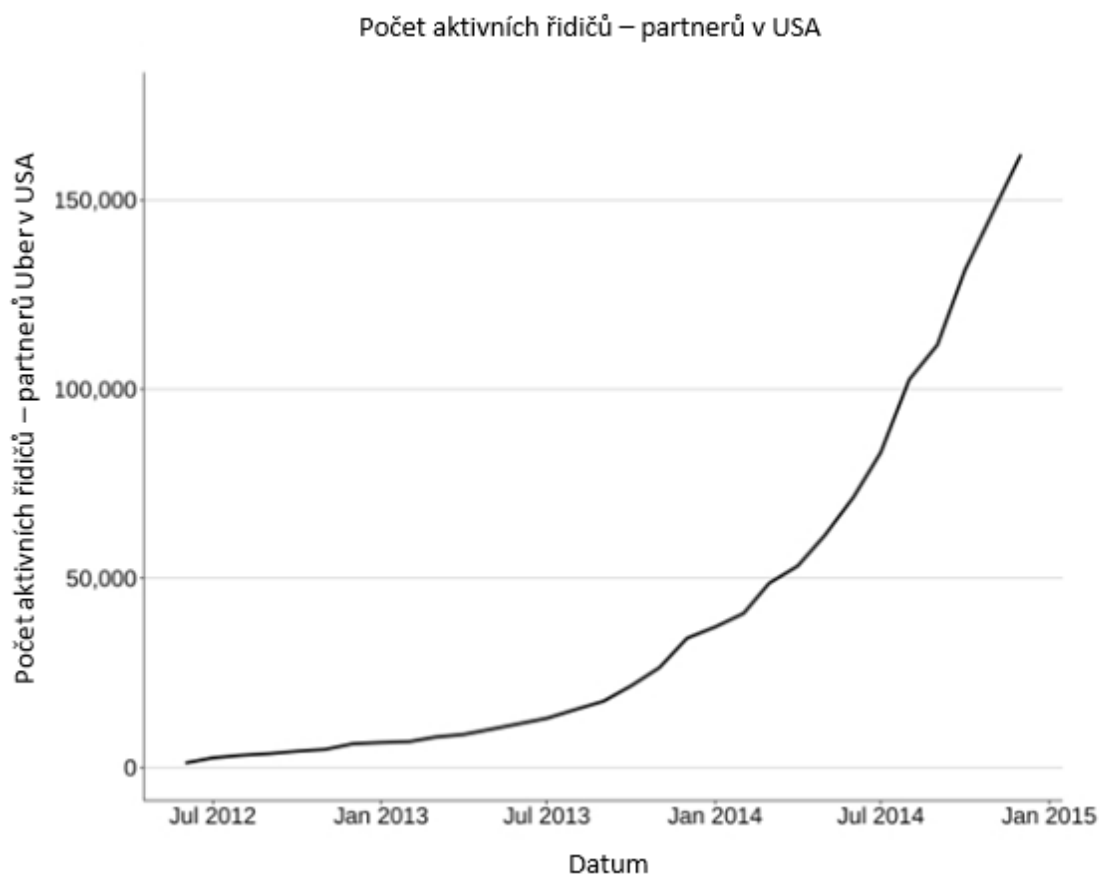


Obrázek 4: Průměrné jízdné na jednu cestu ve vybraných městech USA

Zdroj: SherpaShare.com, 2017

Počet aktivních řidičů Uber

Výzkumná firma Benenson Strategy Group provedla analýzu, ve které uvádí, že Uber měl více než 150 000 aktivních řidičů v USA koncem roku 2014. Řidiči od společnosti obdrželi v průběhu čtvrtého čtvrtletí 2014 platby ve výši 656 milionů dolarů. V roce 2017 přes Uber jezdí více než 1,5 milionů aktivních řidičů. Následující graf znázorňuje růst počtu aktivních řidičů v USA. (Hall, 2015; Krueger, 2015)

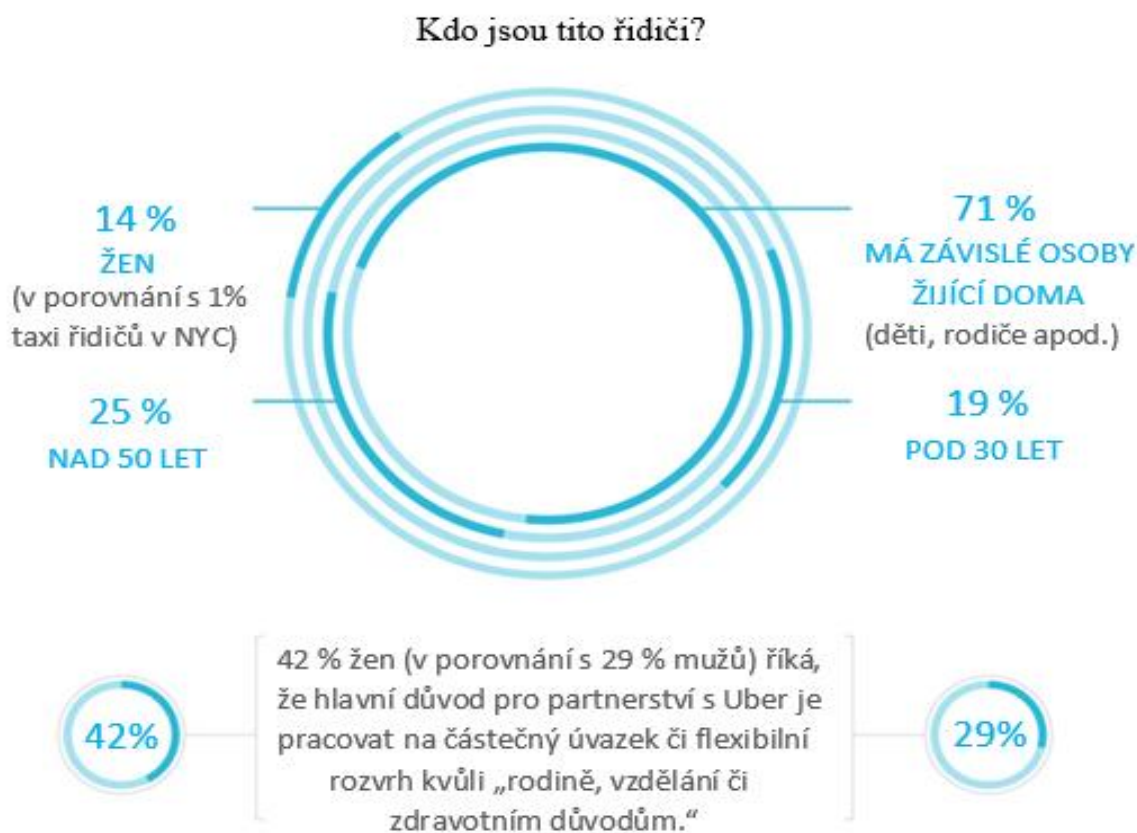


Obrázek 5: Počet aktivních řidičů-partnerů Uberu v USA

Zdroj: amazonaws.com, 2017

Ze studie firmy Benenson Strategy Group vyplývá, že 14 % řidičů jsou ženy, což ukazuje, že přes Uber jezdí větší množství žen, než je řidiček taxi. Ještě zajímavější je fakt, že 71 % řidičů má rodinu a preferují flexibilitu, kterou jim Uber umožňuje. (Hall, 2015; Krueger, 2015)

Velké množství řidičů Uber v USA jsou ženy



Obrázek 6: Velké množství řidičů-partnerů Uberu v USA jsou ženy

Zdroj: Uber.com, 2017

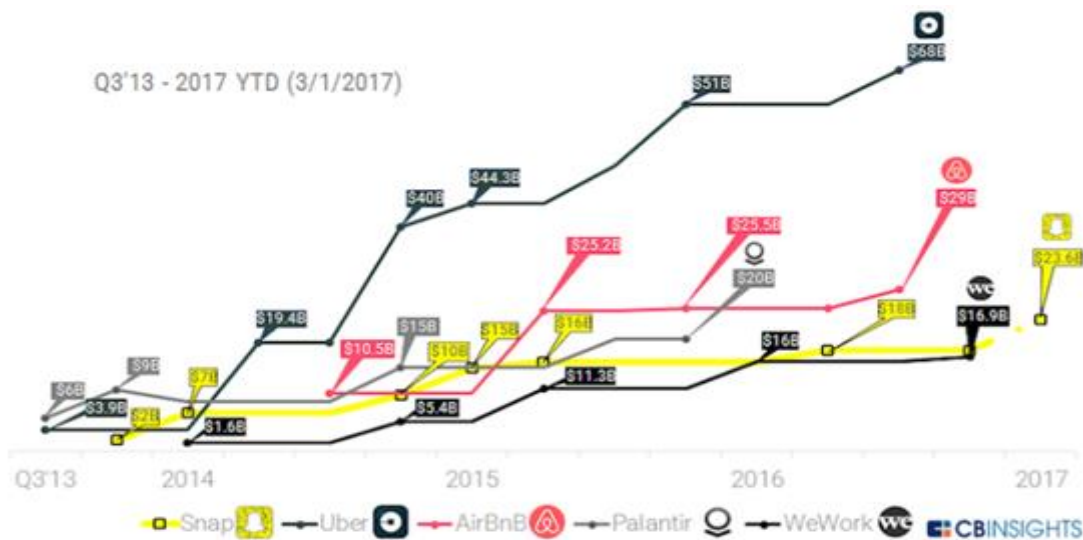
Proč lidé využívají Uber?

91 % lidí jako hlavní důvod uvedlo přivýdělek. Vydělat si více peněz pro sebe a svoji rodinu. 85 % lidí má díky Uberu větší flexibilitu a větší možnosti při rozvrhování svého času při práci ve svém životě a s rodinou. 87 % lidí chce být svým vlastním šéfem a rozvrhovat si svůj čas práce podle svého. (Uber, 2017)

3.2.5 Hodnota společnosti

Uber je v současnosti velice populární službou. S růstem společnosti roste i jeho hodnota. Ve třetím čtvrtletí, tedy na konci roku 2013, měla společnost Uber hodnotu 3,9 miliardy dolarů, nebyl tedy zdaleka nejhodnotnějším startupem neboli začínající společností v té době. Jiné startupy jako Palantir Technologies analyzující data, měla hodnotu až 9 miliard dolarů či Snapchat, aplikace na posílání fotografií přes zprávy s hodnotou až 7 miliard, svou hodnotou značně převyšovaly Uber. To se však změnilo

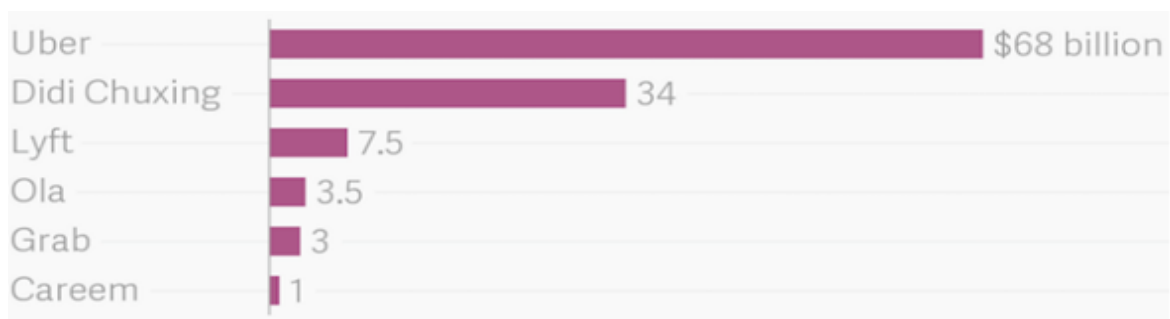
v roce 2014, kdy hodnota Uberu prudce vzrostla a od té doby je na první příčce mezi startupy. Se svou hodnotou 68 miliard je nejhodnotnějším startupem na světě. (Cbinsights, 2017)



Obrázek 7: Historie hodnot velkých startupů

Zdroj: CBInsights.com, 2017

Uber dominuje na trhu mezi společnostmi a automobilovými službami zahrnující i taxi ale není to jediná společnost v tomto odvětví na trhu. Mezi další vysoce hodnotné společnosti patří například čínský Didi Chuxing, který je s hodnotou 34 miliard dolarů považován za největšího konkurenta Uberu. Dále je to Lyft s hodnotou až 7,5 miliardy dolarů. Indická společnost Ola Cabs s hodnotou až 3,5 miliardy dolarů, malajská společnost Grab s hodnotou až 3 miliardy dolarů a Careem, společnost z Dubaje s hodnotou až 1 miliardy dolarů. (Griswold, 2017)



Obrázek 8: Zveřejnění ocenění Uberu a podobných společností

Zdroj: TheAtlas.com, 2017

4 Vlastní práce

4.1 Analýza informovanosti obyvatelstva o službě Uber v Praze

Otázky 1-4 měli za účel dozvědět se o respondentovi základní obecné informace.

Otázka č.1 se týkala na pohlaví respondenta. Z celkového počtu 209 respondentů bylo touto otázkou zjištěno, že se průzkumu zúčastnilo 131 žen a 78 mužů. V procentuálním zastoupení je to 62,68 % žen a 37,32 % mužů, viz. Graf 8 v příloze.

Otázka č. 2: Kolik je Vám let?

Nejvíce respondentů, přesněji 93,3 % (195 z 209) uvedlo rozmezí 18-26 let. Dále 3,35 % (7) respondentů uvedlo svůj věk v rozmezí 27-35 let. Více než 43 let uvedlo 1,91 % (4) respondentů. 0,96 % (2) uvedlo věkové rozmezí 36-43 let a pouze 1 respondent, tedy 0,48 % uvedl věk méně než 18 let, viz. Graf 9 v příloze.

Otázka č. 3 sloužila pro zařazení respondentů do určitých skupin dle toho, zda jsou studenti, zaměstnanci či v jiné formě pracovního poměru. Nejvíce respondentů bylo dle očekávání studentů a to 83,25 % (174 z celkového počtu 209) respondentů. Za nimi byli zaměstnaní v zastoupení 11 % (23), OSVČ v zastoupení 1,91 % (4) a studenti, kteří zároveň pracují, tedy zaměstnaných studentů v zastoupení 3,35 % (7), viz. Graf 10 v příloze.

Otázka č. 4: Jaký je Váš měsíční příjem?

Nejvíce respondentů, přesně 44,02 % (92) odpovědělo na tuto otázku do 10 000 Kč. Dále 22,01 % (46) respondentů odpovědělo na tuto otázku příjmem 10 001 – 20 000 Kč a jako nepracující se uvedlo 18,66 % (39) respondentů. Většina tedy uvedla spíše dolní hranice možností. Příjem nad 20 000 Kč tj. 20 001 – 30 000 Kč uvedlo 10,53 % (22) respondentů a více než 30 000 Kč pouhých 4,78 % (10) respondentů, viz. Graf 11 v příloze.

Od otázky č. 5 jsou již respondenti dotazováni přímo na téma, pro zjištění jejich zkušeností.

Otázka č. 5: Využil jste někdy Taxi?

Respondenti, kteří alespoň jednou taxi využili, byli následně dotázáni na spokojenost se svou zkušeností v následující otázce. Ti, kteří odpověděli záporně, pokračovali automaticky až otázkou č. 7.

Kladně odpověděla větší část respondentů a to konkrétně 3,35 % (7) dotázaných využívá taxi často, 21,05 % (44) občas a 50,24 % (105) respondentů jej využívá zřídka. Naopak 16,75 % (35) respondentů nemá s taxi žádnou zkušenost z hlediska zákazníka, viz. Graf 12 v příloze.

Otázka č. 6: Jak hodnotíte svoji/e zkušenost/i s Taxi?

Na tuto otázku odpovídali pouze respondenti, kteří mají s taxi zkušenosti. Celkem má s taxi zkušenosti 176 respondentů, což je v procentuálním zastoupení 84,21 %. Většina z nich (84,66 % či 149 osob) uvedla svoji zkušenost jako kladnou. 72,16 % (127) z nich ji hodnotí jako spíše kladnou a velmi kladně ji hodnotí 12,5 % (22) respondentů.

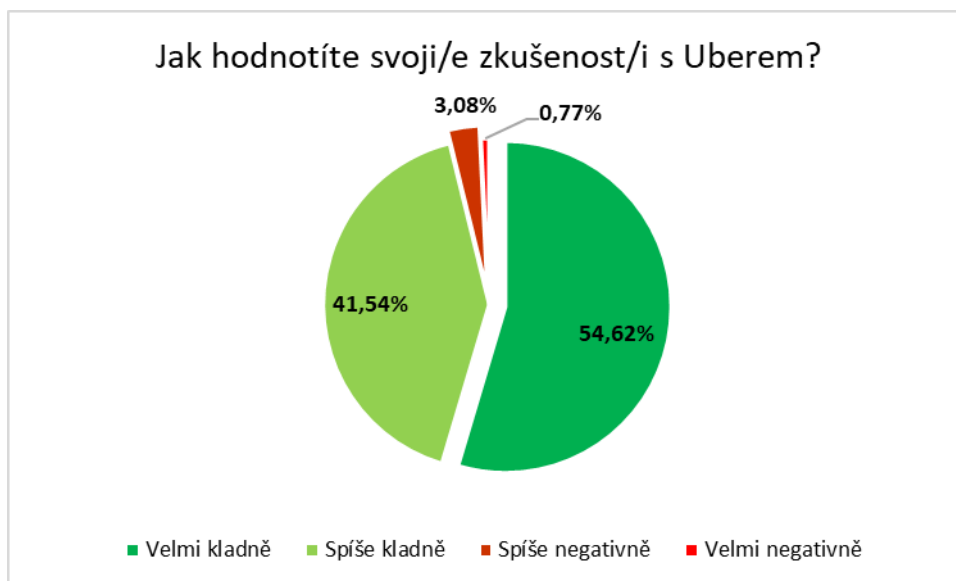
Negativně hodnotí svoji zkušenost menší část dotázaných, tedy 12,5 % (22). Z toho 11,36 % (20) spíše kladně a pouze 1,14 % (2) velmi negativně. Neutrálně se k otázce staví 1,14 % (2) respondentů z celkového počtu 176. 1,7 % (3) respondentů využilo možnosti vlastní odpovědi. Přičemž 1 z nich nevěděl, 1 uvedl, že záleží na řidiči a 1, že využil taxi v cizině, viz. Graf 13 v příloze.

Otázka č. 7: Využil/a jste někdy Uber?

Charakterem stejná otázka jako č. 5, avšak se týká již přímo Uberu. Celkem Uber využilo 62,2 % tedy 130 z celkových 209 respondentů. Často jej využívá 17,69 % (23) respondentů, občas 39,2 % (51), zřídka 25,4 % (33) a jednou jej využilo 17,69 % (23) respondentů. Uber nikdy nevyužilo 37,79 % (79 z 209) respondentů, z toho o tom ani neuvažuje 15,78 % (33) dotázaných, viz. Graf 14 v příloze.

Otázka č. 8: Jak hodnotíte svoji/e zkušenost/i s Uber?

Na tuto otázku odpovídali jen respondenti, kteří již mají předchozí zkušenost/i s Uber jako zákazníci. Celkem má s Uber zkušenosti 62,2 % (130 z 209) respondentů. Naprostá většina dotazovaných svoji zkušenost hodnotí kladně 92,2 % (125 ze 130). Z toho 54,62 % (71) velmi kladně a 41,54 % (54) spíše kladně. Negativně svoji zkušenosti hodnotí pouze 3,84 % (5 ze 130) respondentů.

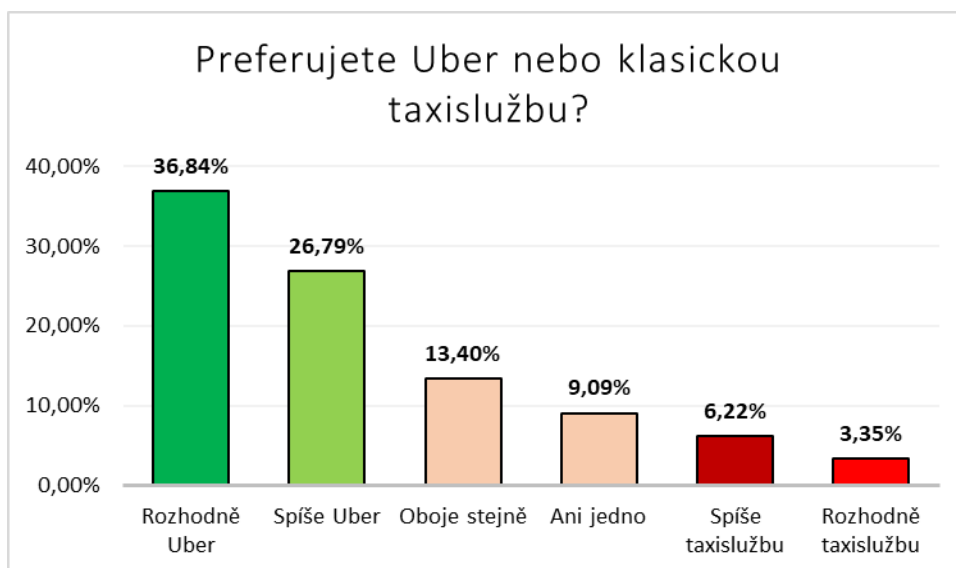


Graf 1: Jak hodnotíte svoji/e zkušenost/i se službou Uber?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Otázka č. 9: Preferujete spíše Uber nebo klasickou taxislužbu?

Větší část respondentů preferuje Uber 63,6 % (133 z 209) z toho 36,84 % (77) rozhodně Uber a 26,79 % (56) spíše Uber. Taxislužbu preferuje pouze 9,56 % (20 z 209) dotázaných, z toho 3,35 % (7) rozhodně taxislužbu a 6,22 % (13) spíše taxislužbu. Ani jedno nepreferuje 9,09 % (19) dotázaných. 4,3 % (9) respondentů odpovědělo vlastními odpověďmi.



Graf 2: Preferujete Uber nebo klasickou taxislužbu?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Otázka č. 10: V čem vidíte výhody Uberu oproti taxislužbě?

V této otázce měli respondenti možnost vybrat z více možností. 79,9 % (167 z 209) z nich vybralo jako možnost nižší cenu, 68,42 % (143) odhadovanou cenu předem. Jednoduchou rezervaci považuje za výhodu 50,72 % (106) dotázaných, 48,33 % (101) možnost bezhotovostní platby, 41,63 % (87) rychlejší příjezd vozidla.

Žádné výhody Uberu oproti taxislužbě nevidí 6,22 % (13) respondentů. Vlastní odpovědi přispělo 4,3 % (9) respondentů, kdy jeden z nich jako výhodu uvedl, že předem ví, kdo ho poveze a jaké má hodnocení, viz. Graf 15 v příloze.

Otázka č. 11 spočívala ve výběru jedné možnosti z nabízených. Že by měla být jízda s Uber levnější, než jízda taxislužbou si myslí většina dotázaných, tedy 80,38 % (168 z 209). 13,88 % (29) respondentů si myslí, že by měla jízda s Uber stát stejně a pouze 2 (0,96 %), že by měla být dražší. Své vlastní odpovědi poskytl 4,78 % (10) z celkových 209 respondentů, viz. Graf 16 v příloze.

V otázce č. 12 respondenti odpovídali na několik podotázek položených v tabulce níže.

Tabulka 1: Názory respondentů na službu Uber v Praze

| | Rozhodně ano | Spíše ano | Spíše ne | Rozhodně ne |
|--|--------------|-----------|----------|-------------|
| Jste ochotni zaplatit za jízdu službou Uber stejně jako za jízdu klasickou taxislužbou? | 17 | 77 | 80 | 35 |
| Jste ochotni zaplatit za jízdu službou Uber více než za jízdu klasickou taxislužbou? | 2 | 15 | 77 | 115 |
| Jsou podle Vás řidiči taxislužeb féroví? | 6 | 63 | 102 | 38 |
| Má podle vašeho názoru Uber oproti klasickým taxislužbám neférovou výhodu? | 20 | 61 | 98 | 30 |
| Kdyby měli řidiči Uberu průkaz způsobilosti řidiče taxislužby, vnímali byste je pozitivněji? | 26 | 90 | 70 | 23 |

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Na první podotázku, zda jsou respondenti ochotni zaplatit stejně jako za klasickou taxislužbu, jsou odpovědi velmi smíšené. 44,97 % (94) respondentů je ochotno zaplatit za jízdu s Uber stejně jako za jízdu klasickou taxislužbou. Jednoznačnější je to však v otázce, zda by byli respondenti ochotni zaplatit více než za klasickou taxislužbu. Pouze 8,13 % (17) je ochotno.

Zda jsou řidiči taxislužeb féroví, není podle respondentů úplně jednoznačně, celých 66,98 % (140) je však toho názoru, že nejsou. Větší část respondentů je také názoru, že Uber nemá oproti klasickým taxislužbám neférovou výhodu a to 59,8 % (125). V otázce, zda by respondenti vnímali pozitivněji řidiče Uberu, kdyby vlastnili průkaz způsobilosti řidiče taxislužby se kladně vyjádřilo 55,5 % (116), tedy o něco málo více než polovina respondentů. Podrobnější rozbor výsledků je uveden v příloze.

V otázce č. 13 byli vybírány preference, uvedené níže v tabulce. Respondenti zde odpovídali na otázky, která ze služeb je podle jejich názoru:

Tabulka 2: Názory respondentů na službu Uber v Praze

| | Rozhodně ano | Spíše ano | Spíše ne | Rozhodně ne |
|-----------------------------------|--------------|-----------|----------|-------------|
| levnější | 114 | 91 | 3 | 1 |
| bezpečnější | 23 | 73 | 98 | 15 |
| spolehlivější | 41 | 90 | 66 | 12 |
| rychleji u zákazníka po objednání | 65 | 110 | 27 | 7 |

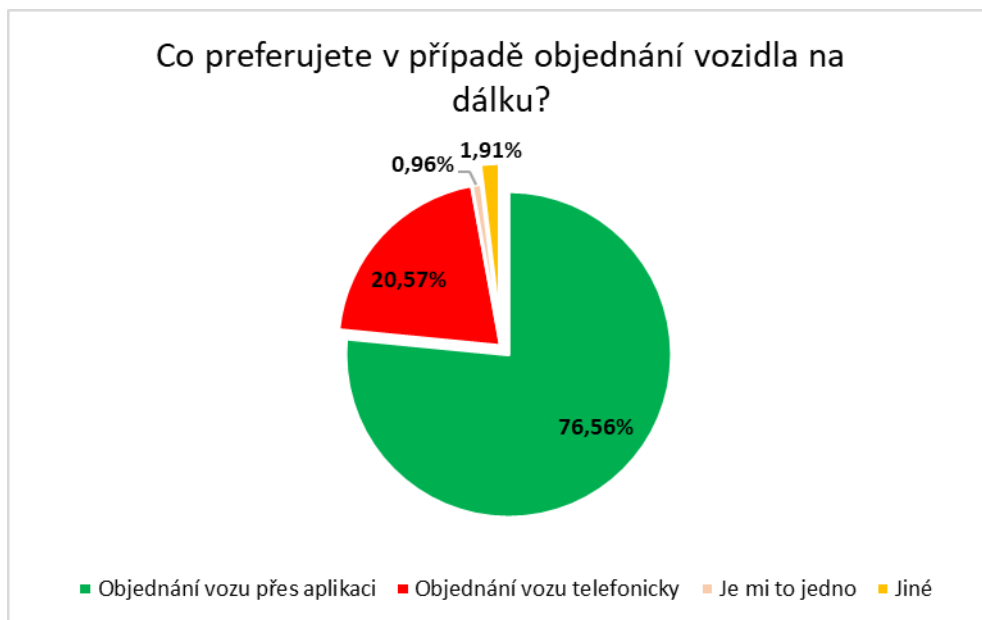
Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Za levnější považují respondenti bezesporu Uber. Takový názor vyjádřilo celkem 98,08 % (205) z celkových 209, tedy naprostá většina. Za bezpečnější považují respondenti o něco málo klasickou taxislužbu, vyjádřilo se tak celkem 54,06 % (113) dotázaných.

Uber považuje za bezpečnější 45,93 % (96) respondentů. Za spolehlivější považují respondenti spíše Uber, celkem tak uvedlo 62,68 % (131) respondentů. Klasické taxislužbě je nakloněno 37,32 % (78) dotázaných. Jako rychleji u zákazníka po objednání je dle dotazníkového šetření celkem 83,73 % (175) Uber. Pro klasickou taxislužbu se vyjádřilo pouze 16,3 % (34) respondentů. Podrobnější rozbor výsledků je uveden v příloze.

Otázka č. 14: Co preferujete v případě objednání vozidla na dálku?

76,56 % tedy 160 z 209 dotázaných preferuje objednání vozidla přes aplikaci. Objednání vozu telefonicky preferuje 20,57 % (43) respondentů a 2 (0,96 %) je to jedno. Vlastní odpovědi poskytlo 1,91 % (4) respondentů.



Graf 3: Co preferujete v případě objednání vozidla na dálku?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Otázka č. 15: Co je podle Vás hlavním důvodem stále rostoucí popularity Uberu?

V této otázce měli respondenti možnost vybrat opět více odpovědí. Největší část, přesně 88,52 % (185 z 209) vybralo jako důvod cenu. 57,42 % (120) respondentů si myslí, že hlavním důvodem je moderní pojetí Uberu, 50,24 % (105) vybralo pohodlnost. Že mají řidiči Uberu lidštvější přístup oproti řidičům taxislužeb a tím si získávají oblibu, uvedlo 43,06 % (90) z 209 respondentů. 20,57 % (43) nemá v oblibě řidiče taxislužeb a pouze 2,39 % (5) z celkových 209 nesouhlasí s názorem, že popularita Uberu roste. 2,87 % (6) odpovědělo vlastními odpověďmi. Jeden z nich jako důvod uvedl, že si řidiči Uberu musí hlídat své hodnocení, jinak by s nimi zákazníci nejeli, viz. Graf 17 v příloze.

Otázky č. 16 a č. 17 byly definovány tak, aby zjistily hloubku znalosti problematiky u respondentů.

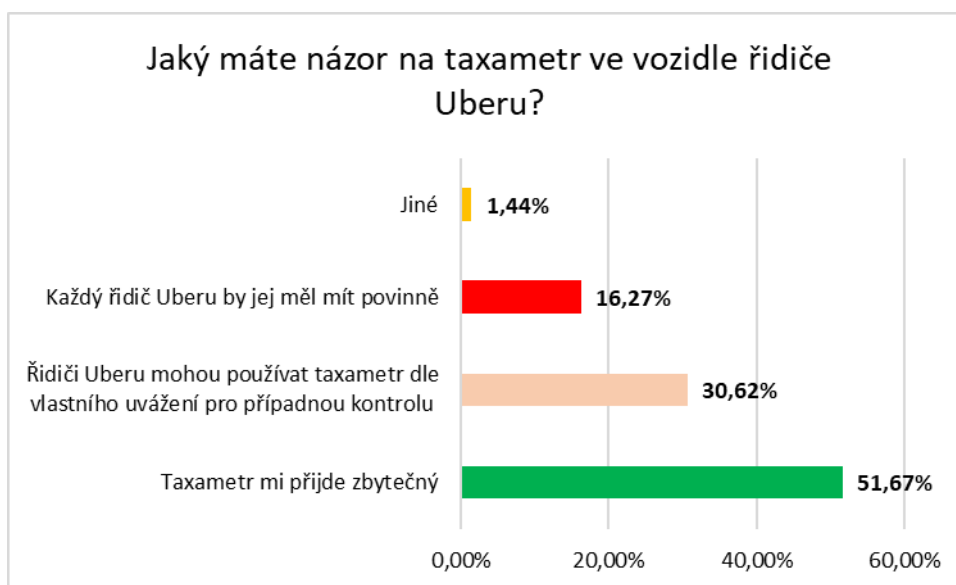
Otázka č. 16: Liší se podle Vás momentálně požadavky na řidiče Uberu a řidiče taxislužby?

64,11 % (134) z celkových 209 odpovědělo kladně a tedy, že se požadavky liší. 37,8 % (79) si však myslí, že by to tak být nemělo. 34,45 % (72) respondentů uvedlo jako možnost nevím a pouze 1,44 % (3), že se požadavky neliší, viz. Graf 18 v příloze.

V otázce č. 17 odpovídali pouze respondenti, kteří v předchozí otázce odpověděli kladně. Nyní byli dotázáni, zda si jsou vědomi, v čem se požadavky na řidiče liší. Celkem na tuto otázku odpovídalo 136 respondentů, tedy 65,07 % z celkového počtu 209. Spíše ano (tedy, že znají přesně požadavky) uvedlo jako odpověď 72,79 % (99) respondentů a rozhodně ano 11,03 % (15). Spíše ne uvedlo 5,88 % (8) dotazovaných a nevědělo 9,56 % (13), viz. Graf 19 v příloze.

Otázka č. 18: Jaký máte názor na taxametr ve vozidle řidiče Uberu?

51,67 % (108 z 209) považuje taxametr za zbytečný. Podle 30,62 % (64) by jej řidiči mohli používat dle vlastního uvážení pro případnou kontrolu. Nebyl by tedy povinný. Povinně by jej zavedlo pouze 16,27 % (34) respondentů. 1,43 % (3) poskytlo svou vlastní odpověď.



Graf 4: Jaký máte názor na taxametr ve vozidle řidiče Uberu?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Otázka č. 19: Jaký máte názor na označení vozidla řidiče Uberu?

Že by měla být vozidla řidičů Uber povinně označené si myslí skoro polovina, přesněji 40,66 % (85 z 209) dotázaných. Z toho by podle 34,93 % (73) respondentů stačila pouze samolepka či jiné označení místo svítlny a nápisu TAXI. Označení vozidla přijde zbytečné 33,49 % (70) dotázaným a podle 22,97 % (48) by nemělo být označení vozidla povinné. 2,87 % (6) respondentů poskytlo svou vlastní odpověď. Jednou z odpovědí bylo právě zavedení samolepek Uber, s kterým souhlasil i druhý respondent s tím, že by se díky tomu vozidlo při příjezdu dalo lépe identifikovat, viz. Graf 20 v příloze.

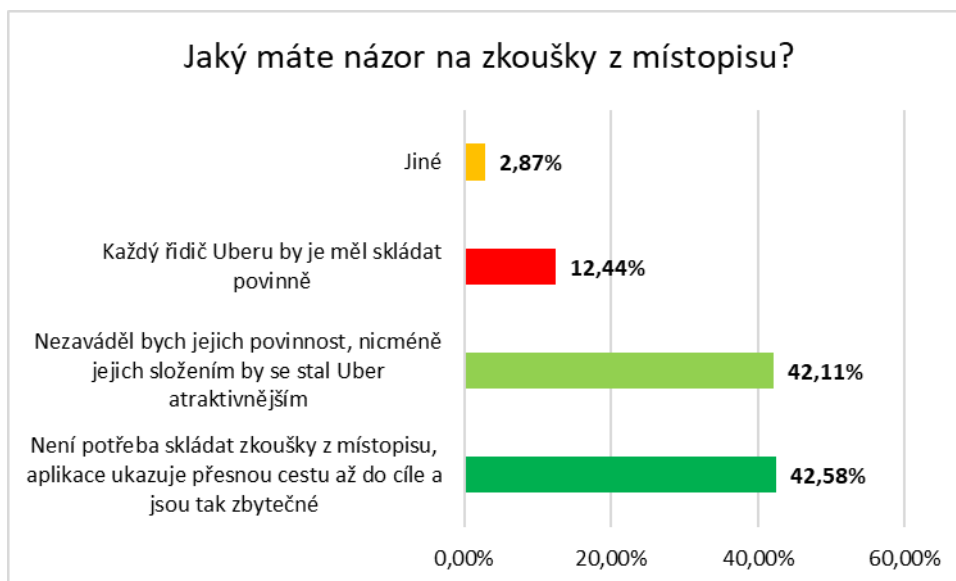
Otázka č. 20: Jaký máte názor na průkaz způsobilosti řidiče taxislužby pro řidiče Uberu?

Jeho povinnost by nezavádělo 47,37 % (99) z 209 respondentů. Kdyby však průkaz řidiči Uberu měli, uvedení respondenti by se při jízdě cítili bezpečněji. Podle 22,49 % (47) průkaz vůbec není potřeba, protože řidič Uberu není taxikář. Naopak jeho povinnost by zavedlo 28,23 % (59) dotázaných. 1,91 % (4) uvedlo svou vlastní odpověď. Jeden z respondentů přímo uvedl, že by to jeho pocit bezpečí nijak neovlivnilo, a tak by jeho povinnost nezaváděl, viz. Graf 21 v příloze.

Otázka č. 21: Jaký máte názor na zkoušky z místopisu?

Podle většiny respondentů, přesněji u 84,68 % (177 z 209), není potřeba skládat zkoušky z místopisu, protože aplikace ukazuje přesnou cestu až do cíle. Zavádění povinnosti považuje za zbytečné 42,58 % (89) respondentů, nicméně že by se jejich složením stal Uber atraktivnějším si myslí 42,11 % (88). Podle výrazně menší části 12,44 % (26) z celkových 209 by jej měli řidiči Uberu skládat povinně. 2,87 % (6) respondentů uvedlo vlastní odpovědi.

Zajímavým poznatkem přispěl respondent s tím, že místopis je zastaralý v době GPS a přitěžuje i běžným řidičům taxislužeb, byl by tedy pro úplné vypuštění tohoto požadavku. Opačný názor má však další respondent, podle kterého aplikace sice ukáže cestu, nicméně je stále výhodné znát okolí cesty, což pomáhá větší pozornosti směrem k dopravním značením a celkově okolí a omezení rozptýlení samotnou aplikací. S tím souvisí i odpověď dalšího respondenta, podle kterého sice zkoušky z místopisu nejsou potřeba ale aplikace neodhalí vše.



Graf 5: Jaký máte názor na zkoušky z místopisu?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Otázka č. 22: Jaký máte názor na vedení vozidla Uber v evidenci vozidel taxislužby?

39,23 % (82) respondentů z 209 uvedlo, že by vozidlo nemělo být povinně vedeno v evidenci. Naopak dle 22,01 % (46) dotázaných by povinně vedeno mělo být. 36,84 % (77) respondentů neví. 1,91 % (4) poskytlo svou vlastní odpověď, viz. Graf 22 v příloze.

Otázka č. 23: Jaký máte názor na živnostenský list pro řidiče Uberu?

Přesně 47,85 % (100) respondentů to nevidí úplně jednoznačně, avšak o jeho povinnosti by uvažovalo. 26,32 % (55) přijde živnostenský list zbytečný a podle 22,97 % (48) by jej měli mít řidiči Uberu povinně. Svou vlastní odpověď uvedlo 2,87 % (6) z celkových 209 dotázaných, viz. Graf 23 v příloze.

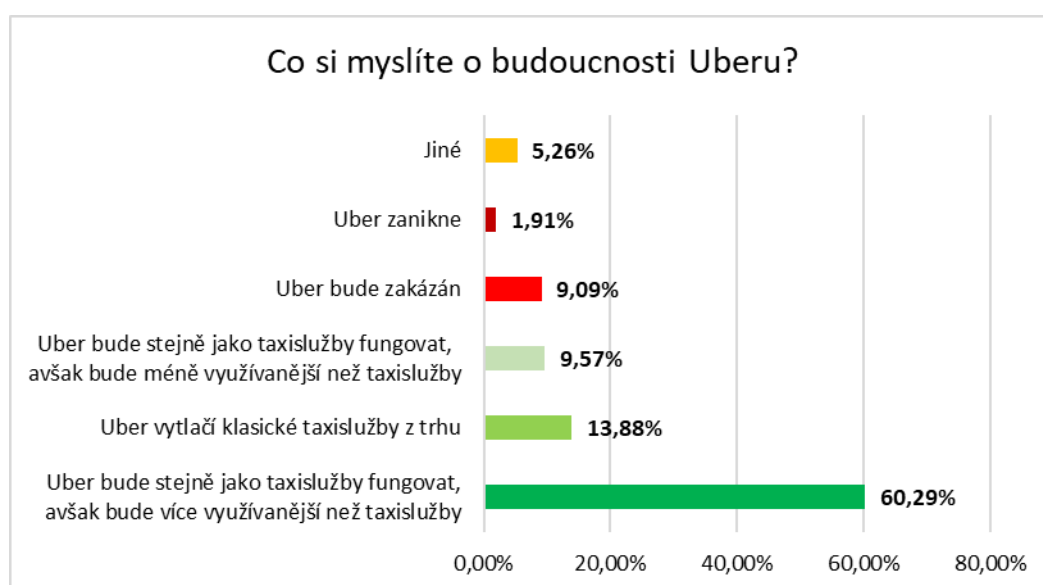
Otázka č. 24: Jaký máte z hlediska zákazníka názor na systém hodnocení každého řidiče v aplikaci Uberu?

Rozhodně pozitivní názor má 55,5 % (116) dotázaných, spíše pozitivní 38,28 % (80). Pouze 2 (0,96%) mají rozhodně negativní a 2 (0,96%) spíše negativní názor. Svou vlastní odpovědí přispělo 4,31 % (9) dotázaných, viz. Graf 24 v příloze.

Otázka č. 25: Co si myslíte o budoucnosti Uberu?

Že bude Uber stejně jako taxislužby fungovat, avšak bude více využívanější, než taxislužby si myslí 60,29 % (126) z 209 dotázaných. Naopak, že bude Uber méně

využívanější/ využívány, než taxislužby si myslí 9,57 % (20) dotázaných. Že Uber dokonce v budoucnu vytlačí klasické taxislužby z trhu si myslí 13,88 % (29) respondentů. Že bude Uber zakázán 9,09 % (19) nebo zanikne 1,91 % (4) si myslí výrazně menší část. Svou vlastní odpovědí přispělo 5,26 % (11) dotázaných, kdy jeden z respondentů uvedl, že bude Uber stejně jako taxislužby fungovat, nicméně ceny Uberu se více přiblíží taxislužbám. Další z respondentů uvedl, že pokud se urovnají spory mezi společností Uber a jednotlivými státy, bude Uber využívánější.

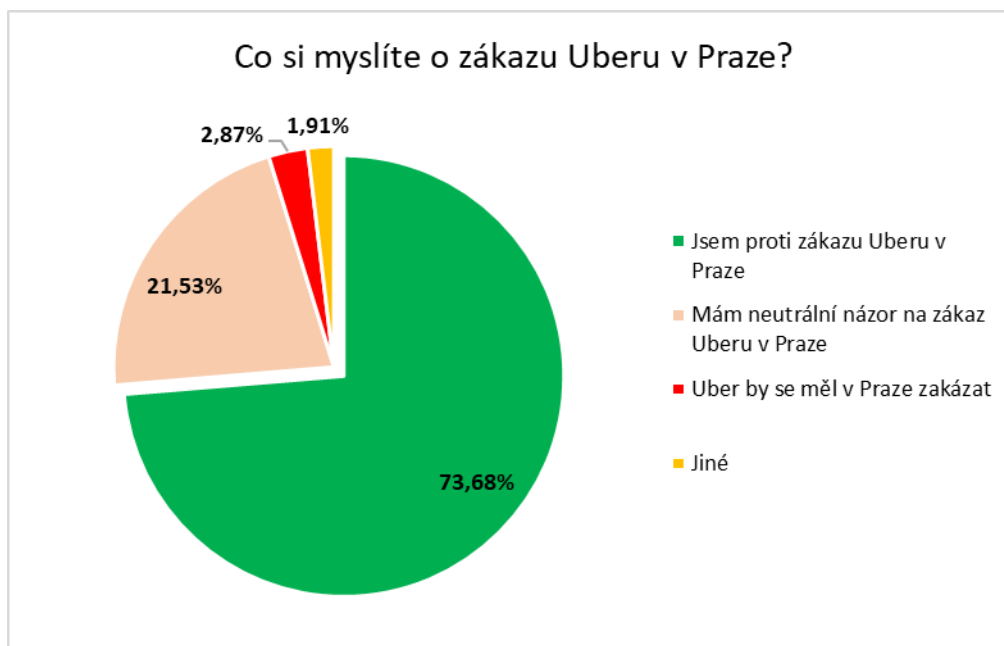


Graf 6: Co si myslíte o budoucnosti Uberu?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Otázka č. 26: Co si myslíte o zákazu Uberu v Praze?

Většina, přesněji 73,68 % (154) z celkových 209 dotázaných, se vyslovila proti zákazu Uberu v Praze. Pro zákaz je pouze 2,87 % (6) respondentů. Neutrální názor má 21,53 % (45) dotázaných. 1,91 % (4) uvedlo svou vlastní odpověď.



Graf 7: Co si myslíte o zákazu Uberu v Praze?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Otázka č. 27: Jak byste regulovali Uber?

Tato otázka umožňovala vybrat více odpovědí. Uber by vůbec neregulovalo 33,49 % (70) dotázaných. Větší část by jej nějakým způsobem regulovala. Z 209 dotázaných 35,41 % (74) zavedlo průkaz způsobilosti řidiče taxislužby, 27,27 % (57) je pro povinné označení vozidla, 26,79 % (56) by zavedlo speciální pojištění vozidla. 16,27 % (34) z nich by evidovala vozidla v evidenci vozidel taxislužby, 14,35 % (30) by jich povinně zavedlo taxametr ve vozidle a 12,44 % (26) povinné zkoušky z místopisu. Nevěděli pouze 2 (0,96 %) dotázaní.

Svou vlastní odpověď poskytlo 6,22 % (13) dotázaných. Dle několika z nich by se měli upravit požadavky více ve prospěch klasických taxislužeb než doposud. Další z respondentů uvedl, že by směli řidiči Uberu provozovat činnost pouze do určité částky a mít to jen jako příjímek. S tím souvisí i odpověď jiného respondenta, který by zavedl stanovení maximálního počtu odpracovaných hodin na den, viz. Graf 25 v příloze.

V otázkách č. 28 a č. 29 odpovídali respondenti na několik podotázek.

Otázka č. 28: Odpovězte na následující otázky:**Tabulka 3: Názory respondentů na službu Uber v Praze**

| | Rozhodně ano | Spíše ano | Spíše ne | Rozhodně ne |
|---|--------------|-----------|----------|-------------|
| Uvítali jste, že se v Praze objevil Uber? | 114 | 71 | 19 | 5 |
| Souhlasíte s názorem, že popularita Uberu stále roste? | 115 | 80 | 11 | 3 |
| Mají podle Vás řidiči taxislužeb podíl na rostoucí popularitě Uberu na úkor klasických služeb? | 67 | 96 | 41 | 5 |
| Považujete za výhodu, že řidičem Uberu může být i neprofesionální řidič? | 26 | 79 | 82 | 22 |
| Ovlivňuje podle vašeho názoru pozitivně systém hodnocení řidičů Uber přístup řidiče směrem k zákazníkovi? | 90 | 98 | 16 | 5 |

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Z výsledků tabulky k otázce č. 28 vyplývá, že se Uber ve společnosti těší stále větší oblibě (93,3 %), což potvrzuje i fakt, že většina respondentů uvítala Uber v Praze (88,5 %). Stejně tak, si myslí větší část respondentů, že řidiči taxislužeb mají podíl na rostoucí popularitě Uberu (77,99 %). Že se řidičem Uberu může stát i neprofesionální řidič považuje za výhodu polovina respondentů, přesněji 50,23 %. Dle odpovědí je zřejmé, že systém hodnocení řidičů Uberu (v aplikaci) ovlivňuje přístup řidiče směrem k zákazníkovi (89,95 %). Podrobnější rozbor výsledků je uveden v příloze.

Otázka č. 29: Odpovězte na následující otázky:**Tabulka 4: Názory respondentů na službu Uber v Praze**

| | Rozhodně ano | Spíše ano | Spíše ne | Rozhodně ne |
|--|--------------|-----------|----------|-------------|
| Je podle vašeho názoru Uber spolujízdou? | 12 | 67 | 88 | 42 |
| Je podle vašeho názoru absence pokladny ve vozidle bezpečnější? | 67 | 110 | 28 | 4 |
| Nahrazuje podle vašeho názoru aplikace Uber nutnost skládat zkoušky z místopisu? | 36 | 72 | 83 | 18 |
| Nahrazuje podle vašeho názoru aplikace Uber nutnost mít ve vozidle taxametr? | 57 | 102 | 35 | 15 |
| Nahrazuje podle vašeho názoru aplikace Uber pokladnu ve vozidle? | 65 | 102 | 33 | 9 |

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Z výsledků tabulky k otázce č. 29 vyplývá, že větší část respondentů nevnímá Uber jako spolujízdu (62,2 %). Dle většiny (84,68 %) je absence poklady ve vozidle bezpečnější, stejně jako že pokladnu nahrazuje aplikace (79,9 %). Že aplikace nahrazuje nutnost skládat zkoušky z místopisu, uvedlo 51,67 %. Výrazně více respondentů je názoru, že aplikace nahrazuje taxametr (76,07 %). Podrobnější rozbor výsledků je uveden v příloze.

Neuvedené vlastní odpovědi respondentů v analýze informovanosti obyvatelstva o službě Uber v Praze jsou uvedeny v příloze.

4.2 Analýza postoje příslušných úřadů včetně magistrátu hl. m. Prahy

Praha se snaží prosadit změnu zákona, která by mohla regulovat Uber, jelikož v současné době to česká legislativa neumožňuje. Že je třeba společnosti jako Uber regulovat, ne však zakazovat, se shodují kromě pražského magistrátu a ministerstva dopravy i politici. (Bohuslavová, 2017; Zpěváčková, 2017)

Miroslava Jozová, mluvčí Uberu říká: *„Uber není taxislužbou – a není jí ani služba, kterou naši partneři poskytují. Vozy taxislužby na ulicích zastavují cizí lidé, kdežto u platformy Uber jde o síť registrovaných zákazníků a partnerů.“* (Heller, 2017)

Takový výklad zákonů se však nelíbí nejen pražskému magistrátu, ale ani ministerstvu dopravy. *„Problém české legislativy je nicméně v tom, že na zprostředkovatele dopravy, jako je Uber, vůbec nepamatuje.“* (Heller, 2017)

Prozatím to vypadá, že na Uber bude v České republice nahlíženo stejně jako na poskytovatele taxislužeb. Zprostředkovává totiž stejně jako taxislužby odvoz lidem, ve srovnání s nimi však velmi levně a pohodlněji. Řidiči Uber, však na rozdíl od řidičů klasických taxislužeb, nemají žádné speciální zkoušky. (Špániková, 2017)

Proto tedy musí celou věc magistrát řešit, a proto se tím bude zabývat i ministr dopravy Dan Ťok. *„Zákony musí platit pro všechny stejně a není možné, aby je jedna služba nedodržovala, a ještě se tím chlubila,“* uvedla primátorka Prahy Adriana Krnáčová. (Špániková, 2017)

Primátorka Prahy Krnáčová tvrdí, že zákaz Uberu v Praze, není možný. „*V Praze by k něčemu podobnému mohlo dojít, kdyby v roce 2014 magistrát zareagoval dostatečně rychle,*” připomíná primátorka Krnáčová. (Koval, 2017; Švarcová, 2017)

„*Předběžné opatření je totiž možné uplatit půl roku poté, co služba, ať už Uber nebo někdo jiný, vznikne. Nyní už je bohužel pozdě,*” dodává s tím, že na regulaci digitálních platforem nemá Praha pravomoci, což by se však mělo s novou legislativou změnit. (Koval, 2017; Švarcová, 2017)

Řešení je podle ní v tomto případě na ministerstvu průmyslu a obchodu. „*Musí stanovit, co je a co není sdílená ekonomika a jak se máme stavět ke službám jako je Uber,*“ sdělila primátorka hl. města Prahy Krnáčová. (Bohuslavová, 2017; Zpěváčková, 2017)

K situaci se vyjádřil také předseda ODS Petr Fiala. Podle Fialy by naopak podnikání pomohla liberalizace. „*Nezakazovat Uber a další obdobné služby, ale upravit podmínky pro jejich fungování,*“ doplnil Fiala. A dodává, že je podle něj zároveň nutné snížit formální požadavky na taxikáře, aby tak byli konkurenceschopní. (Bohuslavová, 2017; Zpěváčková, 2017)

Na nedostatečnou legislativu si kromě vedení hlavního města stěžují i taxislužby. K tomu se vyjádřila pražská primátorka Krnáčová tak, že město nemůže Uber zakázat, ani pro něj určovat podmínky. Jednotlivé úřady nemají jasno v tom, kdo přesně má pravomoci k tomu situaci řešit. Podle Krnáčové je to na těch, kteří vytvářejí zákony, tedy v tomto případě na ministerstvu průmyslu a obchodu. Samotný magistrát však prověřuje možnosti, jak by mohl iniciovat legislativní změny pro regulaci sdílené ekonomiky. (ČTK, 2017)

Podle ministerstva průmyslu a obchodu se problematika sdílené ekonomiky týká vícero vládních resortů a ministerstev. Ty mají zodpovědnost za to připravit soupis zákonů, jejichž úprava by mohla být v této problematice potřebná. V této souvislosti se na práci podílí i ministerstvo dopravy. To potvrzuje i mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold, podle kterého se daná problematika dotýká různých oblastí ekonomiky a stejně jako ve všech státech EU, je její řešení složité. Podle Neřolda jde o zásadní krok, který si vyžádá čas. (ČTK, 2017)

Ministerstvo dopravy nyní připravuje návrh změny zákona, který by umožnil využívání aplikace místo taxametru při komerční přepravě taxislužbami. Resort pracuje na nových paragrafech od roku 2017 nejen se zástupci ostatních resortů, ale také s provozovateli klasických i alternativních taxislužeb. (Titlbach, 2017)

Zástupci ministerstev a pražského magistrátu se shodli na tom, že pravidla pro řidiče služeb jako je Uber, se musí lišit od pravidel pro klasické taxislužby. Změny připraví ministerstvo dopravy v novele zákona. (Titlbach, 2017)

Analýzou sdílené ekonomiky a digitálních platform se zabývá také analytický materiál z 06/2017 vypracovaný při využití dvou analýz Sdílené ekonomiky vytvořeného pro Úřad vlády v rámci TA ČR (Technologická agentura ČR) řešitelským týmem VŠPP (Vysoká škola podnikání a práva), ve spolupráci s Ministerstvem průmyslu a obchodu a Janem Pastorčákem. (Úřad vlády České republiky, 2017)

Mimo jiné se v něm uvádí: *„Uber se řadí do skupiny těch, jež regulatorní podmínky neplní (UberPOP). Kromě služeb vyšší kategorie UberBlack, zprostředkovává platforma z velké většiny jízdu vozidly, jejichž řidiči nedisponují potřebným oprávněním k provozování taxislužby. Tato vozidla přitom nejsou ani patřičně vybavena označením „taxi“ a taxametrem.“* (Úřad vlády České republiky, 2017)

„Snahou je nalézt taková řešení, díky kterým bude možno i nadále případně i ve zvýšené formě využívat digitální technologie, přičemž vhodně nastaveným regulačním rámcem dojde k eliminaci negativních externalit (např. dopad na trh práce či na veřejné rozpočty). Se stále větším rozvojem sdílené ekonomiky vzniká potřeba regulativně reagovat na tuto oblast podnikání. Rámec zvolený k tomuto účelu by měl aktivně podporovat podnikatelskou činnost firem, jež provádějí služby sdílené ekonomiky, a to nastavením minimálních regulatorních pravidel.“ (Úřad vlády České republiky, 2017)

4.3 Analýza postoje řidičů taxislužeb v Praze

Řidiči taxislužeb již několikrát proti Uberu protestovali, jelikož jim podle nich Uber *„bere práci“* přepravováním části pasažérů, kteří by jinak využili právě taxislužbu. (Nývtl, 2017; Kužník, 2017; Kasík, 2017)

Taxikářům vadí především to, že podle nich řidiči Uberu nemají stejné povinnosti jako klasické taxislužby. Proti pražským řidičům Uberu v minulosti již několikrát protestovali u Letiště Václava Havla, s tím, že řidiči Uberu jezdí bez taxametrů, nemají auta evidovaná jako vozidla taxislužby, nemají taxikářskou licenci a jejich vozidlo není vybaveno svítilnou ani nápisem taxi. (Píhová, 2017)

Kromě platného řidičského průkazu, čistého trestního rejstříku, koncese a vozidla s platnou technickou kontrolou musí mít řidiči taxislužeb také průkaz taxikáře, taxametr, svítilnu s nápisem taxi a další označení vozidla. Taxikář také musí každých 12 měsíců na technickou kontrolu, při každé změně sazby nebo manipulace s taxametrem se musí dostavit na ověření měřidla do Českého metrologického úřadu. Také musí absolvovat zkoušky z právních předpisů a místopisu. (Nývlt, 2017; Kužník, 2017; Kasík, 2017)

Řidiči taxislužby platí vyšší pojistné, jsou totiž vedeni v evidenci vozidel taxislužby a pojišťovny si tuto skutečnost ověřují. Řidičů Uberu se však vyšší poplatky netýkají, pokud tuto skutečnost pojišťovně nesdělí. Taxikář také platí poplatky dispečinku, který mu přiděluje zakázky a zajišťuje komunikaci se zákazníkem. Dispečink u řidiče Uberu není zapotřebí, protože vše zajistí aplikace, přičemž si provozovatel bere zhruba čtvrtinu z částky účtované cestujícímu. To, že však řidiči Uberu nejsou pojištěni, není pravda. Michal Němec, ředitel pojišťovny Kooperativa – úseku pojištění motorových vozidel vysvětluje: *„Jedná se o podobnou situaci jako např. u autobusu. Při nehodě kryje povinné ručení viníka všechny poškozené uvnitř i vně vozidla (kromě případného řidiče – viníka), žádná další speciální pojistka není nutná.“* (Nývlt, 2017; Kužník, 2017; Kasík, 2017)

Michal Němec také dodává: *„Smluvní přeprava osob je u povinného ručení zohledněna jako segmentační kritérium, tzn. taková pojistka je (má být), díky zvýšenému riziku, dražší. To předpokládá, že skutečnost, kdy vozidlo bude využíváno pro smluvní přepravu osob za úplatu, při sjednání pojistník nahlásí. Pokud ne a přijde se na to, že tuto skutečnost zamlčel, pojišťovna hradí poškozeným ve stejné výši, ale jemu může být vyúčtován rozdíl mezi pojistným, které platil a měl platit. Stejný princip platí u taxislužeb, nebo třeba autopůjčoven.“* (Nývlt, 2017; Kužník, 2017; Kasík, 2017)

Na nedostatečnou legislativu si kromě vedení hlavního města stěžují i taxislužby. Sdružení taxislužeb po protestech v pražských ulicích v roce 2017 vyzvalo zástupce ministerstev, pražskou primátorku a zástupce policie k jednání o službě Uber. Podle

taxikářů by měl stát zabránit Uberu v porušování pravidel a zajistit rovné podmínky na trhu. Sdružení českých taxikářů požaduje po pražské primátorce Krnáčové dodržování zákona ze strany Uberu, případně zastavení činnosti společnosti v Praze. V opačném případě hrozí blokováním ulic. (ČTK, 2017)

Že nejde jen o pouhá slova, dokázal spolek Sdružení českých taxikářů svými protesty v ulicích několikrát nejen v roce 2017, ale i v tom letošním (2018). „*S cílem poukázat na nerovné podmínky uspořádali taxikáři v únoru tři pomalé jízdy Prahou, kterými blokovali dopravu. Nejdříve kroužili po magistrále, poté taxikáři zvolili méně prostupné komunikace na vltavském nábřeží, což vedlo k větší dopravním komplikacím.*“ (ČTK, 2018)

4.4 Rozhovory s řidiči – partnery Uberu v Praze

Byly provedeny rozhovory s vybranými řidiči – partnery Uberu v Praze, byla tak možnost zjistit a zdokumentovat jejich názory a postoje k dané problematice. Celkem byli provedeny rozhovory se třemi řidiči – partnery Uberu, každý z nich využíval jinou verzi Uberu. První, řidič A, jezdí za službu UberPOP. Druhý, řidič B, jezdí za službu UberSelect a třetí, řidič C, jezdí za UberBlack (rozdíly a požadavky mezi jednotlivými typy služeb jsou popsány v teoretické části bakalářské práce). Každému řidiči Uberu bylo položeno celkem 5 předem připravených otázek, ke kterým se ochotně vyjádřili. Kompletní přepisy jednotlivých rozhovorů jsou vloženy v přílohách.

4.4.1 Rozhovor A, řidič UberPOP

Za UberPOP byl vyzpovídan mladý vysokoškolský student, který Uber využívá jako příležitostný přivýdělek. S Uber, resp. službou UberPOP je naprosto spokojen a nic by na ní neměnil. Pokud by Uber z jakéhokoliv důvodu v Praze skončil, našel by si jiný přivýdělek.

4.4.2 Rozhovor B, řidič UberSelect

Za UberSelect na otázky ochotně odpovídal starší pán, který má dlouholeté zkušenosti jako řidič taxislužby, a tak měl opravdu možnost srovnávat. Uber velice chválil a bylo zřejmé, že jako řidič taxislužby byl nespokojený. Podmínky, které musí jako řidič UberSelect splňovat, mu vyhovují a je spokojený především s aplikací, která podle něj

nahrazuje například taxametr, který jako řidič taxi musel povinně vlastnit. Kdyby v Praze Uber skončil, k taxikářství už by se nevrátil, nicméně je přesvědčený o tom, že Uber bude fungovat i nadále.

4.4.3 Rozhovor C, řidič UberBlack

Řidič služby UberBlack, který na otázky odpovídal, má také dlouholeté zkušenosti jako taxikář. Uber si stejně jako předchozí řidiči velmi pochvaluje, především absenci dispečinku, se kterým nebyl jako taxikář spokojen. Také přístup zákazníků jako řidiči Uberu mu přijde přívětivější, než když pracoval jako taxikář. Kdyby Uber v Praze skončil, k taxi by se již, stejně jako předchozí řidiči, nevrátil.

5 Diskuse

Soudní dvůr EU v prosinci roku 2017 rozhodl, že Uber je přepravní služba. Z toho vyplývá, že musí mít licenci a povolení podle příslušných zákonů zemí EU. Společnost Uber však tvrdí, že rozhodnutí soudu nenaruší způsob, jakým své služby nabízí. (ČTK, 2017) Advokát Jiří Kindl, který Uber zastupuje však tvrdí, že evropský soudní dvůr neřekl, že Uber je taxislužba. *„Řekl, že Uber je služba v oblasti dopravy, a tudíž se na jeho regulaci ze strany členských států neuplatní směrnice o elektronickém obchodu, směrnice o informační společnosti a některá další ustanovení,“* dodal. (ČTK, 2018)

Primátorka Prahy Adriana Krnáčová již vyzvala společnost v otevřeném dopise, aby začala dodržovat platnou legislativu a respektovala tak rozhodnutí evropského soudu. Podle společnosti Uber rozhodnutí Soudního dvora EU však znamená trochu něco jiného a to fakt, že si jednotlivé členské země mohou určit podle svého, jakým způsobem budou podobné služby jako je Uber regulovat. *„Ve většině zemí EU již dnes fungujeme plně v souladu s místními dopravními zákony jako regulovaná dopravní společnost, ty však reflektují moderní digitální technologie a služby,“* sdělila mluvčí společnosti Miroslava Jozová. (ČTK, 2018)

Je tedy na jednotlivých zemích EU, jaké legislativní změny prosadí. Česká republika na rozhodnutí EU reaguje a začala situaci intenzivně řešit. Ministr obchodu a průmyslu Jiří Havlíček tvrdí, že zákaz sdílené ekonomiky nemá smysl a navrhuje snížit regulace u stávajících klasických služeb, což by mohlo být jedno z řešení situace. V případě zákazu by totiž podle něj vznikly další obdobné formy a ve snížení regulací vidí možnost vyřešení situace. Dodává, že sdílená ekonomika má velký potenciál a velmi důležitá je míra regulace. (Echo24, 2017)

Česká republika by si mohla vzít příklad z Estonska. Prospěšnost spolupráce příslušných úřadu se společností Uber, je možné vidět na situaci v Estonsku. Estonská daňová celní rada (EDCR) se podílí, ve spolupráci se společností Uber, na pilotním projektu pro dopravní sektor. Základem je propojení platebního (bezhotovostního) systému společnosti Uber s EDCR systémem. Uber je tak schopen shromáždit data, respektive transakce provedené prostřednictvím platformy. Zároveň část údajů týkajících se zdanění přeposílá právě do systému EDCR. Údaje jsou následky zahrnuty do předvyplněných

daňových přiznání. Klesá tak administrativní zátěž ze strany poskytovatelů služeb platformy, přičemž se zároveň zvyšuje úroveň evidence a odvádění daní. (Česká justice, 2017) To podporují výsledky výzkumu o nahrazení například taxametru či pokladny samotnou aplikací. Příslušné úřady by se tak měli snažit se společností úzce spolupracovat a snažit se tak dojít k řešení, které by přineslo pozitivní dopad pro všechny zúčastněné strany. Vzhledem k odlišnostem, které mezi službami jako je Uber a klasické taxislužby jsou a které je však potřeba se pečlivě zamyslet nad řešením situace a zvážit možné následky.

Je potřeba se také zamyslet nad možnostmi, které dnešní doba a technologie nabízí, tedy nad velkým technologickým pokrokem, který v posledních letech nastal. Vystává tedy otázka, zda se takový pokrok snažit zadržet, či se jej naopak snažit podpořit. Nyní je více než jasné, že doposud česká legislativa s takovým pokrokem příliš nepočítala a je tak nutné, to co nejdříve napravit. To s sebou samozřejmě přináší zásadní otázku, jak se postavit ke klasickým taxislužbám. A více než kdy předtím se nabízí možnost narovnat a posunout i toto odvětví tak, aby drželo krok s dnešní pokročilou dobou a zároveň zůstal konkurenční trh v rovnováze.

6 Závěr

Tato bakalářská práce poskytuje důležité informace a podklady pro řešení problematiky Uberu v Praze. Z analýzy zabývající se problematikou Uberu v Praze vyplývá skutečnost, že v české legislativě není vymezeno, co přesně musí model služby, který je postaven na tak rozdílných základech oproti klasickým taxislužbám jako je Uber, splňovat a dodržovat. V České republice totiž stále není zákonem zohledněna speciální povaha služeb jako je právě Uber.

Jak vyplývá z analýzy, zákaz Uberu v Praze není žádoucí, nicméně ani možný. Určitá míra regulace je však nezbytná, a je nutné k ní přistupovat s co nejvyšší opatrností. Je nezbytné k takovým službám přistupovat tak, aby se regulacemi nepodryval jejich stávající koncept. Je tedy zapotřebí rozlišovat rozdílné povahy a odlišnosti zejména v technologickém směru (digitální aplikace) a dle toho k takovým odlišnostem adekvátně přistupovat. Nastavit pravidla, která by tyto odlišnosti zohledňovala tak, aby zůstala zachována podstata jednotlivých modelů a zároveň zůstalo zachováno rovné konkurenční prostředí. Zabývat by se tím měli příslušné orgány. Především magistrát hl. města Prahy ve spolupráci s ministerstvem dopravy a ministerstvem průmyslu a obchodu.

Z výzkumu plyne možná inspirace především z Estonska. Pobaltská země Estonsko je první zemí v Evropě, která legalizovala sdílení jízd přes online platformy. Zákon regulující takové služby začal v Estonsku platit na konci roku 2017. Účelem takového zákona je nastavení flexibilních regulatorních podmínek, které umožní, za zachování jasného právního rámce, odlišení jednotlivých modelů účastníků trhu zprostředkovávajících přepravu. Podporují to výsledky výzkumu, kdy je na místě především přehodnocení nutnosti požadavku na vlastnění taxamtru v době digitálních aplikací. Jelikož aplikace slouží nejen pro objednání jízdy taxíkem, ale i pro výpočet sazby jízdného elektronickou formou. Dokážou tak v dnešní době efektivně nahradit právě taxametry a přinést lepší podmínky pro zákazníky. Schopnost aplikace nahradit taxametr je však jen jeden z aspektů. Jak vyplývá z rozhovorů s vybranými řidiči Uberu, velice efektivně nahrazuje také dispečink. Především zkrácením čekací doby na spojení mezi řidičem a samotným zákazníkem. To dokazuje její vysoký potenciál, který je možné při efektivní spolupráci státu, respektive města se společností, využít.

Jedním z hlavních problémů, týkající se vozidel řidičů Uberu a který vadí především taxikářům, je absence jakéhokoliv označení vozidla. Podle výzkumu vyplývá, že by označení vozidla řidičů Uberu měla mít, nikoliv však takové, jaké mají vozidla taxislužeb, právě z důvodu odlišení jednotlivých modelů - služeb. Postačila by například jednoduchá nálepka či jiné označení vozidla. Splnil by se tak požadavek na označení vozidla, a zároveň by pro zákazníka bylo na první pohled zřejmé, že se jedná o vozidlo Uber, nikoliv taxi.

Z výsledků je také zřejmá potřeba přehodnocení stávajících podmínek profesionálního výcviku řidičů. Estonsko ponechalo na samotných taxislužbách a zprostředkovatelských platformách, aby výcvik řidičů potřebný k výkonu dané činnosti zajistily sami. To se týká především zkoušek z místopisu, které je dle výzkumu možné nahradit právě aplikací, která funguje na bázi globálního polohového systému (GPS). Z čehož vyplývá možná deregulace klasických taxislužeb, která by tak korelovala s dnešní, technologicky vyspělou dobou a nahradili by ji nová, aktuálnější pravidla a požadavky pouze tam, kde si to situace vyžaduje. Například dispečink, jak vyplývá z výzkumu, aplikace v dnešní pokročilé době dokáže nahradit ještě efektivněji.

7 Seznam použitých zdrojů

Literatura

BOTSMAN, Rachel and ROGERS, Roo. What's Mine Is Yours: The Rise Of Collaborative Consumption. New York: Harper Collins. 2010. 304 s. ISBN 978-0061963544

GANSKY, Lisa. The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing. Londýn: Penguin Publishing Group. 2012. 272 s. ISBN 978-1591844303

PARKER, Geoffrey G. aj. Platform Revolution: How Networked Markets Are Transforming the Economy – and How to Make Them Work for You. New York: W. W. Norton & Company. 2016. 352 s. ISBN 978-0393249132

SUNDARARAJAN, Arun. The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism. Cambridge: MIT Press. 2016. 256 s. ISBN 978-0262034573

WILLIAMS, Colin C. Confronting the Shadow Economy: Evaluating Tax Compliance and Behaviour Policies. Cheltenham: Edward Elgar Pub. 2015. 296 s. ISBN 978-1782546030

Internetové zdroje

Auto ©2014. Praha: První firma začala nabízet sdílení aut. Auto.cz [online]. [cit. 2017-09-19]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/praha-prvni-firma-zacala-nabizet-sdileni-aut-79281>

BELK, Russell. (2007) Why Not Share Rather than Own? Researchgate [online]. [cit. 2017-08-18]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/258125200_Why_Not_Share_Rather_than_Own

Blablacar ©2017. Blablacar.cz [online]. [cit. 2017-09-16]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/>

Blablacar ©2017. Definice sdílené ekonomiky. Blablacar.cz [online]. [cit. 2017-09-16]. Dostupné z: <https://www.blablacar.cz/blablalife/novy-druh-cestovani/spolecnost/definice-sdilene-ekonomiky>

BOESLER, Matthew. (2013) The Rise Of The Renting And Sharing Economy Could Have Catastrophic Ripple Effects. Business Insider [online]. [cit. 2017-08-18]. Dostupné z: <http://www.businessinsider.com/rise-of-the-renting-and-sharing-economy-2013-8>

BOHUSLAVOVÁ, R. a ZPĚVÁČKOVÁ, B. (2017) Uber je třeba regulovat, ne zakázat, shodují se politici. Novinky [online]. [cit. 2017-10-06]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/domaci/450658-uber-je-treba-regulovat-ne-zakazat-shoduji-se-politici.html>

CARTAGENA, Juan. (2014) What is the right name for the “sharing-economy”? Medium [online]. [cit. 2017-08-16]. Dostupné z: <https://medium.com/ouishare-connecting-the-collaborative-economy/is-there-a-better-name-for-the-sharing-economy-2d7489e1f56d>

Cbsinsights ©2017. Snap IPO: Where Does It Stack Up Against Recent Social & Messaging Exits. Cbsinsights.com [online]. [cit. 2017-09-17]. Dostupné z: <https://www.cbinsights.com/research/snapchat-valuation-ipo/>

CONSTABLE, Simon. (2016) What Is the Shadow Economy and Why Does It Matter? WSJ [online]. [cit. 2017-09-07]. Dostupné z: <https://www.wsj.com/articles/what-is-the-shadow-economy-and-why-does-it-matter-1488769322>

ČERNÝ, Aleš. (2016) Stát si láme hlavu s Airbnb a spol. Co je sdílení a co šedá ekonomika? Idnes [online]. [cit. 2017-09-07]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/vznika-pravni-analyza-sdilene-ekonomiky-ff4-/ekonomika.aspx?c=A160726_194612_ekonomika_rny

Česká justice ©2017. Sdílená ekonomika: Jak ji řeší Evropa? Ceska-justice.cz [online]. [cit. 2018-01-29]. Dostupné z: <http://www.ceska-justice.cz/2017/08/sdilena-ekonomika-jak-ji-resi-evropa/>

ČTK. (2017) Není to právní vakuum. Řidiče Uberu můžete pokutovat už nyní, vzkazuje městům ministerstvo. Rozhlas [online]. [cit. 2018-01-29]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/neni-to-pravni-vakuum-ridice-uberu-muzete-pokutovat-uz-nyni/r~79dcf9c89e2811e79603002590604f2e/?redirected=1519634830>

ČTK. (2018) Primátorka Krnáčová vyzývá Uber, aby začal dodržovat zákony. Idnes [online]. [cit. 2018-02-26]. Dostupné z: https://praha.idnes.cz/krnacova-vyzyva-uber-dodrzovat-zakony-taxikari-fua-/praha-zpravy.aspx?c=A180111_174741_praha-zpravy_rsr

ČTK. (2017) Soudní dvůr EU: Uber je přepravní služba a musí žádat o licenci. České noviny [online]. [cit. 2018-01-29]. Dostupné z: <http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/soudni-dvur-eu-uber-je-prepravni-sluzba-a-musi-zadat-o-licenci/1564649>

ČTK. (2018) Taxikáři se opět sjedou na Strahově, plánují další protest. Irozhlas [online]. [cit. 2018-01-29]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/taxi-protest-praha-strahov-pondeli_1802260632_ako

Echo24 ©2017. Uber nebo AirBnB? Zákazy sdílené ekonomiky nemají smysl, říká Havlíček. Echo24.cz [online]. [cit. 2017-09-07]. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/icQk4/uber-neboairbnb-zakazy-sdilene-ekonomiky-nemaji-smysl-rika-havlicek>

Ekonomikaonline ©2015. Co je sdílená ekonomika. Ekonomikaonline.cz [online]. [cit. 2017-08-16]. Dostupné z: <http://ekonomikaonline.cz/357/co-je-sdilena-ekonomika/>

Ey ©2015. The Rise Of The Saring Economy. Ey.com [online]. [cit. 2017-09-17]. Dostupné z: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-the-rise-of-the-sharing-economy/\\$FILE/ey-the-rise-of-the-sharing-economy.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-the-rise-of-the-sharing-economy/$FILE/ey-the-rise-of-the-sharing-economy.pdf)

FISCHER, Ben. (2015) In Uber vs. taxi cab fight, expense reports offer telling barometer. Bizjournals [online]. [cit. 2017-09-06]. Dostupné z: <https://www.bizjournals.com/newyork/blog/techflash/2015/04/uber-taxi-expense-report-certify-study.html>

GRISWOLD, Alison. (2017) Valuations of leading ride-hailing companies. The Atlas [online]. [cit. 2017-10-06]. Dostupné z: <https://www.theatlas.com/charts/HJX3QMVTI>

HALL, J. a KRUEGER, A. (2015) An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the United States. Amazonaws [online]. [cit. 2017-09-06]. Dostupné z: https://s3.amazonaws.com/uber-static/comms/PDF/Uber_Driver_Partners_Hall_Kreuger_2015.pdf

HALL, Jonathan. (2015) In the Driver's Seat. Uber [online]. [cit. 2017-10-06]. Dostupné z: <https://newsroom.uber.com/in-the-drivers-seat-understanding-the-uber-partner-experience/>

HELLER, Jakub. (2017) Praha brojí proti taxislužbě Uber, snaží se prosadit změnu zákona. Idnes [online]. [cit. 2017-10-18]. Dostupné z: https://praha.idnes.cz/uber-praha-chce-zprisnit-08u-/praha-zpravy.aspx?c=A170309_2311135_praha-zpravy_rsr

CHANDLER, Adam. (2016) What Should the 'Sharing Economy' Really Be Called? The Atlantic [online]. [cit. 2017-08-17]. Dostupné z: <https://www.theatlantic.com/business/archive/2016/05/sharing-economy-airbnb-uber-yada/484505/>

Idnes ©2017. AirBnB roste v Česku raketově. Za rok se přes něj ubytovalo 900 tisíc hostů. Idnes.cz [online]. [cit. 2017-10-18]. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/airbnb-cesko-praha-turisticky-ruch-dth-/ekonomika.aspx?c=A171005_090215_ekonomika_rts

KAMENETZ, Anya. (2013) Does The Sharing Economy Have a Shadow Side? Fast Company [online]. [cit. 2017-09-10]. Dostupné z: <https://www.fastcompany.com/3013272/does-the-sharing-economy-have-a-shadow-side>

KARABELL, Shellie. (2017) The Sharing Economy: Innovation Vs. Regulation. Forbes [online]. [cit. 2017-09-07]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/shelliekarabell/2017/04/06/the-sharing-economy-innovation-vs-regulation/#7e2aecc62e59>

KOVAL, V. a ŠVARCOVÁ, A. (2017) Praha je proti taxikářům a Uberu bezbranná, říká primátorka Adriana Krnáčová. Rozhlas [online]. [cit. 2018-01-23]. Dostupné z: <http://www.rozhlas.cz/radiozurnal/zajimavosti/zprava/praha-je-proti-taxikarum-a-uberu-bezbranna-rika-primatorka-adriana-krnacova--1758616>

KRULIŠ, K. a REZKOVÁ, A. (2016) Analýza vybraných sektorů sdílené ekonomiky v České republice. AMO [online]. [cit. 2017-10-08]. Dostupné z: https://www.amo.cz/wp-content/uploads/2016/05/amocz_RP_2_2016_web.pdf

M-journal ©2016. Airbnb zaznamenalo v Česku 86% nárůst nabídek ubytování. M-journal.cz [online]. [cit. 2017-09-17]. Dostupné z: http://www.m-journal.cz/cs/aktuality/airbnb-zaznamenalo-v-cesku-86--narust-nabidek-ubytovani_s288x11864.html

MARR, Bernard. (2016) The Sharing Economy – What It Is, Examples, And How Big Data, Platforms And Algorithms Fuel It. Forbes [online]. [cit. 2017-09-07]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/bernardmarr/2016/10/21/the-sharing-economy-what-it-is-examples-and-how-big-data-platforms-and-algorithms-fuel/#179c65d57c5a>

Mastercard ©2017. Shared, Collaborative and On Demand: The New Digital Economy. Mastercard.com [online]. [cit. 2017-09-07]. Dostupné z: https://newsroom.mastercard.com/eu/files/2017/06/Mastercard_Sharing-Economy_v7.compressed2.pdf

MATOFSKA, Benita. (2016) Generation Share. The people who share [online]. [cit. 2017-08-18]. Dostupné z: <http://www.thepeoplewhoshare.com/blog/generation-share-who-is-sharing-the-people-driving-the-sharing-economy/>

MATOFSKA, Benita. (2016) What is the Sharing Economy? The people who share [online]. [cit. 2017-08-17]. Dostupné z: <http://www.thepeoplewhoshare.com/blog/what-is-the-sharing-economy/>

MILER, Marek. (2017) Povolili jsme Uber, odlehčili taxikářům a už nikdo nestávkuje. Když je placení daní snadné, lidé to dělají rádi, říká estonský poslanec. Ihned [online]. [cit. 2018-01-29]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c1-65923700-povolili-jsme-uber-odlehčili-taxikarum-a-uz-nikdo-nestavkuje-rika-estonsky-poslanec-palling>

NÝVLT, V., KUŽNÍK, J. a KASÍK, P. (2017) Proč Uber tak děsí taxikáře? Jak porušuje zákon, není jasné. Idnes [online]. [cit. 2017-01-28]. Dostupné z: https://technet.idnes.cz/uber-taxi-zakony-budoucnost-dgd-/tec_technika.aspx?c=A170919_111119_tec_technika_nyv

Oxfordmartin ©2015. The sharing economy. Oxfordmartin.ox.ax.uk [online]. [cit. 2017-09-07]. Dostupné z: http://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/GI_215_e_GesamtPDF_01_high.pdf

PÍHOVÁ, Dominika. (2017) Pohodlná služba i nepřítel taxikářů. Co je to Uber a proč by kvůli němu někdo chtěl blokovat Prahu? Irozhlas [online]. [cit. 2017-10-09]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/pohodlna-sluzba-i-nepritel-taxikaru-co-je-uber-a-proc-kvuli-nemu-nekdo-chtel_1709281831_dp

PUSCHMANN, T. a ALT, R. (2016) "Sharing Economy," Business & Information Systems Engineering [cit. 2017-08-18] Dostupné z: <http://hdl.handle.net/10.1007/s12599-015-0420-2>

SACKS, Danielle. (2011) The Sharing Economy. Fast Company [online]. [cit. 2017-08-19]. Dostupné z: <https://www.fastcompany.com/1747551/sharing-economy>

Sharebrary. (2013) Ekonomika sdílení nejen pro knihovny a knihovníky. Knihovna [online]. [cit. 2017-09-17]. Dostupné z: <http://eknihy.knihovna.cz/static/files/ekonomika-sdileni.pdf>

SCHNEIDER, F. a WILLIAMS, C. C. (2016) The Shadow Economy. IEA.ORG [online]. [cit. 2017-09-09]. Dostupné z: <https://iea.org.uk/wp-content/uploads/2016/07/IEA%20Shadow%20Economy%20web%20rev%207.6.13.pdf>

SMITH, Aaron. (2016) Shared, Collaborative and On Demand: The New Digital Economy. Pewinternet [online]. [cit. 2017-08-17]. Dostupné z: <http://www.pewinternet.org/2016/05/19/the-new-digital-economy/>

ŠPÁNIKOVÁ, Zuzana. (2017) Magistrát bojuje s Uberem. Předražené taxíky mají po kšeftech, zákazníci si mnou ruce. Čti doma [online]. [cit. 2017-10-17]. Dostupné z: <http://www.ctidoma.cz/zpravodajstvi-doprava/2017-03-21-magistrat-bojuje-s-uberem-predrazene-taxiky-maji-po-kseftech>

TITLBACH, Filip. (2017) Praha stupňuje kontroly taxikářů a řidičů Uberu. Nepoctivcům hrozí až půlmilionová pokuta. Irozhlas [online]. [cit. 2018-02-09]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/praha-stupnuje-kontroly-taxikaru-a-ridicu-uberu-nepoctivcum-hrozi-az_1710061119_dbr

Uber ©2017. How Uber Works. Uber.com [online]. [cit. 2017-09-19]. Dostupné z: <https://www.uber.com/cs-CZ/ride/how-uber-works/>

Úřad vlády České republiky ©2017. Analýza sdílené ekonomiky a digitální platform. Vlada.cz [online]. [cit. 2017-09-18]. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha_4_Material_Analyza.pdf

YARAGHI, Niam a RAVI, Shamika. (2017) The Current and Future State of Sharing Economy. Brookings [online]. [cit. 2017-08-19]. Dostupné z: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/12/sharingeconomy_032017final.pdf

Zipcar ©2017. Carsharing. Zipcar.com [online]. [cit. 2017-08-19]. Dostupné z: <http://www.zipcar.com/carsharing>

8 Přílohy

Seznam příloh

| | |
|--|------|
| Příloha 1: Seznam otázek dotazníku | I |
| Příloha 2: Grafy k dotazníkovému šetření | VIII |
| Příloha 3: Podrobné odpovědi dotazníku..... | XVII |
| Příloha 4: Kompletní přepisy rozhovorů s řidiči Uberu v Praze..... | XXI |

Příloha 1: Seznam otázek dotazníku

1. Pohlaví

- Muž
- Žena

2. Kolik je Vám let?

- Méně než 18
- 18-26
- 27-35
- 36-43
- Více než 43

3. Jste:

- Student
- Zaměstnanec
- OSVČ
- Nezaměstnaný
- Jiné

4. Jaký je váš čistý měsíční příjem?

- Do 10 000 Kč
- 10 001 – 20 000 Kč
- 20 001 – 30 000 Kč
- Více než 30 000 Kč
- Žádný, nepracuji
- Jiné:

5. Využil jste někdy Taxi?

- Nevyužil a ani o tom neuvažuji
- Nevyužil, ale uvažuji o tom
- Ano, jednou
- Využívám zřídka
- Využívám občas
- Využívám často
- Jiné:

6. Jak hodnotíte svoji/e zkušenost/i s Taxi?

- Velmi kladně
- Spíše kladně
- Spíše negativně
- Velmi negativně
- Jiné:

7. Využil/a jste někdy Uber?

- Nevyužil a ani o tom neuvažuji
- Nevyužil, ale uvažuji o tom
- Ano, jednou
- Využívám zřídka
- Využívám občas
- využívám často
- Jiné:

8. Jak hodnotíte svoji/e zkušenost/i se službou Uber?

- Velmi kladně
- Spíše kladně
- Spíše negativně
- Velmi negativně
- Jiné:

9. Preferujete spíše Uber nebo klasickou taxislužbu?

- Jednoznačně Uber
- Spíše Uber
- Spíše Taxislužbu
- Jednoznačně taxislužbu
- Oboje stejně
- Ani jedno
- Jiné:

10. V čem vidíte výhody Uberu oproti taxislužbě?

- Nižší cena
- Možnost bezhotovostní platby

- Odhadovaná cena předem
- Jednoduchá rezervace
- Rychlejší příjezd vozidla
- Nevidím žádné výhody Uberu oproti taxislužbě
- Jiné:

11. Vyberte jednu z možností:

- Jízda službou Uber by měla být levnější než jízda taxislužbou
- Jízda službou Uber by měla stát stejně jako jízda taxislužbou
- Jízda službou Uber by měla být dražší než jízda taxislužbou
- Jiné:

12. Odpovězte na následující otázky:

- A. Jste ochotni zaplatit za jízdu službou Uber stejně jako za jízdu klasickou taxislužbou?
 - B. Jste ochotni zaplatit za jízdu službou Uber více než za jízdu klasickou taxislužbou?
 - C. Jsou podle Vás řidiči taxislužeb féroví?
 - D. Má podle vašeho názoru Uber oproti klasickým taxislužbám neférovou výhodu?
 - E. Kdyby měli řidiči Uberu průkaz způsobilosti řidiče taxislužby, vnímali byste je pozitivněji?
- Rozhodně ano
 - Spíše ano
 - Spíše ne
 - Rozhodně ne

13. Která ze služeb je podle vašeho názoru:

- A. Levnější
 - B. Bezpečnější
 - C. Spolehlivější
 - D. Rychleji u zákazníka po objednání
- Rozhodně Uber
 - Spíše Uber
 - Spíše klasická taxislužba
 - Rozhodně klasická taxislužba

14. Co preferujete v případě objednání vozidla na dálku?
- Objednání vozu telefonicky
 - Objednání vozu přes aplikaci
 - Je mi to jedno
 - Jiné:
15. Co je podle Vás hlavním důvodem stále rostoucí popularity Uberu?
- Cena
 - Pohodlnost
 - Jeho moderní pojetí
 - Řidiči uberu mají lidštější přístup oproti řidičům taxislužeb
 - Nemám v oblibě řidiče taxislužeb
 - Nesouhlasím s názorem, že popularita Uberu roste
 - Jiné:
16. Liší se podle Vás momentálně požadavky na řidiče Uberu a řidiče taxislužby?
- Ano liší, a tak by to i mělo být
 - Ano liší, ale nemělo by to tak být
 - Nevím
 - Ne neliší, a tak by to i mělo být
 - Ne neliší, ale měli by se lišit
 - Jiné:
17. Víte, v čem přesně se požadavky na řidiče Uberu oproti řidičům taxislužeb liší?
- Rozhodně ano
 - Spíše ano
 - Nevím
 - Spíše ne
 - Rozhodně ne
 - Jiné:

18. Jaký máte názor na taxametr ve vozidle řidiče Uberu?

- Každý řidič Uber by jej měl mít povinně
- Řidiči Uber mohou používat taxametr dle vlastního uvážení pro případnou kontrolu
- Taxametr mi přijde zbytečný
- Jiné:

19. Jaký máte názor na označení vozidla řidiče Uberu?

- Každé vozidlo by mělo být povinně označené svítilnou a nápisem Taxi, jako u klasických řidičů taxislužeb
- Každé vozidlo by mělo být povinně označené, ale stačila by například pouze nálepka nebo jiné označení místo svítilny a nápisu TAXI
- Označení vozidla by nemělo být povinné
- Označení vozidla mi přijde zbytečné
- Jiné:

20. Jaký máte názor na průkaz způsobilosti řidiče taxislužby pro řidiče Uber?

- každý řidič Uber by jej měl mít povinně, stejně jako jej mají řidiči taxislužeb
- Nezaváděl bych jeho povinnost. Kdyby jej však řidiči Uberu měli, cítil bych se při jízdě bezpečněji
- Takový průkaz není potřeba, protože řidič Uberu není taxikář
- Jiné:

21. Jaký máte názor na zkoušky z místopisu (tj. zjednodušeně znalost okolí) pro řidiče Uberu?

- Každý řidič Uberu by je měl skládat povinně
- Nezaváděl bych jejich povinnost, nicméně jejich složením by se stal Uber atraktivnějším
- Není potřeba skládat zkoušky z místopisu, aplikace ukazuje přesnou cestu až do cíle a jsou tak zbytečné
- Jiné

22. Jaký máte názor na vedení vozidla Uber v evidenci vozidel taxislužby?

- Vozidlo řidiče Uberu by mělo být povinně vedeno v evidenci vozidel taxislužby
- Vozidlo řidiče Uberu by nemělo být povinně vedeno v evidenci vozidel taxislužby
- Nevím
- Jiné:

23. Jaký máte názor na živnostenský list pro řidiče Uberu?

- Každý řidič Uberu by jej měl mít povinně, stejně jako jej mají řidiči taxislužeb
- Neviděl bych to úplně jednoznačně, nicméně o jeho povinnosti bych uvažoval
- Živnostenský list pro řidiče Uberu mi přijde zbytečný
- Jiné:

24. Jaký máte z hlediska zákazníka názor na systém hodnocení každého řidiče v aplikaci Uberu?

- Rozhodně pozitivní
- Spíše pozitivní
- Spíše negativní
- Rozhodně negativní
- Jiné:

25. Co si myslíte o budoucnosti Uberu?

- Uber vytlačí klasické taxislužby z trhu
- Uber bude stejně jako taxislužby fungovat, avšak bude více využívanější než taxislužby
- Uber bude stejně jako taxislužby fungovat, avšak bude méně využívanější než taxislužby
- Uber bude zakázán
- Uber zanikne
- Jiné:

26. Co si myslíte o zákazu Uberu v Praze?

- Uber by se měl v Praze zakázat
- Jsem proti zákazu Uberu v Praze
- Mám neutrální názor na zákaz Uberu v Praze
- Jiné:

27. Jak byste regulovali Uber?

- Zavedl bych povinně ve vozidle taxametr
- Zavedl bych povinné označení vozidla
- Zavedl bych povinně průkaz způsobilosti řidiče taxislužby
- Zavedl bych povinné zkoušky z místopisu

- Zavedl bych povinné zavedení vozidla do evidence taxislužby
- Zavedl bych povinnost speciálního pojištění vozidla
- Uber bych nereguloval
- Jiné:

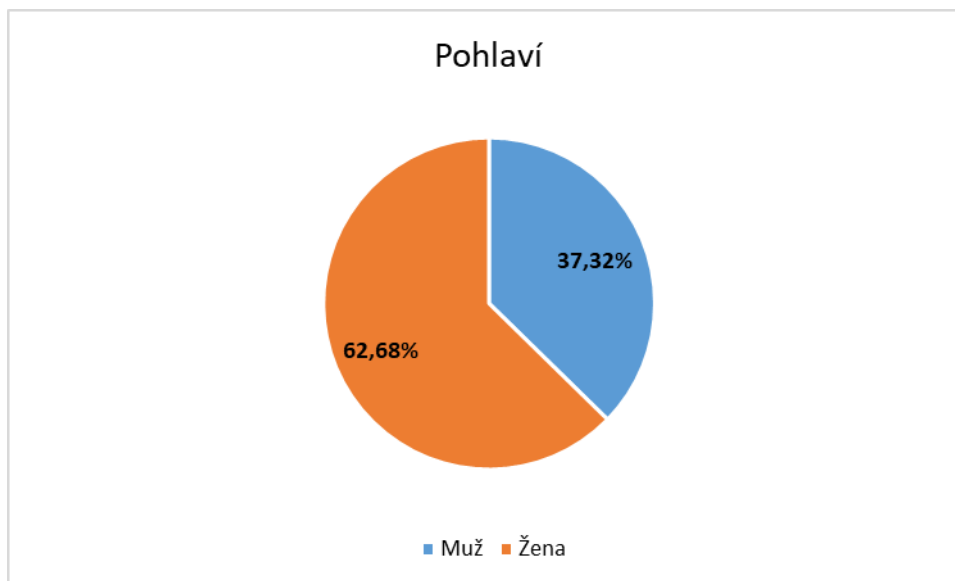
28. Odpovězte na následující otázky:

- A. Uvítali jste, že se v Praze objevil Uber?
 - B. Souhlasíte s názorem, že popularita Uberu stále roste?
 - C. Mají podle Vás řidiči taxislužeb podíl na rostoucí popularitě Uberu na úkor klasických služeb?
 - D. Považujete za výhodu, že řidičem Uberu může být i neprofesionální řidič?
 - E. Ovlivňuje podle vašeho názoru pozitivně systém hodnocení řidičů Uber přístup řidiče směrem k zákazníkovi?
- Rozhodně ano
 - Spíše ano
 - Spíše ne
 - Rozhodně ne

29. Odpovězte na následující otázky

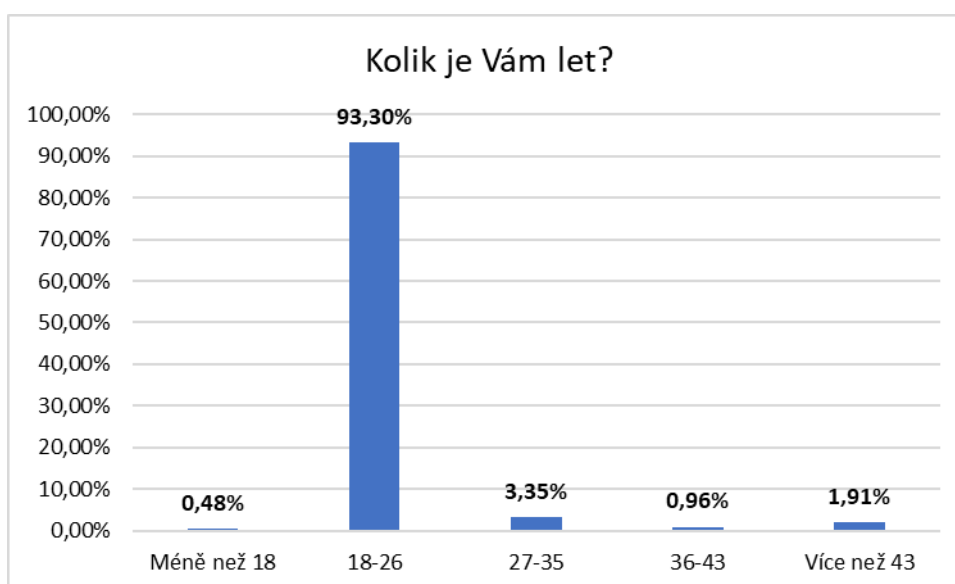
- A. Je podle vašeho názoru Uber spolujízdou?
 - B. Je podle vašeho názoru absence pokladny ve vozidle bezpečnější?
 - C. Nahrazuje podle vašeho názoru aplikace Uber nutnost skládat zkoušky z místopisu?
 - D. Nahrazuje podle vašeho názoru aplikace Uber nutnost mít ve vozidle taxametr?
 - E. Nahrazuje podle vašeho názoru aplikace Uber pokladnu ve vozidle?
- Rozhodně ano
 - Spíše ano
 - Spíše ne
 - Rozhodně ne

Příloha 2: Grafy k dotazníkovému šetření



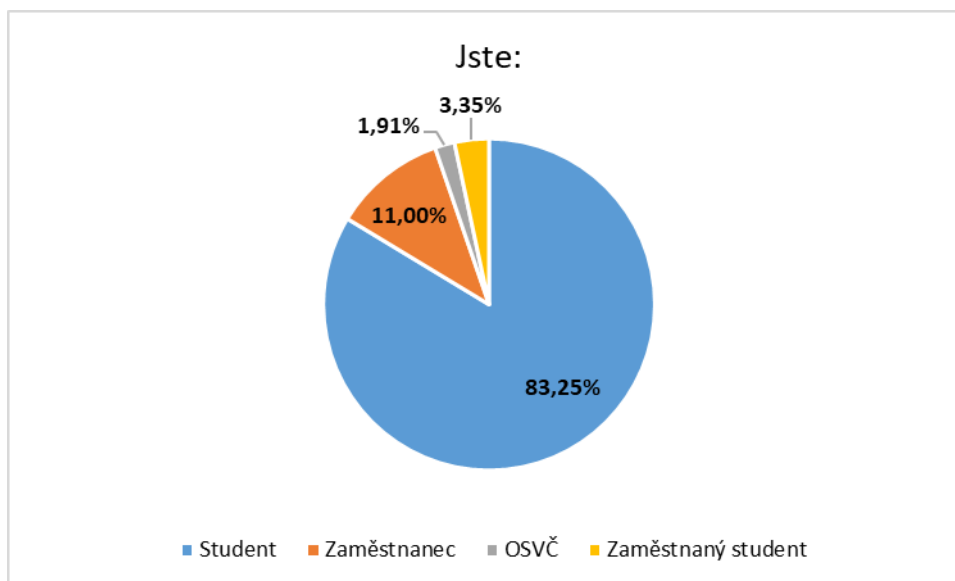
Graf 8: Pohlaví

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



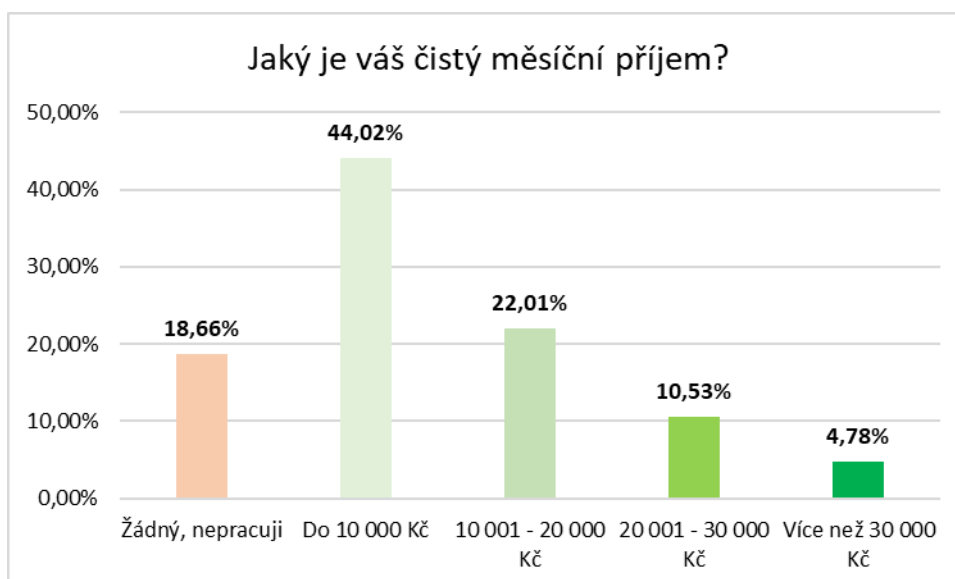
Graf 9: Kolik je Vám let?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



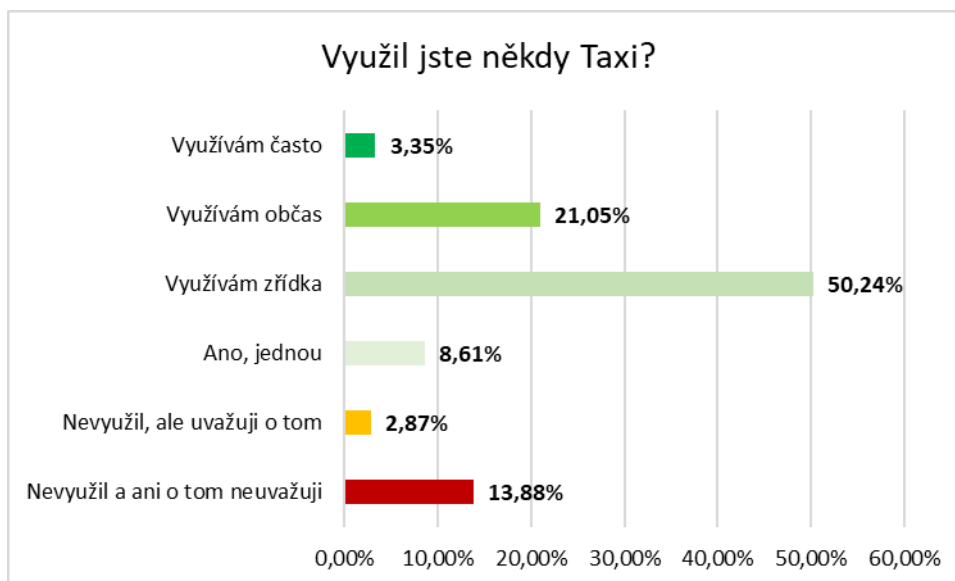
Graf 10: Jste

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



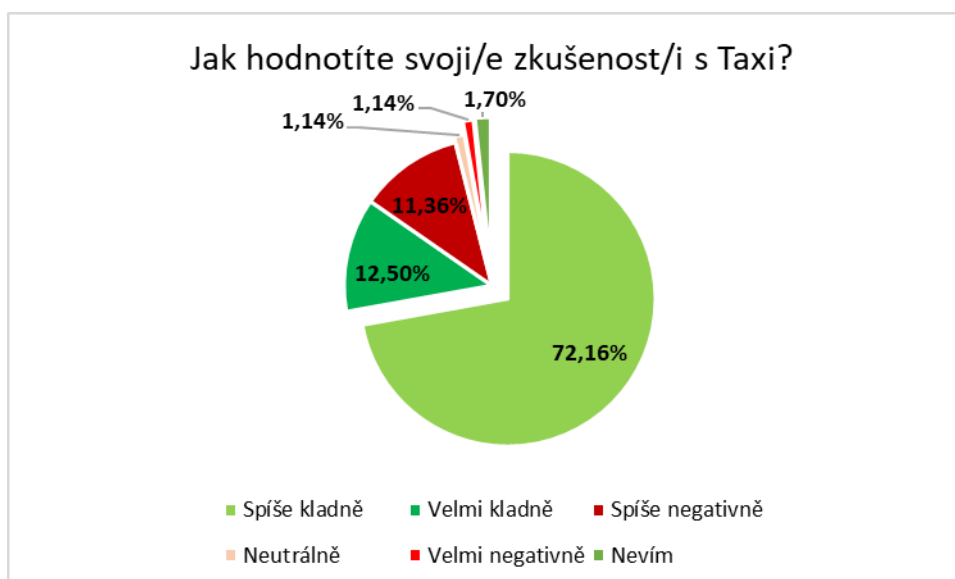
Graf 11: Jaký je Váš čistý měsíční příjem?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



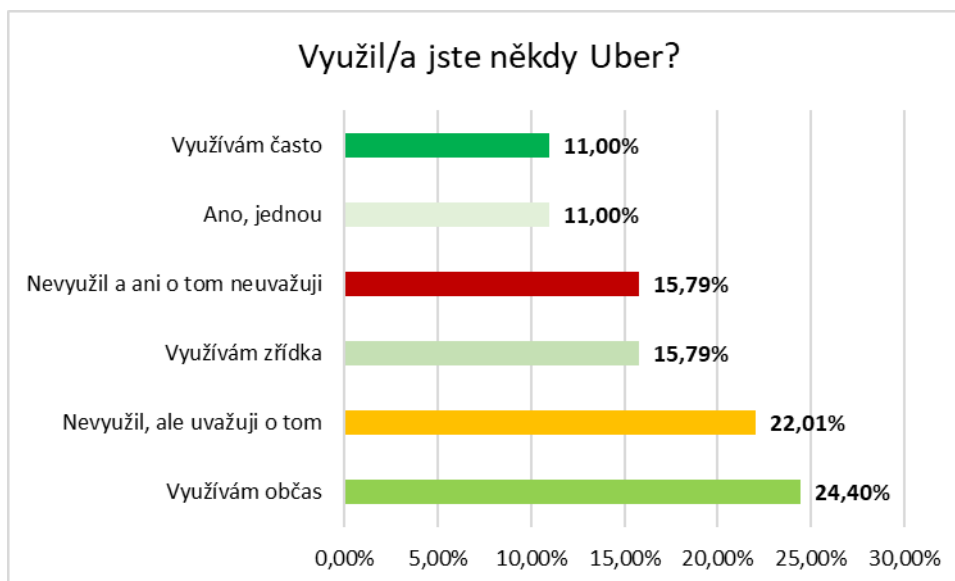
Graf 12: Využil jste někdy Taxi?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



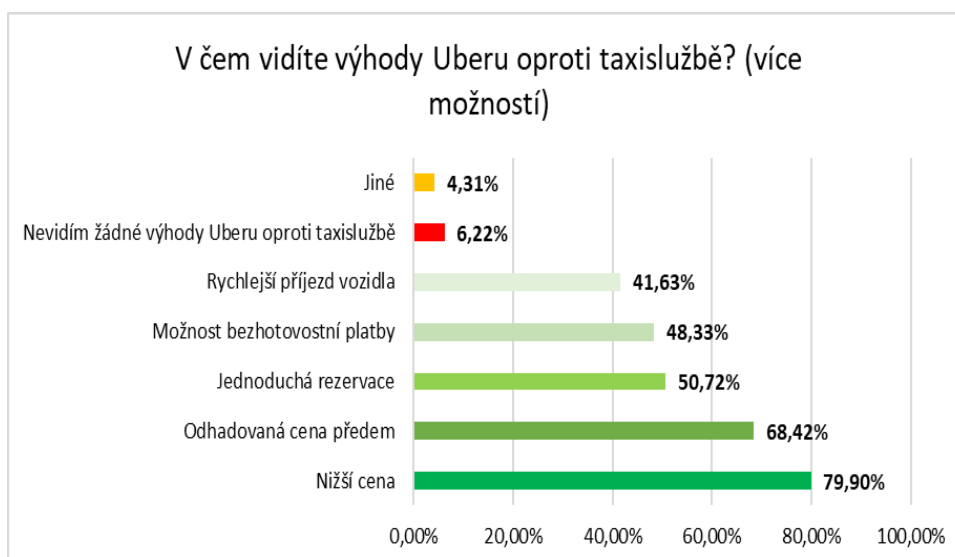
Graf 13: Jak hodnotíte svoji/e zkušenost/i s Taxi?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



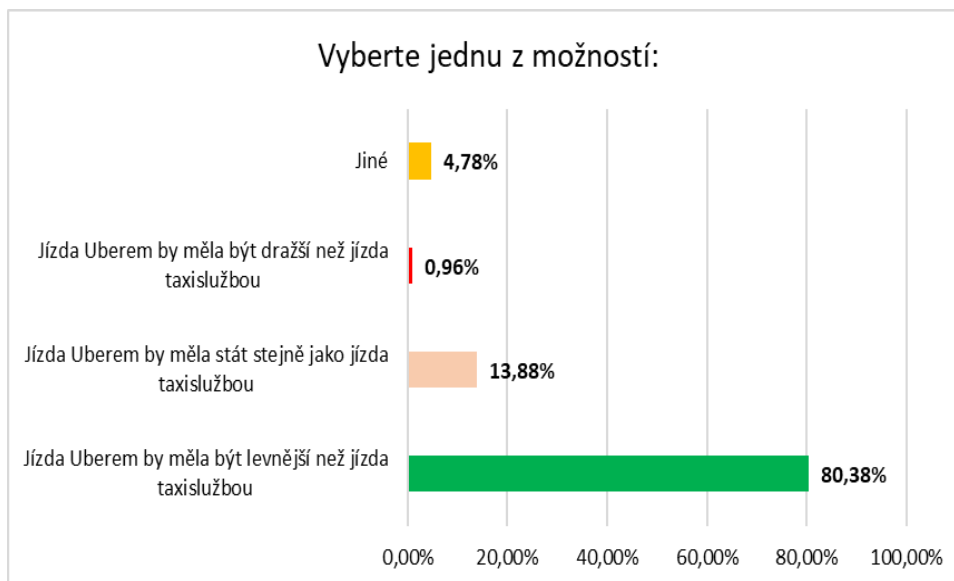
Graf 14: Využil/a jste někdy Uber?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



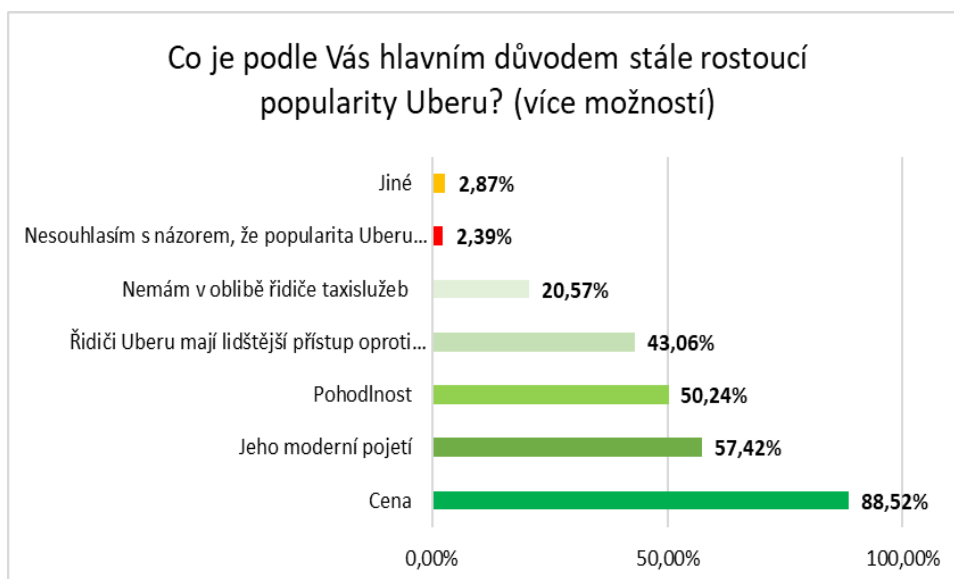
Graf 15: V čem vidíte výhody Uberu oproti taxislužbě?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



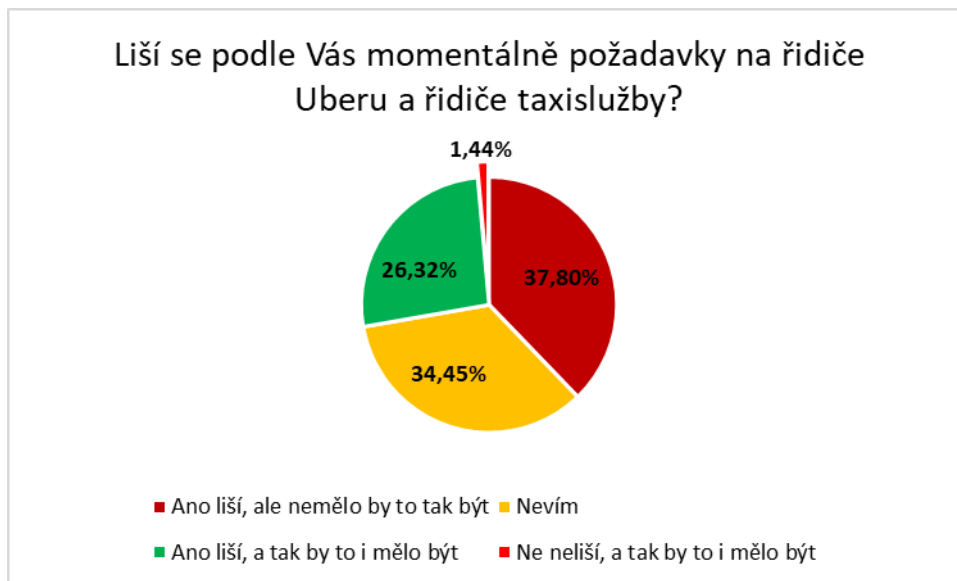
Graf 16: Vyberte jednu z možností

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



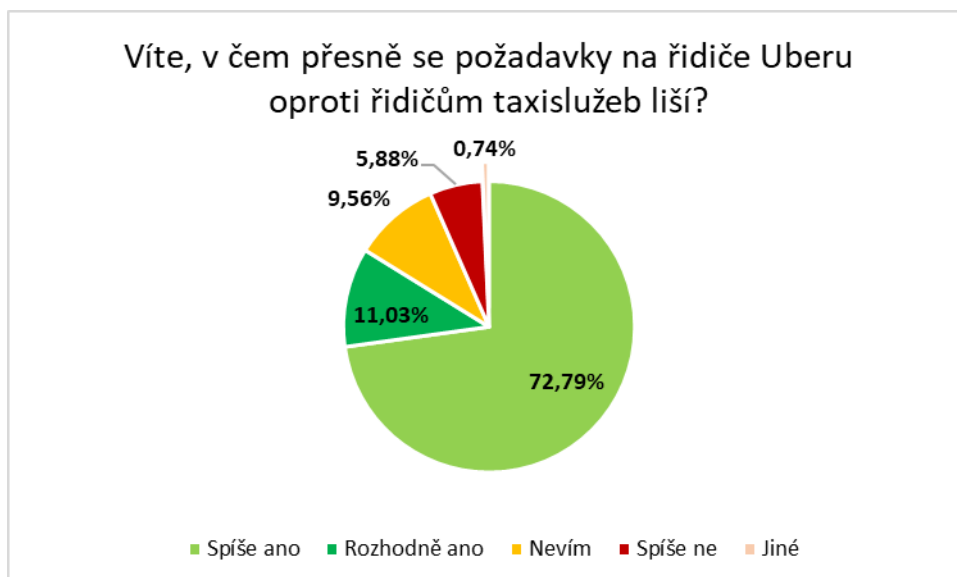
Graf 17: Co je podle Vás hlavním důvodem stále rostoucí popularity Uberu?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



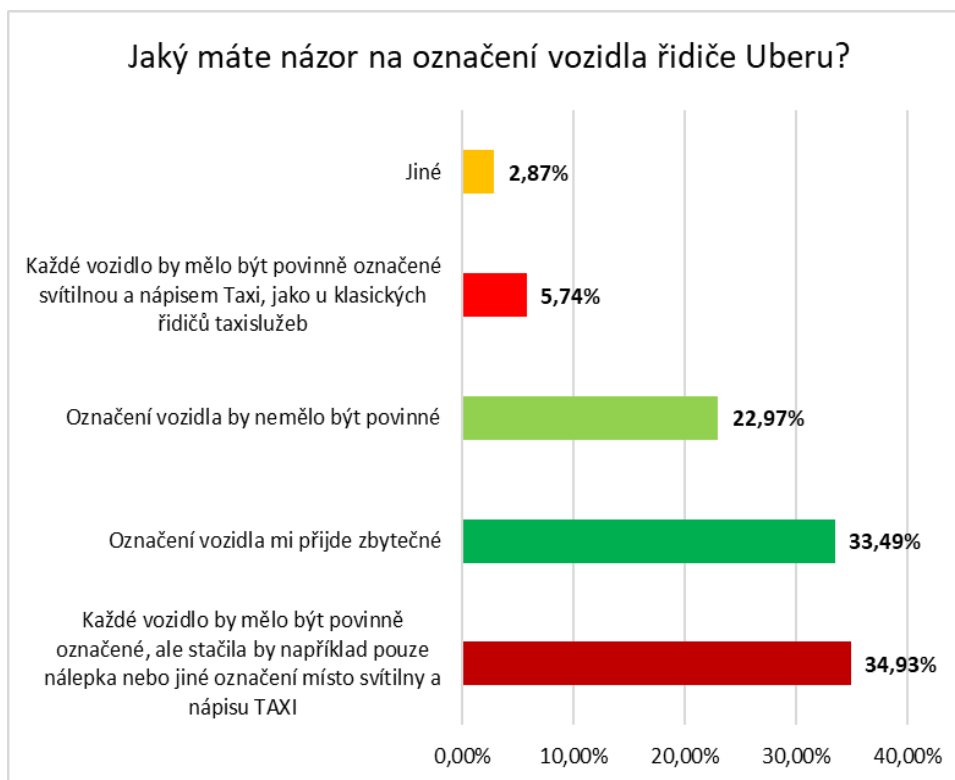
Graf 18: Liší se podle Vás momentálně požadavky na řidiče Uberu a řidiče taxislužby?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



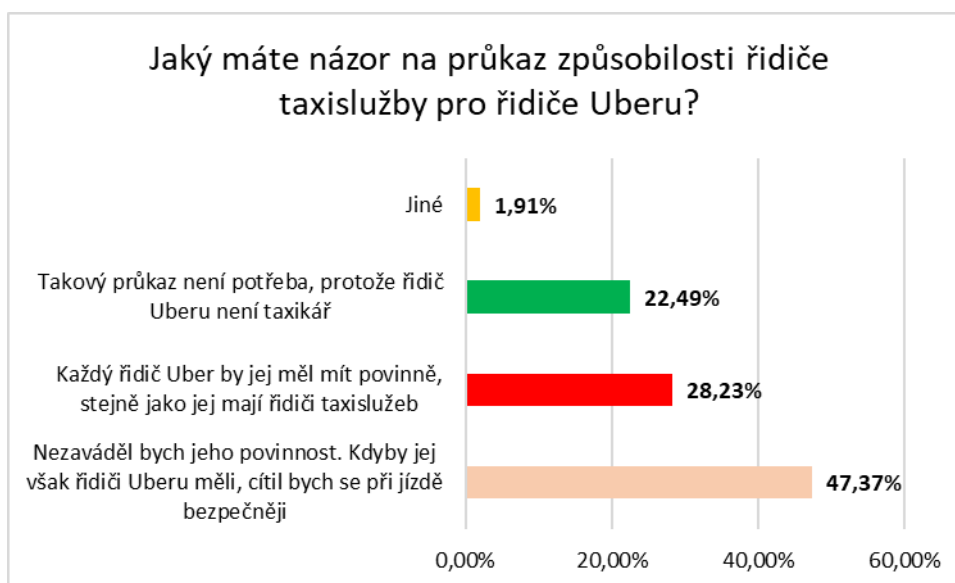
Graf 19: Víte, v čem přesně se požadavky na řidiče Uberu oproti řidičům taxislužeb liší?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



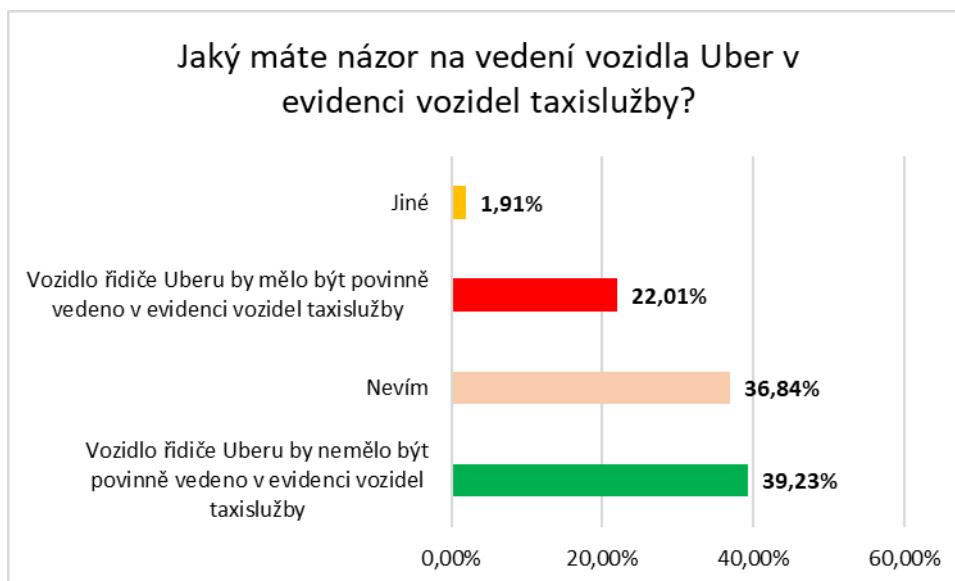
Graf 20: Jaký máte názor na označení vozidla řidiče Uberu?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



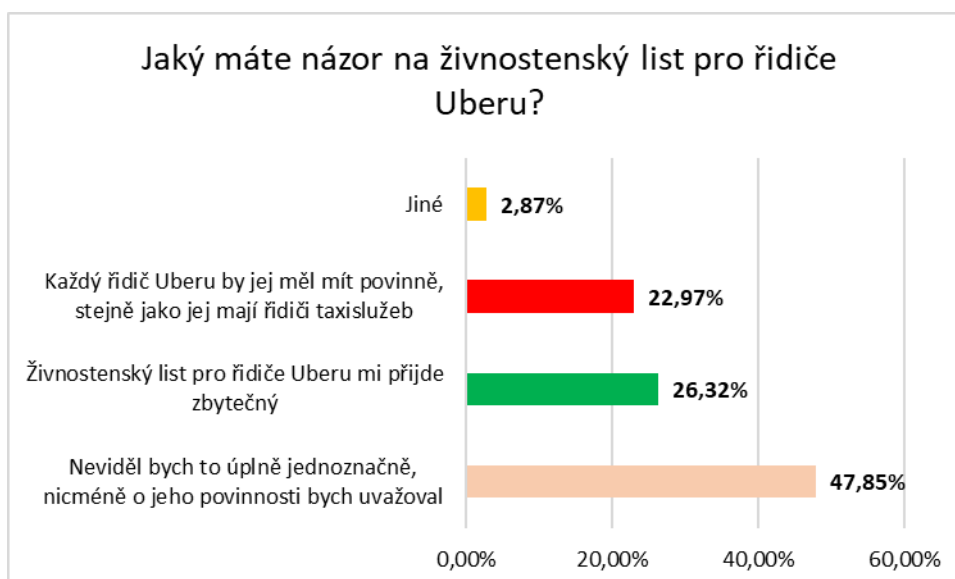
Graf 21: Jaký máte názor na průkaz způsobilosti řidiče taxislužby pro řidiče Uberu?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



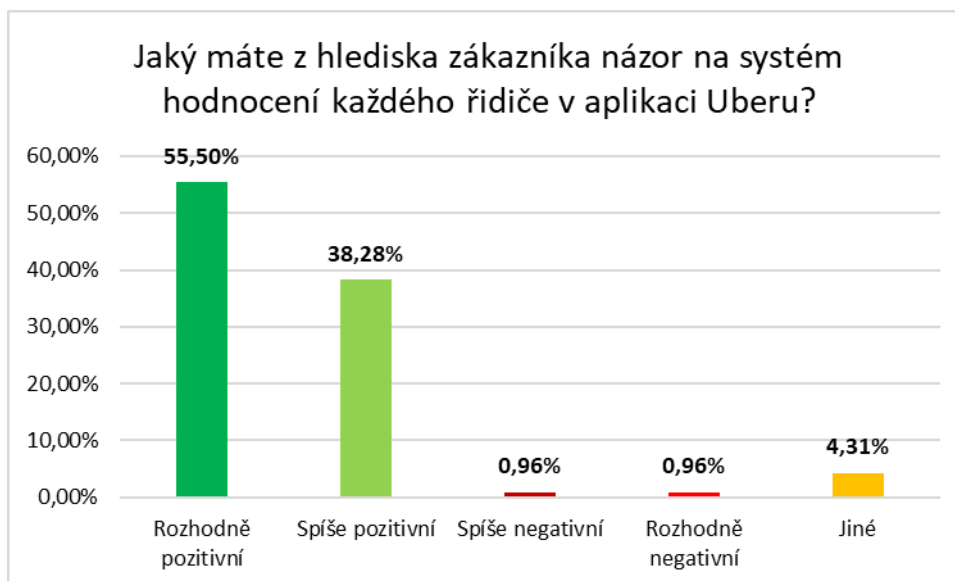
Graf 22: Jaký máte názor na vedení vozidla Uber v evidenci vozidel taxislužby?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



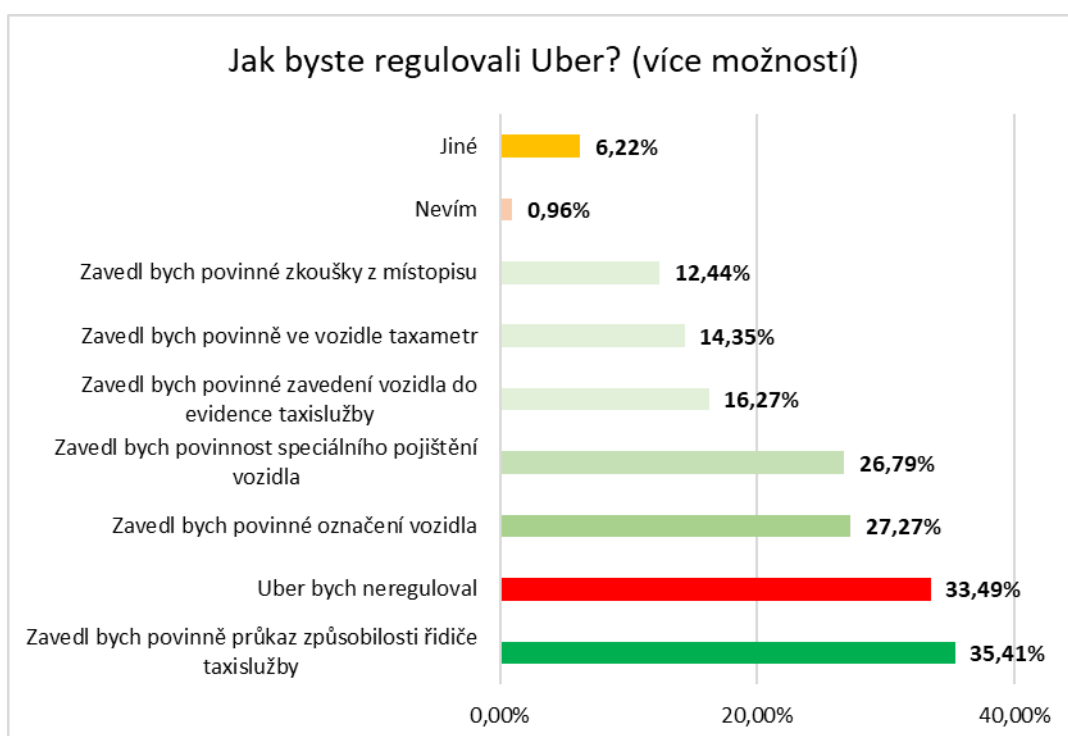
Graf 23: Jaký máte názor na živnostenský list pro řidiče Uberu?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



Graf 24: Jaký máte z hlediska zákazníka názor na systém hodnocení každého řidiče v aplikaci Uberu?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018



Graf 25: Jak byste regulovali Uber?

Zdroj: vlastní zpracování, dotazníkové šetření 2018

Příloha 3: Podrobné odpovědi dotazníku

Zde jsou uvedeny odpovědi respondentů, kteří na otázky uvedli vlastní odpovědi a také otázky č. 12,13,28 a 29, které jsou podrobnějšími rozbory výsledků z tabulek uvedených v praktické části bakalářské práce.

Otázka č. 9: Ve vlastních odpovědích respondenti uvedli konkurenti uvedli preference konkurenčních společností Liftago (3) a taxify (1). Ostatní se rozhodli nehodnotit.

Otázka č 10: Jeden z respondentů jako výhodu Uberu uvedl hodnocení řidičů, další uvedli příjemný přístup řidiče Uberu (4). Ostatní se rozhodli nehodnotit.

Otázka č 11: Jedna z vlastních odpovědí přímo zněla, že by jízda taxislužbou neměla být výrazně dražší, než jízda s Uber. Další si myslí to, „že Uber je levnější, než taxi je jeho jediná výhoda. Kdyby nebyl, tak by jeho popularita byla mnohonásobně nižší“. Jeden z dalších názoru byl, ať si každý určuje cenu sám či ať stojí Uber tolik, kolik jsou zákazníci ochotni zaplatit. Ostatní se rozhodli nehodnotit.

Otázka č. 12: Podrobnější rozbor výsledků: Na první podotázku, zda jsou respondenti ochotni zaplatit stejně jako za klasickou taxislužbu, jsou odpovědi velmi smíšené. Rozhodně ano odpovědělo, pouze 8,13 % (17) dotázaných, a naopak rozhodně ne 16,74 % (35). Spíše ano odpovědělo 36,84 % (77) a naopak spíše ne 38,27 % (80).

Odpovědi na druhou otázku už však byli jednoznačné. Zaplatit za Uber více než za jízdu klasickou taxislužbou je ochotno pouze 8,13 % (17) respondentů a pouze 0,96 % (2) rozhodně ano, zbytek spíše ano, tedy 7,17 % (15) dotázaných. Spíše ne uvedlo 36,84 % (77) a rozhodně ne dokonce 55,02 % (115) respondentů.

Názory na férovost taxikářů se poměrně liší, pouze 2,87 % (6) si však myslí, že jsou rozhodně féroví. Spíše ano uvedlo 30,14 % (63). Naopak, že jsou rozhodně neféroví si myslí 18,18 % (30). Spíše ne odpovědělo nejvíce respondentů a to konkrétně 48,8 % (102).

Na otázku, zda má Uber oproti klasickým taxislužbám neférovou výhodu odpověděla větší část záporně, tedy, že si to nemyslí. Konkrétně 46,89 % (98) spíše ne a 14,35 % (30) rozhodně ne. To znamená, že celých 61,24 % (128) si nemyslí, že by měl Uber neférovou výhodu oproti klasickým taxislužbám. Myslí si to 38,75 % (81) dotázaných.

Řidiče Uberu by v případě vlastnění průkazu způsobilosti řidiče taxislužby vnímalo pozitivněji celých 55,5 % (116) dotázaných, přesněji 12,44 % (26) rozhodně ano a 43,06 % (90) rozhodně ne. O něco méně respondentů, tedy 44,5 % (93) by je pozitivně nevnímalo. Konkrétně 33,49 % (70) rozhodně ano a 11 % (23) rozhodně ne.

Otázka č. 13: Podrobnější rozbor výsledků: Za levnější považují respondenti bezesporu Uber. Takový názor vyjádřilo celkem 98,08 % (205) z celkových 209, tedy naprostá většina. Z toho 54,54 % (114) uvedlo rozhodně Uber a 43,54 % (91) spíše Uber. Naopak klasickou taxislužbu uvedlo pouze 1,91 % (4) respondentů a to konkrétně 1,43 % (3) spíše klasickou taxislužbu a pouze 1, tedy 0,96 % rozhodně klasickou taxislužbu.

Za bezpečnější považují respondenti o něco málo klasickou taxislužbu, vyjádřilo se tak celkem 54,06 % (113) dotázaných. Rozhodně klasickou taxislužbu uvedlo 7,17 % (15) a spíše klasickou taxislužbu 46,88 % (98). Uber považuje za bezpečnější 45,93 % (96) respondentů. Přesněji 11 % (23) rozhodně Uber a 34,92 % (73) rozhodně Uber.

Za spolehlivější považují respondenti spíše Uber, celkem tak uvedlo 62,68 % (131) respondentů. Rozhodně Uber 19,61 % (41) a spíše Uber 43,06 % (90) dotázaných. Klasické taxislužbě je nakloněno 37,32 % (78) dotázaných. Rozhodně uvedlo klasickou taxislužbu 5,74 % (12) a spíše klasickou taxislužbu uvedlo 31,57 % (66).

Jako rychleji u zákazníka po objednání je dle dotázaných v dotazníkovém šetření celkem z 83,73 % (175) Uber. Přesněji 31,1 % (65) rozhodně Uber a 52,63 % (110) spíše Uber. Pro klasickou taxislužbu se vyjádřilo pouze 16,3 % (34) respondentů, tedy 3,34 % (7) rozhodně pro klasickou službu a 12,81 % spíše pro klasickou taxislužbu.

Otázka č 15: Velmi zajímavým názorem přispěl respondent svou odpovědí, že si řidiči Uberu musí hlídat své hodnocení. Pokud totiž budou mít špatné hodnocení v aplikaci, tak s nimi nikdo nepojede. Další z odpovědí byla, že využívání Uberu je jednodušší pro cizince či fěrovost řidičů Uberu. Ostatní se rozhodli nehodnotit.

Otázka č 22: Zajímavým poznatkem přispěl respondent ve své odpovědi, kde uvádí, že by zavedl jednotný systém evidence vozidel napříč poskytovateli jednotlivých služeb. Podle dalšího respondenta na tom nezáleží za předpokladu, že vedení vozidla v evidenci vozidel taxislužby není finančním nákladem řidiče.

Otázka č 23: Jeden z respondentů sice nezná přesný vztah mezi společností Uber a jednotlivými řidiči, nicméně dle jeho názoru se spíše přiklání k jeho povinnosti.

Otázka č 25: Podle jednoho z respondentů se taxislužby přizpůsobit. Další si myslí, že kvůli tlakům ze strany řidičů taxislužeb bude Uber podstatně regulován a sníží se tak jeho atraktivita. Nicméně zcela nezanikne. Další z názorů zní, že pokud se taxislužby nepřizpůsobí, tak časem zaniknou či že v ČR pomalu upadne kvůli atraktivnější konkurenci, a naopak v zahraničí bude prosperovat.

Otázka č 26: Vlastní, velmi zajímavý názor na situaci má respondent podle kterého, by stát měl naopak polevit v požadavcích na taxislužby.

Otázka č 27: Podle jednoho z názorů by měl řidič Uberu ovládat český jazyk a v českém jazyce se dorozumět, což z části podporuje i další z názorů respondenta, který by zavedl vstupní zkoušky z češtiny a angličtiny. Jeden z dotázaných by zavedl především stejné požadavky pro všechny modely služeb a dodává, že zkoušky jsou podle jeho názoru zbytečné a evidence vozidla v evidenci vozidel taxislužby naopak přínosná.

Otázka č. 28: Podrobnější rozbor výsledků: Z výsledků tabulky k otázce č. 28 vyplývá, že 88,5 % (185) dotázaných uvítalo Uber v Praze. Z toho, větší část 54,54 % (114) uvedla rozhodně ano, 33,97 % (71) spíše ano. Naopak, 11,48 % (24) Uber v Praze neuvítalo. Přesněji 9,09 % (19) spíše ne a 2,39 % rozhodně ne. Celých 93,3 % (195) souhlasí s názorem, že popularita Uberu stále roste. Z toho 55,02 % (115) rozhodně ano a 38,27 % (80) spíše ano. To si naopak nemyslí pouze 6,69 % (14). Přesněji 5,26 % spíše ne a 2,39 % (3) rozhodně ne. To, že mají řidiči taxislužeb podíl na rostoucí popularitě Uberu se domnívá 77,99 % (163) respondentů. Přesněji 32,05 % (67) rozhodně ano a 45,96 % (96) spíše ano. Takového názoru však není 22 % (46), konkrétně 19,6 % (41) spíše ne a 2,39 % (5) rozhodně ne. Že se řidičem Uberu může stát i neprofesionální řidič považuje za výhodu polovina respondentů, přesněji 50,23 % (105). Rozhodně ano si myslí 12,44 % (26) a spíše ano 37,79 % (79). Naopak 49,76 % (104) to za výhodu nepovažuje. Tedy 39,23 % (82) spíše ne a 10,52 % (22) rozhodně ne. Dle odpovědí je zřejmé, že systém hodnocení řidičů Uberu (v aplikaci) ovlivňuje přístup řidiče směrem k zákazníkovi, takového názoru je 89,95 % (188) dotázaných. Konkrétně pro rozhodně ano se vyjádřilo 43,06 % (90) a spíše ano uvedlo 46,88 % (98). Že systém hodnocení řidičů neovlivňuje přístup řidiče k zákazníkovi uvedlo 10,04 % (21). Přesněji 7,65 % (16) spíše ne a 2,39 % (5) rozhodně ne.

Otázka č. 29: Podrobnější rozbor výsledků: Z výsledků tabulky k otázce č. 28 vyplývá, že pouze 37,79 % (79) vnímá Uber jako spolujízdu. Větší část, 62,2 % (130) Uber jako spolujízdu nevnímá. Absence pokladny ve vozidle je bezpečnější podle 84,68 % (177) respondentů. To si nemyslí výrazně menší část, 15,3 % (32). Že aplikace nahrazuje některé ze stávajících požadavků na řidiče jako jsou zkoušky z místopisu, taxametr nebo pokladnu se týkaly následující podotázky. 51,67 % (108) respondentů si myslí, že aplikace nahrazuje nutnost skládat zkoušky z místopisu. Opačného názoru je 48,32 % (101). 76,07 % (159) uvedlo, že aplikace nahrazuje nutnost mít ve vozidle taxametr, to si naopak nemyslí 23,92 % (50), tedy výrazná menšina. Podle 79,9 % nahrazuje aplikace pokladnu ve vozidle. 20,09 % (42) uvedlo, že podle nich aplikace pokladnu nenahrazuje.

Příloha 4: Kompletní přepisy rozhovorů s řidiči Uberu v Praze

Kompletní přepisy rozhovorů s jednotlivými řidiči Uberu jsou uvedeny níže.

Rozhovor A, řidič UberPOP

1. Máte předchozí zkušenost s taxi jako řidič?

Nemám, studuji vysokou školu, takže to беру jako přivýdělek

2. V čem je pro Vás výhodnější být řidič Uberu oproti taxi?

Nemusím splňovat tolik zbytečných požadavků jako taxikáři. Nemusím mít průkaz řidiče taxislužby a ani není moje auto vedené jako taxi. Je to prostě normální auto, které většinu času využívám k soukromým účelům a občas si takhle přivydělávám.

3. Jistě jste zaznamenal kauzu stávkujících taxikářů. Co si o tom myslíte?

Podle mě si za to mohou sami tím, jak se chovají k zákazníkům, především k turistům. Nebudu se vyjadřovat k tomu jak, posouzení nechám na každém. Se stávkami ale nesouhlasím.

4. Byl byste nyní ochoten splňovat stejné podmínky jako taxikáři?

Určitě ne. Tak jak je to teď mi to vyhovuje a nic bych na tom neměnil.

5. Co byste dělal, kdyby Uber skončil? Byla by taxi možná alternativa?

Kdyby Uber skončil, našel bych si pravděpodobně jiný přivýdělek. Taxi by to určitě nebylo.

Rozhovor B, řidič UberSelect

1. Máte předchozí zkušenost s taxi jako řidič?

Ano, to byste se divil

2. V čem je pro Vás výhodnější být řidič Uberu oproti taxi?

Mám jednoznačně více zakázek, kdo chce Uber, je pro něj UberSelect taková střední cesta. Není tak drahá a vzhledem k požadavkům není auto žádná plechovka. Cítím se bezpečněji, především z toho důvodu, že s sebou nemusím vozit pokladnu, což bylo za dob mého taxikářství mnohdy opravdu nebezpečné a člověk se musel mít vždy na pozoru. S autem můžu zastavit takřka kdekoliv.

3. Jistě jste zaznamenal kauzu stávkujících taxikářů. Co si o tom myslíte?

Dělají si špatnou reklamu, nemají si na co stěžovat, dokud se budou chovat nepoctivě.

4. Byl byste nyní ochoten splňovat stejné podmínky jako taxikáři?

Líbí se mi, jak je to nastavené teď, v podstatě na všechno mám aplikaci. Jako řidič taxi jsem musel skládat zkoušky z místopisu, kdybych je však neměl, díky aplikaci si naprosto vystačím se základní znalostí Prahy. Taxametr mi přijde také naprosto zbytečný, opět si vystačím s aplikací, která je dle mého názoru důvěryhodnější i pro zákazníky.

5. Co byste dělal, kdyby Uber skončil? Byla by taxi možná alternativa?

O tom jsem nepřemýšlel, protože jsem přesvědčen, že Uber bude fungovat dále, nicméně k taxi už bych se nevrátil.

Rozhovor C, řidič UberBlack

1. Máte předchozí zkušenost s taxi jako řidič?

Ano, jezdil jsem zhruba 20 let za jednu nejmenovanou společnost

2. V čem je pro Vás výhodnější být řidič Uberu oproti taxi?

Jednoznačně na mě není takový tlak, takže mám více klidu. Mám i více zakázek, lidé jsou ke mně více sdílnější a přátelší, než když jsem dělal taxikáře. Také se cítím bezpečněji (především z důvodu bezkontaktních plateb). Můžu zastavit takřka kdekoliv, protože nemám přímo vyhrazená místa, kde bych musel stát. Věřím, že se za mě jako řidiče Uber společnost v případě nouze postaví (momentálně situace). Jako hlavní výhodu беру to, že na rozdíl od taxi nemusím čekat na dispečink, který mnohdy dlouhé minuty neodpovídal a zdržoval mě tak zbytečně od práce. Když turisté navštíví Prahu, již mají většinou aplikaci Uber v telefonu, takže raději pojedou s Uber, který znají. Díky aplikaci se při placení člověk nezdržuje, je to tedy rychlejší a snadnější

3. Jistě jste zaznamenal kauzu stávkujících taxikářů. Co si o tom myslíte?

Nedivím se jim nedivím, podmínky by se měly změnit, podle mého nějak přiblížit.

4. Byl byste nyní ochoten splňovat stejné podmínky jako taxikáři?

Jako řidič Uberu (Black) tyto podmínky v podstatě splňovat musím. Když nepočítám taxametr, místo kterého mám aplikaci nebo pokladnu, kterou nahrazuje aplikace také.

5. Co byste dělal, kdyby Uber skončil? Byla by taxi možná alternativa?

K taxi bych se již nevrátil. Šel bych raději do důchodu.