



SLOVAK | BUSINESS | AGENCY

Analýza podnikania v taxislužbe na Slovensku



Bratislava, február 2020

Vydavateľ: Slovak Business Agency

© SBA, Bratislava, 2020

Všetky práva vyhradené. Údaje, ktoré sú obsahom tejto publikácie, je možné použiť len s uvedením zdroja.

Neprešlo jazykovou úpravou.

OBSAH

Obsah.....	3
Zoznam tabuliek a grafov.....	5
Manažérske zhrnutie.....	6
Úvod.....	9
1. Podnikanie v oblasti taxislužieb na Slovensku	10
1.1 Regulačné prostredie v oblasti taxislužieb na Slovensku	10
1.2 Analýza zmien podmienok prevádzkovania taxislužieb na Slovensku vplyvom legislatívnych zmien.....	14
2. Vývoj podnikania v odvetví taxislužieb v krajinách EU (krajiný V4) vrátane príkladov dobrej praxe	18
2.1 Regulačné prostredie v oblasti taxislužieb na úrovni EÚ	18
2.2 Analýza podmienok prevádzkovania taxislužieb v krajinách V4	20
2.2.1 Poľsko.....	20
2.2.2 Maďarsko	25
2.2.3 Česká republika	28
2.3 Analýza podmienok prevádzkovania taxislužieb v ostatných krajinách EÚ	31
2.3.1 Rakúsko	31
2.3.2 Belgicko	33
2.3.3 Chorvátsko	35
2.3.4 Estónsko	36
2.3.5 Fínsko	38
2.3.6 Francúzsko	39
2.3.7 Nemecko.....	40
2.3.8 Taliansko	42
2.3.9 Holandsko.....	43
2.3.10 Španielsko	44
2.4 Príklady dobrej praxe v sektore taxislužieb	45
3. Vznik digitálnych platforiem v sektore taxislužieb a ich vplyv na podnikanie	48
3.1 Rozvoj trhu zdieľanej ekonomiky a digitálnych technológií	49
3.2 Determinanty vzniku a rozvoja platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore taxislužieb.....	51
3.2.1 Ekológia a znižovanie počtu jazd vo veľkomestách	52
3.2.2 Lojalita vodičov.....	53

3.2.3	Digitálne platformy a pracovný trh	54
3.2.4	Cenový vývoj taxislužieb	55
3.2.5	Regulácia podnikania v oblasti taxislužieb	56
3.2.6	Digitálne platformy verus taxislužby a kriminalita	57
3.3	Príklady platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore prepravy osôb	60
4.	Hodnotenia prekážok a požiadaviek z pohľadu prevádzkovateľov taxislužieb na Slovensku	64
4.1	Rozhovory so zástupcami taxislužieb na Slovensku.....	64
4.2	Prieskum medzi zástupcami platforiem zdieľanej ekonomiky na Slovensku.....	64
5.	Odporúčania na zmeny pravidiel a legislatívy v prostredí taxislužieb na Slovensku	66
	Záver.....	69
	Zoznam zdrojov.....	72
	Prílohy	80

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1 Výška poplatkov za získanie licencie na poskytovanie taxislužby podľa požadovanej platnosti licencie v PLN (1 PLN = 0,23 €)	22
--	----

Zoznam grafov

Graf 1 Prehľad počtu udelených blokových pokút za I. polrok 2017 v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2016.....	59
Graf 2 Prehľad výšky blokových pokút v Kč v doprave za I. polrok 2017 v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2016	59
Graf 3 Prehľad počtu oznámených priestupkov a správnych deliktov za I. polrok 2017 v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2016.....	60
Graf 4 Prehľad počtu kontrol TAXI za I. polrok 2017 v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2016	60

Manažérske zhrnutie

Rozvoj digitálnych technológií v poslednom desaťročí začal výrazne ovplyvňovať viacero sektorov národného hospodárstva. Tento vplyv podporil aj rozvoj internetu, ktorý umožnil s podporou moderných technológií prenášať v reálnom čase informácie, ktoré dokážu priniesť úspory nákladov firmám i jednotlivcom. Rozvoj digitálnych technológií je spojený s rozvojom digitálnych platforiem, ktorých hlavným účelom je takmer nepretržite v reálnom čase prepájať dopyt a ponuku na trhu na úrovni jednotlivcov či firiem. Niektoré platformy, v závislosti od odvetvia alebo typu služby, pôsobia iba na úrovni mesta či krajiny, iné dokážu pôsobiť globálne. Jedným zo sektorov, ktorý bol na začiatku poslednej dekády výrazne ovplyvnený vznikom platforiem zdieľanej ekonomiky, je sektor dopravy. Platformy ako Uber či neskôr Taxify (v súčasnosti premenovaný na Bolt) začali poskytovať konkurenčné služby tradičným taxislužbám. Prostredníctvom týchto platforiem začali ľudia, ktorí cestovali ráno do zamestnania, ponúkať jazdu cez platformu ostatným jednotlivcom z ich okolia či mesta za účelom privyrobenia si, zdieľania nákladov na cestu alebo efektívneho využitia neobsadeného vozidla. Nárast popularity platforiem zdieľanej ekonomiky spôsobil veľkú nevôľu a odpor zo strany tradičných taxislužieb, čo bolo spôsobené najmä nárastom počtu osôb používajúcich služby platforiem na dopytovej (cestujúci) i ponukovej (vodič) strane trhu. Podľa taxislužieb platformy zdieľanej ekonomiky poskytovali služby, ktorých charakter bol v zmysle platnej legislatívy regulovaný a na ich výkon bolo potrebné splniť zákonom stanovené požiadavky. Vodiči tak poskytovali služby protizákonne, pretože nespĺňali zákonom stanovené požiadavky. Preto viaceré platformy museli ukončiť svoje pôsobenie v príslušnej krajine (výnimkou neboli ani platformy pôsobiace na Slovensku) alebo bola ich činnosť v danej krajine priamo zakázaná súdom. Platformy sa preto museli stiahnuť z danej krajiny a prispôbiť svoj biznis model podmienkam trhu, na ktorom chceli ďalej pôsobiť.

V mnohých prípadoch platformy ukázali, že príslušná regulácia v danej oblasti je nepružná a vôbec nereflektuje moderné trendy, ktoré moderné technológie na trh prinášali. Niektoré krajiny po prvotných problémoch s platformami pristúpili k zmenám zákonov a pravidiel fungovania tradičných taxislužieb. Prípadne vytvorili nové právne predpisy, ktoré umožnili pôsobeniu platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore taxislužieb alebo umožnili využívanie moderných digitálnych technológií a inteligentných riešení v tradičnom sektore taxislužieb.

Digitálne platformy zdieľanej ekonomiky na Slovensko prišli výrazne neskôr ako do iných vyspelejších krajín EÚ. Prvou platformou, ktorá v roku 2015 vstúpila na náš trh v Bratislave, bola platforma Uber. Pre protesty taxikárov a nedodržiavanie pravidiel stanovených zákonom o cestnej doprave musela začiatkom roku 2018 svoju činnosť na Slovensku ukončiť. Z pohľadu zákazníkov sa Uber v hlavnom meste tešil veľkej obľube, pretože dokázal znižovať transakčné náklady nie len obyvateľom hlavného mesta na Slovensku, ale aj ich návštevníkom. V porovnaní s tradičnými taxislužbami dokázali platformy zdieľanej ekonomiky cestujúcim ponúknuť absolvovanie tej istej za výrazne lepších cenových podmienok. I keď bola platforma Uber zakázaná, na trh sa hlásili ďalšie platformy, ktoré kombinovali poskytovanie dopravy osôb prostredníctvom tradičných taxislužieb s modernými digitálnymi objednávkami realizovanými cez mobilné aplikácie. Klient vďaka tomuto kroku získal možnosť objednať si vozidlo online, sledovať jeho trasu a lokalizáciu, a zároveň mať prehľad o sume, ktorú za danú cestu zaplatí. V období odchodu Uberu z nášho trhu však začala intenzívne prebiehať verejná diskusia, do ktorej sa zapojili aj politici. Tí začali intenzívne premýšľať o modernizácii a úprave legislatívy zameranej na odvetvie taxislužieb s cieľom prispôbiť zákon o cestnej doprave novým moderným trendom.

Práve v prvej kapitole podrobnejšie analyzujeme podmienky podnikania v sektore taxislužieb na Slovensku analýzou primárnych právnych noriem a predpisov, ktoré danú oblasť

upravujú. Celý proces snahy o modernizáciu pravidiel poskytovania taxislužieb na Slovensku nastal v apríli 2019, kedy nadobudla účinnosť novela zákona o cestnej doprave. Súčasťou tejto úvodnej kapitoly je okrem prehľadu základných pojmov a požiadaviek na taxislužby a ich vodičov aj prehľad zmien, ktoré táto novela zákona priniesla. Novelou sa zrušili podmienky udelenia koncesie dotýkajúce sa odbornej a finančnej spoľahlivosti, vrátane podmienky vlastníctva, prenajatia alebo iného zabezpečenia stanovišťa taxislužby a miesta na garážovanie alebo odstavenie vozidla taxislužby. Ďalšia zmena sa týka odstránenia povinnosti finančného krytia vozidla taxislužby, územného vymedzenia podnikania v koncesii či vynucovanie používania určitého druhu a typu vozidla, vrátane stanovišťa, a iné. Tou kľúčovou zmenou bolo odstránenie povinnosti používať taxameter v prípade, že taxislužba používa mobilnú platformu na komunikáciu s potenciálnymi zákazníkmi a platby prebiehajú elektronicky cez túto platformu. Tieto zmeny výrazne prispeli k zlepšeniu podmienok fungovania taxislužieb na Slovensku, znížili byrokratickú náročnosť v tomto sektore a najmä vytvorili podmienky na vstup platforiem zdieľanej ekonomiky do sektoru taxislužieb.

V druhej kapitole sme sa zamerali na analýzu vývoja podnikania v odvetví taxislužieb na úrovni EÚ, krajín V4 a vybraných krajín EÚ. Cieľom bolo analyzovať vývoj v tomto sektore ekonomiky so zameraním sa na platnú reguláciu. Práve na celoeurópskej úrovni neexistuje jednotná regulácia zameraná výlučne na sektor taxislužieb, ale toto odvetvie je upravované viacerými smernicami a nariadeniami, ktoré sa dotýkajú paralelne aj iných odvetví dopravy a profesionálnych vodičov v doprave. V prípade analýzy krajín V4 a vybraných krajín EÚ sme sa zamerali primárne na podmienky a reguláciu v sektore taxislužieb, v ktorej sme paralelne sledovali aj reakciu jednotlivých národných legislatív na fenomén platforiem zdieľanej ekonomiky v tomto sektore či mobilných aplikácií. Vo všeobecnosti môžeme konštatovať, že s výnimkou Estónska sa väčšina ostatných analyzovaných krajín vyznačovala výraznou reguláciou odvetvia, ktoré rovnako ako tomu bolo na Slovensku, vo väčšine prípadov zakázali podnikanie platforiem ako Uber. Na čo však následne niektoré krajiny reagovali úpravou legislatívy tak, aby zjednotili podmienky podnikania tradičných taxislužieb a platforiem zdieľanej ekonomiky, prípadne umožnili tradičným taxislužbám používať moderné technológie (povolili používať okrem tradičných dispečingov aj mobilné aplikácie). Existujú aj krajiny, ako napríklad Maďarsko, ktoré síce zakázalo platformy typu Uber, ale odmietlo meniť reguláciu v oblasti taxislužieb (s výnimkou povolenia využívania mobilných aplikácií), takže všetky subjekty, ktoré chceli pôsobiť na tomto trhu, museli rešpektovať platné pravidlá. Analyzované krajiny pristupovali k úprave národných legislatív v oblasti taxislužieb až po prvotných skúsenostiach s platformami ako Uber či Taxify (ktoré väčšina krajín zakázala), prípadne až po právoplatných rozhodnutiach príslušných súdov, ktoré rozhodli o zákaze činnosti daných platforiem.

Vznik digitálnych platforiem v sektore taxislužieb a ich vplyv na podnikanie je predmetom tretej kapitoly. Súčasťou kapitoly je podrobný pohľad na rozvoj trhu zdieľanej ekonomiky a digitálnych technológií, ktorých pozadie sme uviedli aj na začiatku manažérskeho zhrnutia. V tejto kapitole uvádzame odborníkmi identifikované determinanty vzniku a rozvoja platforiem zdieľanej ekonomiky, medzi ktoré je možné zaradiť ekológiu a znižovanie počtu jazd vo veľkomestách, lojalitu vodičov, vplyv digitálnych platforiem na pracovný trh (analyzovali sme príležitosti i ohrozenia, ktoré ponúka), vplyv na ceny, reguláciu podnikania v oblasti taxislužieb a vplyv na kriminalitu v porovnaní s tradičnými taxislužbami. Na záver kapitoly sme uviedli príklady platforiem zdieľanej ekonomiky pôsobiacich na Slovensku alebo v zahraničí. Uvedené platformy predstavujú kľúčových hráčov v sektore taxislužieb a prepravy osôb. Ide napríklad o platformy ako Uber, Bol, Gett, Mytaxi, Carpoolword, BlaBlaCar či Főtaxi.

V kapitole venovanej hodnoteniu prekážok a požiadaviek z pohľadu prevádzkovateľov taxislužieb na Slovensku sme sa zamerali na získanie spätnej väzby od zástupcov taxislužieb a samotných platforiem zdieľanej ekonomiky prostredníctvom rozhovorov a ankety. Okrem uvedených respondentov boli písomne, telefonicky a aj elektronicky oslovení v období od októbra 2019 do januára 2020 Česmad Slovakia, Slovenská asociácia malých a stredných podnikov a živnostníkov, Slovenský živnostenský zväz. Bohužiaľ, na naše otázky nereagovali a nedostali sme od nich žiadnu odpoveď. Jediným respondentom a zástupcom taxislužieb na Slovensku je preto CEO spoločnosti Liftago, pán Ondřej Krátký. V prípade platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore dopravy sa nám podarilo získať názor dvoch spoločností – Hopinu a Boltu (bývalý Taxify). S týmito dvoma spoločnosťami sme realizovali telefonický rozhovor a písomnú komunikáciu v rovnakom termíne od októbra 2019 do januára 2020.

Piata kapitola agreguje zistenia z osobnej, telefonickej alebo písomnej komunikácie so zástupcami tradičných taxislužieb i platforiem zdieľanej ekonomiky, doplnenú o analýzu sekundárnych zdrojov, informácií a štúdií analyzujúcich sektor taxislužieb na úrovni EÚ a vybraných krajín. Identifikovali sme 6 kľúčových odporúčaní na zmenu pravidiel alebo legislatívy, ktoré by mohli prispieť k efektívnejšiemu fungovaniu regulácie. Ide o odporúčania zaviesť cenovú reguláciu, monitoring nelegálnej práce a súvisu dopytu po digitálnych platformách a organizovanom zločine, kvantitatívna analýza využívania taxislužieb vo veľkomestách so zameraním sa na početnosť a v neposlednom rade zameranie sa na koordináciu s verejnou dopravou. Posledným odporúčaním je podpora neziskového fungovania platforiem zdieľanej ekonomiky v prípade, ak vodiči poskytujú svoje služby a voľné miesta vo svojich vozidlách za finančnú odmenu pokrývajúcu výlučne náklady na cestu. Nami uvedené odporúčania majú charakter tzv. mäkkých odporúčaní, ktorých cieľom je zlepšiť podmienky fungovania taxislužieb i platforiem zdieľanej ekonomiky. I napriek tomu, že novela zákona o cestnej doprave zlepšila podmienky fungovania taxislužieb i platforiem na Slovenskom trhu, podarilo sa nám identifikovať priestor na zefektívnenie fungovania konvenčných taxislužieb i platforiem zdieľanej ekonomiky.

Úvod

Rozvoj digitálnych technológií a internetu v poslednom desaťročí veľmi výrazne ovplyvnil aj odvetvie taxislužieb a prepravy osôb na lokálnej i celoštátnej úrovni v mnohých krajinách. Na Slovensko sa prvé platformy zdieľanej ekonomiky dostali až v roku 2015, kedy platforma Uber začala ponúkať svoje služby. Príchod platformy Uber vyvolal medzi zástupcami taxislužieb na Slovensku veľký odpor, nakoľko vodiči poskytujúci svoje služby prostredníctvom tejto platformy porušovali pravidlá poskytovania dopravy v tomto sektore na základe zákona o cestnej doprave. Po odchode platformy Uber zo Slovenska sa začala verejná aj politická diskusia, ktorá vyústila k zmene regulácie v sektore taxislužieb s cieľom reflektovať nové moderné trendy v oblasti digitalizácie a technológií a odbúrať nadbytočnú reguláciu v tomto sektore. Práve regulácia taxislužieb na Slovensku a zmeny súvisiace s novelou zákona o cestnej doprave sú predmetom prvej kapitoly analýzy.

V druhej kapitole budeme analyzovať vývoj podnikania v odvetví taxislužieb vo vybraných krajinách V4 a ostatných vybraných krajín Európskej únie. Súčasťou tejto kapitoly bude aj pohľad na regulačné prostredie v tejto oblasti na úrovni EÚ, ktorá obvykle najmä prostredníctvom nariadení a smerníc upravuje jednotlivé odvetvia. V tretej kapitole sa zameriame na analýzu podmienok a príčin vzniku digitálnych platforiem pôsobiacich v sektore taxislužieb v globálnom meradle, vrátane ich vplyvu na podnikateľský sektor. Postupne sa zameriame na samotný rozvoj trhu nie len zdieľanej ekonomiky, ale aj digitálnych technológií. Prostredníctvom sekundárnych zdrojov sa pokúsime identifikovať determinanty vzniku a rozvoja platforiem zdieľanej ekonomiky, ktoré doplníme o príklady jednotlivých platforiem pôsobiacich v sektore prepravy osôb nie len na Slovensku, ale aj vo svete.

Vo štvrtej kapitole budeme venovať pozornosť hodnoteniu prekážok a požiadaviek zo strany prevádzkovateľov taxislužieb na Slovensku. Hodnotenie bude vychádzať z osobných, telefonických alebo písomných rozhovorov so zástupcami tradičných taxislužieb i platforiem zdieľanej ekonomiky pôsobiacimi na území Slovenska. V poslednej piatej kapitole uvedieme odporúčania na zmeny pravidiel a legislatívy v prostredí taxislužieb na Slovensku, ktoré budú vychádzať z jednotlivých kapitol našej analýzy.

1. Podnikanie v oblasti taxislužieb na Slovensku

V úvodnej kapitole sa podrobnejšie pozrieme na regulačné prostredie pozostávajúce z právnych noriem a predpisov upravujúcich podmienky podnikania v oblasti taxislužieb na Slovensku a na najdôležitejšie zmeny vyplývajúce z novely zákona o cestnej premávke účinnej od 1. apríla 2019, ktorá priniesla významné zmeny dotýkajúce sa fungovania taxislužieb na Slovensku.

1.1 Regulačné prostredie v oblasti taxislužieb na Slovensku

Základný právny rámec, ktorý upravuje podnikanie v oblasti taxislužieb na Slovensku je podľa Čulíka, Kalašovej a Otahálovej¹ (2019) zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej už len ako zákon o cestnej doprave)². Zákon o cestnej doprave upravuje nielen podmienky podnikania v cestnej doprave a taxislužbách, ale aj pravidlá prevádzkovania dispečingu, či charakterizovanie a definovanie taxislužby. V § 2 ods. 1) zákona o cestnej doprave sa pod prevádzkovaním cestnej dopravy a taxislužby myslí podnikanie, ktorého predmetom je odplatné poskytovanie dopravných služieb verejnosti cestnými motorovými vozidlami, ktoré sú na tento účel typovo schválené. V štúdiu sa zameriavame na oblasť taxislužieb, ktorej sa primárne dotýkajú § 26 až § 30 zákona o cestnej doprave. Jednotlivé paragrafy postupne upravujú taxislužbu, koncesiu, prevádzkovanie dispečingu, všeobecné povinnosti prevádzkovateľa taxislužby a prevádzkovateľa dispečingu vrátane vodičov vozidiel taxislužby. V zmysle zákona sa za taxislužbu považuje podľa § 26 „prevádzkovanie osobnej dopravy vozidlami s obsaditeľnosťou najviac deväť osôb vrátane vodiča ako prepravy jednotlivých cestujúcich alebo skupiny cestujúcich do cieľového miesta podľa zmluvy o preprave osôb“.

V zmysle § 27 zákona o cestnej doprave môže prevádzkovať taxislužbu len držiteľ koncesie, ktorá ho oprávňuje ponúkať dopravné služby, uzatvárať zmluvy o preprave osôb a prevádzkovať dispečing. V prípade podnikania v taxislužbe sa jedná o koncesovanú živnosť, ktorej výkon je podmienený vydaním koncesnej listiny po preukázaní odbornej spôsobilosti podľa prílohy č. 3 zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní v znení neskorších predpisov. Podľa § 27 ods. 3) je možné koncesiu udeliť žiadateľovi, ktorý:

- a) má pobyť, miesto podnikania alebo sídlo na území Slovenskej republiky alebo v inom členskom štáte Európskej únie,
- b) je spôsobilý na právne úkony v plnom rozsahu,
- c) je bezúhonný podľa § 27 ods. 4 a 5 zákona o cestnej doprave a
- d) má najmenej jedno vlastné vozidlo, alebo jedno prenajaté vozidlo alebo jedno vozidlo na lízing alebo jedno vypožičané vozidlo, ktoré spĺňa podmienky podľa § 27 ods. 17 zákona o cestnej doprave.

Podľa § 27 ods. 7 a 8 sa „koncesia udeľuje žiadateľovi na maximálne 10 rokov, pokiaľ si žiadateľ nepožiadala o kratší čas platnosti koncesie“, pričom „ak dôjde k prevodu podniku držiteľa koncesie na iného, dopravný správny orgán odníme koncesiu doterajšiemu držiteľovi. Nadobúdateľ podniku sa môže stať prevádzkovateľom taxislužby, ak mu dopravný správny orgán udelí koncesiu.“ Platnosť koncesie podľa § 27 ods. 10 a 11 „zaniká uplynutím času,

¹ ČULÍK, K., KALAŠOVÁ, A., OTAHÁLOVÁ, Z. (2019). Digitálne platformy a legislatívne zmeny v taxislužbe. In Svet Dopravy č. 1/2019. s. 96 - 106. ISSN 1338 - 9629. Dostupné na internete: <www.svetdopravy.sk/wp-content/uploads/2019/10/PDF-1_2019.pdf>

² Dostupný na <www.zakonypreludi.sk/zz/2012-56>

na ktorý bola udelená, alebo jej odňatím“. Zároveň fyzickej osobe zaniká platnosť „aj dňom smrti jej držiteľa, ak v prevádzkovaní taxislužby nepokračujú dedičia, pozostalý manžel alebo pozostalá manželka alebo správca dedičstva, najneskôr však uplynutím lehoty uvedenej v § 27 ods. 15 zákona o cestnej doprave“. V zmysle zákona o cestnej doprave sa za vozidlo taxislužby považuje také vozidlo, ktoré je zaevidované v koncesii a spĺňa podmienky podľa osobitného predpisu, pričom je potrebné, aby dopravný správny orgán vydal osvedčenie vozidla taxislužby na každé evidenčné číslo vozidla taxislužby, pričom dopravný správny orgán môže odňať koncesiu v nasledovných troch prípadoch podľa § 27 ods. 19 zákona o cestnej doprave:

- a) jej držiteľ prestal spĺňať podmienky podľa tohto zákona,
- b) na podnik bol vyhlásený konkurz alebo
- c) jej držiteľ o jej odňatie sám požiadal.

V prílohe 1 a 2 uvádzame vzor žiadosti a prílohu k tejto žiadosti o udelenie koncesie na taxislužbu, ktoré sú dostupné na stránke Ministerstva vnútra Slovenskej republiky.

V § 28 zákona o cestnej doprave sa podrobnejšie definujú podmienky, za ktorých je možné prevádzkovať dispečing. Podľa jednotlivých odsekov tohto paragrafu je na prevádzkovanie dispečingu (prostredníctvom ktorého sa sprostredkovávajú služby prepravy) potrebné povolenie na prevádzkovanie dispečingu alebo koncesia podľa § 27 zákona o cestnej doprave. Povolenie na prevádzkovanie dispečingu podľa zákona je možné udeliť žiadateľovi, ktorý rovnako ako v prípade koncesie musí spĺňať 3 podmienky, konkrétne má pobyt, miesto podnikania alebo sídlo na území Slovenskej republiky alebo v inom členskom štáte, je spôsobilý na právne úkony v plnom rozsahu a je bezúhonný podľa § 27 ods. 4. a 5. Povolenie na prevádzkovanie dispečingu sa udeľuje rovnako v prípade koncesie na obdobie maximálnej dĺžky 10 rokov, pokiaľ žiadateľ nepožiadala o kratší čas platnosti povolenia na prevádzkovanie dispečingu.

Všeobecné povinnosti prevádzkovateľov taxislužieb a prevádzkovateľa dispečingu upravuje § 29 zákona o cestnej doprave, v ktorom je podľa ods. 1 prevádzkovateľ taxislužby povinný:

- a) zabezpečiť poskytovanie služieb prostredníctvom vodičov vozidiel taxislužby, ktorí sú v pracovnoprávnom vzťahu k prevádzkovateľovi taxislužby, ak nie je touto osobou prevádzkovateľ taxislužby,
- b) zabezpečiť poskytovanie služieb len prostredníctvom vozidiel, ktoré sú zaevidované v koncesii,
- c) prevádzkovať taxislužbu podľa prepravného poriadku; ak sa taxislužba prevádzkuje prostredníctvom dispečingu, prevádzkovateľ taxislužby môže vykonávať prepravu podľa prepravného poriadku dispečingu,
- d) označiť každé prevádzkované vozidlo na predných ľavých a predných pravých dverách obchodným menom prevádzkovateľa taxislužby,
- e) označiť vozidlo na pravých predných dverách a vo vnútri vozidla taxislužby na mieste viditeľnom pre cestujúceho základnou sadzbou cestovného; to neplatí, ak cena je dohodnutá pred začatím prepravy,
- f) označiť každé vozidlo pevným alebo odnímateľným strešným svietidlom s nápisom TAXI akejkoľvek farby okrem modrej, červenej alebo oranžovej,
- g) zabezpečiť, aby v každom prevádzkovanom vozidle bola kópia koncesie,
- h) zabezpečiť, aby v každom prevádzkovanom vozidle bolo osvedčenie vozidla taxislužby,

- i) mať na každých 15 prevádzkovaných vozidiel taxislužby najmenej jedno vozidlo taxislužby, ktoré je počtom sedadiel alebo veľkosťou batožinového priestoru alebo úložného priestoru uspokojené alebo vybavené na prepravu viac ako štyroch a najviac ôsmich cestujúcich, vybraných skupín cestujúcich s príslušenstvom, veľkého počtu kusov batožiny alebo rozmernej batožiny,
- j) poskytnúť údaje o prevádzkovaných vozidlách, o ich prevádzke a o osobách, prostredníctvom ktorých vykonal prepravu, a o im plynúcich príjmoch do 30 kalendárnych dní od vyžiadania orgánom odborného dozoru, kontrolným orgánom a orgánom štátnej správy v oblasti daní, poplatkov a colníctva,^{46g})
- k) oznámiť dopravnému správnomu orgánu zmenu údajov uvedených v koncesii do 15 dní od zmeny; ak ide o právnickú osobu, oznámiť aj zmenu osoby, ktorá je jej štatutárnym orgánom alebo členom jej štatutárneho orgánu.

Podľa § 29 ods. 2 zákona o doprave je prevádzkovateľ dispečingu povinný:

- a) sprostredkovať prepravu len prostredníctvom prevádzkovateľov taxislužby,
- b) sprostredkovať prepravu len vozidlami taxislužby, ktoré sú zapísané v koncesii,
- c) vypracovať prepravný poriadok a zverejniť ho podľa § 26 ods. 8 tohto zákona,
- d) poskytnúť údaje o prevádzkovaných vozidlách, o ich prevádzke a o osobách, prostredníctvom ktorých sprostredkoval prepravu, a o im plynúcich príjmoch do 30 kalendárnych dní od vyžiadania orgánom odborného dozoru, kontrolným orgánom a orgánom štátnej správy v oblasti daní, poplatkov a colníctva,
- e) oznámiť dopravnému správnomu orgánu zmenu údajov uvedených v povolení na prevádzkovanie dispečingu do 15 dní od zmeny; ak ide o právnickú osobu, oznámiť aj zmenu osoby, ktorá je jej štatutárnym orgánom alebo členom jej štatutárneho orgánu.

V § 30 zákona o cestnej doprave upravujú pravidlá a požiadavky na vodičov vozidiel taxislužby ods. 1 a 12. Podľa odseku 2 môže by vodičom vozidla taxislužby len držiteľ preukazu vodiča vozidla taxislužby, pričom tento preukaz je možné vydať tomu, kto je:

- a) držiteľom vodičského oprávnenia skupiny alebo podskupiny oprávňujúcej viesť vozidlo taxislužby,
- b) spôsobilý na právne úkony v plnom rozsahu,
- c) zdravotne spôsobilý na vedenie motorového vozidla podľa osobitného predpisu,
- d) psychicky spôsobilý na vedenie motorového vozidla podľa osobitného predpisu,
- e) bezúhonný podľa § 27 ods. 4.

Žiadateľ o vydanie preukazu vodiča vozidla taxislužby preukazuje svoju zdravotnú spôsobilosť, resp. psychickú starostlivosť dokladom o zdravotnej (psychickej) spôsobilosti nie staršom ako tri mesiace v oboch prípadoch. Podľa § 30 ods. 5 o cestnej doprave je vodič vozidla taxislužby povinný poskytovať dopravné služby podľa prepravného poriadku, a to najmä:

- a) prepraviť cestujúceho z vopred dohodnutého miesta a prepraviť cestujúceho, ktorý prejaví záujem o prepravu na stanovišti taxislužby, na obvyklom mieste na pravidelnej trase prepravy alebo kdekoľvek na ceste okrem zastávok pravidelnej dopravy, alebo kdekoľvek podľa informácií z digitálnej platformy,
- b) používať pevné alebo odnímateľné strešné svetidlo s nápisom TAXI akejkoľvek farby okrem modrej, červenej alebo oranžovej,
- c) naložiť a upevniť cestovnú batožinu a iné veci cestujúceho a po skončení prepravy ich vyložiť,

- d) umožniť cestujúcemu pohľad na displej taxametra počas jazdy od nastúpenia až po vystúpenie, ak je cena za prepravu určená na základe prejdenej vzdialenosti alebo času,
- e) uskutočniť prepravu po najkratšej trase prepravy, ktorú umožňuje dopravná situácia; inú trasu prepravy môže použiť len so súhlasom cestujúceho alebo na jeho návrh, alebo ak ide o vopred známu pravidelnú trasu prepravy skupiny cestujúcich,
- f) vydať cestujúcemu potvrdenie o zaplatenom cestovnom alebo poslať potvrdenie o zaplatenom cestovnom cestujúcemu elektronicky; kópia v listinnej podobe alebo v elektronickej podobe je súčasťou registratúry prevádzkovateľa taxislužby,
- g) mať vo vozidle taxislužby kompletne tarifné podmienky a umožniť cestujúcemu na požiadanie nahliadnuť do nich alebo umožniť prístup k nim prostredníctvom digitálnej platformy,
- h) umiestniť preukaz vodiča vo vozidle na mieste viditeľnom pre cestujúceho.

Okrem povinnosti poskytnúť dopravné služby podľa prepravného poriadku má vodič vozidla taxislužby aj právo odmietnuť vykonať prepravu alebo nedokončiť začatú prepravu za podmienok/príčin, ktoré špecifikuje § 30 ods. 6 nasledovne:

- a) ak to neumožňuje technický stav a priepustnosť cesty alebo bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky na trase prepravy najmä v dôsledku poveternostných vplyvov, poškodenia pozemnej komunikácie alebo dopravnej nehody,
- b) správanie sa cestujúceho, najmä ak je agresívny alebo ozbrojený, alebo čas prepravy, cieľové miesto, trasa prepravy alebo iné okolnosti vzbudzujú u vodiča obavu o svoje zdravie, o bezpečnosť prepravy alebo o vozidlo taxislužby,
- c) vzhľadom na stav cestujúceho hrozí znečistenie vozidla taxislužby alebo obťažovanie vodiča počas jazdy,
- d) cestujúci napriek upozorneniu vo vozidle taxislužby fajčí, konzumuje jedlo a nápoje alebo kŕmi prepravované zviera alebo na prednom sedadle manipuluje s príručnou batožinou, novinami, mapou alebo inou vecou, ktorou možno obmedziť výhľad vodiča alebo ohroziť vedenie vozidla taxislužby, alebo
- e) cestujúci má batožinu, ktorú vzhľadom na jej početnosť, veľkosť, hmotnosť alebo tvar nie je možné naraz prepraviť alebo chce prepravovať zvieratá, ktoré vzhľadom na ich veľkosť, početnosť alebo správanie nie je možné prepraviť v priestore pre cestujúcich ani v batožinovom priestore.

Držiteľovi preukazu vodiča vozidla taxislužby je možné podľa § 30 ods. 8 odňatie preukazu správnym orgánom za nasledovných podmienok:

- a) držiteľovi bolo odobraté alebo obmedzené vodičské oprávnenie podľa osobitného predpisu,
- b) držiteľ nespĺňa podmienku spôsobilosti na právne úkony v plnom rozsahu,
- c) držiteľ stratil zdravotnú spôsobilosť,
- d) držiteľ stratil psychickú spôsobilosť,
- e) držiteľ nespĺňa podmienku bezúhonnosti.

Podľa § 30 zákona o cestnej doprave vodič taxislužby, ktorému bol zadržaný alebo odňatý preukaz vodiča, nesmie vykonávať a poskytovať služby v oblasti taxislužieb. Vzor žiadosti o vydanie preukazu vodiča (príloha 3) zverejňuje Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky na svojom webovom sídle v elektronickej podobe.

Ako ďalej uvádzajú Čulík, Kalašová a Otahálová (2019) „pre podnikanie v taxislužbe je nevyhnutné ovládať aj vyhlášku č. 124/2012 Z. z. Ministerstva dopravy a výstavby a Slovenskej republiky z 21. marca 2012, ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave³. Táto vyhláška upravuje technické detaily označovania vozidiel obchodným menom a taktiež špecifikuje preukaz vodiča taxislužby.“

1.2 Analýza zmien podmienok prevádzkovania taxislužieb na Slovensku vplyvom legislatívnych zmien

Trh tradičných poskytovateľ dopravných služieb sa vplyvom digitalizácie začal v posledných rokoch výrazne meniť. Ku koncu roka 2015 oznámila vstup na Slovenský trh poskytovateľov dopravných služieb zameraných na prepravu osôb digitálna platforma Uber, ktorá sa okamžite stala veľkou konkurenciou tradičným taxislužbám. Okrem Uberu pôsobili na tomto trhu alebo začali pôsobiť aj iné platformy ako Hopin či Taxify, ktoré umožňovali prostredníctvom platforiem zdieľanej ekonomiky jednotlivcom nájsť prepravcu za výrazne lepších (najmä finančných) podmienok ako tomu bolo v prípade tradičných taxislužieb. Väčšina vodičov, ktorí jazdili najmä prostredníctvom platformy Uber, boli obyčajní ľudia, ktorí nemali koncesiu na vykonávanie a poskytovanie taxislužieb ako tomu bolo pri vodičoch taxislužieb. Ako uvádza portál Autoviny.sk (2019)⁴, „práve z tohto dôvodu sme boli v priebehu posledných rokov svedkami protestov taxikárov, ktorí spoločne bojovali proti technologickému pokroku a väčšej transparentnosti. Výsledkom ich snahy bol odchod spoločnosti Uber z krajiny a skomplikovanie situácie pre všetky ďalšie spoločnosti, ktoré mali záujem poskytovať moderné služby osobnej dopravy založené na vopred dohodnutých cenách. Taxikárom prekážalo najmä to, že na vodičov moderných dopravných služieb neplatili rovnaké pravidlá ako pre štandardné taxislužby, napríklad potreba absolvovania psychotestov a získania potrebných licencií“. Rozhodnutím súdu v súdnom spore medzi tradičnými taxislužbami a Uberom Okresný súd Bratislava 1 musel Uber dočasne pozastaviť poskytovanie svojich služieb, ktoré boli v rozpore so zákonom o cestnej doprave. Toto rozhodnutie súdu sa stalo vykonateľné 6. marca 2018 a právoplatnosť nadobudlo 22. marca 2018. Konečné rozhodnutie súdu v tomto súdnom spore vychádzalo z aktuálne platnej legislatívy, ktorá nereflektovala vo viacerých aspektoch nové trendy spojené najmä s digitalizáciou a výrazným nástupom digitálnych technológií do bežných činností.

V nasledujúcej časti tejto podkapitoly si podrobnejšie rozoberieme zmeny, ktoré priniesla novela zákona o cestnej doprave z apríla 2019. Predkladatelia novely zákona o cestnej doprave v dôvodovej správe uviedli, že „cieľom návrhu zákona je vytvoriť vhodnejšie podmienky v oblasti podnikania v taxislužbe, prijatie opatrení smerujúcich k predchádzaniu nelegálneho spôsobu podnikania v taxislužbe a zabezpečiť účinnejšiu kontrolu v tejto oblasti.“⁵ Ďalej poukázali na skutočnosť, že rámec podmienok, ktoré bolo potrebné splniť na prevádzkovanie taxislužby, bol zastaralý, nakoľko bol stanovený v roku 2012, pričom od tohto obdobia aplikačná prax ukázala, že niektoré podmienky je potrebné revidovať (najmä v prípade existencie funkčných kontrolných mechanizmov zameraných na prevádzkovanie taxislužieb). Veľmi dôležitou súčasťou tejto dôvodovej správy týkajúcej sa novely zákona o cestnej doprave bola aj reakcia na nové trendy v oblasti zdieľanej (kolaboratívnej) ekonomiky a podpory využívania moderných digitálnych platforiem pri podnikaní v preprave osôb. Ako uvádza Chovanculiak (2016) zdieľaná ekonomika má viacero názvov, ako napríklad kolaboratívna

³ Dostupná na <<https://www.epi.sk/zz/2012-124>>

⁴ Odkaz na článok <https://www.autoviny.sk/novinky/119478/slovenski-taxikari-od-1-aprila-funguju-po-novom-protestujucim-sa-novinky-pacit-rozhodne-nebudu>

⁵ Dostupný na <<https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=457902>>

ekonomika (Bock, Bontoux, do Nascimento a Szcepanikova, 2016), peer-to-peer ekonomika alebo on-demand ekonomika (poskytovanie služieb na požiadanie). Významovo je možné chápať zdieľanú ekonomiku ako tzv. dvojstrannú platformu, ktorej biznis model, ako je podľa Chovanculiaka (2016) založená na sprostredkovaní interakcie medzi dvoma stranami – najčastejšie medzi ponukou a dopytom (alebo na jednej strane medzi ľuďmi, ktorí majú čo ponúknuť a na strane druhej medzi ľuďmi, ktorí o to majú záujem). Chovanculiak (2016) ďalej uvádza, že jedným zo základných rozdielov medzi biznis modelom osobnej prepravy v prípade tradičných taxislužieb a platforiem zdieľanej ekonomiky je aj skutočnosť, že platformy zdieľanej ekonomiky „ponúkajú“ znižovanie transakčných nákladov (klient má vďaka zvýšenej konkurencii možnosť cestovať lacnejšie, dôsledne sledovať trasu, ktorou daný vodič pôjde, a pod.). Predkladatelia novely zákona o cestnej doprave ďalej uvádzajú, že podnikanie v oblasti taxislužieb nie je upravené legislatívou Európskej únie (EÚ), z toho dôvodu právna úprava na úrovni štátu nie je nad rámec minimálnych požiadaviek EÚ. Jedinou legislatívou, ktorej transpozíciu bolo potrebné vykonať je Smernica Komisie (EÚ) 2018/217 z 31. januára 2018, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru prispôbením oddielu I.1 jej prílohy vedeckému a technickému pokroku⁶, pričom ani v tomto prípade nebol návrh novely zákona nad rámec minimálnych požiadaviek. V nasledujúcej časti uvedieme najdôležitejšie zmeny vyplývajúce z účinnosti novely zákona o cestnej doprave.

Ako uvádzajú Čulík, Kalašová a Otahálová (2019), okrem povinnosti prevádzkovateľa taxislužby byť držiteľom koncesovanej živnosti je nutné, aby splnili podmienky týkajúce sa spôsobilosti na právne úkony, bezúhonnosť a povinnosť vlastniť alebo mať prenajaté najmenej jedno vozidlo zostali v platnosti aj po novele zákona o cestnej doprave. Oproti predchádzajúcemu zneniu zákona odbudli podmienky udelenia koncesie dotýkajúce sa odbornej a finančnej spoľahlivosti, vrátane podmienky vlastníctva, prenajatia alebo iného zabezpečenia stanovišťa taxislužby a miesta na garážovanie alebo odstavenie vozidla taxislužby. Žiadosť na udelenie koncesie na taxislužbu je možné podať písomnou formou, osobne na adresu sídla príslušného okresného úradu v sídle kraja, poštou (doporučenou zásielkou) na adresu sídla príslušného okresného úradu v sídle kraja, osobným podaním na adresu sídla príslušného okresného úradu v sídle kraja alebo elektronickou formou prostredníctvom formulára zverejnenom na portáli Jednotného informačného systému v cestnej doprave⁷ (v prípade podania cez elektronický formulár je potrebné podanie podpísať zaručeným elektronickým podpisom s využitím občianskeho preukazu s elektronickým čipom (eID)). Zrušením podmienok finančnej spoľahlivosti sa odstránila povinnosť krytia jedného vozidla taxislužby sumou 1 000 €. Jednou z ďalších kľúčových zmien, ktoré priniesla novela zákona o cestnej doprave, je odstránenie územného vymedzenia podnikania v koncesii či vynucovanie používania určitého druhu alebo typu vozidla (vrátane určitého stanovišťa). Medzi povinné prílohy žiadosti o udelenie koncesie podľa Čulíka, Kalašovej a Otahálovej (2019) patria:

- vozidlá taxislužby – ide o povinnú prílohu, ktorá má formu tabuľky, do ktorej sa zapisujú nasledujúce údaje:
 - poradové číslo vozidla,
 - evidenčné číslo vozidla,
 - dátum prvej evidencie vozidla,
 - vlastnícky vzťah (napr. vlastník vozidla, držiteľ osvedčenia, nájomca a pod.),

⁶ Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L0217&from=EN>>

⁷ Elektronický formulár žiadosti o udelenie koncesie na taxislužbu <<https://www.jiscd.sk/odborne-sposobilosti/sluzby-v-oblasti-taxi/koncesia-na-taxisluzbu/udelenie-koncesie-na-taxisluzbu/>>

- poznámka (pridanie, odstránenie, zmena údajov, bez zmeny),
- fotokópia osvedčenia o evidencii vozidla časť II (pre všetky vozidlá žiadateľa uvedené v zozname),
- fotokópia zmluvy o prenájme vozidla (ak žiadateľ nie je držiteľom osvedčenia o evidencii vozidla ani vlastníkom vozidla),
- doklad o úhrade správneho poplatku,
- výpis z registra trestov (nie starší ako 3 mesiace),
- výpis z evidenčnej karty vodiča (nie starší ako 3 mesiace) a
- úradne overené splnomocnenie pre žiadateľa, ktorý žiada o výpis z registra trestov a výpis z evidenčnej karty vodiča pre osoby, ktoré sú štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu žiadateľa.

Novela zákona o cestnej doprave rovnako zjednodušila podmienky získania preukazu vodiča vozidla taxislužby ako tomu bolo v prípade koncesie. Toto zjednodušenie malo za cieľ podporiť vodičov, ktorí chceli jazdiť pre ktorúkoľvek platformu zdieľanej ekonomiky. Novela zákona o cestnej doprave zachovala povinnosť žiadateľa o vydanie preukazu vodiča taxislužby splniť podmienky spôsobilosti na právne úkony, zdravotnú spôsobilosť, psychickú spôsobilosť a bezúhonnosť. Novelou zákona sa odstránila podmienka odbornej spôsobilosti a veku najmenej 21 rokov (podľa novely zákona už v súčasnosti môžu požiadať o vydanie preukazu vodiča taxislužby aj osoby staršie ako 18 rokov). S ohľadom aj na odstránenie vekového limitu 21 rokov sa upravila posledná podmienka, ktorá od 1. apríla 2019 požaduje od vodiča vodičské oprávnenie príslušnej skupiny alebo podskupiny bez minimálneho počtu rokov jeho držby (pred novelou zákona bolo potrebné, aby žiadateľ mal minimálne 3 roky platné vodičské oprávnenie). Novela zákona o cestnej doprave i naďalej požaduje, aby vodiči taxislužby absolvovali pravidelné lekárske prehliadky a psychologické vyšetrenia každých päť rokov, pričom po dosiahnutí 65 roku veku života absolvovanie prehliadok a vyšetrení znižuje na každé dva roky. Žiadosť o vydanie preukazu vodiča taxislužby (príloha 3 vyššie) musí obsahovať farebnú fotografiu rozmerov 35 x 45 mm, kópiu vodičského preukazu, doklad o zdravotnej a psychickej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla, vrátane dokladu o úhrade správneho poplatku v hodnote 50 €. Súčasťou žiadosti sú aj výpisy z registra trestov a z evidenčnej karty vodiča, pričom všetky uvedené výpisy a doklady o zdravotnej spôsobilosti nesmú byť staršie ako 3 mesiace.

Požiadavky na vozidlo taxislužby boli tiež zmenené vplyvom novely zákona o cestnej doprave. Nakoľko bolo jedným s cieľom umožniť rozvoj digitálnych platforiem, umožnilo sa jednoduchšie stanovenie cien za prepravu prostredníctvom digitálnych platforiem bez použitia taxametra. V súvislosti s požiadavkami na vozidlo taxislužby je nutné spomenúť aj vyhlášku č. 137/2018 Z. z. Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky z 27. apríla 2018, ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly⁸. Táto vyhláška stanovuje lehoty pravidelných technických kontrol a ktorých sa musí vozidlo taxislužby podrobiť do jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných intervaloch. Novela zákona o cestnej doprave priniesla aj zjednodušenie v používaní strešného svetidla, ktoré od 1. apríla 2019 postačuje používať (musí byť neustále zapnuté, pričom už nie je potrebné rozlišovať, či sa niekto vo vozidle taxislužby vezie alebo nie). Ďalej sa zrušila podmienka schopnosti prevážať aspoň 50 kilogramov cestovnej batožiny pri plnom obsadení, či požadovaní batožinového priestoru s objemom najmenej 375 litrov. Vozidlo už takisto

⁸ Dostupná na <<https://www.epi.sk/zz/2018-137>>

nebude musieť mať najmenej troje vstupných dverí do priestoru pre vodiča a cestujúcich. Novela tiež zrušila vekové požiadavky na vozidlo.

Vyššie uvedené zmeny viedli k odstráneniu niektorých regulačných požiadaviek na vodičov a prevádzkovateľov taxislužieb, ktoré na jednej strane nie vždy mali svoje opodstatnenie a na strane druhej nevytvárali podmienky na rozvoj a vstup platforiem zdieľanej ekonomiky na tento trh prepravných služieb. V nasledujúcej kapitole sa podrobnejšie pozrieme na vývoj podnikania v odvetví taxislužieb v posledných rokoch vo vybraných krajinách EÚ a krajinách V4, pričom sa pozrieme na príklady dobrej praxe, ktoré by mohli slúžiť ako inšpirácia pre rozvoj odvetvia zdieľanej dopravy či samotného segmentu prepravy osôb so zreteľom na zvýšenie kvality poskytovaných služieb v tomto segmente.

2 Vývoj podnikania v odvetví taxislužieb v krajinách EÚ (krajiný V4) vrátane príkladov dobrej praxe

Vývoj jednotlivých sektorov národného hospodárstva v členských krajinách EÚ je výrazne ovplyvňovaný aj smernicami a nariadeniami vydávanými autoritami na úrovni EÚ. V nasledujúcej kapitole sa preto zameriame a podrobnejšie si priblížime regulačné prostredie na úrovni EÚ, ktorá určuje rámcové pravidlá pre sektor prepravy osôb. Následne sa zameriame na reguláciu vybraných členských štátov EÚ, ktorých národné legislatívy v oblasti taxislužieb a prepravy osôb prešli veľkými zmenami najmä pod vplyvom rozvoja sektora digitálnych platforiem zdieľanej ekonomiky. Vzhľadom na geografickú polohu Slovenska sme sa primárne rozhodli analyzovať regulačné prostredie v tomto sektore v našich susedských krajinách z regiónu V4 (v Českej republike, Maďarsku a Poľsku). Pri výbere ďalších krajín sme reflektovali kritériá ako veľkosť ekonomiky, rozvinutosť hospodárstva, rôznorodosť v mentalite národa či technologická vyspelosť. Na záver kapitoly uvádzame zhrnutie príkladov dobrej praxe, ktorá vychádza z analýzy samotných podmienok fungovania taxislužieb v sektore zdieľanej ekonomiky v nami vybraných krajinách.

2.1 Regulačné prostredie v oblasti taxislužieb na úrovni EÚ

Ako uvádzajú Bidasca a Townsend (2016), taxislužby sú dôležitou súčasťou dopravného systému po celom svete. Podľa autorov je Európsky trh charakteristický vysokým podielom súkromne vlastnených automobilov s dobre rozvinutou verejnou dopravou. V sektore dopravy je v celej EÚ zamestnaných približne 1 milión zamestnancov, čo predstavuje cca 8 % z celkového počtu zamestnancov v tomto sektore. Taxislužby zvýšili mobilitu a sprístupnili ju aj ľuďom vo vyššom veku či ľuďom so zdravotným postihnutím či iným znevýhodnením, nakoľko približne 40 % domácností v EÚ nevlastní auto a až 50 % dôchodcov nevlastní auto alebo nemôže šoférovať. Medzi výhody, ktoré autori zmieňujú v súvislosti s využívaním taxislužieb (prípadne v súčasnosti aj iných foriem prepravy v podobe platforiem zdieľanej ekonomiky), je možné zaradiť redukcii rizík – najmä elimináciu šoférovania pod vplyvom alkoholu alebo zabezpečenie návratu mladých ľudí bezpečne domov v neskorých nočných hodinách. Nakoľko sa odvetvie taxislužieb vyznačuje vysokým podielom SZČO a zároveň do odvetvia dopravy vstupuje stále viac platforiem zdieľanej ekonomiky so svojimi digitálnymi riešeniami, sa téma regulácie stáva veľkou výzvou a vystávajú aj otázky, ako zaistiť bezpečnosť vozidiel, ich vodičov a cestujúcich.

Odvetvie taxislužieb nie je predmetom rovnakého stupňa regulácie z úrovne EÚ ako je tomu v prípade iných odvetví profesionálnych vodičov ako napríklad odvetvie ťažkej nákladnej dopravy (resp. vodičov ťažkých nákladných vozidiel). Práve zmienené odvetvie ťažkej nákladnej dopravy upravuje nariadenie, ktoré požadujú od prevádzkovateľov, aby ich vodiči absolvovali výcvik potrebný na získanie tzv. osvedčenia o odbornej spôsobilosti (z angl. Certificate of Professional Competence (CPC)) a mali vo svojich vozidlách nainštalované tachografy, ktoré zaznamenávajú počet odjazdených hodín a čas odpočinku. V podmienkach EÚ upravuje nariadenie EÚ (ES) č. 561/2006 požiadavky týkajúce sa času jazdy svojich zamestnancov⁹. Spravidla by preto žiaden profesionálny vodič nemal jazdiť nepretržite dlhšie ako 2 hodiny bez absolvovania prestávky v trvaní minimálne 15 minút. Podľa zmieneného nariadenia musí byť doba jazdy a doba odpočinku pravidelne monitorovaná

⁹ Dostupná na <<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ee328e0b-9e09-4ff7-9172-cc094904da2d/language-sk>>

používaním už vyššie zmienených digitálnych tachografov. Práve tieto opatrenia sa ale na vodičov taxislužieb nevzťahujú.

Jedným z ustanovení, ktoré by sa mohlo vzťahovať na odvetvie taxislužieb rovnako ako tomu je v odvetví ťažkej nákladnej dopravy, je aj princíp, ktorý hovorí o tom, že zamestnávateľ by nemal podmieňovať príplatky ani inú formu odmeny za odjazdený čas alebo kilometre, nakoľko nepretržité vykonávanie a zabezpečovanie dopravy (práca v nadštandardnej dĺžke v rámci jednej zmeny) by mohla viesť k zníženiu pozornosti vodičov na ceste, čím by bola ohrozená bezpečnosť cestnej premávky. Preto by bolo racionálne v tomto smere, keby regulácia v oblasti taxislužieb upravovala aj povinnosť realizácie prestávky v práci po odpracovaní určitého počtu hodín na fyzický i mentálny oddych zamestnanca (resp. dĺžka prestávky by sa mohla odvíjať od reálne odjazdeného času na základe taxametrov a tachografov). Toto odporúčanie vyplýva aj z praxe, nakoľko vodiči taxislužieb si často krát predlžujú pracovný čas z dôvodu snahy vyzdvihnúť čo najviac klientov.

Jednou z ďalších smerníc, ktorá upravuje podmienky súvisiace s podnikaním taxislužieb v priestore EÚ je smernica č. 2002/15/EC¹⁰ upravujúca podmienky a organizáciu pracovného času pre všetkých ľudí vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave vrátane vodičov pracujúcich ako SZČO. Pod mobilnými činnosťami máme na mysli pracovné činnosti, ktoré vykonávajú zamestnanci nie na pevne stanovenom mieste, ale v závislosti od potreby sa geograficky nachádzajú tam, kde sú potrební. Účelom tejto smernice je zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a zdravia vodičov. Povinnosťou mobilných zamestnancov je písomné informovanie zamestnávateľov o počte odpracovaných hodín. Samotná regulácia požaduje od zamestnancov, aby uvádzali všetok odpracovaný čas, nie len čas odpracovaný pre jedného zamestnávateľa (v prípade, ak zamestnanec pracuje ako SZČO pre viacerých zamestnávateľov). Zmienená regulácia rozumie pod pojmom SZČO každého, ktorých hlavným zamestnaním je preprava cestujúcich alebo tovaru po ceste, sú oprávnení pracovať na seba a nie sú viazaní pracovnou zmluvou so zamestnávateľom alebo iným pracovným pomerom hierarchického charakteru, prípadne každí, kto môže slobodne organizovať a realizovať príslušné pracovné činnosti, ktorých príjem je priamo závislý od dosiahnutých ziskov a ktorý slobodne (buď individuálne alebo prostredníctvom spolupráce medzi ostatnými SZČO) nadväzuje (uzatvára) obchodné vzťahy s viacerými zákazníkmi.

Ďalšou kľúčovou smernicou v tejto oblasti je Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy¹¹. Táto smernica predstavuje právny predpis, ktorý upravuje základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik vodičov vozidiel určených na prepravu tovarov alebo cestujúcich vyžaduje, aby profesionálni vodiči v EÚ dodržiavali predpísané učebné osnovy. Vyššie uvedené nariadenie nie je záväzné pre vodičov taxislužieb. Existujú aj prípady, kedy samotní zamestnávateľia, prípadne vlastníci taxislužieb, zabezpečujú pre svojich zamestnancov samostatné školenia. I napriek tomu, že samotná smernica nepožaduje absolvovanie vzdelávania a školení pre vodičov taxislužieb, bolo by prospešné zo strany vlastníkov taxislužieb zaviesť tieto školenia na dobrovoľnej báze, najmä s ohľadom na integrovaný prístup k hodnoteniu rizika z pohľadu zamestnávateľa s cieľom zlepšiť bezpečnosť ich prevádzky.

Okrem smerníc a nariadení z úrovne Európskej únie si dovoľujeme zmieniť aj iniciatívu Medzinárodnej únie dopravcov (International Road Union - URI) a Európskej komisie. Spoločne vyvinuli bezplatnú viacjazyčnú online školiacu a vzdelávaciu platformu pre taxíky s názvom Taxi Stars. Samotná platforma pozostáva zo štruktúrovaných mini-lekcií, ktoré je

¹⁰ Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32002L0015>>

¹¹ Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0059&from=EN>>

možné absolvovať aj počas krátkych prestávok, pričom zahŕňa témy ako sú pohoda vodiča, ergonómia, spokojnosť, zvládanie mimoriadnych udalostí, osobná bezpečnosť, orientácia na služby a sociálna interakcia, zvládanie konfliktov a ekologické jazdenie. V súčasnosti je platforma dostupná na stiahnutie v App Store a Google Play obchodoch v siedmich jazykových mutáciách – angličtine, nemčine, francúzštine, finštine, taliančine, španielčine a gréčtine. Webová adresa platformy je <http://training.taxistars.eu/>. Táto iniciatíva nad rámec platných právnych predpisov poskytuje vodičom možnosť vzdelávania sa v danej oblasti.

V súvislosti s legislatívou zameranou na technickú spôsobilosť vozidiel vydala Európska únia celkovo tri smernice, ktoré nadobudli účinnosť 20. mája 2014. Išlo o smernicu č. 2014/47/EU (Directive on Technical Roadside Inspections) o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES¹², o smernicu Európskeho parlamentu a rady 2014/46/EU (Directive on Registration Documents For Vehicles) o registračných dokumentoch pre vozidlá¹³ a o smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EU (Directive on Periodic Roadworthiness Tests for Motor Vehicles and Their Trailers) o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (touto smernicou sa zrušila smernica 2009/40/ES)¹⁴. Podľa nových právnych predpisov EÚ by pravidelné testovanie malo byť hlavným nástrojom na zabezpečenie technickej spôsobilosti vozidiel. Za účelom zvýšenia bezpečnosti by sa mali navýšiť počty kontrol technického stavu motorových vozidiel a skrátiť lehoty na vykonanie technickej kontroly so štandardných štyroch rokov v prípade nových vozidiel na dva roky a v prípade starších vozidiel z dvoch na jeden rok (v niektorých krajinách boli lehoty obdobne skrátené, ale vyžadovalo by si to zaviesť). Okrem pravidelných kontrol technického stavu vozidiel nie sú na úrovni EÚ stanovené žiadne ďalšie požiadavky. Smernica rady č. 89/391/EEC z júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci¹⁵ vyžaduje, aby každý zamestnávateľ v EÚ vykonal hodnotenie rizika podľa zásad prevencie. Niektoré členské štáty majú doplnkové právne predpisy, ktoré jednoznačne rozširujú rozsah požiadaviek na zahrnutie SZČO a podrobne uvádzajú povinnosti zamestnávateľov vylúčiť riziká spojené s vedením vozidla za prácou. Z vyššie uvedeného vyplýva, že legislatíva a právne predpisy z úrovne EÚ definujú v niektorých prípadoch len všeobecné rámce a pravidlá, ktorých samotná implementácia je závislá od jednotlivých štátov. Zároveň však v niektorých prípadoch poskytuje aj konkrétne odporúčania pre oblasť taxislužieb.

2.2 Analýza podmienok prevádzkovania taxislužieb v krajinách V4

V nasledujúcej kapitole prezentujeme informácie vychádzajúce z právnych predpisov, nariadení a zákonov týkajúcich sa sektoru taxislužieb v našich susedných štátoch z regiónu V4 doplnené o poznatky zo sekundárnych zdrojov.

2.2.1 Poľsko

Základný právny predpis, ktorý upravuje oblasť dopravy prostredníctvom taxislužieb v Poľsku, je zákon o cestnej doprave č. 125 položka 1371¹⁶ zo 6. septembra 2001 (Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371). V prípade zmienkeho zákona sa jedná o úpravu činnosti taxislužieb na vnútroštátnej úrovni. Ako uvádza Frazzani a kol. (2016), v Poľsku sa od 1. decembra 2014 nevyžaduje od vodičov taxislužieb

¹² Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&from=EN>>

¹³ Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0046&from=sk>>

¹⁴ Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=sk>>

¹⁵ Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=LEGISSUM%3Ac11113>>

¹⁶ Dostupný na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20011251371>>

absolvovanie štátom uznaného kurzu v oblasti cestnej dopravy alebo absolvovania štátnej skúšky. V zmysle platnej legislatívy je možné, aby miestne municipality s počtom obyvateľov vyšším ako 100 000 boli oprávnené uložiť vodičom taxislužieb povinnosť absolvovania školenia týkajúceho sa topografie mesta, miestnych predpisov a zložiť záverečnú skúšku. Municipality na miestnej úrovni zavádzajú taktiež osobitné predpisy v súvislosti s výkonom osobnej dopravy taxislužbami, preto sa rozsah právnych predpisov môže v závislosti od obce líšiť. Mestské zastupiteľstvá sú tiež oprávnené zavádzať ďalšie právne predpisy týkajúce sa prepravy cestujúcich a batožiny. Na národnej úrovni existujú nasledovné právne predpisy, okrem zmieneného zákona o cestnej doprave, ktoré upravujú oblasť taxislužieb:

- zákon o vodičoch dopravných prostriedkov z 5. januára 2011 (Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami Dz.U. 2011 nr 30 poz. 151)¹⁷,
- nariadenie Ministerstva infraštruktúry z 31. decembra 2002, ktorým sa ustanovujú technické podmienky vozidiel a ich povinná výbava (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia Dz.U. 2003 nr 32 poz. 262)¹⁸,
- vyhláška Ministerstva hospodárstva z 27. decembra 2007 o požiadavkách, ktoré musia spĺňať elektronické taxametre a podrobnom rozsahu kontrol vykonávaných pri legálnej metrologickej kontrole týchto meradiel (ROZPORZĄDZENIE MINISTRA GOSPODARKI z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać taksometry elektroniczne, oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych)¹⁹,
- nariadenie Ministerstva dopravy, výstavby a námorného hospodárstva zo 6. augusta 2013 o výške poplatkov za administratívne úkony spojené s poskytovaním služieb cestnej dopravy a za vykonanie skúšok a vydanie osvedčení o odbornej spôsobilosti (Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych Dz.U. 2013 poz. 916)²⁰,
- vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a námorného hospodárstva z 26. júna 2012 o rozsahu a spôsobe vykonávania technických kontrol vozidiel a vzor dokladov použitých pri týchto kontrolách (Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach Dz.U. 2012 poz. 996)²¹.

Podrobnejšie sa nebudeme venovať právnym predpisom na úrovni municipalít vzhľadom na ich veľký počet.

¹⁷ Dostupný na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20110300151>>

¹⁸ Dostupný na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20030320262>>

¹⁹ Dostupné na <<https://www.infor.pl/akt-prawny/DZU.2008.004.0000024,rozporzadzenie-ministra-gospodarki-w-sprawie-wymagan-ktorym-powinny-odpowiadac-taksometry-elektroniczne-oraz-szczegolowego-zakresu-sprawdzen-wykonywanych-podczas-prawnej-kontroli-metrologicznej-tych-p.html>>

²⁰ Dostupné na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20130000916>>

²¹ Dostupné na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20120000996>>

Podľa ustanovení zákona o cestnej doprave sa povolenie na poskytovanie služieb vnútroštátnej osobnej a cestnej dopravy taxíkom udeľuje podnikateľovi, ak

- podnikajúce osoby (osoby zastupujúce podnikateľské subjekty alebo fyzické osoby – podnikatelia) neboli odsúdení právoplatným rozsudkom za trestný čin alebo za úmyselný trestný čin proti bezpečnosti cestnej premávky, majetku, obchodným transakciám, prostrediu alebo proti pracovným podmienkam a mzdám alebo iným trestným činom súvisiacim s vykonávaným povoláním, prípadne nebol voči nim vynesенý právoplatný rozsudok zakazujúci vykonávanie podnikania v oblasti cestnej dopravy,
- má zákonné právo nakladať s vozidlom alebo vozidlami, ktoré majú poskytovať služby cestnej dopravy, ktoré spĺňajú technické požiadavky stanovené zákonom,
- priamo podnikateľ je vodičom taxislužieb prípadne ním zamestnaní vodiči neboli odsúdení za trestné činy proti životu, zdraviu či sexuálnej slobode a slušnosti, či dokonca nebol voči nim vynesенý rozsudok zakazujúci im výkon povolania vodiča (zároveň musia mať osvedčenie o úspešnom absolvovaní skúšky v prípade miest a obcí, ktoré to požadujú, z oblastí topografie mesta a miestnych predpisov buď priamo podnikateľom vykonávajúcim osobnú dopravu alebo ním určeným vodičom), a zároveň mať platný vodičský preukaz a dosiahnuť minimálny zákonom stanovený vek 18 rokov, pričom zákon stanovuje aj ďalšie kvantitatívne požiadavky na vodičov taxislužieb, ktoré si rozoberieme neskôr).

Rovnako ako na Slovensku aj v Poľsku musí záujemca o poskytovanie služieb v sektore taxislužieb získať podľa zákona o doprave licenciu, ktorá sa udeľuje na obdobie od minimálne 2 do maximálne 50 rokov. Licencia sa vydáva na konkrétne motorové vozidlo a oblasť zahŕňajúcu oblasť hlavného mesta Varšavy, konkrétnu municipalitu alebo oblasť susedných municipalít, ktoré sa dohodli na spoločnom prístupe. Podnikateľ musí požiadať o vydanie licencie osobne buď písomne alebo elektronicky. Podanie žiadosti o poskytnutie licencie je v Poľsku spojené aj s povinnosťou úhrady príslušného poplatku, ktorý sa v závislosti od oblasti a dĺžky platnosti preukazu pohybuje od 200 PLN po 450 PLN (v tabuľke nižšie uvádzame presnú výšku poplatkov).

Tabuľka 1 Výška poplatkov za získanie licencie na poskytovanie taxislužby podľa požadovanej platnosti licencie v PLN (1 PLN = 0,23 €)

Oblasti	Konkrétne municipalita			Oblasť susedných municipalít			Oblasť hlavného mesta Varšavy		
Platnosť licencie (v rokoch)	2-15	15-30	30-50	2-15	15-30	30-50	2-15	15-30	30-50
Výška poplatku (v PLN)	200	250	300	280	350	400	320	380	450

Zdroj: Nariadenie Ministerstva dopravy, výstavby a námorného hospodárstva zo 6. augusta 2013 o výške poplatkov za administratívne úkony spojené s poskytovaním služieb cestnej dopravy a za vykonanie skúšok a vydanie osvedčení o odbornej spôsobilosti, 2020.

Oprávneným subjektom, ktorý môže vydať licenciu na poskytovanie taxislužby je v prípade konkrétnych municipalít starosta alebo primátor, v prípade susedných municipalít (konzordia) je to príslušný starosta alebo primátor municipality, v ktorej má taxislužba sídlo a v prípade oblasti Varšavy môže vydávať licenciu iba primátor tohto mesta.

Návrh na vydanie povolenia na poskytovanie taxislužby musí obsahovať:

- meno podnikateľa, jeho adresu a sídlo alebo bydlisko,

- informácie o zápise do centrálneho registra a informácií o podnikaní (obdobu Živnostenského registra) alebo o zápise do Obchodného registra,
- daňové identifikačné číslo (DIČ),
- označenie typu a rozsahu služieb cestnej dopravy vrátane oblasti poskytovania dopravných služieb,
- uvedenie časového obdobia, na ktoré chce subjekt získať oprávnenie,
- uvedenie typu a počtu vozidiel, ktoré bude podnikateľ používať na poskytovanie služieb a
- uvedenie počtu výpisov z licencie.

Podľa vyhlášky Ministerstva infraštruktúry o technických požiadavkách na vozidlá a ich povinnej výbavy sú prevádzkovatelia taxislužieb povinní mať svoje vozidlá vybavené:

- elektronickými taxametrami s platným dokladom o legalizácii a potvrdení presnosti výpočtu z úradu pre metrológiu,
- najmenej dve sedadlá pre cestujúcich,
- najmenej dvojce dvere na každej strane karosérie vozidla alebo dve dvere na pravej strane, jedny dvere na ľavej strane a jedny dvere v batožinovom priestore vozidla,
- priestor pre príručnú batožinu cestujúcich,
- súpravu prvej pomoci,
- rezervnú pneumatiku,
- svetelné označenie „TAXI“, ktoré musí byť umiestnené na streche vozidla a musí byť bielej alebo automobilovej žltej farby s čiernymi nápismi viditeľnými spredu a zozadu vozidla, pričom svetelné označenie „TAXI“ môže byť zapnuté aj keď je taxameter vypnutý,
- svetelné označenie by malo byť viditeľné v tme zo vzdialenosti najmenej 50 metrov, pričom svetlo môže byť doplnené dvoma blikajúcimi svetlami žltej farby.

Ako sme zmienili vyššie, každý vodič taxislužby musí spĺňať niekoľko kvantitatívnych požiadaviek:

- nebol odsúdený za trestný čin proti životu a zdraviu, ani za sexuálne delikty a nebol voči nemu vynesenej právoplatný rozsudok zakazujúci výkon povolania vodiča,
- má osvedčenie o absolvovaní výcviku v cestnej doprave v oblasti taxislužieb potvrdený zložením skúšky,
- musí mať najmenej 18 rokov a musí byť držiteľom vodičského oprávnenia v kategórii, ktorá ho oprávňuje viesť daný typ motorového vozidla (v prípade oprávnenia na vozidlá kategórie D alebo D+E je minimálny vek 23 rokov),
- má primeranú kvalifikáciu na vedenie vozidla stavenú zákonom o vodičoch vozidiel,
- nemá zdravotné prekážky pri výkone práce vodiča a
- nemá (prípadne netrpí) psychickými problémami, ktoré by boli prekážkou pri výkone práce vodiča.

Podľa zákona o cestnej doprave určujú mestské zastupiteľstvá cenové sadzby za poskytovanie služieb osobnej dopravy taxislužbami pre každé mesto. Mestské zastupiteľstvá obvykle stanovujú minimálne sadzby a tarify za dopravu zabezpečovanú taxislužbami podľa toho, či sa preprava uskutočňuje v pracovný deň alebo v nedeľu/sviatky, prípadne podľa toho,

či sa preprava uskutočňuje počas dňa alebo v noci. Maximálne sadzby za taxislužbu sú počas noci, víkendov a sviatkov výrazne vyššie ako počas pracovných dní.

Podľa článku 14 zákona o doprave je každý dopravca (vrátane vodičov) povinný poskytnúť cestujúcim priaznivé bezpečnostné a hygienické podmienky, pohodlie a kvalitný servis spojený s poskytovanou službou. Dopravca v podobe taxislužby je povinný prijať opatrenia, ktoré uľahčia používanie dopravných prostriedkov cestujúcimi, najmä osobami so zníženou pohyblivosťou a osobami so zdravotným postihnutím. Podľa článku 777 Občianskeho zákonníka (Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny Dz.U. 1964 nr 16 poz. 93)²² v Poľsku je dopravca zodpovedný za poškodenie batožiny, ktorú má so sebou cestujúci, iba ak škoda vznikla v dôsledku úmyselného zavinenia alebo hrubej nedbanlivosti dopravcu. Aj v prípade starostlivosti o zákazníkov platí, že mestské zastupiteľstvá sú oprávnené zavádzať osobitné predpisy týkajúce sa prepravy cestujúcich a ich batožiny v meste (prostredníctvom nariadení môžu bližšie špecifikovať konkrétnejšie práva cestujúcich a povinnosti dopravcov).

Zákon upravujúci pracovný čas vodičov (Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców Dz.U. 2004 nr 92 poz. 879)²³ upravuje pracovný čas vzťahujúci sa na vodičov vykonávajúcich svoje povolanie ako zamestnancov i SZČO. Vo všeobecnosti nesmie pracovný čas zamestnancov prekročiť 8 hodín denne a v priemere 40 hodín v jednom pracovnom týždni (predpokladáme 5 dňový pracovný týždeň) v horizonte referenčného obdobia nepresahujúceho 4 mesiace. Týždenný pracovný čas vrátane nadčasov nesmie prekročiť v priemere 48 hodín v akceptovanom referenčnom období nepresahujúcom referenčné obdobie posledných 4 mesiacov. V prípade SZČO nesmie týždenný pracovný čas v akceptovanom referenčnom období prekročiť 48 hodín za posledné 4 mesiace (pri SZČO nie je rozhodujúce, či svoje služby poskytuje pre jedného alebo viacerých prevádzkovateľov taxislužieb).

Ak dôjde k porušeniu podmienok, za ktorých sa udeľuje licencia, ako napríklad nevykonanie činnosti dopravy, prevodu licencie na iný subjekt alebo v prípade odsúdenia za spáchanie trestného činu, môže byť daná licencia odobratá. Inšpektori inšpekčnej služby sú oprávnení uložiť pokutu za porušenie ustanovení zákona o cestnej doprave vrátane výkonu osobnej dopravy taxislužbami bez požadovanej kvalifikácie (nesplnenie zákonom stanovených noriem), chýbajúcej požadovanej licencie, nezrovnalosti spojené s pracovnou dobou, technické nedostatky súvisiace s vybavením potrebného pre prevádzkovanie taxislužieb vo vozidlách. Pokuty sa pohybujú vo výške od 50 do 10 000 PLN. V Poľsku nie je potrebné zo strany poskytovateľov cestnej dopravy špeciálne oprávnenie na poskytovanie služieb na letiskách.

V súvislosti s dopravou pasažierov je od 15. augusta 2013 v platnosti existencia dvoch typov preukazov umožňujúcich prenájom vozidiel spolu s vodičom. Prvým typom je preukaz oprávňujúci poskytovať prenájom vozidla s vodičom v rámci vnútroštátnej cestnej dopravy týkajúcej sa osobných automobilov do 4 cestujúcich (okrem vodiča) a druhým je preukaz oprávňujúci poskytovať vnútroštátnu cestnú dopravu týkajúcu sa automobilov skonštruovaných na prepravu najmenej 7 a najviac 9 osôb vrátane vodiča. V oboch prípadoch musí vodič získať licenciu na poskytovanie tejto činnosti podľa ustanovení zákona o cestnej doprave. Licencia sa vydáva na základe kritérií spôsobilosti a finančnej spôsobilosti vo výške 9 000 € pre prvé vozidlo a pre každé nasledujúce vozidlo vo výške 5 000 €.

V Poľsku až od 1. januára 2020 bol prijatý tzv. Lex Uber zákon²⁴, na základe ktorého musia požiadať vodiči digitálnych platforiem o získanie vodičského oprávnenia taxislužby (bez neho nemôžu poskytovať služby pre danú platformu). Týmto zákonom sa zjednotili požiadavky pre digitálne platformy, ktoré musia splniť zákonné podmienky ako konvenčné

²² Dostupný na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19640160093>>

²³ Dostupný na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20040920879>>

²⁴ <https://poland.in.com/42951561/the-beginning-of-the-end-of-uber-in-poland>

taxislužby. Ministerstvo financií zároveň vydalo stanovisko k uplatniteľnosti daňového režimu pre jednotlivcov pôsobiacich v oblasti poskytovania spolujázd.

2.2.2 Maďarsko

Regulácia sektoru taxislužieb bola v nedávnom období predmetom intenzívnej verejnej diskusie v tejto krajine, čo bolo spôsobené najmä vznikom startupov či firiem zameraných na zdieľanie jász alebo zdieľanie vozidiel, nakoľko tieto podnikateľské subjekty nespĺňali všetky regulačné požiadavky týkajúce sa tradičných taxislužieb. Na jednej strane záujem o nové formy poskytovania tradičných služieb v Maďarsku rástol, na strane druhej vodiči tradičných taxislužieb vnímali (a v súčasnosti ešte stále vnímajú) nováčikov ako hrozbu pre ich podnikanie s nespravodlivou konkurenčnou výhodou. Maďarská vláda reagovala na nové platformy zdieľanej ekonomiky rozhodnutím, že aj nové subjekty podliehajú licenčným podmienkam a režimu ako tradičné taxislužby, resp. nebudú znižovať administratívnu záťaž a požiadavky, ktoré sa uplatňujú v prípade ostatných podnikateľských subjektov v odvetví dopravy a taxislužieb.

Rovnako ako v prípade Poľska, aj v Maďarsku sú taxislužby regulované na národnej i municipalitnej úrovni. Na národnej úrovni vychádza regulácia z dvoch základných právnych predpisov – zákon o službách osobnej dopravy z roku 2012 (2012. évi XLI. Törvény a személyszállítási szolgáltatásokról)²⁵ a zákon o cestnej premávke z roku 1988 (1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről)²⁶. Zmienené zákony dopĺňajú právne predpisy nižšej úrovne, ktoré konkretizujú či špecifikujú podmienky regulácie v tejto oblasti. Jedným z takých predpisov je nariadenie vlády o cestnej doprave upravujúcej odškodňovanie cestujúcich, ktoré je jadrom právnych predpisov týkajúcich sa poskytovania taxislužieb a prenájmu vozidiel s licenciami. Nariadenia môžu prijímať aj obce – každá obec môže zaviesť určité požiadavky na území konkrétnej obce (v medziach stanovených zákonom, vrátane sadzieb za jednotlivé jazdy). V hlavnom meste Maďarska, Budapešti, v ktorom pôsobí približne polovica zo všetkých taxislužieb z krajiny, mestská vyhláška vzťahujúca sa na taxislužby stanovuje jednotné cestovné tarify. Na vnútroštátnej úrovni odvetvie taxislužieb reguluje Národný dopravný úrad. V prípade hlavného mesta je regulátorom samotné mesto prostredníctvom dcérskej spoločnosti (v ktorej má 100 % podiel), ktorá zabezpečuje pravidlá uzatvárania dohôd, vydávanie preukazov/licencií taxislužieb či kontrolu vozidiel.

Držiteľom licencie na vykonávanie taxislužby je právnická osoba alebo fyzická osoba - podnikateľ. Licenciu vydáva Národný dopravný úrad na základe žiadosti – ak sú splnené všetky zákonné podmienky, úrad vydáva licenciu na 5 rokov, po uplynutí ktorých je možné predĺžiť licenciu o ďalších 5 rokov. V udelenom oprávnení na poskytovanie taxislužieb je uvedená aj prevádzková oblasť, ktorá definuje územie poskytovania služby (územie, na ktoré môže byť udelené povolenie poskytovať taxislužbu, je buď oblasť hlavného mesta Budapešti, celej krajiny, celej krajiny s výnimkou niektorých municipalít, prípadne iba územie určitej municipality). Podľa Frazzani a kol. (2016) je taxislužba povinná vykonať svoju činnosť aj mimo svojho operačného územia, na ktoré má udelené povolenie v prípade, ak si takúto službu objednal cestujúci. Povolenie na prevádzkovanie taxislužieb sa udeľuje subjektu, keď:

- je profesionálny manažér dôveryhodný,
- je profesionálny manažér odborne spôsobilý,
- je zabezpečená stabilná finančná situácia,

²⁵ Dostupný na <<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200041.tv>>

²⁶ Dostupný na <<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=98800001.tv>>

- vozidlá spĺňajú predpísané požiadavky na technickú spôsobilosť,
- vodiči sú starší ako 21 rokov a majú príslušné preukazy spôsobilosti a kvalifikácie,
- ak subjekt spĺňa požiadavky stanovené municipalitou, na ktorej území službu poskytuje.

Profesionálny manažér sa nepovažuje za dôveryhodného, ak má zápis v registri trestov, prípadne ak riadil iný podnikateľský subjekt v tomto sektore, ktorý sa dopustil závažného porušenia predpisov voči cestujúcim. V prípade odbornej spôsobilosti sa požaduje, aby mal manažér predchádzajúce skúsenosti s riadením taxislužby, prípadne získal certifikát „taxi podnikateľa“ (na získanie odbornej spôsobilosti sa vyžaduje, aby absolvoval príslušný kurz odbornej prípravy a úspešne zložil skúšky organizované Dopravným úradom). Podnik s dobrou a stabilnou finančnou situáciou sa vyznačuje 1) nulovými nedoplatkami (dlhom) na daniach a odvodoch, 2) má vytvorené primerané finančné rezervy pre potenciálne budúce záväzky vyplývajúce zo svojej činnosti (napr. v prípade dopravných nehôd a úrazoch cestujúcich či poškodení automobilov). Stabilná finančná situácia môže mať formu (i) skutočných finančných prostriedkov uložených a vedených na samostatnom bankovom účte alebo (ii) konkrétneho typu poistenia zodpovednosti za škodu prípadne havarijného poistenia vozidla. V ďalšej časti kapitoly si podrobnejšie opíšeme ďalšie podmienky pre vydanie oprávnenia na prevádzkovanie taxislužieb.

Každé vozidlo taxislužby musí splniť zákonom stanovené technické požiadavky, ktorých dodržanie kontroluje dopravný úrad pri technickej kontrole spôsobilosti vozidla. Počas technickej kontroly je kontrolované nie len vozidlo, ale aj taxameter. Udelenie potvrdenia o technickej spôsobilosti je platné 1 rok. Každé vozidlo používané na poskytovanie taxislužieb je povinné:

- byť v prevádzkyschopnom stave (každý rok sa podrobiť technickej kontrole a prejsť ňou),
- byť vybavené taxametrom,
- byť vybavené cestovným poriadkom umiestneným na určených miestach vo vozidle alebo na ňom, ktoré sú pre verejnosť dostupné a jasne viditeľné (na dverách vozidla, na sedadle vodiča a spolujazdca zozadu),
- zverejniť poradové číslo povolenia prevádzkovať taxislužbu na určených miestach v rámci získaného oprávnenia,
- byť vybavený svetelným nápisom „TAXI“ a
 - spĺňať environmentálne kritériá, ktoré popíšeme nižšie.

Vozidlo podlieha viacerým environmentálnym (technickým) predpisom a požiadavkám, ako napríklad, že nesmie byť staršie ako 7 rokov v environmentálnej emisnej triede EURO IV alebo staršie ako 10 rokov v environmentálnej triede EURO III. Ďalej musí byť vozidlo vybavené klimatizáciou, ABS, airbagmi vodiča a spolujazdcov (najmä pasažierov sediacich v zadnej časti automobilu), bezpečnostnými pásmi pre každé sedadlo, mať dvojce dvere na ľavej aj pravej strane vozidla, pričom samotné vozidlo musí byť vybavené volantom na ľavej strane. Ďalej musí byť vybavené žltým alebo v prípade ekologicky priaznivejších vozidiel zelenou poznávacou značkou.

Ako sme uviedli vyššie, každé vozidlo musí mať nainštalovaný funkčný taxameter, ktorý je pravidelne certifikovaný v súlade s príslušnými právnymi a technickými predpismi definujúcimi požiadavky na taxametre. Taxametre musia byť spôsobilé a schopné určiť a preukázať cestovné náklady s dôverou, ako aj vydať potvrdenie o ceste (cestovný doklad) vo forme a spôsobe akceptovanom daňovým úradom v Maďarsku. Taxametre sú uzatvorené

pečaťou, čím sa zabraňuje neoprávnenému zásahu, programovaniu, manipulácii, vymazávaniu alebo úprave údajov.

V Maďarsku žiadna regulácia ani platná legislatíva neupravuje tzv. dostupnosť taxislužieb naprieč krajinou či jednotlivými oblasťami. Taxislužby sú však povinné prijímať pokyny od cestujúcich a nemôžu ich odmietnuť, pokiaľ im to zákon neumožňuje v ojedinelých prípadoch (napr. odmietnutie zákazníkov pod vplyvom omamných a psychotropných látok alebo ľudí, ktorí nie sú schopní využiť službu bez sprevádzajúcej osoby ako aj pre cestujúcich vo veku mladšom ako 6 rokov bez sprievodu dospeléj osoby).

Hlavné mesto Budapešť stanovilo ďalšie podmienky pre vodičov taxislužieb na svojom území nad rámec národných právnych predpisov, ako napríklad minimálna vzdialenosť osí na motorovom vozidle v mierke 2550 mm, funkčnú klimatizáciu, výkon minimálne 55 KW a EURO IV, resp. EURO V normu, schopnosť prijímať platby kreditnou kartou v aute aspoň pre dva rôzne typy kariet vydávané rôznymi finančnými inštitúciami bez akýchkoľvek dodatočných poplatkov, povinne používať zimné pneumatiky v období od 1. decembra do 15. marca a povinnosť udržiavať priestor vo vozidle nefajčiarsky s povinnosťou informovania zákazníkov o tejto skutočnosti.

Vodič taxislužby je podľa platných právnych predpisov v Maďarsku povinný:

- vlastniť vodičský preukaz skupiny B najmenej 2 roky,
- úspešne absolvovať lekárske a psychologické vyšetrenie vedúce k získaniu osvedčenia o odbornej spôsobilosti, ktorým sa potvrdzuje riadny zdravotný a psychický stav vodiča vymedzený vyhláškou Ministerstva hospodárstva a dopravy,
- mať najmenej 21 rokov a
- byť držiteľom osvedčenia a platnej kvalifikácie na prepravu osôb v príslušnej prevádzkovej oblasti.

Na získanie kvalifikácie a oprávnenia pôsobenia v sektore taxislužieb musí uchádzač absolvovať príslušný kurz odbornej prípravy organizovaný Národným dopravným úradom a úspešne zložiť teoretické a praktické skúšky. Kurz zahŕňa množstvo predmetov (od regulačných požiadaviek až po cestovný ruch vrátane miestnych znalostí). Po úspešnom absolvovaní skúšok vydá príslušný dopravný úrad osvedčenie o skúške, ktoré je platné päť rokov (po uplynutí piatich rokov je vodič taxi povinný získať kvalifikáciu ďalšieho vzdelávania – získa ju absolvovaním odbornej prípravy a zložením skúšky na obdobie ďalších 5 rokov).

Cena jazdy sa vždy určuje pomocou certifikovaného taxamtru, pričom na národnej úrovni sa nestanovujú minimálne ani maximálne sadzby cestovného. Výnimku predstavuje Budapešť, v ktorej sa stanovujú tarify pre jednotlivé jazdy. V hlavnom meste Maďarska existujú tri druhy cestovného: základná sadzba (vo výške 700 HUF (2,09 €) za jazdu), základná sadzba závislá od vzdialenosti stanovená ako HUF/km (vo výške 300 HUF (0,89 €) za 1 km) a základná sadzba odvíjajúca sa od času (trvania jazdy) stanovená ako HUF/ min (vo výške 75 HUF (0,22 €) za 1 min). Uvedené ceny (platné od 1. júla 2018) platia na území Budapešti, ale pokiaľ je jazda naplánovaná mimo územie hlavného mesta, taxislužby si stanovujú poplatky za jazdu mimo územia Budapešti samostatne. V mestách, kde obce neregulujú ceny, sa v praxi uplatňuje niekoľko cenových štruktúr. Taxislužby preto v takomto prípade pristupujú k cenotvorbe flexibilne a stanovujú rôzne ceny pre rôzne zóny mesta samostatne (napríklad stanovia vyššiu tarifu za jazdu v noci ako cez deň, príplatky za počty cestujúcich alebo nižšiu cenu pre študentov či zmluvných partnerov).

Právny rámec zmluvného vzťahu medzi vodičmi taxislužieb a cestujúcimi upravuje nariadenie vlády č. 176/2015 (176/2015. (VII. 7.) Korm. Rendelet a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról)²⁷. Podľa tohto nariadenia je vodič taxislužby povinný uzavrieť s potenciálnym cestujúcim dohodu (prijať objednávku) s výnimkou prípadov taxatívne vymenovaných vo vyhláske. Ide o prípady, keď je vozidlo taxislužby objednané na konkrétne miesto, ktoré leží viac ako 30 km od administratívnych hraníc obce, v ktorej sídli taxislužba. Ďalej ide o prípady, keď je cestujúci pod vplyvom alkoholu alebo omamných látok, prípadne ohrozuje alebo potenciálne môže ohroziť a narušiť bezpečnosť premávky, zdravie alebo bezpečnosť cestujúcich, vodiča či vybavenia taxíka. Medzi ďalšie prípady, kedy je možné odmietnuť jazdu zo strany taxislužby, je možné zaradiť situácie, keď je cestujúci špinavý, resp. oblečenie alebo batožina potenciálneho cestujúceho môžu znečistiť vozidlo, prípadne je potenciálny cestujúci bezmocný alebo ide o nesvojprávneho človeka, ktorý nemôže prijať službu bez sprevádzajúcej osoby alebo ide o cestujúceho mladšieho ako 6 rokov bez sprevádzajúcej osoby.

Zamestnanci taxislužieb na pozíciách vodičov podliehajú všeobecným pracovnoprávnym predpisom platným v Maďarsku. V sektore taxislužieb môžu pracovať ako zamestnanci alebo ako SZČO. Práve najväčší podiel vodičov taxislužieb vykonáva svoje povolanie ako SZČO, na ktorých sa vzťahujú právne predpisy uplatňujúce sa na kategóriu živnostníkov (ako SZČO musia byť registrovaní v jednotlivých národných agentúrach, platiť dane a odvody sami za seba). Druhou, menej početnou skupinou, sú vodiči vykonávajúci povolanie na základe tradičného zamestnaneckého pomeru. V takomto prípade sa vzťahujú na nich ustanovenia platného zákonníka práce a zamestnanci aj zamestnávateľia musia medzi sebou uzavrieť pracovnú zmluvu. Pracovný čas zamestnancov nesmie presiahnuť 12 hodín denne vrátane nadčasov, pričom zamestnanec má nárok na minimálne 8 hodín denného odpočinku. V prípade, že zamestnanec pracuje vo flexibilnom pracovnom režime, zamestnávateľ nemusí viesť záznamy o pracovnom čase. V prípade zamestnanca je zamestnávateľ povinný platiť za zamestnanca všetky odvody a dane z jeho mzdy, vrátane zdravotných a sociálnych odvodov a daní z príjmu.

Národný či miestny regulátor v spolupráci s políciou pravidelne kontrolujú a monitorujú dodržiavanie platných dopravných predpisov taxislužbami, vrátane pravidelných daňových kontrol. Čo sa týka regulácie platforiem zdieľanej ekonomiky na úrovni zdieľania jász či vozidiel, v Maďarsku neexistuje osobitný regulačný režim v tejto oblasti. V prípade developerov IT riešení, ktoré tradičným taxislužbám uľahčujú interakciu so zákazníkmi či evidenciu jednotlivých jász, platí, že musia dodržiavať pravidlá platnej legislatívy.

2.2.3 Česká republika

Poskytovanie taxislužieb je upravené primárne najmä právnymi predpismi prijatými na národnej úrovni, pričom do novely o cestnej doprave mali možnosť aj municipality stanovovať ďalšie podmienky (napr. kvalifikačné požiadavky na vodičov či sadzby cestovného). Kľúčovým právnym predpisom upravujúcim oblasť taxislužieb v Českej republike je zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě²⁸. I keď súčasná legislatíva neupravuje konkrétne oblasť zdieľanej ekonomiky so zameraním na zdieľanie jász či zdieľanie vozidiel, predpokladá sa, že ak vodič vykonáva dopravnú činnosť za účelom dosahovania zisku, spadá automaticky pod regulu rovnakej právnej úpravy ako taxislužby. Ďalšími právnymi predpismi ovplyvňujúcimi poskytovanie taxislužieb, sú zákon o živnostenskom podnikaní (živnostenský

²⁷ Dostupný na <<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1500176.kor>>

²⁸ Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>>

zákon) č. 455/1991 Sb.²⁹, zákonník práce č. 262/2006 Sb.³⁰, zákon č. 526/1990 Sb. o cenách³¹, zákon č. 634/1992 Sb. o ochrane spotrebiteľa³² a zákon České národní rady č. 64/1986 Sb. O České obchodní inspekci³³.

Do zmienenej novely zákona o cestnej doprave mali municipality možnosť vydávať vyhlášky stanovujúce určité dodatočné pravidlá týkajúce sa poskytovania služieb prevádzkovateľmi taxislužieb, pričom vyhlášky môžu požadovať od vodičov, aby pred začatím poskytovania osobnej dopravy touto formou zložili skúšky z miestnej geografie, ovládania taxametra a právnych predpisov upravujúcich taxislužbu a ochranu spotrebiteľa. Zároveň mohli formou vyhlášky určiť formu skúšky, štandardnú formu osvedčenia po úspešnom absolvovaní skúšky a dobu platnosti osvedčenia. Municipality boli tiež oprávnené vydávať nariadenia o maximálnych sadzbách cestovného, ktoré si mohli jednotlivé taxislužby v príslušnej oblasti účtovať. Ak zamýšľa osoba nad poskytovaním služieb v oblasti dopravy osôb ako podnikateľskej činnosti, musí získať koncesiu (osobitné živnostenské oprávnenie). Koncesiu musia získať SZČO aj prevádzkovatelia taxislužieb, pričom nutnosť jej získania sa nevzťahuje na vodičov taxislužieb zamestnaných v pracovnom pomere s dopravcom. Predmetom koncesie je v zmysle zákona „cestná osobná doprava, pri ktorej sa používajú vozidlá určené na prepravu až deviatich osôb vrátane vodiča. Poskytovatelia služieb môžu požiadať o koncesiu na ktoromkoľvek Živnostenskom úrade, pričom musia uhradiť poplatok 1 000 Kč (cca 37 €). V prípade, že už sú držiteľmi živnostenského oprávnenia, poplatok je len vo výške 500 Kč (cca 18,50 €). Živnostenský úrad má následne 30 dní na vydanie koncesie po splnení kritérií stanovených Živnostenským zákonom. Na udelenie koncesie musí žiadateľ splniť 3 základné podmienky – musí byť starší ako 18 rokov, má úplnú právnu spôsobilosť a má čistý register trestov. Žiadateľ je ďalej povinný predložiť Živnostenskému úradu potvrdenie o odbornej spôsobilosti.

Každý vodič taxislužby, bez ohľadu na to či vykonáva toto povolenie ako zamestnanec alebo SZČO, musí byť držiteľom oprávnenia vodiča taxislužby. Vodič preto musí požiadať Dopravný úrad o povolenie výkonu povolania vodiča taxislužby podľa miesta bydliska (s podaním žiadosti je spojený administratívny poplatok vo výške 500 Kč (18,50 €)). Úrad následne opäť po uplynutí približne 30 dní od podania žiadosti vydá povolenie, ak žiadateľ splnil všetky kritériá. V prípade vodičov taxislužby je podmienka dosiahnutia minimálneho veku 21 rokov a splnenie všeobecnej spôsobilosti vodiča taxislužby. Povolenie vykonávať profesiu vodiča taxislužby je neprenosné a platí 5 rokov. Vodiči taxi musia zaregistrovať svoje vozidlá do registra vozidiel taxislužieb, pričom registráciu vykonávajú samotní vodiči vo vlastnom mene, pokiaľ sú tiež dopravcami alebo na meno dopravcu, ak je vodič taxi zamestnaný u dopravcu. Dopravca musí zabezpečiť, aby vozidlá používané v rámci poskytovaných služieb boli vybavené žltým strešným svietidlom so slovom „TAXI“ aj na prednej a zadnej strane vozidla. Táto povinnosť aj po novele zákona o cestnej doprave zostala v platnosti v prípadoch, pokiaľ bude vodič taxislužby prijímať objednávky osobne na ulici alebo prostredníctvom dispečingu cez fyzického operátora. V prípade, ak budú objednávky realizované cez webové stránky či mobilné aplikácie online bez zásahu fyzického operátora, vozidlá taxislužieb nemusia byť označené žltým nápisom a postačí mať iba evidenčnú nálepku vydanú dopravným úradom. Ďalej musia byť označené menom a priezviskom alebo obchodným menom dopravcu umiestneného na vozidle takým spôsobom, aby sa cestujúci mohli oboznámiť s týmito informáciami pred samotným začatím jazdy.

²⁹ Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-455>>

³⁰ Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>>

³¹ Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-526>>

³² Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-634>>

³³ Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1986-64>>

Povinnou výbavou vozidla je aj aktuálny výpis z registra vozidiel taxislužby a taxametre vyhovujúce požiadavkám stanoveným osobitným predpisom, ktoré sú vybavené pamäťovou kartou, meracím prevodníkom na odjazdenú vzdialenosť a tlačiarňou na doklady. Dôležitou súčasťou výbavy boli aj záznamy o doprave a prevádzke vozidla, ktoré sa novelou rušia. Zákon v Českej republike rovnako tak nestanovuje požiadavky na farbu vozidla ani iné technické špecifikácie a požiadavky na vozidlo. Dopravcovia nemajú zo zákona povinnosť poistiť sa voči zodpovednosti za škodu. Uplatňujú sa iba všeobecné pravidlá upravujúce povinné zákonné poistenie a havarijné poistenie. Rovnako tak zákon podrobnejšie neupravuje pravidlá týkajúce sa údržby vozidiel taxislužieb.

Dopravcovia zabezpečujúci taxislužby musia byť podľa Živnostenského zákona držiteľmi koncesie, na ktorej získanie potrebujú splniť všeobecné i osobitné podmienky podľa zmieneného zákona. Všeobecnými podmienkami sú vek najmenej 18 rokov, spôsobilosť na právne úkony a čisté záznamy v registri trestov. Okrem toho dopravcovia preukazujú svoju odbornú spôsobilosť na Živnostenskom úrade osvedčením o odbornej spôsobilosti na prevádzkovanie cestnej dopravy, ktorú vydáva príslušný dopravný úrad po zložení písomnej skúšky (skúška prebieha v českom jazyku a pozostáva z teoretického testu a prípadovej štúdie).

V prípade vodičov vozidiel taxislužby sa požaduje získanie povolenia vodiča, ktorého veku je najmenej 21 rokov a je spoľahlivý. Vodič sa považuje za spoľahlivého, ak nebol:

- za posledných 5 rokov dva a viac krát potrestaný za priestupok alebo iný administratívny trestný čin spáchaný pri práci vodiča taxislužby, prípadne ak účtoval cestujúcemu za dopravu viac ako býva štandardná suma, porušil cenové predpisy, nevedol evidenciu záznamov o preprave či nevydával potvrdenia o platbe za uskutočnenú dopravu cestujúcemu,
- sankcionovaný za vedenie vozidla v stave neschopnosti viesť vozidlo po konzumácii alkoholu alebo inej návykovej látky prípadne sa odmietol podrobiť dychovej alebo inej skúške na prítomnosť alkoholu alebo drog v dychu či krvi,
- sankcionovaný za posledných dvanásť mesiacov za odmietnutie povolenia na vykonanie kontroly vodiča taxislužby,
- odsúdený za konkrétny trestný čin alebo
- mu nebolo zakázané vykonávať prácu vodiča taxislužby.

Do novely zákona o cestnej doprave mali municipality v Českej republike právo požadovať od vodičov taxislužieb splnenie dodatočných kritérií. Táto možnosť sa novelou zákona zrušila a v súčasnosti už nemôžu prikazovať taxislužbám konkrétnu podobu vozidla (farbu či veľkosť) a rovnako tak od nich nemôžu požadovať úspešné vykonanie skúšky z miestnej geografie a právnych predpisov upravujúcich prevádzkovanie taxislužieb. Zrušením týchto právomocí sa však presúva povinnosť na prevádzkovateľov taxislužieb, ktorí budú osobne zodpovedať za to, že pre nich budú pracovať vodiči so všetkými oprávneniami.

Všetci profesionálni vodiči, vrátane taxikárov, musia pravidelne chodiť na lekárske prehliadky. Do dosiahnutia veku 50 rokov musí vodič podstúpiť lekársku prehliadku každé 2 roky, zatiaľ čo vodič po dosiahnutí veku 50 rokov musí absolvovať zdravotné prehliadky každý rok (prvú lekársku prehliadku je povinný absolvovať každý vodič ešte skôr než začne vykonávať svoje povolanie). V Českej republike neupravujú právne predpisy podmienky a formu realizovania objednávok zákazníkmi, preto objednávky sa realizujú telefonicky prostredníctvom dispečingu, online prostredníctvom mobilných aplikácií prípadne osobne na ulici. Hlavné mesto Praha svojím nariadením z roku 2006 zadefinovala požiadavky na dispečingové strediská, farbu vozidiel, maximálny vek motorového vozidla či zákaz fajčenia

vo vozidlách a nutnosť mať automobil vybavený klimatizáciou. Tieto pravidlá však novela zákona v zmysle vyššie uvedených zmien zrušila. Na celoštátnej úrovni neupravuje žiadny právny predpis tarify jednotlivých jazd. Jednotlivé municipality však majú možnosť stanoviť všeobecným nariadením výšku cenových limitov na jednotlivé jazdy (túto možnosť využíva hlavné mesto Praha).

Práva cestujúcich upravuje viacero právnych predpisov, medzi tie základné patrí zákon o ochrane spotrebiteľa. Zároveň medzi základné práva cestujúcich, na ktoré majú nárok a majú ich chrániť pred nekalou súťažou, je nárok nato, aby bolo vozidlo riadne označené evidenčnou nálepkou prípadne nápisom TAXI, používalo elektronickú aplikáciu alebo používalo certifikovaný taxameter (v prípade používania taxametra je vodič povinný oboznámiť cestujúceho ešte pred jazdou z cenovými podmienkami a je povinný vytlačiť cestujúcemu bloček po ukončení cesty). Povolanie vodiča taxislužby môžu vykonávať osoby buď ako zamestnanci, kedy sa na nich vzťahuje Zákonník práce a riadia sa pracovnoprávnym predpismi alebo ako SZČO.

V Českej republike stále neexistuje právna úprava zameraná výlučne na oblasť zdieľanej ekonomiky v kontexte zdieľania automobilov či zdieľania jazd. Novela zákona však vytvorila podmienky pre rozvoj sektoru zdieľanej ekonomiky umožňujúcej realizáciu objednávok cez online digitálne platformy, ktoré novela zákona považuje za sprostredkovateľov. Zároveň v prospech digitalizácie sektora hovorí aj znižovanie administratívnej záťaže a zrušenie dodatočných požiadaviek kladených na vodičov z úrovne municipalít.

2.3 Analýza podmienok prevádzkovania taxislužieb v ostatných krajinách EÚ

V nasledujúcej kapitole sa podrobnejšie pozrieme na pravidlá podnikania v sektore taxislužieb vo vybraných desiatich krajinách Európskej únie.

2.3.1 Rakúsko

S ohľadom na toto usporiadanie je legislatíva v oblasti taxislužieb a prenájmu vozidiel s vodičmi regulovaná skôr dvojstupňovo na štátnej i federálnej úrovni (v Rakúsku sa preto môžeme stretnúť s deviatimi rôznymi nariadeniami týkajúcimi sa regulácie cien za dopravu či technického vybavenia vozidiel). Taxislužby zabezpečujú prepravu osôb osobnými vozidlami, ktoré sú dostupné všetkým na verejných miestach alebo je ich možné prenajať si prostredníctvom mobilných aplikácií či webových strán (moderných technológií). Regulácia na úrovni federácie je rozdelená do viacerých právnych prameňov, ktoré sa zaoberajú obchodnou reguláciou, predpismi o koncesiách pre podnikateľov či prijímaním vodičov a pracovným právom. Medzi základné federálne právne predpisy upravujúce odvetvie taxislužieb patria:

- zákon o príležitostnej doprave z roku 1996, ktorý predstavuje hlavnú federálnu legislatívu v tejto oblasti (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – "GelverkG")³⁴,
- nariadenie Federálneho ministerstva dopravy, inovácií a technológií pre nepravidelnú komerčnú prepravu cestujúcich z roku 1994 (Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie mit der gewerbepolizeiliche Regelungen für die nichtlinienmäßige Beförderung von Personen mit Fahrzeugen des Straßenverkehrs getroffen werden, Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr – "BO

³⁴ Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007795>>

1994")³⁵ - špecifikuje kvalifikačné požiadavky na vodičov taxislužieb ako sú vzdelanie, zdravotný stav a spoľahlivosť,

- nariadenie federálneho Ministerstva dopravy, inovácií a technológií k zamestnaniu v sektore cestných služieb a príležitostnej dopravy (Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Zugang zum mit Kraftfahrzeugen betriebenen Personenbeförderungsgewerbe, Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr, "BZ-VO")³⁶,
- zákon o regulácii obchodu z roku 1994 (Gewerbeordnung 1994, "GewO")³⁷,
- federálny zákon o automobiloch z roku 1967 (Kraftfahrgesetz 1967, "KFG")³⁸,
- federálny zákon o vodičských preukazoch (Führerscheingesetz, "FSG")³⁹,
- kolektívna zmluva pre vodičov v sektore osobnej dopravy (Kollektivvertrag für Arbeiter im Personenbeförderungsbetrieb)⁴⁰ a
- kolektívna zmluva pre zamestnancov v sektore osobnej dopravy (Kollektivvertrag für Angestellte im Personenbeförderungsbetrieb)⁴¹.

Na úrovni jednotlivých štátov existujú nariadenia, ktoré podrobnejšie špecifikujú federálne nariadenia týkajúce sa prepravy cestujúcich. Štátne zákony sa líšia svojim obsahom a stupňom špecifikácie podrobností, ktoré sú však na druhej strane harmonizované. Ustanovenia sa týkajú prevádzky, vybavenia a označovania osobného automobilu a pravidiel týkajúcich sa praxe v odvetví taxislužby a prenájmu automobilov s vodičmi. Ďalej sa odlišujú naprieč jednotlivými štátmi sadzby (limity) cestovného (niekde používajú fixne stanovené sadzby a inde majú taxislužby úplnú voľnosť v cenotvorbe). V oblastiach, kde sú sadzby regulované, sú taxametre povinné. Na úrovni jednotlivých štátov v Rakúsku existujú prevádzkové predpisy upravujúce nepravidelnú osobnú dopravu v podobe taxislužieb a prenájmu vozidiel s vodičmi.

Postup a požiadavky na vydávanie licencií sú stanovené v zákone o regulácii obchodu z roku 1994 a špecifickéjšie v predpisoch zákona o službách nepravidelnej dopravy z roku 1996. Komerčná preprava osôb s osobnými automobilmi vyžaduje od poskytovateľov koncesiu, ktorú vydáva príslušný okresný správny orgán v mieste, kde sa preprava uskutočňuje. Koncesie nie sú v žiadnom prípade nijak kvantitatívne limitované. Existujú iba kvalitatívne kritériá, ktorých splnenie sa vyžaduje na jej získanie. Ide najmä o zabezpečenie finančnej stability, odbornej kvalifikácie, trvalé bydlisko v Rakúsku a dostupnosť parkovacieho miesta, prípadne garáže, na parkovanie vozidla mimo času výkonu poskytovania taxislužby.

V Rakúsku existuje 9 rôznych štátnych nariadení stanovujúcich technické požiadavky, ktoré musia taxislužby splniť. Ide napríklad o povinnosť používať kalibrovaný taxameter, ktorý je jasne viditeľný pre cestujúcich vo vozidle a na streche sa nachádza označenie TAXI v žltej

³⁵ Dostupný na < <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007383>>

³⁶ Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007578>>

³⁷ Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007517>>

³⁸ Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>>

³⁹ Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>>

⁴⁰ Dostupná na <https://www.wko.at/service/kollektivvertrag/kv-arbeiter-personenbefoerderungsgewerbe-2019.html#heading_I__Vertragspartner>

⁴¹ Dostupný na <<https://www.wko.at/service/kollektivvertrag/kv-handwerk-gewerbe-dienstleistung-consulting-2019.html>>

alebo bielej farbe (v závislosti od príslušného nariadenia). Medzi ďalšie podmienky, ktoré musia vodiči taxislužieb splniť, je povinnosť byť držiteľom vodičského oprávnenia typu B, získať licenciu vodiča taxislužby úspešným zložením skúšky (platí sa poplatok vo výške 170 € za ústnu aj písomnú časť). Osvedčenie spoľahlivosti a dôveryhodnosti za posledných 5 rokov a minimálny vek 20 rokov. Majiteľ taxislužby môže zamestnávať iba vodičov s vodičským preukazom taxislužby. Licencia vodiča taxislužby musí byť vo vozidle umiestnená na viditeľnom mieste a nepretržite dostupná cestujúcim. Licencia vodiča taxislužby je platná len s vodičským preukazom vodiča (pokiaľ má vodič neplatný vodičský preukaz alebo mu bol odobratý, stráca aj licenciu vodiča taxislužby). Vodiči sú od januára 2016 povinný evidovať platby v hotovosti v registračnej pokladni alebo v samostatnom zariadení, ktoré umožňuje vydávať cestujúcim príjmové doklady v prípade hotovostných platieb a v prípade elektronických platieb je umožnené posilať doklady elektronicky.

Zákon bližšie neupravuje formu, akou môžu byť realizované objednávky zákazníkmi, čo im umožňuje kontaktovať taxislužby buď telefonicky, cez dispečing, prípadne využitím sprostredkovateľov v podobe prevádzkovateľov online digitálnych aplikácií či webových stránok, prípadne privolať taxík fyzicky priamo na ulici. Taxislužby nemajú povinnosť prevádzkovať dispečing, ale v prípade, ak chcú pracovať s dispečingom, musia mať licenciu prevádzkovateľa taxislužby. Zákon o príležitostnej doprave umožňuje stanovovať guvernérom príslušných štátov výšku a limity prepravných cien taxislužieb. Samozrejme, nie všetky regióny a mestá využívajú túto možnosť. V niektorých prípadoch sa limity sadzieb cestovného neurčujú. Práva cestujúcich neupravuje v Rakúsku jeden právny predpis, ale ide o kombináciu federálnych predpisov a štátnych nariadení. Medzi jednotlivými regiónmi Rakúska neexistuje harmonizácia právnych predpisov, čo spôsobuje, že v jednom štáte môže byť regulácia prísnejšia ako v inom. Legislatíva neprikazuje taxislužbám poskytovať službu vo verejnom záujme (neprikazuje taxislužbám povinne poskytovať svoje služby nepretržite - byť neustále dostupný na prepravu osôb).

Pracovné pravidlá upravuje zákon o zamestnancoch a kolektívne zmluvy, ktoré sú dojednané s odbormi, odborovými združeniami či federálnou obchodnou komorou. Na základe kolektívnej zmluvy vodičov taxislužieb a nájomných vozidiel s vodičmi je minimálna mzda od 1. marca 2020 stanovená vo výške okolo 1 350 € (od 1. decembra 2020 bude vo výške 1 500 €). Okresný správny súd môže vydanú koncesiu kedykoľvek zrušiť, ak dôjde k nesplneniu alebo k porušeniu pravidiel a podmienok pre jej získanie. V Rakúsku neexistujú osobitné právne predpisy týkajúce sa spolujazdy a zdieľania automobilov za účelom zisku, preto sa na túto oblasť vzťahujú všeobecné ustanovenia týkajúce sa vedenia súkromných vozidiel. Súčasná právna úprava v Rakúsku umožňuje poskytovať spolujazdy bez dosahovania zisku z takto poskytnutej služby (odmena od cestujúceho nesmie podľa zákona presiahnuť zisk z jazdy 0,05 € za 1 km). V odvetví taxislužieb neexistujú žiadne obmedzenia vstupu na trh s výnimkou vyššie uvedených kvalitatívnych obmedzení kladených na prevádzkovateľov taxislužieb i samotných vodičov.

2.3.2 Belgicko

Belgicko, podobne ako Rakúsko, je federálny štát. Na federálnej úrovni sú stanovené niektoré regulácie dotýkajúce sa sektoru taxislužieb, ale najviac ich je na regionálnej úrovni, ktorú tvorí Bruselský, Valónsky a Flámsky región. V prípade Bruselského regiónu sa líši regulácia pre prevádzkovateľov taxislužieb od tej uplatňovanej na vodičoch. Prevádzkovateľ (fyzická alebo právnická osoba) musí získať licenciu, ktorá mu umožňuje poskytovať služby v sektore dopravy cestujúcich. Regionálna vláda stanovila strop na počet taxíkov povolených v regióne, pričom povolenia vydáva regionálna vláda. V prípade Flámska sú obce oprávnené vydávať preukazy taxislužby na základe modalít stanovených vládou v tomto regióne.

V prípade prenájmu vozidiel s vodičom udeľuje povolenie príslušná municipalita, na ktorej území sa nachádza operačné stredisko. Toto povolenie je následne platné v celom regióne. Vo Valónskom regióne sú tiež jednotlivé municipality oprávnené udeľovať licencie na prevádzkovanie taxislužieb. Aj vo Valónskom regióne rozlišuje príslušná regulácia v tomto sektore pravidlá týkajúce sa prevádzkovateľov taxislužieb a samotných vodičov. Držiteľom povolenia môže byť spoločnosť alebo samostatne zárobkovo činná osoba, ktorá vlastní vozidlo (alebo niekoľko vozidiel), a zároveň spĺňa určité kritériá stanovené regionálnymi právnymi predpismi. Každému prevádzkovateľovi sa udeľuje iba jedno povolenie. Príslušné vnútroštátne právne predpisy upravujúce odvetvie taxislužieb na federálnej úrovni zahŕňajú ustanovenia o bezpečnostných podmienkach, pravidelných kontrolách vozidiel a ich bezpečnostnom vybavení. Kráľovský výnos z roku 1968⁴², upravujúci technické požiadavky na vozidlá, požaduje, aby vozidlá vykonávajúce osobnú dopravu boli po technickej stránke pravidelne kontrolované. Rovnaké právne predpisy vyžadujú, aby boli vozidlá vybavené univerzálnou súpravou prvej pomoci. V osvedčení vozidiel by sa mal uviesť maximálny počet cestujúcich, ktorí môže byť vozidlami taxislužby prepravovaní (v súčasnosti je limit stanovený na maximálne 9 osôb). Kráľovský dekrét z roku 1975⁴³, ktorý je súčasťou zákona o cestnej premávke, stanovuje taxislužbám možnosť využívania jazdného pruhu určeného pre mestskú hromadnú dopravu. Okrem toho oslobodzuje vodičov taxislužieb od povinnosti používania bezpečnostného pásu. Federálne pravidlá sa vzťahujú aj na inštaláciu taxametrov a ich pravidelnej kontroly, vrátane maximálnych sadzieb cestovného. Rovnako tak je na federálnej úrovni stanovená sociálna i daňová regulácia.

V prípade regiónu hlavného mesta Brusel môžeme hovoriť o približne 1 220 aktívnych vozidlách taxislužieb s platnými licenciami. Licencie je možné previesť zadarmo alebo po schválení príslušným orgánom na iné vozidlo. Prenos licencie taxislužby môže byť spoplatnený až do výšky 40 000 € (v minulosti bola výška poplatku až na úrovni 100 000 €). Povolenie poskytovať taxislužbu je platné 7 rokov a je možné ho obnoviť po splnení kritérií stanovených v regionálnych právnych predpisoch. V prípade regiónu Valónska platí kvóta 1 vozidlo taxi na 2 500 obyvateľov. V prípade potreby môžu jednotlivé municipality povoliť väčší počet vozidiel vydaním všeobecného záväzného nariadenia. V tomto regióne je možné prevádzkať licencie taxislužieb iba v osobitných prípadoch definovaných platnou legislatívou. Licencie prevádzkovateľov taxislužieb sú platné 5 rokov a môžu byť obnovované s výhradou splnenia kritérií stanovených v regionálnych právnych predpisoch. V regióne Flámska môžu municipality na základe regionálneho dekrétu udeľovať licencie vodičom taxislužieb i samotným prevádzkovateľom v rozsahu definovanom v tomto dekréte. Na rozdiel od predchádzajúcich dvoch regiónov sa vo Flámsku licencie nemôžu prenášať na iné subjekty, pričom ich platnosť je 5 rokov. Prevod licencie je možný iba v prípade, ak nastane prevod obchodného podielu na iný subjekt alebo majiteľa (prevodom z akcionára na iného akcionára).

Všetky regióny zaviedli podrobné pravidlá týkajúce sa vozidiel (vybavenia či veku), taxametrov, displejov, informácií o vodičovi či sadzieb cestovného. Všetky tri regióny požadujú od prevádzkovateľov, aby splnili viaceré podmienky potrebné na získanie licencie, ako napríklad morálku, platobnú schopnosť a odbornú kvalifikáciu. V prípade Bruselského regiónu musia všetci uchádzači o licenciu úspešne absolvovať behaviorálny test pred orgánom určeným regulátorom, ktorý vyhodnotí osobnostné predpoklady vodičov vozidiel hromadnej

⁴² Arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Dostupný na < <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/reglement-technique-des-vehicules> >

⁴³ Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique of 1 December 1975. Dostupný na < http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=1975120131&table_name=loi >

dopravy. Vo Valónskom regióne musia žiadatelia o získanie licencie predložiť všetky dokumenty, ktoré demonštrujú, že spĺňajú všetky potrebné požiadavky na výkon funkcie vodiča taxislužby ako sme ich uviedli vyššie. Zároveň musia žiadatelia absolvovať poldenný výcvik. V niektorých mestách tohto regiónu zaviedli povinnosť pre uchádzačov absolvovať skúšku zameranú na overenie ich morálky a odbornej kvalifikácie, ktorou podmieniajú získanie licencie. V ostatných municipalitách stačí iba predložiť dokumenty (napr. osvedčenie o dobrom správaní či výpis trestov, a pod.). Flámsky región nemá pevne stanovené kritériá za akých udeľuje žiadateľom licencie – rozhoduje sa od prípadu k prípadu. Stanovovanie cien v regiónoch je upravené predpismi, ktoré stanovujú maximálne limity pre každú oblasť z regiónu. Na niektoré kategórie služieb poskytované vo vybraných regiónoch (napríklad v Bruseli) sa stanovuje paušálna výška sadzby cestovného, ktorú musia taxislužby účtovať. Zároveň regionálne autority stanovujú maximálne sadzby pre cestujúcich so zdravotným postihnutím.

Všetky tri regióny definujú pravidlá, ktoré majú prispieť k ochrane cestujúcich ako spotrebiteľov služieb. Tieto pravidlá určujú povinnosť zo strany taxikárov prijať cestujúcich s výnimkou zadefinovaných prípadov v právnych predpisoch (napríklad vodič je oprávnený odmietnuť cestujúceho, pokiaľ je pod vplyvom omamných látok či alkoholu). Zároveň vodiči sú povinný zvoliť čo najkratšiu trasu do cieľa a nemôžu žiadať od cestujúceho zaplatiť vyššiu cenu ako je uvedená na taxametri. Vo všetkých troch regiónoch môžu vodiči poskytovať služby v tomto sektore ako tradiční zamestnanci (vtedy sa na nich vzťahujú náležitosti zákonníka práce, musí im byť minimálne poskytnutá mzda na úrovni minimálnej mzdy v krajine a musia byť splnené požiadavky týkajúce sa pracovného času). Zároveň môžu pracovať aj ako SZČO, ale musia si sami platiť sociálne zabezpečenie a registrovať sa na daň z príjmu a DPH. Dodržiavanie pravidiel a podmienok vodičov taxislužieb vo všetkých troch regiónoch je kontrolované príslušnými orgánmi a ich zodpovednými zamestnancami, ktorí v prípade porušenia pravidiel môžu pristúpiť k odňatiu licencie či sankcionovať takýchto vodičov i prevádzkovateľov taxislužieb. Okrem hlavného mesta Brusel a jeho regiónu sú taxislužby založené na zdieľaní jász populárne aj vo Flámsku a Valónsku. Rozvoj zdieľanej ekonomiky založenej na zdieľaní voľných miest v automobiloch či samotných vozidiel zaznamenal v poslednom období veľký rozmach. Jednotlivé regióny plánujú vypracovať a následne implementovať legislatívu zameranú na podporu rozvoja tohto segmentu zdieľanej ekonomiky za účelom jej legalizácie a reflektovania na rozvoj nových moderných digitálnych technológií.

2.3.3 Chorvátsko

Základným právnym predpisom upravujúcim poskytovanie taxislužieb a prenájmu automobilov s vodičmi je v Chorvátsku zákon o cestnej doprave (Zákona o prijevozu u cestovnom prometu NN 82/2013)⁴⁴, pričom jednotlivé municipality môžu svojimi nariadeniami konkretizovať a bližšie špecifikovať podmienky fungovania na ich území. Medzi ďalšie právne predpisy dotýkajúce sa tejto oblasti patrí aj zákon o pracovnej dobe, povinných prestávkach pre mobilných pracovníkov a záznamových zariadeniach v cestnej doprave (Zákona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu NN 60/2008)⁴⁵, zákon o kontrole cestnej dopravy a ciest (Zákona o inspekciji cestovnog prometa i cesta NN 22/2014, 98/2019)⁴⁶, nariadenie o metrologických a technických požiadavkách na taxametre inštalované v taxíkoch (Pravilnik o mjeriteljskim i tehničkim zahtjevima za taksimetre ugrađene u taksi vozila NN 58/2011)⁴⁷ a nariadenie

⁴⁴ Dostupný na <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_06_82_1732.html>

⁴⁵ Dostupné na <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_05_60_2034.html>

⁴⁶ Dostupné na <<https://www.zakon.hr/z/469/Zakon-o-inspekciji-cestovnog-prometa-i-cesta>>

⁴⁷ Dostupné na <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_05_58_1276.html>

o osobitných podmienkach pre vozidlá vykonávajúce verejnú cestnú dopravu a prepravu pre osobné potreby (Zakona o prijevozu u cestovnom prometu NN 82/2013)⁴⁸. Podľa zákona o cestnej doprave sa na vykonávanie činnosti prepravy cestujúcich taxislužbou vyžaduje licencia a povolenie na prevádzkovanie taxislužby. Licencie vydávajú krajské úrady a okresné úrady vydávajú povolenia na pôsobenie danej taxislužby v ich regióne.

Každá municipalita a miestna samospráva sú oprávnené stanoviť maximálny počet licencií vo svojom území pôsobnosti. Vozidlo, ktoré sa bude používať v rámci poskytovaných služieb musí spĺňať technické požiadavky stanovené v nariadení o osobitných podmienkach pre vozidlá vykonávajúce verejnú cestnú dopravu a prepravu pre osobné potreby. Licencia taxislužby sa vydáva na obdobie 10 rokov a nemôže byť prevedená na inú osobu. Medzi hlavné technické požiadavky patrí taxameter, označenie vozidla nápisom TAXI na streche vozidla, vrátane overeného cenníka uvedeného na viditeľnom mieste. Miestne zastupiteľstvo je oprávnené určiť parkovacie miesta pre taxíky, stanoviť minimálny počet sedadiel vo vozidlách a iné požiadavky na ich vybavenie a vzhľad. Kritériá, ktoré musia splniť jednotliví prevádzkovatelia taxislužieb sa menia v závislosti od oblasti, pre ktorú sa povolenie vydáva. Pokiaľ ide o odborné požiadavky, žiadateľ musí mať dobrú povest', musí byť bezúhonný, odborne kvalifikovaný a musí vlastniť alebo mať prenajaté aspoň jedno registrované vozidlo. Zo zákona o cestnej doprave vyplýva, že jednotlivé municipality majú možnosť stanovovať ceny za prepravu v ich regiónoch. Ceny sa preto líšia naprieč jednotlivými regiónmi (taxislužby majú vo všeobecnosti voľnosť v cenotvorbe). Opäť sa aj v prípade hlavného mesta Chorvátska, Záhrebu, určujú limity maximálnych sadzieb či zliav pre jednotlivé kategórie cestujúcich.

Legislatíva v Chorvátsku explicitne neupravuje práva cestujúcich. Tie sú čiastočne upravené v zákone o ochrane spotrebiteľa. Dohľad na výkonom taxislužieb vykonávajú Inšpekcia cestnej dopravy, Štátna inšpekcia a Mestská inšpekcia. Ani Chorvátsko doposiaľ neprijalo žiadne osobitné právne predpisy, ktoré sa vzťahujú na oblasť spolujazd a zdieľania automobilov, čo i naďalej komplikuje rozvoj sektoru zdieľanej ekonomiky a najmä inovatívnych služieb v tejto krajine. V poslednom období začínajú taxislužby v tejto krajine využívať aj mobilné aplikácie či iné digitálne platformy na realizáciu objednávok a interakciu medzi zákazníkmi a vodičmi online. Najvýznamnejšou prekážkou pre rozvoj odvetvia taxislužieb je kvantitatívne obmedzenie počtu licencií. Počty licencií sa v jednotlivých municipalitách líšia, nakoľko si limity stanovujú sami. Okrem toho neexistujú jednoznačne určené kritériá na získanie preukazov taxislužieb, namiesto toho sú definované na úrovni municipalít všeobecné podmienky ako napríklad absolvovať skúšky z cestovného ruchu, topografie mesta či používania taxametra.

2.3.4 Estónsko

Osobná doprava patrí medzi rýchlo sa rozvíjajúce odvetvia v Estónsku. Je to oblasť, kde podnikateľské inovácie prekročili hranice existujúceho právneho rámca, čím sa vytvára situácia, keď niektorí účastníci trhu konajú v potenciálne nezákonnej alebo šedej oblasti medzi taxislužbami, auto požičovňami, príležitostnými dopravnými službami a sprostredkovaním týchto služieb. OCED (2018)⁴⁹ označuje za základné právne predpisy upravujúce prepravu cestujúcich zákon o verejnej doprave (Public Transport Act Passed 18.02.2015)⁵⁰, zákon o cestnej doprave (Public Transport Act Passed 18.02.2015)⁵¹ a zákon o záväzkoch (Law of

⁴⁸ Dostupné na <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_06_82_1732.html>

⁴⁹ OECD. (2018). Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Estonia. Working part No. 2. on Competition and Regulation. Dostupné na internete: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)4/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)4/en/pdf)>

⁵⁰ Dostupný na <<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/516022016006/consolide>>

⁵¹ Dostupný na <<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/516022016006/consolide>>

Obligations Act Passed 26.09.2001)⁵². Zákon o verejnej doprave stanovuje pravidlá organizácie verejnej dopravy na úrovni cestnej, železničnej, vodnej a leteckej dopravy. Zákon o cestnej doprave definuje pravidlá organizácie vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej dopravy vrátane pravidiel a podmienok profesijného výcviku vodičov. Zákon o záväzkoch upravuje zmluvy v občianskom práve vrátane prepravných zmlúv. Estónsko je známe svojím podporným prístupom k inovatívnym riešeniam a podnikaniu, pričom sa snaží podporiť inovácie a zjednodušiť zakladanie a chod malých podnikov.

Na poskytovanie taxislužieb je potrebný preukaz a karta vozidla. Vodiči musia byť držiteľmi karty poskytovateľa služieb, čo je doklad, ktorý preukazuje právo vodiča pracovať ako vodič vozidla taxi. Osoba, ktorá žiada o preukaz taxislužby, musí mať dobrú povesť (musia byť bezúhonní). Karta vozidla je dokument udelený dopravcovi, ktorý je držiteľom preukazu taxislužby, ktorým sa potvrdzuje právo dopravcu používať vozidlo uvedené na karte vozidla na poskytovanie taxislužieb. Karty sa môžu vydávať iba fyzickým osobám a licencie sú neprenosné. Najnovšie do povinností žiadateľov o získanie licencie pribudla povinnosť absolvovať špeciálny kurz vodiča taxislužby. Zákon o verejnej doprave definuje technické požiadavky uplatniteľné na vozidlá taxislužieb na celoštátnej úrovni, zatiaľ čo požiadavky na kvalitu služieb vrátane pohodlia cestujúcich či šetrnosti k životnému prostrediu stanovujú nariadeniami jednotlivé municipality. Povinnou výbavou vozidiel je označenie osvetleným nápisom TAXI, cenníkom, taxametrom a tlačiarňou. V prípade, že taxislužby využívajú na komunikáciu a objednávky so zákazníkmi online digitálne aplikácie, akceptuje sa aj digitálna forma potvrdenia o realizácii cesty vrátane elektronicky generovaného bločku. Od novembra 2017 zákon o verejnej doprave zahŕňa aj poskytovanie zdieľania jász. Preto nové znenie zákona rozdeľuje poskytovanie taxislužieb do 4 typov:

- klasické vozidlá taxislužby s osvetleným nápisom TAXI (plus meno alebo obchodná značka dopravcu) a taxameter (vrátane cenníka a tlačiarne),
- vozidlá, ktoré je možné objednať prostredníctvom mobilnej aplikácie a za ktoré sa platba uskutoční pomocou mobilnej aplikácie (online),
- vozidlá s taxametrom, ale bez svetelného označenia TAXI a
- vozidlá so svetelným označením, ale bez taxametra.

Taxameter oprávňuje držiteľa poskytovať svoje služby bez mobilnej aplikácie. Svetelné označenie a meno dopravcu na pravej strane vozidla alebo ochranná známka oprávňujú vodiča na jazdu v jazdnom pruhu vyhradenom pre vozidlá verejnej dopravy. Poskytovateľ taxislužby bez svetelného označenia alebo taxametra nemôže používať tento pruh a všetky fakturácie je potrebné vykonať prostredníctvom mobilnej aplikácie (elektronicky). Tí vodiči, ktorí poskytujú svoje služby výlučne prostredníctvom mobilnej aplikácie, môžu na svoje vozidlo umiestniť svetelné označenie TAXI, ale musia aj oni spĺňať všetky zákonom stanovené požiadavky ako tradiční vodiči. Zdieľanie voľného miesta vo vozidle nie je považované za taxislužbu, ak vodič túto službu neposkytuje za účelom dosiahnutia zisku (na ziskovej báze). Celkovo táto zmena legislatívy zmiernila požiadavky na prevádzkovanie taxislužby v Estónsku, čím získali platformy ako Uber alebo Taxify rovnaké postavenie ako majú tradičné taxislužby.

Dopravcovia majú právo stanovovať vlastné ceny za taxislužby, pričom zákon kladie na dopravcov povinnosť nastaviť ceny do taxametrov nainštalovaných vo vozidlách a uviesť ceny v príslušných osvedčeniach na viditeľných miestach, aby boli zákazníci o nich informovaní ešte pred začatím jazdy. V zákone o cestnej doprave sú definované elementárne práva cestujúcich, ktoré musia vodiči rešpektovať a podmienky, za ktorých môžu zákazníci

⁵² Dostupný na <<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/514012016002/consolide>>

odmietnuť zaplatiť za poskytnutú službu (napríklad vodič nezapol taxameter, nemá viditeľne umiestnenú kartu poskytovateľa služby a pod.). V oblasti pracovnoprávných vzťahov neexistujú žiadne osobitné pravidlá zamerané na vzťah vodiča a prevádzkovateľa. Uplatňujú sa iba všeobecné právne predpisy zamerané na pracovnoprávne vzťahy v krajine. Miestne orgány vykonávajú dohľad najmä nad taxislužbami vrátane dodržiavania požiadaviek na povolenie vykonávať pravidelnú prevádzku na vidieku či v mestách, na platnosť preukazov taxi či vodičských kariet. V prípade porušenia je umožnené príslušnej autorite odňať prevádzkovateľovi alebo vodičovi licenciu či povolenie vykonávať dané povolanie, prípadne udeliť sankciu za porušenie pravidiel. Ako sme uviedli vyššie, žiadne osobitné predpisy neupravujú oblasť zdieľania jász, nakoľko je táto oblasť priamo zahrnutá v zákone o cestnej doprave. Trh taxislužieb je iba mierne regulovaný, pričom samotná regulácia sa zameriava iba na kvalitatívne požiadavky, ktoré sme podrobnejšie rozobrali v texte vyššie. Regulácia neobmedzuje počet licencií či prenájom automobilov na výkon povolania vodičmi.

2.3.5 Fínsko

Zákon o preprave osôb prostredníctvom taxislužieb (Taksiliikennelaki 217/2007)⁵³ nadobudol vo Fínsku účinnosť v roku 2007, pričom v roku 2018 prešiel významnejšou novelizáciou, ktorá sa dotýkala rozvoja platforiem zdieľaných jász. V tom istom období prešiel zmenou aj zákon o doprave, v ktorom sa pristúpilo k zmenám smerujúcim k priblíženiu pravidiel sektoru taxislužieb trhovým predpisom platným pre ostatné druhy dopravy. Regionálne authority raz ročne rozhodovali o maximálnom počte licencií (kvótach), ktoré môžu jednotlivé municipality udeliť žiadateľom o prevádzkovanie taxislužieb podľa poradia, pričom žiadatelia museli splniť všeobecné kritériá stanovené zákonom. Novela zákona však tieto limity ruší, čo umožní zvýšiť konkurenciu medzi prevádzkovateľmi taxislužieb na trhu. Po splnení podmienok a získaní licencie vydá preukaz taxislužby Stredisko hospodárskeho rozvoja, dopravy a životného prostredia. V samotnej licencii sa stanovujú požiadavky a kritériá, ktoré musí držiteľ splniť (napríklad prístupnosť vozidla na prepravu osôb so zdravotným postihnutím). Získanie licencie je podmienené úspešným ukončením školenia prevádzkovateľov taxislužieb a čistým registrom trestov (dôraz kladený na bezúhonnosť žiadateľov). Licencie nie sú prevoditeľné s výnimkou prípadu, kedy majiteľ licencie bezodplatne prevedie celú svoju podnikateľskú aktivitu (vrátane licencie) na svojho blízkeho príbuzného.

Ako uvádza OECD (2018)⁵⁴, novela zákona o preprave osôb prostredníctvom taxislužieb viedla k deregulácii tohto odvetvia a vytvorila konkurenčné trhové prostredie ako reakciu na nástup moderných digitálnych technológií. Novelou zákona sa zadefinovalo, že vozidlo taxislužby je každé vozidlo, ktoré má minimálne 3 kolesá, odstránila sa povinnosť mať svetelný zelený nápis na streche taxíka, avšak jeho používanie zaručuje taxikárom možnosť využívať stanice taxislužieb či jazdné pruhy vyhradené pre vodičov verejnej dopravy. Medzi technické požiadavky na vozidlo je možné zaradiť požiadavku, aby jeho vlastnosti a vybavenie boli adekvátne na poskytovanie tohto druhu služby a vozidlo musí byť v primeranom a dobrom technickom stave. Originál licencie oprávňujúcej poskytovať tento druh služby musí byť vždy vo vozidle počas jej poskytovania. V prípade, že taxislužby neposkytujú svoje služby prostredníctvom mobilných aplikácií, sú povinné i naďalej mať v automobile licencovaný a funkčný taxameter s osvedčením o kalibrácii zariadenia. Vďaka deregulácii sa otvoril trh

⁵³ Dostupný na < <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/2007/20070217> >

⁵⁴ OECD. (2018). Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Finland. Working part No. 2. on Competition and Regulation. Dostupné na internete: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)5/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)5/en/pdf)>

taxislužieb vo Fínsku aj novým inovatívnym spoločnostiam, ktoré využívajú priamo mobilné aplikácie na komunikáciu so zákazníkmi.

Taxislužby môžu vykonávať svoju službu po celej krajine, pokiaľ majú platné povolenie (licenciu). Existujú osobitné ustanovenia pre vodičov na získanie vodičského preukazu vodiča taxislužby na základe zákona o spôsobilosti vodičov taxislužieb. Vodiči či prevádzkovatelia nemusia byť pridružení k žiadnemu dispečingovému stredisku. Regulácia ukladá povinnosť dispečingovým strediskám, aby boli schopné poskytovať služby nepretržite v ktorúkoľvek hodinu a prijímať predbežné objednávky (dispečingové strediská sú zvyčajne spoločnosti vlastnené a prevádzkované držiteľmi licencií). Novela zákona tiež zrušila stanovenie maximálnych sadzieb cestovného za dopravu a trh sa viac otvoril cenovej konkurencii (v súčasnosti ceny závisia od vodiča a odvíjajú sa od času jazdy v dopravnej špičke a mimo nej). Cestujúci majú právo zvoliť si akýkoľvek taxík, ktorý je práve k dispozícii, pričom vodiči nemôžu odmietnuť cestujúcich, pokiaľ sa nachádzajú na mieste vyhradenom pre taxíky bez cestujúcich. Odmietnutie zo strany vodičov je možné v prípade choroby, poruchy vozidla alebo v prípade ohrozenia bezpečnosti vodiča (ak sú zákazníci nebezpeční alebo pod vplyvom alkoholu). Centrum kvality taxikárov, ktoré je pridruženou spoločnosťou fínskej asociácie taxislužieb vytvorilo celoštátny certifikačný systém s názvom Quality Pass. Môžu ho získať držiteľia licencie a dispečingové strediská, ktoré spĺňajú kritériá uvedené v preukaze kvality.

Medzi pracovnoprávne predpisy, ktoré vo Fínsku upravujú vzťahy vodičov a ich zamestnávateľov, je možné zaradiť zákon o pracovných zmluvách a zákon o pracovných hodinách. V krajine existuje systém kolektívnych pracovných dohôd, ktoré majú v prípade potreby prednosť pred právnymi predpismi. V prípade, ak vodič vykonáva povolanie ako SZČO, nevzťahujú sa na nich vyššie uvedené pracovnoprávne predpisy. Príslušné orgány vo Fínsku na pravidelnej báze, ale minimálne raz za rok, musia skontrolovať, či držiteľ preukazu vodiča spĺňa požiadavky stanovené na vydanie preukazu a či poskytovatelia taxislužieb stále poskytujú služby v súlade s licenčnými podmienkami. Ombudsman pre spotrebiteľa dohliada na dodržiavanie zákona o ochrane spotrebiteľa a ďalších zákonov týkajúcich sa cestujúcich.

2.3.6 Francúzsko

Činnosť taxislužieb vo Francúzsku vždy podliehala prísnej regulácii kvantitatívneho i kvalitatívneho charakteru. Sektor dopravy bol v roku 2009 ovplyvnený liberalizáciou a rozvojom prenájmu automobilov s vodičom, čím sa zvýšil počet vozidiel poskytujúcich turistickú dopravu, najmä v Paríži. Kľúčovým právnym predpisom v oblasti taxislužieb vo Francúzsku je zákon o doprave (Code des transports)⁵⁵. V roku 2014 prešiel novelou, ktorá mala za cieľ modernizovať odvetvie taxislužieb a znovu zaviesť určitú reguláciu a zakázať peer-to-peer zdieľanie jász (spolujazdy). Tento zákon zaviedol do zákona o doprave 3 hlavné kategórie osobných automobilov používaných na prepravu do 10 sedadiel, a to:

- verejná doprava pre súkromné účely:
 - taxislužby,
 - vozidlá na prenájom s vodičom,
 - dvojkolesové alebo trojkolesové motorové vozidlá,
- verejná hromadná doprava (súkromný prevádzkovateľ, vrátane taxislužieb, sú povinný dopĺňať verejnú dopravu napr. v prípade školskej dopravy),
- zdieľanie jász, ktorá umožňuje poskytovať tento typ služby cez mobilné aplikácie iba za odplatu rovnajúcu sa nákladom na jazdu (funguje na neziskovom princípe).

⁵⁵ Dostupný na <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525>>

Na vnútroštátnej úrovni upravuje dopravný poriadok vydávanie a prevod nových licencií umožňujúcich prevádzkovať taxislužby. Nové licencie sú platné 5 rokov. Novela zákona v roku 2014 zamedzila prevodu licencie za odplatu, takže v súčasnosti je možné licenciu previesť bezodplatne (pričom licencie, ktoré boli vydané pred reformou môžu byť prevedené za odplatu). Cena obchodovateľných licencií vo Francúzsku sa pohybovala približne na úrovni 100 000 (v súčasnosti už sú všetky platné licencie vydané po roku 2014, takže ich už nie je možné previesť za odplatu). Licenciu na prevádzkovanie taxislužby môže získať iba držiteľ profesijného preukazu, ktorý obsahuje osvedčenie o odbornej spôsobilosti držiteľa. Toto osvedčenie môže získať žiadateľ po absolvovaní odbornej prípravy a úspešnom zložení skúšky rozdelenej na dve časti – teoretickú a praktickú. Následne sa môže žiadateľ zapísať do čakacej listiny na získanie bezplatnej licencie na taxi. Žiadosť o licenciu sa musí obnovovať každý rok (pre ilustráciu v Paríži je v súčasnosti cez 46-tisíc čakajúcich žiadostí).

Príslušné orgány určia vyhláškou počet preukazov, sadzby cestovného a obsah jedného z troch testov zahrnutých do skúšky na získanie profesijného preukazu. Zákon o doprave pokrýva technické požiadavky platné pre vozidlá vrátane taxametra. Vo Francúzsku neexistujú žiadne zákonné povinnosti týkajúce sa potreby zabezpečenia prepravy pre špecifické kategórie cestujúcich (napríklad povinnosť poskytnúť prepravu cestujúcim na invalidných vozíkoch). Novela zákona z roku 2014 viedla k vytvoreniu registra informácií týkajúcich sa identifikácie, dostupnosti a geolokácie taxislužieb, čo viedlo k zlepšeniu prístupu klientov k taxikom prostredníctvom podpory rozvoja inovatívnych služieb. Držitelia licencií sú povinní informovať správcu registra o zmenách v súvislosti s licenciami – ich prevod, obnovenie či prípadné zrušenie. Prevádzkovatelia taxislužieb môžu pridávať do registra informácie o polohe svojich vodičov v reálnom čase, čím sa ich geografická poloha sprístupňuje bezplatne verejnosti vrátane sprostredkovateľov vytvárajúcich aplikácie, ktoré prepájajú klientov s vodičmi.

Rôzne ministerské nariadenia poskytujú kritéria stanovovania cestovného pre taxislužby, pričom konkrétne limity sú každoročne prehodnocované a prezentované policajnými prefektami v im prislúchajúcich jurisdikciách (limit cestovného je vyjadrený v cene za 1 km). V prípadoch, že preprava sa predlžuje z dôvodu dopravných obmedzení, prípadne musí vodič použiť inú trasu, ktorá predĺži čas dopravy, je táto sadzba nahradená maximálnou hodinovou sadzbou. Zákon povoľuje účtovať za nočné zmeny príplatok v stanovenej výške. Medzi základné práva týkajúce sa cestujúcich patrí právo na informovanie o platnom cestovnom, ďalej je to právo na obdržanie dokladu po skončení jazdy s informáciami o skončenej doprave či právo byť dopravený do cieľového miesta najkratšou cestou. Cestujúci má ďalej právo podať sťažnosť na príslušnej policajnej stanici daného územia, v ktorom bola realizovaná doprava. Niektoré taxislužby zaviedli možnosť platieb elektronicky cez tzv. POS terminál za účelom zvýšenia komfortu zákazníkov. V prípade pracovných podmienok je možné vykonávať povolanie vodiča opäť ako SZČO alebo ako zamestnanec.

Kontrolu nad dodržiavaním pravidiel v tomto sektore vo Francúzsku vykonávajú špecializované policajné oddelenia. Sledujú nelegálne taxíky, ktoré sa nachádzajú najmä v prevažne turistických oblastiach, na letiskách, stanicích či v blízkosti nočných kluboch. Ako sme uviedli v úvode tejto podkapitoly, v roku 2015 zákon o doprave zaviedol definíciu spolujazdy, ktorú môžeme chápať ako spoločné používanie motorového vozidla s vodičom a jedným alebo viacerými cestujúcimi ako súčasť cesty, ktorú vodič vykonáva na svoj vlastný účet, a to bez protiplnenia okrem zdieľania nákladov.

2.3.7 Nemecko

V Nemecku je oblasť taxislužieb upravená právnymi predpismi na národnej i komunálnej úrovni. Hlavným právnym predpisom uplatňovaným v oblasti taxislužieb a prenájmu

súkromných automobilov na národnej úrovni je zákon o preprave cestujúcich (Personenbeförderungsgesetz „PBefG“)⁵⁶, ktorý predstavuje právny rámec zameraný na oblasť osobnej dopravy. Tento zákon sa nevzťahuje na osobnú dopravu, ktorá sa vykonáva bez nároku na odmenu alebo odmena nepresahuje prevádzkové náklady na cestu. Táto výnimka platí aj v prípadoch, kedy sú služby poskytované na komerčnom základe. Okrem zmieneného zákona o preprave cestujúcich existuje ešte nariadenie o prevádzkovaní motorovej osobnej dopravy (Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr „BOKraft“)⁵⁷, ktorá upravuje technické požiadavky na vozidlá s licenciou na osobnú dopravu, ako aj niekoľko organizačných požiadaviek a povinností prevádzkovateľov taxislužieb. Ďalším právnym predpisom v tejto oblasti je nariadenie o povolení vstupu do sektoru osobnej dopravy na cestách (Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr „PBZugV“)⁵⁸, ktoré stanovuje kritériá, ktoré musí podnikateľ splniť, ak v ňom chce pôsobiť. Ide o požiadavku spoľahlivosti, finančnej či odbornej spôsobilosti. Nariadenie o vodičských preukazoch (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung „FeV“)⁵⁹ stanovuje právny rámec na získanie vodičského preukazu pre vodičov taxislužieb.

Získanie koncesie oprávňujúcej poskytovať taxislužby je podmienené podaním žiadosti podľa zákona o preprave cestujúcich. Vydávanie nových licencií sa obmedzí v prípade, že by mohlo dôjsť k narušeniu fungovania lokálneho trhu taxislužieb (zohľadňuje sa dopyt po preprave, koncentrácia taxislužieb v danej oblasti či vývoj ziskovosti a nákladovosti prevádzkovateľov taxislužieb). Väčšina úradov, ktoré vydávajú licencie, stanovujú limity počtu koncesií (samozrejme existujú aj municipality, ktoré nestanovujú limity počtu koncesií). V Nemecku je zakázaný predaj licencie inému subjektu, pričom povolený je len predaj celého podnikania, čím novým majiteľ získava aj licenciu. Zákon o cestnej premávke, nariadenie o cestnej premávke a nariadenie o licenciách oprávňujúcich používanie vozidiel v cestnej premávke stanovujú technické požiadavky na vozidlá používané na prepravu osôb taxislužbami. Ide napríklad o povinnosť mať poistenie za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla pri poskytovaní danej služby. Taxislužby sú oprávnené parkovať vozidlá iba v municipalitách, v ktorých majú prevádzkovatelia podnikateľské sídlo. Jednotlivé municipality sú oprávnené koordinovať svoje činnosti navzájom v tejto oblasti a môžu vytvoriť väčšie prevádzkové oblasti pre taxislužby. Ani v Nemecku nemajú prevádzkovatelia povinnosť pridružiť sa k dispečingovému stredisku.

Právna úprava v Nemecku považuje jazdu vozidlom taxislužby za zmluvný vzťah výlučne medzi držiteľom licencie a cestujúcim. Preto sa na tento vzťah vzťahujú všetky všeobecné právne predpisy a nariadenia zmluvného práva v Nemecku vychádzajúce zo všeobecného občianskeho práva. Medzi základné práva cestujúcich patrí právo výberu taxislužby a rovnako tak sú chránení už zmieneným poistením zodpovednosti za škodu v prípade dopravnej nehody (prevádzkovatelia sú povinní mať uzatvorený tento druh poistenia). Regulácia na úrovni municipalít podrobnejšie definuje práva cestujúcich. Ide napríklad o povinnosť poskytovať služby prevádzkovateľmi v prípade pohotovosti, regulácia dispečerských stredísk, prikázať prepravu osôb so zdravotným postihnutím či preprava osôb z domu do nemocnice. Limity sadzieb cestovného sú oprávnené stanovovať jednotlivé municipality, pričom tieto limity sú záväzné pre príslušné územie ich pôsobnosti. Tarify sa členia na základnú sadzbu a dodatočnú sadzbu v závislosti od prejdenej vzdialenosti či ciest mimo územia pôsobnosti. Municipalitné nariadenia stanovujú sadzby príplatkov za použitie viac miestneho vozidla či za dopravu v noci.

⁵⁶ Dostupný na <<https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/PBefG.pdf>>

⁵⁷ Dostupný na <https://www.gesetze-im-internet.de/bokraft_1975/BOKraft.pdf>

⁵⁸ Dostupný na <<https://www.gesetze-im-internet.de/pbzugv/PBZugV.pdf>>

⁵⁹ Dostupný na <https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/FeV.pdf>

V Nemecku väčšina vodičov taxislužieb vykonáva toto povolanie ako SZČO. Na rozdiel od SZČO, majú vodiči pracujúci ako zamestnanci na základe pracovnej zmluvy právo na ochranu pred prepustením z osobných dôvodov či nárok na dovolenku v minimálnom rozsahu stanovenom príslušným zákonom, vrátane nároku na odmeru aj v prípade choroby počas prvých šiestich týždňov práceneschopnosti. Zamestnanci pracujúci na pracovnú zmluvu majú nárok na minimálnu mzdu podľa zákona o minimálnej mzde, ktorá sa však nevzťahuje na vodičov pracujúcich ako SZČO. Orgány zodpovedné za vydávanie licencií majú právomoc v prípade porušenia pravidiel odňať pridelené licencie a finančne sankcionovať držiteľov za porušenie pravidiel. Výška finančnej pokuty môže dosiahnuť až 10 000 €. Veľký dôraz sa kladie na dodržiavanie technických požiadaviek, ktoré boli kľúčové pri zákaze pôsobenia platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore prepravy v Nemecku (nesplňali povinnosti vyplývajúce z technických požiadaviek). Pokiaľ platformy zdieľanej ekonomiky prevádzkujúce zdieľanie jász ovplyvňujú cenu stanovenú vodičom pre cestujúceho, sú povinné tieto platformy získať licenciu na vykonávanie osobnej dopravy podľa zákona o preprave cestujúcich. Zákon o preprave cestujúcich umožňuje lokálnym autoritám vydať licenciu na poskytovanie príležitostnej osobnej dopravy v prípade, kedy nedochádza k ohrozeniu verejného poriadku a nenastane rozpor s licenčnými podmienkami. V Nemecku je v súčasnosti viac ako 800 regulovaných tarifných oblastí. Počet taxíkov je, s výnimkou Berlína a Hamburgu, obmedzovaný vo väčšine oblastí. V niektorých oblastiach sa uvažuje o sprísňovaní kritérií a obmedzovaní počtu taxislužieb. V prípade prenájmu vozidiel s vodičmi sa žiadne kvantitatívne limity neuplatňujú. I napriek splnenia všetkých zákonom stanovených podmienok pre získanie koncesie má lokálna autorita právo odmietnuť vydanie povolenia na prevádzkovanie taxislužby s ohľadom na ochranu existujúceho trhu taxislužieb. Vzhľadom na prísnu reguláciu je veľmi náročné nájsť priestor na inováciu, čo sa prejavilo aj zrušením platforiem zdieľanej ekonomiky. Súdny v Nemecku v posledných rokoch rozhodli vo viacerých prípadoch, že poskytovanie služieb dopravy prostredníctvom mobilných aplikácií zintenzívnilo hospodársku súťaž na trhu taxislužieb, čo vedie k stále väčšiemu využívaniu práve moderných digitálnych technológií v sektore dopravy cestujúcich v tejto krajine.

2.3.8 Taliansko

V Taliansku sa prevádzkovanie taxislužieb a požičiavanie vozidiel s vodičmi považujú za formu nepravidelnej verejnej dopravy, čím dopĺňajú služby pravidelnej osobnej dopravy ako sú metro či autobusy. Zároveň sú súčasťou širšej kategórie verejnej dopravy. Základným zákonom upravujúcim tento sektor dopravy je zákon o cestnej premávke. V súlade s článkom 117 Ústavy (La Costituzione)⁶⁰ zdieľajú obce a municipality právomoci v sektore verejnej dopravy. Podľa OECD (2018)⁶¹ regióny majú právomoc zo svojej úrovne prijímať legislatívne oprávnenia, ktoré jednotlivé municipality musia rešpektovať a sú povinné ich aj implementovať. Prevádzkovatelia taxislužieb, na rozdiel od prenájmu vozidiel s vodičom, majú povinnosť poskytovať svoje služby voči nediferencovaným zákazníkom (nesmú segregovať a vyberať si spomedzi zákazníkov, sú povinní službu poskytnúť každému). Zákon o cestnej premávke umožňuje taxislužbám parkovať vo verejných priestoroch. Vodiči taxislužieb sú povinní realizovať dopravu cestujúceho v rámci územia, na ktoré má vodič oprávnenie. V prípade, keď by mal vodič jazdu vykonať mimo svojho územia, je na jeho rozhodnutí, či ju zrealizuje alebo nie.

Vodiči, pracujúci pre taxislužby, musia byť držiteľmi licencie vydané na tento účel. Podľa zákona o cestnej premávke môžu túto licenciu získať zadarmo s výhradou kvantitatívnych

⁶⁰ Dostupné na <<https://www.senato.it/1024>>

⁶¹ OECD. (2018). Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Italy. Working part No. 2. on Competition and Regulation. Dostupné na internete: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)7/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)7/en/pdf)>

obmedzení a podliehajúcu prideleniu územia príslušnou municipalitou podľa verejnej súťaže. Druhým spôsobom získania licencie je odkúpenie licencie od iného subjektu (v Taliansku je možné s licenciami obchodovať). Zákon o cestnej premávke (Codice della strada n. 285 30 aprile 1992)⁶² ďalej stanovuje záväzné požiadavky na prevádzkovanie služby, ako napríklad povinnosť registrovania v registri vodičov nepravidelnej verejnej dopravy. Vodiči musia poskytnúť osvedčenie o úspešnom absolvovaní skúšky na odbornú spôsobilosť, ktorá sa líši v závislosti od veku vodiča a od typu vodičského preukazu. Prevádzkovateľmi taxislužieb môžu byť aj jednotlivci zapísaní do registra remeselných živností alebo družstevní pracovníci, ktorí sa môžu pripojiť ku konzorciu jednotlivcov. Podľa miestnych predpisov môžu byť vodičmi len občania Talianska alebo iného členského štátu EÚ, musia mať ukončené minimálne stredné odborné vzdelanie s maturitou, platný vodičský preukaz skupiny B, miesto trvalého bydliska na území príslušnej municipality, kde budú službu poskytovať, sú bezúhonní (nemajú zápis v registri trestov) a musia byť v dobrej zdravotnej kondícii.

Podľa zákona o cestnej premávke majú jednotlivé municipality právo stanovovať sadzby cestovného a kritériá používané na výpočet cestovného vodičmi. Zároveň zákon hovorí o tom, že cestujúci je povinný uhradiť sumu, ktorú mu vypočíta taxameter na základe sadzieb stanovených príslušnou municipalitou. Na druhej strane tento zákon neupravuje práva cestujúcich, ktoré sú regulované najmä na regionálnej alebo municipalitnej úrovni v podobe chárť služieb či kódexov správania. Medzi kľúčové práva cestujúcich patrí rovnosť medzi cestujúcimi, pričom prístup k službe musí byť zaručený každému. Ďalej každý cestujúci má nárok na poskytnutie kvalitnej a efektívnej služby zo strany taxislužieb.

V prípade porušenia pravidiel licencie na prevádzkovanie vozidiel taxislužieb v Taliansku je možné, aby príslušný úrad, ktorý danú licenciu vydáva, odobral úplne alebo čiastočne povolenie vodičovi na výkon povolania, prípadne zadržal samotné vozidlo. Oblasť zdieľania automobilov s vodičom či spolujazdy neupravuje zákon o cestnej premávke ani iné právne predpisy. Poskytovanie prepravy cestujúcich za finančnú odmenu bez licencie je ale porušením zákona o cestnej premávke. Vstup na trh taxislužieb je primárne obmedzený už vyššie zmienenými kvantitatívnymi obmedzeniami. V menšej miere sú bariéry tvorené kvalitatívnymi vstupmi ako napríklad povinnosť úspešného absolvovania skúšky na získanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti pre potreby vydania preukazu vodiča taxislužby, prípadne povolenia na prenájom vozidiel. Na vnútroštátnej úrovni sa uplatňujú daňové stimuly v podobe nižšieho zdanenia pohonných hmôt. Do budúcnosti sa plánujú i ďalšie stimuly, zamerané na podporu environmentálneho správania sa.

2.3.9 Holandsko

Desať rokov po tom, ako prebehla v Holandsku liberalizácia trhu, boli prijaté opatrenia v oblasti verejnej dopravy zamerané na taxislužby, ktorého hlavným cieľom bolo napraviť negatívne účinky liberalizácie a skvalitniť poskytované služby. Zmienené opatrenie stanovilo požiadavky kladené na prevádzkovateľov taxislužieb a vodičov, pričom umožnil municipalitám prostredníctvom ich nariadení bližšie špecifikovať a konkretizovať celoštátnu reguláciu v tejto oblasti. Obce tak majú napríklad možnosť podnecovať vstup vodičov na tento trh nie samostatne, ale ako skupinu vodičov. Prevádzkovatelia taxislužieb musia byť držiteľmi povolenia vykonávať vodiča taxislužby, ktorého získanie je podmienené úspešným absolvovaním skúšky zastrešovanej Ústredným úradom vodičov motorových vozidiel. Žiadateľ musí tiež požiadať o povolenie na podnikanie a zapísať sa do registra obchodnej komory, získať osvedčenie od nezávislej organizácie spadajúcej pod úrad ochrany životného prostredia a dopravy (musí preukázať, že vozidlo je trvalo k dispozícii na poskytovanie prepravných

⁶² Dostupné na <<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada.html>>

služieb). V niektorých mestách ako Amsterdam či Rotterdam musí vodič taxislužby požiadať o povolenie používania jazdných pruhov vyhradených pre verejnú dopravu. Podľa zákona o cestnej premávke (Wegenverkeerswet 1994)⁶³ je nevyhnutné, aby bolo vozidlo neustále v dobrom technickom stave (bolo spôsobilé na jazdu), spĺňalo environmentálne kritériá a bolo registrované na príslušnom úrade. Ako náhle prejde vozidlo inšpekciou, získa špeciálne modré poznávacie značky. Vozidlo taxislužby musí byť vybavené certifikovanými taxametrami, ktoré musia byť každoročne kontrolované a kalibrované Holandským metrologickým inštitútom. Rovnako tak je jedným z dôležitých právnych predpisov v Holandsku zákon o doprave pasažierov (Wet personenvervoer 2000)⁶⁴.

Vodiči taxislužieb sú povinní byť držiteľmi osvedčenia o spoľahlivosti a bezúhonnosti. Musia byť starší ako 21 rokov, a zároveň musia byť všetci vodiči držiteľmi vodičského oprávnenia na výkon tohto povolenia, ktoré je umiestnené na viditeľnom mieste vo vozidle. Na viditeľnom mieste vo vozidle musí byť umiestnené aj osvedčenie prevádzkovateľa taxislužby, ktoré ho oprávňuje danú službu poskytovať. Niektoré municipality umožňujú poskytovať prepravné služby iba taxislužbám v združených vo vybraných autorizovaných cechoch taxikárov. Sadzby cestovného sa určujú od odjazdenej vzdialenosti i trvania cesty (taxislužby majú čiastočne voľnú ruku v stanovovaní sadzieb cestovného, nakoľko zákon stanovuje iba horné hranice (limity)). Po ukončení jazdy je vodič povinný zákazníkovi vydať tlačенú faktúru alebo iný doklad s vypočítanou cenou za jazdu podľa taxametra, prípadne zaslať elektronickú verziu na jeho účet v mobilnej aplikácii, ak cestujúci využil platformu zdieľanej ekonomiky. Zákazník má okrem práva na doklad o zaplatení ešte aj právo byť informovaný o sadzbách cestovného ešte pred samotným začatím jazdy. Sadzba cestovného musí byť čitateľná pre cestujúceho a uvedená z vonkajšej i vnútornej strany dverí vozidla. Výnimkou je cestovanie na základe mobilnej aplikácie, v prípade ktorej postačuje informácia o výške cestovného v elektronickej verzii priamo v aplikácii.

Na trhu vodičov taxislužieb sú platy a zamestnanecké podmienky upravené kolektívnymi zmluvami (v prípade, že kolektívna zmluva neexistuje, uplatňujú sa všeobecné právne predpisy). Rovnako ako v iných krajinách, aj v prípade Holandska môžu vodiči pracovať ako zamestnanci alebo SZČO (v takomto prípade sa na nich kolektívne zmluvy neuplatňujú). Dohľad na dodržiavaním pravidiel vodičmi i prevádzkovateľmi taxislužieb vykonáva Inšpektorát životného prostredia a dopravy, ktorý v prípade zistení porušenia zákona a pravidiel poskytovania prepravy podľa zákona o taxislužbách a zákona o cestnej premávke, môže odobrať vodičovi i prevádzkovateľovi oprávnenie, prípadne udeliť pokutu. V Holandsku v súčasnosti neexistuje žiadny osobitný právny predpis, ktorý by sa vzťahoval na oblasť zdieľania jazd. Tie sú povolené len v prípade, že finančná odmena za poskytnutie takejto služby kompenzuje iba náklady, v žiadnom prípade poskytovateľovi služby negeneruje zisk. Holandská vláda sa snaží podporovať ekologickejšie formy prepravy, preto podporuje spolujazdy aj tým, že vytvára parkoviská, na ktorých môžu primárne parkovať ľudia, ktorí pôsobia v tomto segmente neziskovo. Zároveň taxislužby môžu využívať moderné mobilné aplikácie pri poskytovaní svojich služieb.

2.3.10 Španielsko

Právne predpisy regulujúce sektor taxislužieb sú v Španielsku výlučne v gescii regionálnych či municipalitných regulačných orgánov. Poskytovať služby v tomto sektore môžu len subjekty, ktoré získali licenciu s názvom „autotaxi“. Zmienú licenciu udeľuje príslušná miestna samospráva, prípadne konzorcium viacerých municipalít reprezentujúce

⁶³ Dostupné na <https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2020-01-01#search_highlight0>

⁶⁴ Dostupné na <<https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2011-10-12/1>>

územie alebo oblasť, v ktorej bude danú službu realizovať. Licencia obsahuje názov subjektu, označenie vozidla, na ktoré licenciu získal, vrátane územia, na ktorom môže vykonávať svoju činnosť. Municipality podľa OECD (2018)⁶⁵ regulujú maximálne počty licencií na ich území. Vymáhanie dodržiavania jednotlivých regionálnych a municipalitných predpisov dotýkajúcich sa technických požiadaviek vozidiel s platnou licenciou je veľmi prísne a dôsledné. Vozidla musia byť označené štítkom a pravidelne musia prejsť technickou kontrolou. V niektorých prípadoch municipality stanovujú požiadavky na typ vozidla, ktorý sa môže používať. Lokálne právne predpisy povoľujú umiestniť na vozidlo reklamu, pokiaľ nedochádza k ohrozeniu bezpečnosti cestnej premávky a nezakrýva zákonom určené nápisy a označenia na vozidle. Získanie vodičského oprávnenia je podmienené zložením skúšky, pričom držiteľ licencie taxislužby musí začať poskytovať svoje služby do 60 dní odo dňa udelenia licencie. Zároveň prevádzkovatelia služieb nemôžu po začatí poskytovania služby prerušiť jej poskytovanie na obdobie dlhšie ako 30 po sebe idúcich kalendárnych dní.

Regionálne úrady upravujú aj sadzby cestovného na základe návrhov jednotlivých municipalít. Sadzby sú rozdelené do rôznych kategórií (napríklad v Madride sa sadzby rozlišujú podľa dňa v týždni a času, v ktorom sú služby poskytované, zároveň sa sadzba skladá z fixného poplatku + sadzby za km). Medzi základné práva cestujúcich patrí nárok na doklad o platbe za realizovanú dopravu či už v tlačenej alebo elektronickej forme, ak je služba poskytovaná prostredníctvom mobilnej aplikácie. Ďalej ide o právo byť informovaný o trase jazdy, povinnosť vybaviť vozidlo klimatizáciou či nulové cestovné v prípade dopravnej nehody. V oblasti pracovného práva neexistujú žiadne špeciálne právne predpisy, ktoré by upravovali vzťahy zamestnancov a zamestnávateľov v tomto sektore. Preto sa pracovnoprávne vzťahy riadia všeobecnými pracovnoprávnymi predpismi platnými na celoštátnej úrovni. Národné kolektívne zmluvy dohodnuté na celoštátnej úrovni odborovými združeniami platia aj pre zamestnancov taxislužieb.

V závislosti od situácie alebo typu porušenia predpisov zo strany prevádzkovateľov taxislužieb alebo ich vodičov majú miestne či regionálne orgány právomoc dohliadať dodržiavanie predpisov a prípadne sankcionovať ich porušenie. V Španielsku rozlišujú medzi menej závažnými, závažnými a veľmi závažnými porušeniami pravidiel a spáchania trestných činov. Každá z týchto kategórií je viazaná na iný druh sankcie klasifikovanej tiež v troch stupňoch (sankcie majú buď finančnú podobu alebo príslušná autorita pristúpi k odobratiu licencie). V Španielsku nie je oblasť spolujazd a zdieľania jazd explicitne regulovaná, ale existujúca regulácia umožňuje vykonávať tieto služby na neziskovej báze (odmena v takomto prípade pokrýva iba náklady na realizáciu danej služby). Ako sme uviedli vyššie, sektor taxislužieb podlieha prísnej regulácii najmä na úrovni regiónov a jednotlivých municipalít, ktoré zároveň stanovujú aj limity počtov taxislužieb. Taxislužby môžu vykonávať svoje činnosti len v oblastiach, na ktoré im bolo vydané oprávnenie (licencia).

2.4 Príklady dobrej praxe v sektore taxislužieb

Na základe analýzy zmien regulácie a vývoja v sektore taxislužieb vo vybraných krajinách EÚ sa v nasledujúcej kapitole pozrieme podrobnejšie na príklady dobrej praxe. Cieľom tejto podkapitoly je priblížiť reakcie vybraných krajín na nástup digitálnych platforiem, ktoré v mnohých prípadoch zaznamenali prvotné odmietnutie zo strany národných vlád, regulátorov i samotných konvenčných poskytovateľov taxislužieb. Nástup digitálnych platforiem zdieľanej ekonomiky poskytujúcich prepravu a dopravu osôb prebiehal postupne počas posledných

⁶⁵ OECD. (2018). Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Spain. Working part No. 2. on Competition and Regulation. Dostupné na internete: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)11/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)11/en/pdf)>

desiatich rokov. V mnohých krajinách tieto platformy získali vysokú popularitu, čo sa prejavilo aj v náraste zákazníkov, ktorí ich začali využívať na úkor konvenčných taxislužieb. Práve pokles zákazníkov využívajúcich taxislužby spôsobil, že práve zástupcovia konvenčných taxislužieb začali intenzívne poukazovať na už zmienenú neoprávnenosť pôsobenia digitálnych platforiem na trhu. Prostredníctvom platforiem poskytovali svoje služby vodiči, ktorí nespĺňali zákonom stanovené požiadavky na vodičov taxislužieb, pričom ani samotné platformy neboli držiteľmi koncesíí oprávňujúcich ich na poskytovanie taxislužieb. Veľa štátov či jednotlivých municipalít preto zakázalo činnosť digitálnych platforiem na svojom území, nakoľko poskytovali služby s rovnakým charakterom ako taxislužby, pričom ale nespĺňali zákonom stanovené požiadavky na ich poskytovanie.

Ako sme uviedli v predchádzajúcich podkapitolách, krajiny najmä v období posledných 3 či 4 rokov pristúpili k úprave regulácie v oblasti taxislužieb s cieľom odbúrať zbytočnú reguláciu a vytvoriť podmienky na férovú hospodársku súťaž medzi konvenčnými taxislužbami a digitálnymi platformami. Krajiny ako Estónsko, Fínsko, Slovensko či Maďarsko alebo Chorvátsko povolili využívať okrem tradičných taxametrov aj digitálne platformy. Okrem elektronickej komunikácie medzi zákazníkom a vodičom je možné prostredníctvom platforiem elektronicke realizovať platby za cestu a zákazník má možnosť sledovať trasu, ktorou vodič taxislužby ide. Umožnenie používania digitálnych platforiem pri poskytovaní služieb dopravy osôb čiastočne otvorilo cestu na návrat platforiem zdieľanej ekonomiky na trh taxislužieb. Jednotlivé krajiny ďalej začali znižovať množstvo regulácie, podmienok a kritérií, ktoré museli držiteľia koncesíí či vodičských oprávnení na poskytovanie taxislužieb, splniť. Veľmi často pristupovali k znižovaniu kvalifikačných požiadaviek na vodičov, kvalitatívnych nárokov na vozidlá či odstráneniu požiadaviek na preukazovanie finančnej stability držiteľov koncesíí.

Francúzsko ako jedna z prvých krajín zakázala pôsobenie digitálnych platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore taxislužby na svojom území do vtedy, kým nespĺnia zákonom stanovené požiadavky a pravidlá pre podnikanie v sektore taxislužieb (nepristúpili k znižovaniu požiadaviek či k vytvoreniu samostatnej právnej úpravy zameranej na platformy zdieľanej ekonomiky).

Väčšina členských štátov Európskej únie sa snažila zjednodušiť tvorbu legislatívy a zachovať jej rovno vážnosť tým, že jednoducho aplikovali pravidlá platné pre konvenčné taxislužby na podnikanie v digitálnych platformách. Zamedzili tak poskytovaniu prepravných služieb nelicencovanými vodičmi, ktorí od vybavených zákazníkov získavajú finančnú odmenu, aj keď sa vyhýbajú dodržiavaniu povinností platných pre konkurenciu. K tomuto názoru sa opakovane prikláňali aj viaceré súdy, na ktorých spor medzi digitálnymi platformami a štátmi snažiacimi sa o ich reguláciu končil.

Súdy okrem iného prihliadajú aj na vyšší princíp – bezpečnosť cestujúcich a dopravy ako celku. Ak je vodič nelicencovaný, neexistuje žiaden doklad o splnení základných podmienok, nutných pre bezpečnosť cestujúceho. Tá je v taxislužbe chránená zákonom viac než vo svojoľnej doprave. Okrem toho často argumentovali tým, že digitálne platformy poskytovali nelicencovaní vodiči, čím došlo k nekalej súťaži voči vodičom konvenčných taxislužieb. Tento argument opakovane používajú zástupcovia slovenských taxislužieb a oficiálne inštitúcie im opakovane dávali za pravdu. Regulácia smerom k nutnosti vodičov vlastniť licenciu s rovnakými podmienkami ako majú vodiči konvenčných taxislužieb preferuje legislatíva väčšiny členských štátov Únie. Výnimkou je Holandsko, ktoré sa vydáva smerom liberalizácie taxi služieb a prenájmu vozidiel so sektorom vodičov.

V Španielsku pristúpili zmenou zákona o doprave a prepravných k službám k rozlišovaniu medzi poskytovaním prepravných služieb za odmenu a bez poskytnutia odmeny. Existujú platformy zdieľanej ekonomiky, ktoré pôsobia na neziskovej báze (ich cieľom nie je dosahovať

zisk). Práve preto sa v Španielsku rozhodli pristúpiť k zmienenej diferenciácii. Podľa platných právnych predpisov poskytovanie súkromnej individuálnej prepravy osôb nepodlieha povinnosti získať povolenie na poskytovanie takejto služby za podmienky, ak je určená na uspokojenie osobných alebo domácich prepravných potrieb majiteľa vozidla alebo jeho príbuzných.

Zaujímavým prípadom je Česko. Vďaka turistami navštevovanej Prahe a ďalšiemu veľkomestu Brnu sa tam digitálne platformy sprostredkujúce dopravu osobnými vozidlami udomácnili skôr než na Slovensku. Napriek tomu situácia nie je z legislatívneho hľadiska nijako vyjasnená a dá sa povedať od spokojnosti prevádzkovateľov digitálnych platforiem aj konvenčných taxislužieb ďalej než v Slovenskej republike.

V Maďarsku vláda odmietla meniť reguláciu taxislužieb v súvislosti s digitálnymi platformami. Pristúpila iba k povoleniu používať digitálne platformy na realizovanie objednávok a komunikáciu medzi zákazníkmi a taxislužbami. Na to, aby mohli pôsobiť digitálne platformy zdieľanej ekonomiky na tomto trhu, musia ďalej plniť také isté podmienky, ako tradičné taxislužby. Aj preto sa do Maďarska nevrátila platforma Uber, ale pôsobí tam iba platforma Bolt.

3 Vznik digitálnych platforiem v sektore taxislužieb a ich vplyv na podnikanie

V posledných rokoch prešli spotrebiteľské návyky a poskytovanie služieb výraznými zmenami. Rozvoj informačných a komunikačných technológií umožnil vznik nových distribučných kanálov založených na stálom toku a výmene údajov medzi používateľmi a informačnými systémami. Smart telefóny a ďalšie zariadenia s nepretržitým pripojením na internet umožňujú každému jednotlivcovi spolupracovať s ostatnými v reálnom čase bez ohľadu na geografickú polohu. Takéto pripojenie zvýšilo potenciál online platforiem, ktoré už transformovali odvetvia ako maloobchod, zábava, reklama, či inzercia. Online platformy podľa Gyódiho (2017) tým, že znižujú transakčné náklady, uľahčujú nielen transakcie medzi spotrebiteľmi a firmami, ale aj priame transakcie medzi jednotlivcami. Medzi príklady takýchto transakcií typu peer-to-peer patrí prenájom vlastných nehnuteľností pre turistov, zdieľanie jazdy alebo poverenie malými úlohami.

Nové obchodné modely založené na platformách a vzájomnej spolupráci sú obvykle označované zdieľanou ekonomikou. Bock, Bontoux, Figueiredo do Nascimento a Szczepanikova (2016) uvádzajú, že platforma zdieľanej ekonomiky funguje na obojstrannom alebo viacstrannom základe trhu, uľahčuje interakcie medzi dvoma alebo viacerými odlišnými, ale vzájomne závislými skupinami používateľov, vytvárajúcimi hodnotu pre najmenej jednu zo skupín. Rôzne strany potrebujú platformu na zachytenie ekonomickej hodnoty z ich vzájomnej závislosti. Online platformy umožnili výmenu aktív a poskytovanie služieb prakticky každému, kto o ne prejaví záujem, čo má významný vplyv na početné odvetvia, najmä tie, ktoré trpeli vysokou nákladnosťou. Tam patrí aj sektor taxislužieb, ktorý je podrobený silnej regulácii či stereotypom zákazníkov požadujúcich vysoké štandardy. V našom regióne je tiež nositeľom zlej povesti zapríčinennej pozostatkom sentimentu spájania sektora s kriminálnym prostredím a nekalými obchodnými praktikami.

Vznik digitálnych platforiem taxislužieb je prirodzenou súčasťou vzniku takzvanej zdieľanej ekonomiky. Ide o novú formu ekonomiky, ktorá vznikla v snahe správať sa ku konzumu zodpovednejšie, viac využívať statky a deliť sa o služby tak, aby boli výhodné pre zákazníka aj prevádzkovateľa. Aby boli slobodnejšie a aby sa efektívnejšie využívali ich dostupné kapacity.

Práve digitálne platformy taxislužieb sú spoločne so zdieľaným ubytovaním najznámejšími formami zdieľanej ekonomiky. Stále však pribúdajú nové a nové služby – napríklad zdieľané záhradkárstvo, požičovne šiat, zdieľanie kancelárskych aj nekancelárskych priestorov, či zdieľané gastro-služby. Ich spoločným menovateľom je zdieľanie samotných používateľov a odbúravanie bariér v súkromí.

Vyššími hodnotami zdieľanej ekonomiky sú hlavne vyššia produktivita hospodárstva, čistejšie životné prostredie, lepšie využívanie prírodných zdrojov a úspora v rozpočtoch. Vznik digitálnych platforiem zdieľanej ekonomiky nie je na Slovensku ľahkým procesom. Chýbajú podmienky, know how často odchádza do zahraničia a štátu stále chýbajú aj základné definície prostredia zdieľanej ekonomiky v legislatíve. V štúdií Harvard Business Review, v ktorej autori Chakravorti a Chaturvedi (2019) porovnávali výsledky siedmich súvisiacich hodnotení, sa Slovensko nedostalo ani medzi 42 krajín hodnotených v rámci rebríčka Ease of Doing Digital Business.

Štúdiá Európskeho parlamentu robila prieskum aj medzi používateľmi digitálnych platforiem vo viacerých európskych mestách, vrátane slovenskej Bratislavy. V rámci tejto štúdie sa snažili identifikovať hlavné návyky jednotlivých členov zdieľanej ekonomiky na strane prevádzkovateľov (strane ponuky). Na základe ich odpovedí možno konštatovať,

že väčšina z nich využíva jazdenie pre digitálne platformy za účelom vo voľnom čase nie ako zárobkovú činnosť, ale viac pre zhodnocovanie nevyužívaného vozidla. Z užívateľského pohľadu (z pohľadu dopytu) boli najoceňovanejšími vlastnosťami digitálnych platforiem cena, užívateľská jednoduchosť, prehľadnosť a garancia dodanej služby, ale aj kratšia čakacia doba na príjazd vozidla.

3.1 Rozvoj trhu zdieľanej ekonomiky a digitálnych technológií

Švédsky think tank Timbro prostredníctvom autorov Bergha, Funkea a Wernberga (2018) zhrnul vyše 4500 digitálnych platforiem služieb a vybral takmer 300 platforiem z celého sveta. Už samotný prieskum vykonávali aj pracovníci Upwork – čo je zdieľaný personálny poskytovateľ, ktorý najíma odborných pracovníkov na voľnej nohe (freelancerov) na konkrétne projekty. Výsledkom analýzy bolo konštatovanie, že zdieľané služby znižujú transakčné náklady, zmierňujú trhové rozpory a re-distribuuju riziko dodávateľov. Významným benefitom je zefektívnené využívanie nevyužitých kapacít.

Z hľadiska štátu je výhodou prenesenie niektorých funkcií na prevádzkovateľov. V minulosti musela legislatíva reguláciou strážiť nespravodlivé chovanie voči zákazníkovi. Všetky relevantné prieskumy naznačujú jednoznačne pozitívny vzťah zákazníkov k digitálnym platformám. Prirodzene sa to prejavuje aj na náraste počtu zákazníkov zdieľaných služieb. V prípade digitálnych platforiem v sektore taxislužieb oceňujú klienti hlavne nízke ceny služieb, jednoduchosť objednania služby a prehľad o časových i cenových parametroch jazdy.

Zaujímavé je, že existujú významné rozdiely v prioritách rôznych generácií. Zatiaľ čo generácia Y⁶⁶ označila rýchlosť za najdôležitejší aspekt, väčšina respondentov generácie X⁶⁷ uprednostňuje ľahkú použiteľnosť a schopnosť vypočítať očakávané náklady na cestu. Podľa americkej štúdie Pew Research Center od Smitha (2016) je v USA viditeľný výrazný demografický rozdiel jednotlivých skupín používateľov zdieľaných služieb. Prelomovým vekom je 45. rok života. Pod touto vekovou hranicou je skúsenosť významnejšia, keď zdieľané služby aspoň vyskúšala veľká skupina obyvateľstva. Väčšina z týchto ľudí pozná len najznámejšie značky digitálnych platforiem, a to hlavne Uber a Airbnb. V znalosti ďalších značiek vynikajú hlavne vysokoškolsky vzdelaní používatelia. Naopak po 45. veku roku života skúsenosť s akoukoľvek zdieľanou službou prudko klesá.

Tendenciou však bude zvyšovanie veku používateľa so skúsenosťou so zdieľanou ekonomikou. V Európe napríklad narastá počet európskych občanov, ktorí zdieľané platformy využívajú pre personálne a podnikateľské účely. V Európskej únii približne každý desiaty dospelý občan niekedy použil niektorú z digitálnych zdieľaných služieb pre pracovný trh. Najväčší podiel ľudí pracujúcich prostredníctvom digitálnych platforiem má Spojené kráľovstvo, po ktorom nasleduje Holandsko a Nemecko. Slovensko je v tomto ukazovateli spomedzi členských štátov Európskej únie posledné s podielom. Ukazuje to na stále nevyužité možnosti, ktoré nová forma ekonomiky ponúka. Na nižších priečkach rebríckov sa krajina drží aj pri pohľade na štatistiky, či začiatky používania digitálnych taxislužieb. V západnej Európe, ale aj susedných krajinách Vyšehradskej štvorky, začali digitálne platformy fungovať o niečo skôr.

Okrem iného za tým stojí hlavne turistická atraktivita metropol ako Budapešť, Viedeň, či Varšava. Všetky tieto mestá majú aj významnejší podiel tam žijúcich vyslaných pracovníkov zo zahraničia (takzvaných "expertov"). Práve cudzinci sú na digitálne platformy zvyknutí a je

⁶⁶ Generáciu Y reprezentujú mladší ľudia a technicky vyspelejší (mladšia generácia), ktorí sa narodili medzi rokmi 1980 – 2000. Iný pojem pre generáciu Y je iGenerácia alebo Miléniali.

⁶⁷ Generáciu X reprezentujú ľudia (staršia generácia), ktorí sa narodili medzi rokmi 1966 -1979.

pre nich pre rečovú bariéru jednoduchšie komunikovať cez digitálnu platformu, ktorá okrem používateľsky pochopiteľného prostredia ponúka aj možnosti voľby iných jazykov. Na Slovensko expandovali hlavne veľké medzinárodné značky digitálnych platforiem, a to v rámci celo-regionálnych plánov.

Zákazník všeobecne potrebuje pre objednanie služby smart telefón s predplatenými dátami, čo si vyžaduje kvalitné internetové pokrytie po celom území krajiny. Prípadne je potrebné najmä v mestách dostatočné pokrytie bezplatným WiFi. Zákazník pri registrácii uvádza svoje meno a priezvisko, telefónne číslo, e-mailovú adresu a údaje kreditnej karty. Rentabilita služby u vodiča je rôzna, vzhľadom k záujmu o túto činnosť je však pravdepodobné, že je v porovnaní s konvenčnými vodičmi taxislužieb minimálne podobná. Významnú úlohu zohráva aj sloboda, ktorou vodič digitálnej platformy disponuje. Niekedy dokonca vodič jazdí pre viac konkurenčných platforiem naraz, podľa toho, ktorá sa mu v daný deň vyplatí. Svoju úlohu zohráva aj jednoduchosť zisku tohto digitálneho "zamestnania". Vyhne sa pohovoru a prípadnému vplyvu predsudkov a antipatií na jeho výber.

Vodič má v prípade platformy povinnosti niesť náklady spojené s pohonnými hmotami, pneumatikami, odpisom vozidla, údržbou a opravou, daňou z motorových vozidiel, povinným zmluvným poistením, havarijným poistením, technickou a emisnou kontrolou, diaľničnou známku, telekomunikačnými službami a jednorazovými nákladmi. Digitálne platformy teda vo všeobecnosti stále vystupujú ako dispečer a sprostredkovateľ transakcie medzi vodičom a zákazníkom (párujú ponuku s dopytom). V rámci konkurenčného boja však možno očakávať, že vodičom začnú v budúcnosti ponúkať pokrytie časti nákladov, či vyššie odmeny v prípade dobrej kvality služieb a lojality.

Nové formy sprostredkovania taxislužieb priniesli aj množstvo nových pojmov, ktoré doposiaľ ekonomika ani legislatíva nepoznali. Ich definícia, podobne ako názvoslovie vychádza hlavne z príkladu zahraničných ekvivalentov, pričom legislatíva tieto názvy preberá z podobných noriem už definovaných v zahraničí.

Niekoľko príkladov:

Paratranzit

Mikrobusová doprava osôb s obmedzenou mobilitou, nutnou asistenciou, či doprava seniorov. Do slovníka k zdieľanej ekonomike a digitálnym platformám dopravy pribudlo slovo hlavne vďaka tomu, že sa stalo využívanou stratégiou spoločenskej zodpovednosti firiem riadiacich digitálne platformy taxislužieb. V rámci budovania pozitívnejšieho vzťahu s mestami sa často platformy zapájajú aj do danej verejnej služby, ktorá je často spolu-financovaná z verejných rozpočtov. Ide taktiež o preferovanú súčasť projektov nazývaných Smart Cities.

Samostatne zárobkovo činné osoby a tie so zamestnancami

Niektoré krajiny zaoberajúce sa prípravou a úpravou legislatívy pre potreby reakcie na vznik zdieľanej ekonomiky poukazujú na významnú zmenu v pochopení pojmov týkajúcich sa samostatnej zárobkovej činnosti. Poukazujú na nutnosť výraznejšieho odlišovania medzi samostatne zárobkovou činnosťou osoby a samostatne zárobkovou činnosťou osoby s ďalšími zamestnancami.

Samostatne zárobkovo činné osoby sú definované ako osoby, ktoré prevádzkujú samostatnú obchodnú, odbornú prax s účelom dosiahnutia zisku výhradne pre vlastnú potrebu.

Samostatne zárobkovo činné osoby so zamestnancami sú definované ako osoby, ktoré prevádzkujú samostatnú obchodnú, odbornú prax s účelom dosiahnutia zisku pre vlastnú potrebu, ale zároveň takú, pri ktorej vzniká zárobková činnosť ďalších osôb – aspoň jedného

zamestnanca. Niektoré štáty tým činnostiam, ktoré vytvárajú zamestnanecké pozície, snažia poskytovať zvýhodnenia, hoci na úkor druhej skupiny.

Licencia a licencovanie

Pridelovanie licencií sa vzťahuje na udelenie zákonného povolenia na vykonanie služby, prípadne výrobu produktu. Licencia udeľuje právo, ktoré osoba alebo firma predtým nemala. Ide o jemnejšiu verziu činnosti firmy, či živnostenského oprávnenia. Licencie sa viažu k špecifickejšim, ale menej náročným požiadavkám. Licencie sú voľnejšie aj v tom, že ich nemusí udeľovať len národná inšancia. V zmysle nami analyzovanej oblasti napríklad licencie pre prevádzku taxislužby často vydávajú aj samosprávy.

Sprostredkovatelia taxislužieb a dopravných služieb

Sprostredkovatelia sú operátori, ktorí zodpovedajú za správu dopytu a ponuky dopravných služieb na profesionálnom, či na licenčnom trhu výmenou za poplatok. V zmysle nami analyzovanej oblasti ide o tradičné taxislužby, "rádiové" taxislužby, či digitálne platformy taxislužby.

Zdieľaná jazda

Zdieľanou jazdou sa v oblasti zdieľanej ekonomiky rozumie jazda motorovým vozidlom s minimálne jedným alebo niekoľkými spolucestujúcimi, ktorý za ňu platia len sumu pokrývajúcu náklady. V chápaní zdieľanej ekonomiky a digitálnych platforiem taxislužieb sa daný termín používa aj pre spoločné používanie profesionálne prenájatého vozidla cestujúcimi, ktorí majú vopred dohodnutý cieľ cesty, aj náklady, ktoré každý z cestujúcich pomernou logikou pokryje. Významným bodom pre určenie hranice medzi zdieľanou jazdou a jazdou cez digitálnu platformu taxislužby je fakt, že zdieľaná jazda nesmie produkovať pre žiadneho z účastníkov jazdy zisk presahujúci jeho podiel na pokrytí nákladov.

Zdieľanie vozidla (carsharing)

Carsharing používajú víkendoví vodiči, ale hlavne vodiči v preplnených mestách, kde nie je výhodné vlastniť vlastné osobné auto. Vodič platí zvyčajne za čas, počas ktorého auto používa, alebo vzdialenosť, ktorú ním prejde. Možnosť ovládania vozidla si zvyčajne odblokuje SMS, mobilnou aplikáciou, alebo použitím platobnej karty.

Výhodou je neviazanosť, čerpá ju však hlavne vodič. Z pohľadu samospráv je kritizovaná nehodovosť týchto vozidiel zapríčinená neskúsenosťou vodičov, ktorí navyše k vozidlám nemajú osobný vzťah. Zdieľané autá okrem toho prispievajú k zvyšovaniu počtu vozidiel na cestách a prispievajú k hustote premávky, pretože dostávajú na cesty vodičov, ktorí by inak jazdili prostriedkami hromadnej dopravy. Z pohľadu vodiča je možné zmieniť fakt, že musí auto zvyčajne v rámci plateného času vrátiť na pôvodné miesto vyzdvihnutia.

3.2 Determinanty vzniku a rozvoja platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore taxislužieb

Zdieľaná ekonomika ako súčasť globálnej hospodárskej transformácie celkom prirodzene primárne zasahuje v oblasti podnikania, ktoré sú dopytované často a širokými skupinami obyvateľstva. Dôvodov je viac. Čiastočne ide o oblasti, v ktorých chcú zdieľané služby podnikat' ideologicky. Zdieľaná ekonomika totiž vznikla ako reakcia na monopolizmus a prináša prvky kooperatívneho podnikania.

Na druhej strane práve širokospektrálnosť oblastí je tým, čo startupy láka investovať do vývoja zdieľaných služieb a vstupovať na tento trh. Vysoký počet používateľov znamená

vysoký potenciál komerčného zisku. Požiadavky zákazníkov, nedostatky existujúcich hráčov, legislatíva, hospodárska politika, ale aj ciele zdieľanej ekonomiky vytvárajú endogénne aj exogénne determinanty, ktoré neovplyvňujú len vznik samotných platforiem zdieľanej ekonomiky, ale aj ich vývoj.

3.2.1 Ekológia a znižovanie počtu jazd vo veľkomestách

Jedným z hlavných a najčastejších argumentov digitálnych platforiem taxislužieb je pozitívny vplyv na životné prostredie. Podľa tvrdení zdieľaných služieb vďaka jazdám sprostredkovaným digitálnymi aplikáciami obyvatelia miest menej často využívajú vlastné osobné vozidlá, čím nielen odľahčujú dopravu v mieste svojho života, ale aj znižujú produkciu skleníkových plynov. Argument využívajú nielen v reklamných kampaniach, ale aj pri rokovaní o podmienkach ich podnikania s regulátormi a aktivistami.

Ide o tvrdenie, ktoré používa viac hráčov trhu digitálnych zdieľaných taxislužieb. Zrejme najviac však na znižovanie počtu jazd v mestách upozorňovala aplikácia Uber. Firma napríklad v Spojenom kráľovstve Veľkej Británie a Severného Írska využila toto tvrdenie ako hlavný motív svojej reklamnej kampane. Niektoré miesta v Londýne, v ktorých Uber aktívne pôsobí, oblepila vonkajšou reklamou so sloganom “Uber Pool reduces traffic by moving more people in fewer cars”⁶⁸.

Paradoxom však bolo, že si služba sama vyrobila problém. Konkurencia a odporcovia digitálnych platforiem totiž spustili oficiálne reklamné kampane zamerané proti tejto kampani Uberu, prostredníctvom ktorých vyvrátili tvrdenia Uberu. A uspeli. Túto kampaň platformy Uber neskôr napadali aj na súde, ktorý rozhoduje o licencií Uberu v Anglicku (samospráva na sklonku roku 2019 rozhodla o nepredĺžení licencie). Tvrdenie z reklamnej kampane Uber uznal za nepravdivé a kampaňovú reklamu obmenil.

Dôvodom boli výsledky analýzy od Baldinga, Whineryho, Leshnera a Womeldorffa (2019)⁶⁹, ktorú si paradoxne objednal samotný Uber a jeho podriadená aplikácia Lyft. Autori študovali vplyv aplikácie na dopravu v šiestich amerických mestách. Dáta dokázali, že digitálne platformy naopak zvýšili počet jazd v centrách miest (napríklad v San Franciscu používanie platforiem zdieľanej ekonomiky viedlo k zvýšeniu frekvencie jazd až o 13 %). Zdieľanie taxislužieb a ich digitálna dostupnosť totiž motivuje k ich využívaniu aj istú časť populácie, ktorá preferuje primárne cestovanie pešo alebo hromadnou dopravou.

Podobný problém čaká akékoľvek digitálne platformy taxislužieb aj na území Európskej únie. Obmedzenia vstupu na trh sú zvyčajne motivované nadmernou ponukou vozidiel taxislužieb, ktoré na príslušnom trhu už pôsobia, a častým nerešpektovaním miestnych pravidiel nekvalifikovanými, či neskúsenými vodičmi.

S výnimkou Rakúska, Českej republiky, Estónska, Maďarska, Lotyšska, Litvy, Holandska, Poľska, Slovinska, Slovenska a Švédska, všetky členské štáty Európskej únie zaviedli kvantitatívne obmedzenia na základe sociálno-ekonomických kritérií, ako je počet obyvateľov, počet pracovníkov, turistov a obchodných cestujúcich. Trh s taxislužbami je podľa Frazzaniho, Grea a Zamboniho (2016) tiež vysoko geograficky fragmentovaný⁷⁰. Licencie, či koncesie sa

⁶⁸ Uber contradicts own research with London congestion ad claim - https://www.theguardian.com/technology/2019/aug/26/uber-contradicts-own-research-with-london-congestion-ad-claim-pool?fbclid=IwAR1HdLtQ_1M33-Q3t-N_KDx_dSv-38LYCYu5yz6UtJSFpKtxlyVoZPZocmk

⁶⁹ Estimated Percent of Total Driving by Lyft and Uber - <https://drive.google.com/file/d/1FIUskVkj9lsAnWJQ6kLhAhNoVLjFdx3/view>

⁷⁰ Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU - <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>

taxislužbám vydávajú zvyčajne pre pôsobenie na území samosprávy, nie celoštátne. Výnimkou sú Holandsko a Švédsko, kde platná licencia pokrýva celé územie príslušného štátu.

Môžeme konštatovať, že ide o jeden z rozhodujúcich faktorov fungovania a rozvoja digitálnych platforiem v sektore taxislužieb. Samotné platformy by však mali dbať v prvom rade na to, aby nešlo len o frázu, keď spomínajú ich pozitívny vplyv na životné prostredie, ale aj skutočný efekt. Ak by samotné platformy do algoritmov rozdeľovania jász medzi vodičov zapracovali požiadavky a parametre lokálnych špecifik, mohli by svoj pozitívny vplyv na lokálne prostredie výrazne zvýšiť. Zatiaľ však ide viac o ambiciózne očakávanie používané pre marketingové a propagačné účely než reálny fakt.

3.2.2 Lojalita vodičov

Digitálne platformy taxislužieb na trhu prosperujú aj vďaka ľahkej dostupnosti. A to nielen smerom k potenciálnym zákazníkom, ale aj vodičom. Služby nemusia robiť žiadne náborové previerky. Všetko prebehne bez ich aktívnejšieho zapojenia v interaktívnom rozhraní. Vodič sám overí, či spĺňa podmienky pre účasť v platforme. Ak ich nespĺňa, je na ňom či urobí potrebné kroky potrebné k splneniu podmienok, ktoré ho oprávnia stať sa vodičom digitálnej platformy.

Keď sa už vodičom stane, je sám prirodzene motivovaný pracovať dobre, získať čo najviac klientov, realizovať čo najviac jász a snažiť sa poskytovať také služby, ktoré mu prinesú čo najlepšie hodnotenie od zákazníkov. Len tvrdá a kvalitne odvedená práca mu môže zabezpečiť úspech v podobe rastu klientov do budúcnosti, čo sa určite prejaví aj na finančnom ohodnotení. Vodiči sa musia vyvarovať porušovaniu pravidiel či konfliktom so zákazníkmi, čo by mohlo výrazne negatívne ovplyvniť ich ďalšie pôsobenie v tomto sektore.

Platformy sa snažia prostredníctvom kvalitne nastavených postupov a algoritmov vyhnúť zdĺhavým náborovým procesom obvyklým pri konvenčných zamestnávateľoch z radov taxislužieb, avšak aj tento prístup ich stojí nejaký čas a peniaze. Proces oslovenia vodiča s ponukou práce pre danú platformu, cez jeho registráciu, získanie všetkých povolení, overenie, zaučenie a vybudovanie si dobrého mena prejde niekoľko dní až týždňov.

Na rozdiel od konvenčných taxislužieb, v zdieľanej ekonomike digitálne platformy takmer nikdy nevyužívajú zamestnanecké zmluvy. Na jednej strane iste šetria odvodové náklady, na strane druhej nemajú zo strany vodiča takmer žiadne záruky lojality. Je dnes veľmi častým javom, že vodič digitálnej platformy taxislužby strieda jednotlivé konkurenčné platformy podľa momentálnej výhodnosti.

Z prieskumu pripraveného pre túto analýzu vyplynulo, že je bežným javom dokonca aj to, že vodič jazdí pre niekoľko digitálnych platforiem taxislužieb v ten istý deň. Všetko, čo musí urobiť, je odhlásiť sa z jednej aplikácie príslušnej platformy a prihlásiť sa do druhej aplikácie inej platformy. Deje sa tak napríklad v prípadoch, kedy sa cez konkurenčnú aplikáciu hlási viac lukratívnych jász, prípadne vtedy, ak vodič za porušenie pravidiel aktuálnej aplikácie dostane dočasný zákaz. Ide napríklad o stav, kedy dvakrát po sebe nevyzdvihne zákazníka, ktorý si ho objednal. To sa stáva napríklad preto, že daný zákazník stojí na mieste, kde vodič zastaviť nesmie.

Čoraz pravidelnejšie sa stretávame s tým, že vodiči menia platformy, pre ktoré pracujú, čo je spôsobené nepretržitým konkurenčným bojom, ktorý vedie k lepším podmienkam odmeňovania vodičov a aj ďalšiemu rozvoju digitálnych platforiem taxislužieb. Silnejší hráči sa dostávajú do neľahkej situácie, kedy prichádzajú o skúsenejších vodičov. Noví hráči zas musia pracovať na tom, ako vodičov so skúsenosťou z konkurenčnej platformy pritiahnuť k sebe.

Ide o jeden z kľúčových faktorov ďalšieho vývoja digitálnych platforiem taxislužieb a chovania ich vodičov. Jedným z hlavných argumentov a nástrojov ako udržať kvalitného vodiča vo svojej platforme je odmeňovanie za skúsenosti. V prípade opakovaných podozrení z prechodu ku konkurencii, či opakovaných dlhých medzier v jazdení pre platformu aplikácia vodičovi naopak pohrozí stratou vysokého ratingu. Práve rating je pritom kľúčovou premennou, podľa ktorej algoritmus prideluje vodičom počet aj lukratívnosť jednotlivých jázd.

Čoraz častejšie sa objavuje aj princíp odmeny za vernosť. Vodiči, ktorí pre jednu digitálnu platformu jazdia dlhšie, dostávajú rôzne výhody. Prejavuje sa to na náraste počtu jázd, ich charaktere, či výške odmeny. A to aj na úkor lepšie hodnotených, ale prelietavých vodičov. Na správanie vodičov teda digitálne platformy začínajú uplatňovať rôzne metódy. Sloboda výberu priniesla rozmarné správanie viacerých z nich. Na druhej strane ani počet vodičov, hlavne tých dobrých a spoľahlivých, nie je nevyčerpatel'ný a platformy si to začínajú uvedomovať.

Aj v ich prípade preto možno očakávať čiastočné osvojovanie si vlastností pracovného trhu, kde budú kvalitní vodiči lákaní a motivovaní, zatiaľ čo problémoví vodiči budú čoskoro hľadať nové a nové príležitosti, kde sa budú môcť napriek zlému ratingu uplatniť a získať vyšší počet zákaziek.

3.2.3 Digitálne platformy a pracovný trh

Tak ako aj v iných oboroch podnikania, aj v prípade sektoru taxislužieb, reprezentovaného tradičnými subjektami i modernými platformami zdieľanej ekonomiky, je jedným z kľúčových faktorov, ktoré ho ovplyvňujú z vonku aj z vnútra, oblasť pracovného trhu. To, ako sa vyvíja pracovný trh daného oboru ovplyvňuje nielen vývoj samotného oboru, ale aj to, akú váhu má v rámci národného hospodárstva. Viac zamestnancov znamená silnejší vplyv na rozhodovanie tvorcov pravidiel (regulátorov). Silnejší sektor preto znamená aj silnejší hlas. A tu má nová zdieľaná ekonomika, do ktorej patria aj digitálne platformy taxislužieb značné medzery.

Platformy pre marketingové účely, ale aj snahu vyhnúť sa niektorým reguláciám, nehovoria o svojich zamestnancoch. Neradi používajú už samotné pomenovanie digitálne platformy taxislužieb. Najradšej sa označujú za sprostredkovateľov zdieľaných jázd. Presvedčili sme sa o tom aj počas zbierania informácií a podkladov do našej štúdie. Digitálne platformy odmietali odovzdávať aj dáta, ktoré sú pre konvenčné taxislužby povinne zverejňované. Tomu zodpovedá aj vzťah prevádzkovateľov daných platforiem s vodičmi. Tí sú len súčasťou siete, registrovanými užívateľmi platformy, nútení dodržiavať pravidlá používania mobilnej aplikácie. Vplyv na pracovný trh medzi vodičmi je preto, v prípade digitálnych platforiem taxislužieb, ťažko merateľný. Hospodárstvo v zdieľanej ekonomike je založené na spolupráci a dobrovoľnosti. Často nie je evidované a je absolútne nedostatočne vykazované. Hoci to konvenčným prevádzkovateľom taxislužieb prekáža, práve daná sloboda a široké mantinely sú tým, čo na tomto sektore potenciálnych vodičov priťahuje.

Absencia štatistík o počte vodičov však berie vietor z plachiet sektora vo vyjednávaní o podmienkach jeho podnikania. Podľa odhadov je na Slovensku niekoľko tisíc taxikárov pracujúcich pre digitálne platformy. Ťažko však určiť presné číslo. Vychádza totiž z počtu registrovaných vodičov v aplikáciách digitálnych platforiem taxislužieb na Slovensku. Je potrebné vziať do úvahy fakt, že mnoho z registrovaných vodičov jazdí pre viac platforiem naraz. Ako potvrdzujú poznatky z praxe, bežným javom je aj to, že pre digitálnu platformu taxislužby jazdí taxikár konvenčnej taxislužby. Prevádzkovatelia digitálnych platforiem si uvedomujú hlavný benefit vodiča, ktorým je ten, že sa sám rozhoduje, kedy ponúkne svoj čas a schopnosti na vytvorenie zárobku jazdením pre platformu. Na strane druhej čoraz častejšie pociťujú výpadky v určitých časoch, kedy sa vodiči rozhodnú pre oddych, alebo nejazdia

pre vyšší výskyt nelukratívnych jázd v ponuke. Tento priestor by prevádzkovatelia radi vyplnili. Zatiaľ sa o to pokúšajú iba motiváciou daných vodičov.

Tým, ktorí jazdia v menej zaujímavých časoch počas dňa, ponúkajú náhradu vo forme vyšších odmien, či lepšieho ratingu. Postupne tak aj digitálne rozhranie preberá vlastnosti pracovného trhu klasických taxislužieb. Na strane druhej konvenčné taxislužby musia s motivačnými efektami digitálnych platforiem súperiť, a preto ponúkajú vodičom lepšie podmienky ako napr. viac voľnosti ako v minulosti. Oba tábory sa teda nepochybne navzájom výrazne ovplyvňujú. V celoeurópskom meradle je hlas digitálnych platforiem silnejší. Sú aktívnym účastníkom jednaní o podmienkach fungovania podnikateľského prostredia, v ktorom pôsobia. Môže za to však skôr opačný tlak Európskej komisie, ktorá chystá rôzne sprísnenia podmienok pre ich podnikanie. Počet vodičov pracujúcich pre digitálne platformy taxislužieb nie je možné empiricky overiť.

Podľa názoru štúdie autorov Harrisa a Kruegera (2015) môže v zdieľanej ekonomike ako takej v Európskej únii pracovať približne 900 000 ľudí. Predpoklad však vychádza zo značne hypotetickej predstavy, že by v Európe v zdieľanej ekonomike pracoval rovnaký pomer zamestnancov ako v USA – 0,4 percenta všetkých pracovníkov. Podľa analýzy Európskej komisie od Pesoleho a kol. (2018), ktorá vychádza z údajov od viac ako 32 000 ľudí, ktorí sa pracovne zúčastnili v zdieľanej ekonomike v 14 členských štátoch vyplýva, že platformy digitálneho zamestnávania si na európskych trhoch práce získavajú pevnejšiu pozíciu aj v zastupiteľských orgánoch, legislatíve a hospodárstve ako takom. Zo správy vyplýva, že aspoň jeden z desiatich európskych občanov niekedy na niektorej strane reťazca vstúpil do zdieľanej ekonomiky. Či už využil niektorú zo zdieľaných služieb, danú službu prevádzkoval alebo pre ňu pracoval. Zatiaľ, čo pre väčšinu ľudí ponúkajúcich svoje služby prostredníctvom platforiem zostáva sporadickým zdrojom sekundárneho príjmu, 2 percentá dospeléj populácie prostredníctvom digitálnych platforiem zdieľanej ekonomiky pracujú viac ako 20 hodín týždenne, prípadne práca pre dané platformy tvorí najmenej polovicu ich príjmu.

Medzi krajinami v zmienenej štúdii je najväčší podiel ľudí pracujúcich prostredníctvom digitálnych platforiem v Spojenom kráľovstve, Holandsku, Nemecku a Fínsku. S cieľom prispôsobiť existujúce inštitúcie trhu práce a systémy sociálneho zabezpečenia tejto novej realite, Európska komisia navrhla Smernicu o transparentných a predvídateľných pracovných podmienkach (2017) a odporúčanie Rady o prístupe pracovníkov a samostatne zárobkovo činných osôb k sociálnej ochrane v rámci sociálnej spravodlivosti (2018).

Digitálne platformy budú v dohľadnej dobe pravdepodobne tlačené aj do zavádzania technológií, ktoré by vedeli zaručiť to, že vodič poskytujúci služby cez ich platformu dodržiava všetky bezpečnostné pravidlá. Pre bezpečnosť jeho samého aj cestujúcich je v prípade taxislužieb všeobecne nedostatočne doriešená otázka kontroly dodržiavania bezpečnostných prestávok a ďalších pravidiel vyžadovaných od pracovníkov vo verejnej doprave. Za nepriaznivé je možné označiť fakt, že podľa štúdie Európskeho parlamentu zarába slovenský taxikár, či už z digitálnej platformy alebo konvenčnej taxislužby najmenej spomedzi všetkých členských krajín Európskej únie.

3.2.4 Cenový vývoj taxislužieb

Jedným z kľúčových faktorov, ktorými sa digitálne platformy taxislužieb snažia poraziť konkurenciu konvenčných taxislužieb a upútať nových zákazníkov, je tlak na nižšie ceny. Skúseností používateľov hovoria o tom, že využitie digitálnych platforiem prináša výhodnosť nielen v tom, že poznajú cenu jazdy pred príchodom vodiča, ale aj v tom, že cena je nižšia ako v prípade tradičnej taxislužby. Cenová výhoda sa prejavuje aj v porovnaní s prepravou na krátku vzdialenosť prostredníctvom prostriedku verejnej dopravy (napríklad v porovnaní

s autobusom, trolejbusom, metrom či električkou). Vyššie zmienené pozitíva pre klienta sú často kritizované a vnímané ako negatíva konkurenciou. Tá tvrdí, že nízke ceny niektorých služieb vychádzajú z rozdielnych regulačných podmienok a rozdielov medzi sektorom tradičných taxislужieb a platforiem zdieľanej ekonomiky. Preto viaceré krajiny pristúpili k zavedeniu povinností zo strany platforiem dodržiavať zákony platné pre konvenčný sektor taxislужieb.

Nízke ceny čiastočne vyplývajú z dumpingového obchodného modelu, ktorý do istej miery aplikuje pri vstupe na nový trh každá z digitálnych platforiem. Takýto obchodný model má často iba dočasný charakter a používa sa pri expanzii na nové trhy (súvisí s obsadzovaním trhu a snahou o penetráciu naň). Po úvodnej fáze nízkych cien najmä vplyvom zmien v regulácii pristupujú platformy k zmene cenotvorby, ktorá sa prejavuje nárastom cien (ktoré sú i napriek tomu veľmi často výrazne nižšie ako ceny ponúkané tradičnými taxislужbami). Do samotnej cenotvorby sa premietajú aj nároky vodičov, náklady súvisiace s poistením, technickými požiadavkami na vozidlá a cena pohonných hmôt.

Väčšina krajín Európskej únie preto zaviedlo reguláciu cestovného, ktorá má vo všeobecnosti zabrániť kolísaniu cien v oblasti taxislужieb. Zaujímavým meraným ukazovateľom vyplývajúcim zo štúdie Európskeho parlamentu je v tomto smere fakt, že 39 percent cestujúcich medzi letiskami v Bratislave a Viedni využíva digitálne platformy taxislужieb. Hlavne v smere z Bratislavy do Viedne, pričom viac ako polovica respondentov prieskumu tvrdila, že sa tak rozhoduje pre výhodnejšiu cenu než tú, za ktorú ponúkajú jazdy konvenčné taxislужby.

3.2.5 Regulácia podnikania v oblasti taxislужieb

Pozitívnu stránkou slovenského prostredia je z pohľadu prevádzkovateľov taxislужieb absencia kvantitatívnej regulácie. Tá je podľa štúdie autorov Strowela a Vergoteho (2016)⁷¹ najvyššia v krajinách ako Nemecko, Portugalsko, Francúzsko a regiónoch ako Brusel a okolie. Ide o krajiny s veľkými problémami s hustotou dopravnej premávky. Podľa štúdie však regulácia počtu taxislужieb v uliciach ide nad rámec nutných opatrení a vedie niekedy ku kontraproduktívnemu výsledku. Naopak Slovensko so Švédskom uvažujú na sektor najmenšie nároky. Zo štúdie tiež vyplýva, že vo väčšine prípadov pravidlá obmedzujúce súťaž medzi vozidlami taxislужieb a vozidlami digitálnych platforiem majú negatívny vplyv na cenu a kvalitu služieb. Podľa výsledkov zatiaľ najrozsiahlejšej európskej štúdie odvetvia taxislужieb nie je jednoznačne správnym riešením ani limitovanie počtu vozidiel taxislужieb v snahe znížiť dopravnú hustotu v meste.

Podľa Európskeho parlamentu to často viedlo k limitom nastaveným od stola, bez reálnych poznatkov o vývoji hustoty dopravy. To viedlo k nedostatočnému pokrytiu ponukou taxislужieb, porušeniu súťaže medzi prevádzkovateľmi taxislужieb a rozširovaniu čierneho trhu. Ak majú byť limity zavedené, mali by fungovať automaticky naviazaním na racionálne súvisiace empirické dáta. Tu však existuje problém s neochotou digitálnych platforiem taxislужieb zdieľať detaily o ich prevádzke. Napriek tomu, že tak do veľkej miery konvenčné taxislужby robia. Podľa niektorých názorov tak však ohrozujú výrazne vlastné podnikanie. Bez dát a regulácie totiž hrozí, že regulátory pristúpia k celkovému zákazu činnosti platforiem zdieľaných ekonomík v tomto segmente.

Podľa odporúčaní vyplývajúcich zo štúdie by sa v budúcnosti mali zavádzať regulačné mechanizmy s ohľadom na zachovanie konkurenčného prostredia konvenčných taxislужieb

⁷¹ STROWEL, A., VERGOTE, W. (2016). Digital Platforms: To Regulate or Not To Regulate? Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/information_society/newsroom/image/document/2016-7/uclovain_et_universit_saint_louis_14044.pdf>

a digitálnych platforiem. Konkurenčné prostredie by malo podľa plánov spoločenstva štátov EÚ ostať chránené. Konkurenčné prostredie by ale nemalo presahovať mieru, ktorá ohrozí bezpečnosť sektoru. Tá je podľa správy Európskeho parlamentu verejným záujmom, rovnako ako bezpečnosť hromadnej dopravy. Nezvládnutie de-regulovaného prostredia zo strany prevádzkovateľov, zvýšená nehodovosť, či kriminalita, by mohli viesť k prijatiu prísnejšej regulácie. To hlavne v oblasti požiadaviek na profesionalitu vodičov taxislužieb a technické parametre vozidiel taxislužieb.

3.2.6 Digitálne platformy verzus taxislužby a kriminalita

Veľmi výrazným faktorom, ktorý zasahuje do ďalšieho vývoja v oblasti podnikania v taxislužbách je aj rozvíjajúci sa vzťah vodičov klasických taxislužieb a vodičov digitálnych platforiem. Pražská mestská polícia v roku 2017 spracovala pomerne rozsiahlu analýzu vývoja trhu a kriminality v oblasti taxislužieb. Praha, ako jeden z príkladov transformačného prechodu z bývalého komunistického režimu do ranného kapitalizmu, značne ilustrovala pomery, ktoré v oblasti podnikania taxislužieb v podmienkach Česka a Slovenska nastali.

V hodnotenom období prvého polroka 2017 sa dianie v pražských taxislužbách týkalo hlavne rozbroja medzi prevádzkovateľmi konvenčných taxislužieb a vodičov digitálnej platformy Uber. Prostredníctvom správy mapujúcej pôsobenie Uberu v Prahe spoločnosť vyhlásila, že sa pomerne rýchlo rozširuje. Od začiatku roku 2017 bolo zaznamenaných niekoľko protestov zo strany taxikárov. Niektorí z nich sa dokonca aktívne zapojili do prenasledovania vodičov, ktorí podľa ich mienky ponúkali služby prostredníctvom aplikácie Uber. Príslušníci polície prijímali aj niekoľko telefonátov za deň s oznámením o podozrení, že vodič konvenčnej taxislužby využívať zároveň aj aplikáciu Uber.

Boli zaznamenané prípady, keď si sami taxikári objednávali jazdu cez danú aplikáciu a na vodiča, ktorý na privolanie reagoval, volali policajnú hliadku. Polícia však v správe zároveň konštatuje, že sa v mnohých prípadoch skutočne jednalo o platenú jazdu a vodič nemal doklady potrebné na výkon taxislužby. Taxikári v Prahe neustále argumentujú skutočnosťou, že ktosi vyhlásil, že služba, ktorú poskytuje spoločnosť Uber, je nelegálna. Polícia však konštatuje, že nejde o presnú interpretáciu. Polícia ďalej potvrdzuje, že pre aplikáciu Uber jazdia aj vodiči taxíkov, ktorí majú všetky doklady. V roku 2017 správa konštatovala aj problém s tým, ako vodičov digitálnych platforiem taxislužieb postihovať. Existovali totiž rozpory o tom, či je so zákazníkom uzavretá zmluva už pred objednanou jazdou. Podľa skúseností polície jazdia pre aplikáciu Uber študenti, nezamestnaní, alebo ľudia, ktorí si chcú len privyrobiť. Títo ľudia, podľa zistení, nemajú žiadne informácie o tom, že by sa mohli dopúšťať porušovania pravidiel.

Mnohí z kontrolovaných vodičov ani netušili, že by mali mať doklady, ktoré by ich oprávňovali na prevádzkovanie taxislužby. Zaujímavým poznatkom z kontrol polície je aj fakt, že mnoho z vodičov jazdiacich cez aplikáciu Uber pochádza zo zahraničia. Pražské jazdy často robia občania Veľkej Británie, Ruskej federácie, Ukrajiny, Slovenska, Uzbekistanu, či Kazachstanu. Problémom z pohľadu polície bolo napríklad to, že si títo vodiči často prenajímajú autá z požičovne a nepoznajú jeho jazdné vlastnosti, prípadne nedohliadajú na správne technické parametre vozidiel taxislužby.

Polícia upozorňuje, že zo systému, kedy pre aplikáciu jazdí cudzinec s požičaným autom viditeľne vzniká organizované prostredie riadené požičovňami automobilov. Požičovne s nevyužitými kapacitami, často z vlastnej iniciatívy vyhľadávajú a najímajú vodičov, pričom niektoré z nich majú v systéme až 120 ľudí. Ide teda o formu taxislužby, ktorá však zostáva mimo medze zákonne regulovaného prostredia.

Polícia zaznamenala náborové procesy týchto požičovní, kedy v pracovných inzerátoch na internete ponúkali zárobok vo výške až 3 000 českých korún za deň a zahraničné dovolenky. Sprostredkovateľ práce vodičom neponúka kompletne technické údaje vozidiel a polícia zo zámeru sťažiť identifikáciu vozidiel podozrievala samotnú službu Uber, ktorá podľa správy polície musí o systéme vedieť, alebo ho dokonca aktívne podporuje.

Pomerne značný problém z pohľadu polície je, že daní naverbovaní zahraniční vodiči často nepoznajú prostredie, kde jazdia. Často tak sledujú GPS navigáciu, nevenujú dostatočnú pozornosť jazde, prehliadajú zákazy vjazdu, alebo jazdia v jednosmerných uliciach v protismere.

Podľa štatistiky poskytnutej magistrátom na základe žiadosti podľa zákona o slobodnom prístupe k informáciám prebehlo v Prahe v roku 2018 celkovo 212 kontrol u vozidiel spoločnosti Uber, z čoho boli iba tri splňali zákonom stanovené požiadavky na technický stav a vybavenie vozidla.

U BOLT šesťnásť kontrol s šesťnástich porušeniami zákona. U klasických vozidiel taxi bolo 591 kontrol so zistenými 73 nedostatkami. Alternatívne služby dokázali toto skóre ešte vylepšiť v prvom polroku 2019, kedy prebehlo 61 kontrol u uber a 16 u Boltu a ani jedna nebola bez nedostatkov.

Za jeden a pol roka pôsobenia v Prahe dostal Uber ponuky v celkovej výške 33 miliónov korún. Bolt len milión a štvrt' a zvyšok taxislužieb sedem a pol milióna. V prípade Boltu sú kontrolárom po vykonanej kontrole blokované služby a ďalšie kontroly tak fakticky nie sú možné bez výmeny telefónu a platobné karty. Správa polície sa však venuje aj problémom v oblasti konvenčných taxislužieb. Opakuje dlhodobý jav, kedy taxikári v záujme navýšenia zisku podvádajú v údajoch taxametrov. Robia to prostredníctvom viacerých na čiernom trhu ponúkaných softvérov. Problém pochádza už z minulosti, no policajti ho označujú ako najčastejší prehrešok aj v roku 2017. Problémom z hľadiska policajtov je dohľadanie preukázateľných informácií. Až pri nahromadení opakovaných sťažností zákazníkov odosielať taxameter na expertízu. Behom nej je vodič často dočasne odstavený od zárobkovej činnosti, za čo hrozia polícii v prípade nepotvrdenia podozrení právne problémy.

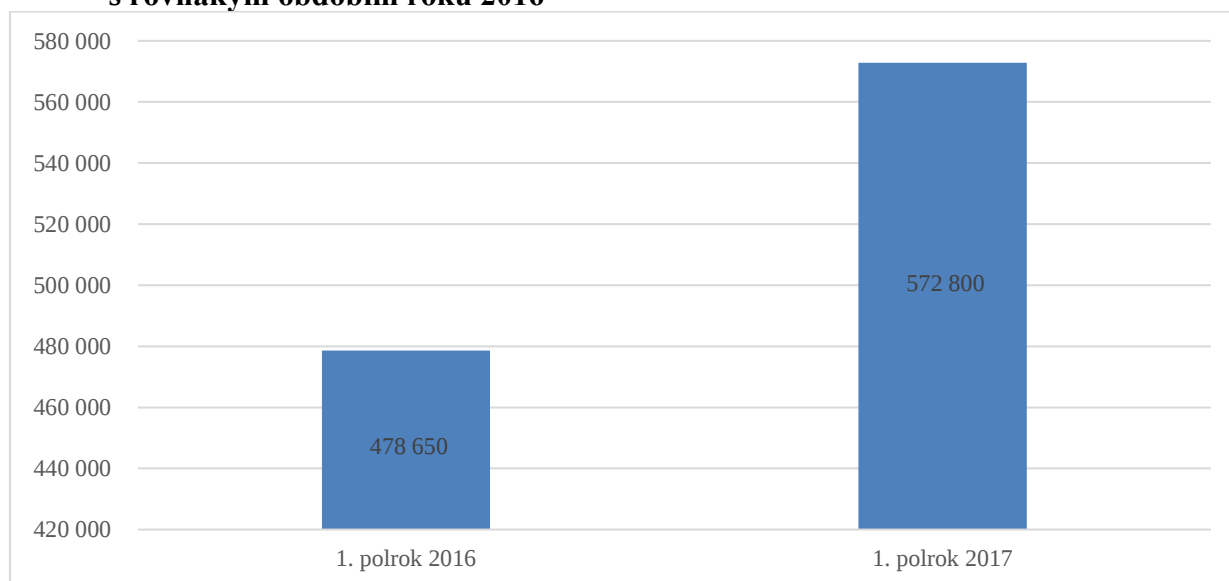
Častými prehreškami vodičov klasických taxislužieb je tiež nevydávanie dokladov o zaplatení, variabilná aktivácia taxametrov, či triky, kedy cudzincom vyúčtujú jazdu v eurách u sumy, ktorá bola taxametrom napočítaná v korunách. Polícia tiež preukázala organizovanú snahu vyhýbať sa pokutám. Mnoho pražských taxikárov si platí právne služby istého advokáta, ktorý správne konanie o výške pokuty napadá sťažnosťami natoľko, že rozhodnutie o pokute nevyjde v zákonom stanovenej lehote, čím nárok na jej udelenie zanikne. Z policajnej správy všeobecne vyplýva, že v oblasti podnikania v taxislužbách existuje stále mnoho negatívnych stereotypov. Týkajú sa tak nových foriem jász sprostredkovaných digitálnymi platformami, ako aj konvenčných dlhoročných taxikárov. Do veľkej miery je stále rozšírená kriminalita zapríčinená nejasnými pravidlami, pre ktoré policajné orgány nedokážu konať efektívne.

Graf 1 Prehľad počtu udelených blokových pokút za I. polrok 2017 v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2016



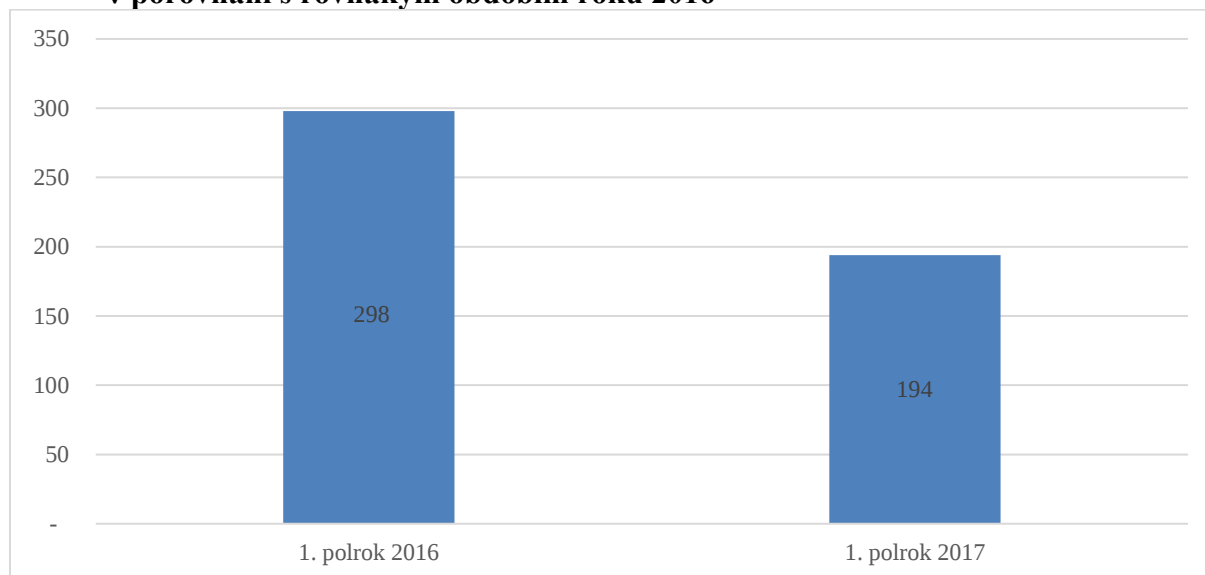
Zdroj: Mestská polícia hlavného mesta Prahy – Úsek pre výkon služby, Korunní 98, 101 00 – Praha 10, 2020.

Graf 2 Prehľad výšky blokovaných pokút v Kč v doprave za I. polrok 2017 v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2016



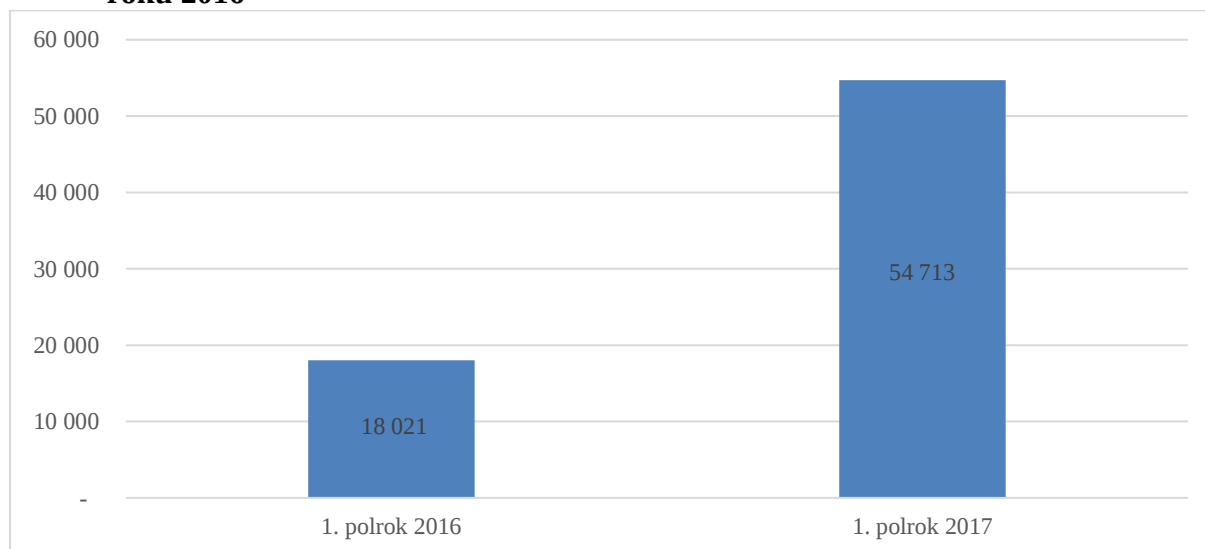
Zdroj: Mestská polícia hlavného mesta Prahy – Úsek pre výkon služby, Korunní 98, 101 00 – Praha 10, 2020.

Graf 3 Prehľad počtu oznámených priestupkov a správnych deliktov za I. polrok 2017 v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2016



Zdroj: Mestská polícia hlavného mesta Prahy – Úsek pre výkon služby, Korunní 98, 101 00 – Praha 10, 2020.

Graf 4 Prehľad počtu kontrol TAXI za I. polrok 2017 v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2016



Zdroj: Mestská polícia hlavného mesta Prahy – Úsek pre výkon služby, Korunní 98, 101 00 – Praha 10, 2020.

3.3 Príklady platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore prepravy osôb

Digitálne platformy taxislužieb v súčasnosti využívajú rôzne formy a modely pri poskytovaní svojich činností. Významnejších hráčov na globálnom trhu platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore taxislužieb existuje viac ako desať. Často vznikajú služby orientované na istý región, následne buď zaniknú, expandujú, alebo sa spájajú s konkurenciou.

Všeobecné informácie uvedené v tejto kapitole o jednotlivých spoločnostiach pochádzajú z oficiálnych webových stránok jednotlivých digitálnych platforiem.

Uber⁷²

Inšpiráciou a tým, s kým sa každá z platforiem porovnáva, je bezpochyby platforma Uber. Táto platforma reprezentuje prvý nad-štandardne úspešný komerčný projekt zdieľania taxislužieb vo svete. Navzdory rôznym problémom a odporu niektorých samospráv vo viacerých kútoch sveta je stále najúspešnejším a skutočne globálnym hráčom.

Uber umožňuje peer-to-peer transakcie vodičov a cestujúcich. Obe strany komunikujú cez aplikáciu Uber ich mobilnom telefóne, ktorá je kanálom pre všetky transakcie. Cena je stanovená podľa algoritmu, ktorý obsahuje základný poplatok a sadzby v závislosti od dĺžky a vzdialenosti cesty. Konečná cena sa môže aj dynamicky meniť. Napríklad, ak je dopyt vysoký (v čase dopravnej špičky), základná cena sa vynásobí počtom dostupných vodičov a čakajúcich zákazníkov. Cestujúci platí za službu priamo Uberu, ktorý poplatok prepošle vodičovi. Určité percento servisného poplatku si platforma ponechá ako províziu.

Čím viac prvkov vstupuje do siete platformy, tým vyššia je hodnota siete pre jednotlivých užívateľov. Aj preto sa v niektorých veľkomestách stáva Uber, ako najznámejšia značka využívaná najmä turistami objavujúcimi krásy daného veľkomesta, nie najlacnejšou voľbou. Veľkosť dosahu služby je kritizovaná aj preto, že firma ako priekopník svojho oboru bez regulácií obsadila veľké percento trhu. Regulátory v jednotlivých krajinách sa stále iba pokúšajú identifikovať, či Uber svojou aktivitou pôsobí alebo nepôsobí na trhu monopolne. Aj platforma Uber využíva ratingový systém na kontrolu kvality poskytovanej služby jednotlivými vodičmi. V prípade zlých hodnotení Uber pošle vodičovi varovanie a môže mu dočasne alebo trvalo zakázať určité podporované služby či poskytovanie služby cez ich aplikáciu.

Bolt⁷³

Digitálna platforma Taxify bola založená v roku 2013 ako estónsky startup. Po šiestich rokoch sa premenovala na Bolt. Na Slovensku jej využitie stúplo hlavne po udelení zákazu prevádzky pre konkurenčný Uber z marca 2018. V súčasnosti pôsobí Bolt podľa službou poskytnutých informácií v Bratislave, Košiciach, Nitre, Prešove, Banskej Bystrici, Trnave a Žiline.

Vodič služby Bolt musí pri registrácii nahráť na internetovej platforme občiansky preukaz, vodičský preukaz, fotografiu, preukaz vodiča taxislužby, či koncesiu taxislužby, osvedčenie o evidencii (časť I alebo II), bielu kartu a osvedčenie vozidla taxislužby. Overované dokumenty teda zaručujú, že vodič po schválení platformou spĺňa všetky zákonné požiadavky.

Vodič, ktorý chce s platformou jazdiť používa aplikáciu „Bolt driver“. Od vodičov nevyžaduje poznanie konkrétnej trasy prepravy, nemusí ísť o skúseného šoféra z danej lokality. Aplikácia z pohľadu vodiča platformy obsahuje vstavaný mapový podklad spojený s Google maps, Waze, Yandex maps a Yandex navigation.

Vodič vďaka platforme taktiež vidí aktuálnu výšku zárobkov, skóre, aktuálne hodnotenie, ale aj všetky zmeny, ktoré by mohli nastať v prípade, že by cestujúci zmenil svoju objednávku behom jazdy. Pre vodiča je pozitívne, že aplikácia na rozdiel od niektorých konkurenčných nie je jednostranná a nekladie na stranu zákazníka v porovnaní s ním nepomerne významnejšiu váhu. Aj vodič v Bolte napríklad smie po skončení jazdy ohodnotiť cestujúceho. Ostatní vodiči,

⁷² Spracované podľa údajov dostupných na <<https://www.uber.com/sk/sk/>>

⁷³ Spracované podľa údajov dostupných na <<https://bolt.eu/sk/>>

prípadne on samotný, potom pri budúcej objednávke cestujúceho vedia špecifiká, prípadne to, že by sa cestujúcemu mali vyhnúť. Vodič si môže v aplikácii nastaviť geografický okruh obsluhy, minimálny a najpoužívanější polomer sú štyri kilometre, vodič však má možnosť voľby okruhu aj do polomeru 40 kilometrov. Vodič má v rámci prevádzkovej doby možnosť dvoch jazd denne, ktoré si určí sám. Smú byť prázdne, mimoriadne, slúžiť na presúvanie vozidla na základné, alebo konečné parkovacie miesto, či skrátenie presunu so zákazníkom.

Platforma pracuje iba s online platbami. Na jednej strane to časť zákazníkov odrádza, na strane druhej podľa všetkých reálnych empirických dôkazov to pozitívne vplyva na bezpečnosť oboch strán transakcie. Samotná digitálna platforma Bolt za jednu zo svojich hlavných konkurenčných výhod považuje rýchlosť dojazdu vodiča od vyzdvihnutia zákazníka až po jeho dovezenie na miesto určenia.

Gett⁷⁴

Služba Gett, predtým známa ako Get Taxi, je softvérová spoločnosť so sídlom v Izraeli, ktorá prepája, podľa jej prospektov zavedených taxikárov s eventuálnymi zákazníkmi. Zákazníci si môžu rezervovať taxi prostredníctvom webových stránok, ale aj prostredníctvom aplikácie, ktorá rozpoznáva polohu počiatkovej aj cieľovej destinácie, čo spĺňa základné podmienky pre digitálne platformy taxislužieb. Zatiaľ však boduje hlavne v zámorských destináciách. Na území Európskej únie na seba začala výraznejšie upozorňovať hlavne v Spojenom kráľovstve Veľkej Británie a Severného Írska.

Mytaxi⁷⁵

Mytaxi vytvorila skupina Daimler s cieľom zasiahnuť do rozvíjajúceho sa trhu taxislužieb. Napokon v júli 2016 oznámila fúziu s britskou skupinou Hailo s cieľom vytvoriť najväčšiu taxislužbu na území Európskej únie. Aktivity premenované na Mytaxi teraz poskytujú v najrozšírenejšom počte krajín medzi prevádzkovateľmi, ktorých ešte priradujú ku konvenčným taxislužbám.

Oblúbeným žolíkom v rámci PR tejto platformy je, že celkovo obsluhuje 70 miliónov pasažierov a disponuje približne 100 tisíc registrovanými vodičmi taxislužieb vo viac ako 50 mestách deviatich európskych krajín. V porovnaní s digitálnymi platformami taxislužieb je však dosah obmedzovaný na nejasné sprostredkovateľské vzťahy. Výber spoločnosti je skutočne rozsiahly, ale ponúka obmedzené a menej pružné výhody.

Carpoolworld⁷⁶

Technologická spoločnosť so sídlom v USA vymyslela systém a súvisiacu aplikáciu, ktorá poskytuje bezplatný online systém parkovacích miest, či odporúčenia o voľných kapacitách v kľúčových a frekventovaných destináciách ako nemocnice či školy. Je prirodzene významná aj pre vodičov taxislužieb, ktorí vďaka nej disponujú unikátnymi informáciami. Často preniká aj do ich obchodnej činnosti. Systém a aplikácia tiež ponúka množstvo foriem zdieľania jazd. Prirodzene reaguje na trendy a pokúša sa získať časť trhu rozvíjajúceho sa trhu online sprostredkovania jazd.

⁷⁴ Spracované podľa údajov dostupných na <<https://gett.com/uk/>>

⁷⁵ Spracované podľa údajov dostupných na <<https://de.mytaxi.com/en/jobs/about-mytaxi.html>>

⁷⁶ Dostupný na <<https://www.carpoolworld.com/>>

BlaBlaCar⁷⁷

V Poľsku populárna digitálna taxi platforma BlaBlaCar umožňuje zdieľané jazdy aj na dlhšie vzdialenosti. Prináša zníženie počtu áut na cestách, úsporu palív a výhodnejšie cestovanie pre šoféra aj jeho pasažierov.

Főtaxi⁷⁸

V Maďarsku je populárna platforma Főtaxi. Na rozdiel od iných platforiem ponúka napríklad možnosť zapnutia voľby tichý vodič. Zapnutím „tichého vodiča“ môže zákazník nenápadne naznačiť, že sa nechce s vodičom počas cesty zhovárať. Ponúka tiež možnosť online chatu s vodičom.

⁷⁷ Spracované podľa údajov dostupných na <<https://www.sk.blablacar.com/>>

⁷⁸ Spracované podľa údajov dostupných na <<http://fotaxi.hu/?lang=en>>

4 Hodnotenia prekážok a požiadaviek z pohľadu prevádzkovateľov taxislužieb na Slovensku

Nielen Slovensko, ale aj ďalšie členské štáty majú v legislatíve pre zdieľané služby v oblasti dopravy a prepravy značné medzery. Okrem častej neznalosti problematiky je pre tvorcov zákonov problematická aj rýchlosť a dynamika zmien v zdieľanej ekonomike.

Široké je aj chápanie toho, čo by vlastne mali platformy v oblasti prepravy a dopravy poskytovať. Niektoré zabezpečujú prepravu cestujúcich priamo, iné sprostredkovane, ďalšie sprostredkujú prenájom dopravných prostriedkov. Jednotná norma pre všetky zdieľané služby v doprave a preprave je preto nereálna. Účelom platforiem je zjednodušenie služby pre zákazníka a dosiahnutie zisku jednej zo strán transakcie.

K digitálnym platformám v oblasti dopravy a prepravy však patria aj také, ktoré majú jednotlivé strany spojiť bez dosiahnutia zisku. Ide napríklad o platformy spolujazdy, či barterového cestovania. Odmena je síce poskytovaná, ale jej účelom pokrytia nákladov vodiča. Niekoľko legislatív preto hľadá na takúto službu ako neziskovú. V mnohých prípadoch spravodlivý pohľad však prirodzene otvára možnosti špekulatívnym platformám, ktoré sa snažia zisk prezentovať ako náhradu nutných nákladov.

V nasledujúcich kapitolách uvidíme výsledky prieskumu medzi zástupcami taxislužieb a digitálnych platforiem v tomto sektore pôsobiach na Slovensku.

4.1 Rozhovory so zástupcami taxislužieb na Slovensku

Prieskum medzi zástupcami taxislužieb na Slovensku sme robili formou ankety. Okrem uvedených respondentov boli písomne, telefonicky, aj elektronicky oslovení v období október 2019 – január 2020 aj Česmad Slovakia, Slovenská asociácia malých a stredných podnikov a živnostníkov, Slovenský živnostenský zväz. Jediným zástupcom, ktorý bol ochotný odpovedať na naše otázky a absolvovať s nami rozhovor, bol CEO taxislužby Liftago, pán Ondřej Krátky. Prepis rozhovoru uvádzame v prílohe 4.

Hlavným problémom súčasnej legislatívy vo viacerých štátoch vrátane Slovenska je podľa riaditeľa služby Liftago Ondřeja Krátkého nejasná definícia toho, čo je taxislužba a čo služba zdieľanej jazdy automobilom.

Nejasný je vplyv digitálnych platforiem taxislužieb z hľadiska dopravnej kapacity, či životného prostredia. Neregulovaná cenotvorba a dvojaký meter zákona na daňovo odvodové povinnosti konvenčných taxislužieb a digitálnych platforiem taxislužieb pokrývajú férovú trhovú súťaž.

Podľa Ondřeja Krátkého by pomohlo sprístupnenie dát poskytovateľov digitálnych platforiem taxislužieb štátnym inštitúciám. Bez toho bude podľa skúseností zo zahraničia veľmi ťažké pripraviť férové pravidlá, ktoré zrovnoprávnia jednotlivých aktérov na trhu s taxislužbami.

4.2 Prieskum medzi zástupcami platforiem zdieľanej ekonomiky na Slovensku

Aké sú prvé reakcie prevádzkovateľov digitálnych platforiem taxislužieb na Slovensku na novelu z apríla 2019?

Hopin si dlhodobu buduje marketingovú značku na tom, že zákony dodržiava. Odkazuje preto, že v medziach zákona podnikal aj pred platnosťou nového legislatívneho znenia a jeho vodiči spĺňali podmienky už pôvodného platného zákona. Tvrdí teda, že sa ho zmeny výrazne nedotknú.

Bolt začal cez register vodičov taxislužieb kontrolovať, či jeho vodiči vlastnia požadovaný preukaz. Ak ho nemajú vyzval ich k náprave, ak si potrebnú registráciu nesplnia, platforma sľúbila ich účty zablokovat'. Tu však Bolt upozorňuje, že sa štát nedostatočne pripravil na nárast počtu žiadostí o vydanie preukazov vodičov taxislužieb, čo sa premietalo do dlhých poradovníkov, ktoré často záujemcov o šoférovanie taxislužby od tejto práce odrádzajú.

Nižšie uvádzame výsledky prieskumu realizovaného formou rozhovorov so zástupcami platforiem zdieľanej ekonomiky, ktorý prebehol kombináciou telefonického rozhovoru a písomnou odpoveďou na otázky v termíne od októbra 2019 do januára 2020. Rozhovory sme realizovali so zástupcami spoločností Taxify (príloha 5) a Hopin (príloha 6).

Podľa názoru predstaviteľov digitálnych platforiem taxislužieb nie je situácia ohľadom legislatívnych nedostatkov slovenských zákonov pre podnikanie v taxislužbách natoľko páliaca.

Podľa predstaviteľov spoločností Hopin a Bolt došlo v uplynulej novelizácii upravujúcej podnikanie v sektore k správnym úpravám, ktoré z pohľadu digitálnych platforiem odbúrali bariéry pre ich vstup na trh. Problém vidia viac v nutnosti využívať takzvané ekasy, vyplývajúcej z inej časti zbierky zákonov.

Na druhej strane súčasne platná legislatíva pre podnikanie v taxislužbách má podľa názorov spoločností nejasný výklad. Vedie to k vyostreniu niektorých vzťahov skupín taxislužieb, ktoré cítia krivdu pre to, že ich konkurencia bola novelizáciou legalizovaná.

Situácia sa však podľa ich názoru ukludnila a dnes nevidia vzájomné vzťahy tak negatívne. Podľa digitálnych platforiem taxislužieb by bolo vhodné viac dohliadať na to, či zákonom dané pravidlá dodržiavajú všetci vodiči jazdiaci taxislužbami. V súčasnosti kontrolný mechanizmus chýba a samotné spoločnosti túto činnosť nedokážu nahrádzať.

Štát, či samosprávy by si však mali zároveň dávať pozor na to, aby prílišnými reguláciami, o ktorých sa niekedy polemizuje nezničili konkurenčný boj, ktorý je na konci dňa výhodný hlavne pre zákazníka.

5 Odporúčania na zmeny pravidiel a legislatívy v prostredí taxislužieb na Slovensku

V záverečnej kapitole uvedieme odporúčania, ktoré by mali viesť k zlepšeniu podnikateľského prostredia vrátane legislatívy v oblasti taxislužieb na Slovensku a návrhy na zmeny, ktoré by mali viesť k odstráneniu existujúcich prekážok v podnikaní.

Jedným zo základných opatrení by malo byť zavedenie cenovej regulácie do sektoru taxislužieb na Slovensku. Ako uvádzajú respondenti v našich rozhovoroch z radov taxislužieb i digitálnych platforiem, zavedenie cenovej regulácie by mohlo viesť k vyrovnaní rozdielov v poskytovaných službách či zvýšeniu bezpečnosti i férovosti podnikania v taxislužbách. Určenie spodnej a vrchnej hranice by pomohlo samotným zákazníkom, ktorý by sa tak mohli vyhnúť zlým službám, nekvalitným vodičom či vozidlám, na ktorých v súčasnosti časť vodičov jazdiacich poskytuje svoje služby za dumpingové ceny. Prostredníctvom tohto opatrenia by sa zamedzilo aj opačným extrémom v podobe predražených cien za jazdu poskytovanú špekulatívnymi vodičmi. Vzhľadom na to, že v súčasnosti neexistuje funkčný kontrolný mechanizmus (čo potvrdzujú aj tvrdenia našich respondentov), je veľmi náročné takéto nekalé konanie v súvislosti s predraženým cestovným reklamovať. Nenapomohla tomu ani novela zákona o cestnej doprave z apríla 2019, pretože reklamácie takýchto nekalých aktivít sú i naďalej v mnohých prípadoch veľmi obťažné. Cenové mantinely by sa nemali vytvárať centralizovane, ale v spolupráci so samosprávami vytvorením regionálnych cenových máp. Určené cenové rozpätie by malo zmysel aj v tom, že už v súčasnosti najmä digitálne platformy v tomto sektore reflektujú vývoj dopytu po doprave v rôznych časových horizontoch (počas špičky i mimo špičku, ráno, na obed či večer a v noci). Úspešná implementácia tejto regulácie je ale podmienená nárastom digitalizácie a reportovaniu štandardizovaných údajov od jednotlivých subjektov poskytujúcich taxislužby, ktoré by mohli ďalej využívať samosprávy pri plánovaní dopravnej infraštruktúry v regióne mesta, okresu či celého kraja. Cenové mantinely by sa mohli nastaviť v spolupráci so samosprávami vytvorením regionálnych cenových máp.

Ďalšie opatrenie súvisí s hlavným problémom spájaným s anonymitou jazdenia vodičov prostredníctvom digitálnych platforiem taxislužieb. Ide o opatrenie zamerané na monitoring nelegálnej a neoficiálnej práce. Jednoduchosť prístupu k práci vodiča digitálnej platformy taxislužieb je vhodným prostredím pre uplatnenie prisťahovalcov z tretích krajín bez pracovného povolenia alebo v minulosti trestaných osôb. Pre zákazníkov to spôsobuje bezpečnostné riziko, že vodiči často nepoznajú trasy v danom regióne/meste, v ktorom jazdia. Prípadne nepoznajú miestne dopravné predpisy a využívajú na orientáciu navigáciu, čím znižujú pozornosť pri vedení motorového vozidla (najmä v čase dopravnej špičky alebo vo večerných či nočných hodinách môže znížená pozornosť vo vedení motorového vozidla viesť k zvýšenej nehodovosti). Zároveň títo vodiči nesplnili zákonom stanovené požiadavky pre výkon daného povolania. Z pohľadu regulátora a štátu vzniká riziko nárastu dopravných nehôd, kriminality, úniku na daniach či iných negatívnych javoch vplývajúcich na daný región. Nelegálni pracovníci z cudziny totiž pracujú na nevýhodne požičaných automobiloch a často bývajú v nevýhodných nájomných bytoch. Možnosť práce, rovnako ako bývanie, im nelegálne poskytujú špekulatívni podnikatelia. Podobné praktiky popisuje aj štúdia pražskej mestskej polície, ktorej výsledky sme v tejto analýze spracovali a prezentovali v 3. kapitole. Inšpektorát práce by preto mal venovať vodičom digitálnych platforiem taxislužieb viac pozornosti a v spolupráci s policajnými zložkami pristupovať k častejším kontrolám, prípadne detailnejšie sledovať príjem dlhodobo nezamestnaných.

Veľkým krokom v pred by bolo zavedenie elektronickej evidencie všetkých prevádzkovateľov taxislužieb a ich vodičov v jednotnej databáze, prostredníctvom ktorej by si mohli cestujúci overiť každého vodiča tradičnej taxislužby alebo platformy zdieľanej ekonomiky (túto možnosť už majú zákazníci platformy zdieľanej ekonomiky v súčasnosti priamo v aplikácii, avšak absentuje v prípade tradičných taxislužieb, kedy sa daný vodič môže preukázať fyzickým (papierovým) oprávnením, avšak zákazník nemá istotu, že ide o skutočné oprávnenie). Jednoznačným krokom smerom k eliminácii nelegálnej práce, porušovaniu zákonom stanovených pravidiel pre získanie koncesie, licencie vodiča taxislužby či eliminácia daňových únikov by bola výraznejšia digitalizácia celého sektora taxislužieb.

Jedným z ďalších návrhov, ktoré by mali byť premietnuté do legislatívy, je monitoring súvisu dopytu po digitálnych platformách a organizovaného zločinu. Už s vyššie zmienenými rizikami spojenými s nelegálnou prácou súvisí aj riziko zneužívania digitálnych platform taxislužieb organizovaným zločinom. Aj v našej štúdii uvádzame fenomén anonymného a nezmluvného vzťahu vodičov a digitálnych platform taxislužieb, ktorý zneužíva skupina špekulantov v neďalekom zahraničí. Špekulanti najímali lacnú pracovnú silu zo zahraničia, poskytujú im za nevýhodných podmienok nekvalitné vozidlá, čo vyvoláva bezpečnostné riziká spojené s prepravovanými osobami i ostatnými účastníkmi cestnej premávky. Týmto opatrením by sa malo zabezpečiť eliminovanie poškodzovania záujmov zákazníkov, štátu a samotných vodičov, ktorí sú veľmi často vykorisťovaní. Súčasťou tohto opatrenia by mala byť aj požiadavka na zvýšenie kompetencií a informovanosti inšpektorátu práce, prostredníctvom prijímania informácií od digitálnych platform o ich vodičoch. Vytvorením digitálnej karty vodiča s QR kódom, ktorou by sa mohol vodič vždy preukázať pred cestujúcim, a ten by si mohol veľmi jednoducho overiť vodiča v online databáze vodičov. Kľúčové pri tomto opatrení bude vytvorenie funkčného digitálneho systému, ktorý eliminuje papierovú byrokráciu a nutnosť fyzickej potreby navštíviť príslušný úrad alebo orgán verejnej správy či miestnej samosprávy.

Ďalším opatrením, ktoré by malo byť prijaté v súvislosti so skvalitnením fungovania tohto sektora, je analýza kvantitatívnych ukazovateľov počtu jazd taxislužieb vo väčších municipalitách. Toto opatrenie by riešilo problém, ktorý znemožňuje vyriešenie nerovnováhy medzi konvenčnými taxikármi a vodičmi digitálnych platform v súvislosti s nedostatkom informácií o jazdách vodičov digitálnych platform. V súčasnosti informácie o počte jazd, ich trvaní, najazdených kilometroch či spotrebe paliva konvenčných taxislužieb sú povinne poskytované úradom, pričom od digitálnych platform majú úrady problém získať nejaké údaje (najmä sa to týka údajov o počtoch vodičov, priemerných denných výkonoch v počte odjazdených km či časoch realizovaných jazd). Na základe týchto analytických údajov by mohol štát či príslušná samospráva nastavovať spravodlivú reguláciu, spojenú nie len s hustotou, bezpečnosťou a plynulosťou dopravnej situácie v danej oblasti, ale aj v súvislosti s čistotou ovzdušia. Opatrenie, ktoré by dokázalo primäť digitálne platformy k poskytovaniu požadovaných dát je zahrnutie tejto podmienky do kritérií pre získanie koncesie taxislužby.

Ďalšie nami navrhované opatrenie by malo byť zamerané na koordináciu sektora taxislužieb s verejnou dopravou. Podobne to funguje aj v niektorých iných krajinách, kde sa koordinuje verejná doprava s inými formami osobnej dopravy, najčastejšie prostredníctvom stanovovania kvantitatívnych limitov pre taxislužby. Práve pri koordinácii s verejnou dopravou bude kľúčovým poskytovaním a zberom dát od taxislužieb a digitálnych platform. Už aj samotní zástupcovia taxislužieb a platform uviedli, že by boli ochotní dohodnúť sa na rozumnej regulácii pod podmienkou spolupráce na verejnom záujme. Prevádzkovatelia taxislužieb by napríklad mohli v časoch dopravnej špičky regulovať počet svojich jazd. V spolupráci s informáciami od dopravných podnikov by zas mohlo vzniknúť podporovanie nevýhodných

trás vyšším zapájaním súkromných dopravcov. V zahraničí už podobná spolupráca funguje napríklad pri letiskových transferoch, či prevozoch pri prestupoch medzi vlakmi a autobusmi.

V nadväznosti na koordináciu s verejnou dopravou a po vzore aj ostatných krajín EÚ by sme mali do našej národnej legislatívy zaviesť možnosť prevádzkovania a podpory fungovania neziskových platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore taxislužieb a prepravy osôb. Ide o možnosť poskytovať voľné miesto vo svojom motorovom vozidle aj nevodičom, ktorí plánujú cestu z bodu A do bodu B (najčastejšie medzi dvoma mestami, ale môže byť realizovaná aj v rámci municipality) za žiadnu alebo iba takú finančnú odplatu, ktorá pokryje náklady na cestu (pohonné hmoty, amortizáciu a pod.). Vodič danú službu neposkytuje s cieľom dosiahnuť zisk (byť profitabilný), ale snaží sa len zdieľať náklady na cestu s inými ľuďmi, ktoré by inak musel znášať sám. Podpora neziskového zdieľania by mala význam aj v mestách, kde by mohli ľudia, ktorí pracujú mimo svojho bydliska v inej časti mesta, spoločne cestovať na jednom motorovom vozidle, prípadne ak ich deti študujú na rovnakej škole, jeden rodič by mohol zobrať dieťa iného rodiča a tým by bola odľahčená dopravná situácia na jednom z hlavných ťahov v meste. V súčasnosti existujú iniciatívy aj takýchto platforiem ako napríklad BlaBlaCar, kde primárne výška „cestovného“ pokrýva len náklady vodiča na danú trasu. Podpora takýchto riešení by mohla mať aj pozitívny environmentálny a ekologický dopad spojený s zefektívnením využívania už existujúcich zdrojov. Zároveň by poskytovanie prepravy osôb na neziskovej báze malo byť plne digitalizované cez platformy, aby bolo možné kontrolovať jednotlivých vodičov či od cestujúcich inkasujú finančnú odmenu za prepravu na úrovni pokrývajúcej náklady vypočítané príslušnou platformou. Zároveň by platformy mali mať zákonom stanovenú metodiku výpočtu výšky nákladov na danú cestu, ktoré by boli oslobodené od dane, nakoľko vodič negeneruje zisk (profit).

Na základe analýzy sektoru taxislužieb vo vybraných krajinách a rozhovorov so zástupcami taxislužieb a digitálnych platforiem na Slovensku sme neidentifikovali závažnejšie požiadavky na odstraňovanie prekážok v podnikaní. Zásadnou požiadavkou, ktorá bola v platnosti aj pred novelou z 1. apríla 2019, je aj v súčasnosti odstránenie byrokracie. V súčasnosti ešte stále musia vodiči taxislužieb vybavovať veľké množstvo dokumentov osobne na úradoch. Jednoznačne by sa malo pristúpiť k digitalizácii týchto činností a umožneniu realizovania všetkých úkonov online. Bezpochyby novela zákona odbúrala veľké množstvo prekážok, ktoré trápili vodičov taxislužieb či digitálnych platforiem, ale do budúcnosti je potrebné sa vysporiadať v tomto sektore najmä s zefektívnením fungovania, čo pravdepodobne prinesie ďalšie zmeny zákona o cestnej doprave najmä v podobe transformácie nami uvedených odporúčaní do legislatívnej podoby.

Záver

Analýza podnikania v taxislužbe na Slovensku mala za cieľ v prvom rade agregovať a prezentovať informácie o aktuálnej situácii v oblasti regulácie na Slovensku i vo vybraných krajinách Európy. V druhom rade mala ambíciu priniesť odporúčania na zmeny pravidiel a legislatívy v tejto oblasti na Slovensku.

V prvej kapitole sme analyzovali regulačné prostredie v oblasti taxislužieb na Slovensku. Kľúčovým právnym predpisom je zákon o cestnej doprave, ktorý upravuje podnikanie v sektore taxislužieb na Slovensku. Novela zákona o cestnej doprave, ktorá nadobudla účinnosť v apríli 2019, zjednodušila pravidlá a podmienky na prevádzkovanie taxislužieb, vrátane vodičov, na Slovensku s cieľom podpory moderných technológií a platforiem zdieľanej ekonomiky v tomto segmente. Medzi základné zmeny, ktoré priniesla novela zákona, patrí zrušenie podmienky finančnej a odbornej spôsobilosti žiadateľa o udelenie koncesie, vrátane podmienky vlastníctva, prenajatia alebo iného zabezpečenia stanovišťa taxislužby a miesta na garážovanie alebo odstavenie vozidla taxislužby. Zrušila sa podmienka finančnej spoľahlivosti a odstránila sa odstránila povinnosť krytia jedného vozidla taxislužby sumou 1 000 €. Kľúčovou zmenou bolo odstránenie územného vymedzenia podnikania v koncesii či vynucovanie používania určitého druhu alebo typu vozidla (vrátane určitého stanovišťa). Ďalej sa odstránila podmienka odbornej spôsobilosti a veku vodiča najmenej 21 rokov (požadovaný vek sa znížil na 18 rokov a odstránila sa požiadavka na minimálne 3 roky vodičských skúseností). Novela umožnila stanovovať ceny za prepravu bez použitia taxametra s využitím moderných technológií – digitálnych platforiem, čím sa odbúrala prekážka pôsobenia digitálnych platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore taxislužieb na Slovensku.

V druhej kapitole analýzy sme sa zamerali na analýzu vývoja podnikania v odvetví taxislužieb na úrovni EÚ, krajín V4 a vybraných krajín EÚ. Cieľom bolo analyzovať vývoj tohto sektora ekonomiky so zameraním sa na platnú reguláciu. Práve na celoeurópskej úrovni neexistuje jednotná regulácia zameraná výlučne na sektor taxislužieb. Môžeme sa stretnúť s viacerými smernicami a nariadeniami, ktoré sa dotýkajú okrem tohto sektoru paralelne aj iných odvetví dopravy prípadne profesionálnych vodičov v doprave. V prípade analýzy krajín V4 a vybraných krajín EÚ sme sa zamerali primárne na podmienky a reguláciu v sektore taxislužieb, v ktorej sme analyzovali aj reakcie jednotlivých národných legislatív na mobilné aplikácie či fenomén platforiem zdieľanej ekonomiky v tomto sektore. Súčasťou tejto kapitoly boli aj odporúčania zamerané na príklady dobrej praxe, ktoré boli vo vybraných krajinách realizované. Nie všetky krajiny pristúpili k mene legislatívy v sektore taxislužieb. Francúzsko napríklad zakázalo platformy až do momentu, kým nespĺnia zákonom stanovené požiadavky na tradičné taxislužby. Väčšina členských štátov Európskej únie sa snažila zjednodušiť tvorbu legislatívy a zachovať jej rovno vážnosť tým, že jednoducho aplikovali pravidlá platné pre konvenčné taxislužby na podnikanie v digitálnych platformách. Zamedzili tak poskytovaniu prepravných služieb nelicencovanými vodičmi, ktorí od vybavených zákazníkov získavajú finančnú odmenu, aj keď sa vyhýbajú dodržiavaniu povinností platných pre konkurenciu. K tomuto názoru sa opakovane prikláňali aj viaceré súdy, na ktorých spor medzi digitálnymi platformami a štátmi snažiacimi sa o ich reguláciu končil. V Španielsku pristúpili zmenou zákona o doprave a prepravných službách k rozlišovaniu medzi poskytovaním prepravných služieb za odmenu a bez poskytnutia odmeny. V Maďarsku vláda odmietla meniť reguláciu taxislužieb v súvislosti s digitálnymi platformami. Pristúpila iba k povoleniu používať digitálne platformy na realizovanie objednávok a komunikáciu medzi zákazníkmi a taxislužbami. Na to, aby mohli pôsobiť digitálne platformy zdieľanej ekonomiky na tomto trhu, musia ďalej plniť také isté podmienky, ako tradičné taxislužby.

Rozvoju trhu zdieľanej ekonomiky a digitálnych technológií, ktoré zaznamenali najmä v poslednej dekáde výrazný rozmach, je venovaná tretia kapitola. Súčasťou tejto kapitoly sú aj identifikované determinanty vzniku a rozvoja platforiem zdieľanej ekonomiky, medzi ktoré sme na základe analýz viacerých sekundárnych zdrojov zaradili ekológiu a znižovanie počtu jazd vo veľkomestách, lojalitu vodičov, vzťah, vplyv a interakciu digitálnych platforiem a pracovného trhu, cenový vývoj v sektore taxislužieb a reguláciu podnikania v oblasti taxislužieb. Posledným determinantom je porovnanie vzťahu digitálnych platforiem a taxislužieb s kriminalitou. Na záver kapitoly sme uviedli príklady platforiem zdieľanej ekonomiky pôsobiacich na Slovensku alebo v zahraničí. Uvedené platformy predstavujú kľúčových hráčov v sektore taxislužieb a prepravy osôb. Ide napríklad o platformy ako Uber, Bol, Gett, Mytaxi, Carpoolword, BlaBlaCar či Fötaxi.

V kapitole venovanej hodnoteniu prekážok a požiadaviek z pohľadu prevádzkovateľov taxislužieb na Slovensku sme sa zamerali na prieskum medzi zástupcami tradičných taxislužieb na Slovensku a zástupcami samotných platforiem zdieľanej ekonomiky. Oba prieskumy sa uskutočnili písomne, telefonicky a elektronicky v období od októbra 2019 do januára 2020. Zo zástupcov taxislužieb na naše otázky nereagovali Česmad Slovakia, Slovenská asociácia malých a stredných podnikov a živnostníkov, Slovenský živnostenský zväz. Jedným ochotným respondentom bol CEO spoločnosti Liftago, pán Ondřej Krátký. V prípade platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore dopravy sa nám podarilo získať názor dvoch spoločností – Hopinu a Boltu. Hlavným problémom súčasnej legislatívy vo viacerých štátoch vrátane Slovenska je podľa riaditeľa služby Liftago Ondřeja Krátkého nejasná definícia toho, čo taxislužba a služba zdieľanej jazdy automobilom v skutočnosti je. Nejasný je vplyv digitálnych platforiem taxislužieb z hľadiska dopravnej kapacity, či životného prostredia. Neregulovaná cenotvorba a dvojaký meter zákona na daňovo odvodové povinnosti konvenčných taxislužieb a digitálnych platforiem taxislužieb pokrývajú férovú trhovú súťaž. V tejto oblasti by pomohlo sprístupnenie dát poskytovateľov digitálnych platforiem taxislužieb štátnym inštitúciám. Bez toho bude podľa skúseností zo zahraničia veľmi ťažké pripraviť férové pravidlá, ktoré zrovnoprávnia jednotlivých aktérov na trhu s taxislužbami. Podľa názoru predstaviteľov digitálnych platforiem taxislužieb nie je situácia ohľadom legislatívnych nedostatkov slovenských zákonov pre podnikanie v taxislužbách natoľko pálčivá. Podľa nich došlo v uplynulej novelizácii upravujúcej podnikanie v sektore k správnym úpravám, ktoré z pohľadu digitálnych platforiem odbúrali bariéry pre ich vstup na trh. Problém vidia viac v nutnosti využívať takzvané ekasy, vyplývajúcej z inej časti zbierky zákonov. Nová legislatíva má podľa nich nejasný výklad a vedie k vyostreniu niektorých vzťahov skupín taxislužieb, ktoré cítia krivdu pre to, že ich konkurencia bola novelizáciou legalizovaná. Podľa digitálnych platforiem taxislužieb by bolo vhodné viac dohliadať na to, či zákonom dané pravidlá dodržiavajú všetci vodiči jazdiaci taxislužbami. V súčasnosti kontrolný mechanizmus chýba a samotné spoločnosti túto činnosť nedokážu nahrádzať. Štát, či samosprávy by si však mali zároveň dávať pozor na to, aby prílišnými reguláciami, o ktorých sa niekedy polemizuje nezničili konkurenčný boj, ktorý je na konci dňa výhodný hlavne pre zákazníka.

V poslednej kapitole sme predstavili odporúčania na zmeny pravidiel a legislatívy v prostredí taxislužieb na Slovensku. Jedným zo základných opatrení by malo byť zavedenie cenovej regulácie do sektoru taxislužieb na Slovensku. Ako uvádzajú respondenti v našich rozhovoroch z radov taxislužieb i digitálnych platforiem, zavedenie cenovej regulácie by mohlo viesť k vyrovnaní rozdielov v poskytovaných službách či zvýšeniu bezpečnosti i férovosti podnikania v taxislužbách. Druhé opatrenie by malo riešiť problém s anonymitou jazdenia vodičov prostredníctvom digitálnych platforiem s využitím monitoringu nelegálnej a neoficiálnej práce, nakoľko jednoduchosť prístupu k práci vodiča digitálnej platformy taxislužieb je vhodným prostredím pre uplatnenie prisťahovalcov z tretích krajín bez

pracovného povolenia alebo v minulosti trestaných osôb. Z pohľadu regulátora a štátu vzniká riziko nárastu dopravných nehôd, kriminality, úniku na daniach či iných negatívnych javoch vplyvajúcich na daný región. Ďalším pozitívnym krokom by bolo zavedenie elektronickej evidencie všetkých prevádzkovateľov taxislužieb a ich vodičov v jednotnej databáze, prostredníctvom ktorej by si mohli cestujúci overiť každého vodiča tradičnej taxislužby alebo platformy zdieľanej ekonomiky. V nadväznosti na predchádzajúce opatrenie by sa mal zaviesť monitoring súvisu dopytu po digitálnych platformách a organizovaného zločinu. Už s vyššie zmienenými rizikami spojenými s nelegálnou prácou súvisí aj riziko zneužívania digitálnych platforiem taxislužieb organizovaným zločinom. Kľúčovým pre ďalšie zefektívnenie fungovania tohto sektora bude analyzovanie kvantitatívnych ukazovateľov počtu jazd taxislužieb vo väčších municipalitách. Toto opatrenie by riešilo problém, ktorý znemožňuje vyriešenie nerovnováhy medzi konvenčnými taxikármi a vodičmi digitálnych platforiem v súvislosti s nedostatkom informácií o jazdách vodičov digitálnych platforiem. Regulácia by sa mala ďalej zameriavať viac na koordináciu sektora taxislužieb s verejnou dopravou, ktorá s ohľadom na dopravné problémy viacerých municipalít na Slovensku, bude do budúcnosti kľúčová. Posledným odporúčaním je zavedenie možnosti prevádzkovania a podpory fungovania neziskových platforiem zdieľanej ekonomiky v sektore taxislužieb a prepravy osôb. Z našej analýzy i odporúčaní respondentov nevyplynuli žiadne závažnejšie požiadavky na odstraňovanie prekážok v podnikaní, s výnimkou snahy o zdigitalizovanie čo najväčšieho množstva proces, ktoré by viedli k zvýšeniu transparentnosti tohto sektora.

ZOZNAM ZDROJOV

- [1.] AUTOVINY.SK. (2019). Slovenskí taxikári od 1. apríla fungujú po novom, protestujúcim sa novinky páčiť rozhodne nebudú. Dostupné na internete: <<https://www.autoviny.sk/novinky/119478/slovenski-taxikari-od-1-aprila-funguju-po-novom-protestujucim-sa-novinky-pacit-rozhodne-nebudu>>
- [2.] BALDING, M., WHINERY, B., LESHNER, E., WOMELDORF, E. (2019). Estimated Percent of Total Driving by Lyft and Uber. Dostupné na internete: <<https://drive.google.com/file/d/1FIUskVkj9lsAnWJQ6kLhAhNoVLjfFdx3/view>>
- [3.] BERGH, A., FUNCKE, A., WERNBERG, J. (2018). Timbro Sharing Economy Index. Dostupné na internete: <<https://timbro.se/allmant/timbro-sharing-economy-index/>>
- [4.] BIDASCA, L., TOWNSEND, E. (2016). Making Taxis Safer. Managing road risks for taxi drivers, their passengers and other road users. European Transport Safety Council working paper. Dostupné na internete: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/TAXI_report_final.pdf>
- [5.] BOCK, A. K., BONToux, L., DE NASCIMENTO, S. F., SZCZEPANIKOVA, A. (2016). The future of the EU collaborative economy — Using scenarios to explore future implications for employment. European Commission: JRC Science for Policy Report. ISSN 1831-9424. Dostupné na internete: <<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC102766/jrc102766%20collaborative%20economy%20foresight%20final.pdf>>
- [6.] ČULÍK, K., KALAŠOVÁ, A., OTAHÁLOVÁ, Z. (2019). Digitálne platformy a legislatívne zmeny v taxislužbe. In Svet Dopravy č. 1/2019. s. 96 - 106. ISSN 1338 - 9629. Dostupné na internete: <www.svetdopravy.sk/wp-content/uploads/2019/10/PDF-1_2019.pdf>
- [7.] Federálny zákon o automobiloch z roku 1967 (Kraftfahrgesetz 1967, "KFG"). Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011384>>
- [8.] Federálny zákon o vodičských preukazoch (Führerscheingesetz, "FSG"). Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>>
- [9.] FRAZZANI, S., GREa, G., ZAMBONI, A. (2016). Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. Country Reports. Dostupné na internete: <<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf> >
- [10.] FRAZZANI, S., GREa, G., ZAMBONI, A. (2016). Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. European Commission Final Report.

- Dostupné na internete: <<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>>
- [11.] GYÓDI, K. (2017). Uber vs Licensed Taxi Drivers: A War Between Technological Standards Dostupné na internete: <http://www.delab.uw.edu.pl/wp-content/uploads/2017/09/WP_2_2017_K.Gyodi_.pdf>
- [12.] HARRIS, S. D., KRUEGER, A. B. (2015). A Proposal for Modernizing Labor Laws for Twenty-First-Century Work: The “Independent Worker” Dostupné na internete: <https://www.hamiltonproject.org/assets/files/modernizing_labor_laws_for_twenty_first_century_work_krueger_harris.pdf>
- [13.] CHAKRAVORTI, B., CHATURVEDI, R. S. (2019). Ranking 42 Countries by Ease of Doing Digital Business, Harvard Business Review. Dostupné na internete: <<https://hbr.org/2019/09/ranking-42-countries-by-ease-of-doing-digital-business>>
- [14.] CHOVANCULIAK, R. (2016). Menej regulácie, viac reputácie! INESS Policy Note 2/2016. ISBN: 978-80-89820-02-3. Dostupné na internete: <https://iness.sk/sites/default/files/media/file/pdf/IPN/IPN_Menej_regulacie_viac_reputacie.pdf>
- [15.] Kolektívna zmluva pre vodičov v sektore osobnej dopravy (Kollektivvertrag für Arbeiter im Personenbeförderungsbetrieb). Dostupná na <https://www.wko.at/service/kollektivvertrag/kv-arbeiter-personenbefoerderungsgewerbe-2019.html#heading_I__Vertragspartner>
- [16.] Kolektívna zmluva pre zamestnancov v sektore osobnej dopravy (Kollektivvertrag für Angestellte im Personenbeförderungsbetrieb). Dostupný na <<https://www.wko.at/service/kollektivvertrag/kv-handwerk-gewerbe-dienstleistung-consulting-2019.html>>
- [17.] Kráľovský dekrét z roku 1975. Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique of 1 December 1975. Dostupný na <http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=1975120131&table_name=loi>
- [18.] Kráľovský výnos z roku 1968. Arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Dostupný na <<https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/reglement-technique-des-vehicules>>
- [19.] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy. Dostupná na <<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ee328e0b-9e09-4ff7-9172-cc094904da2d/language-sk>>

- [20.] Nariadenie Federálneho ministerstva dopravy, inovácií a technológií pre nepravidelnú komerčnú prepravu cestujúcich z roku 1994 (Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie mit der gewerbepolizeiliche Regelungen für die nichtlinienmäßige Beförderung von Personen mit Fahrzeugen des Straßenverkehrs getroffen werden, Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr – "BO 1994"). Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007383>>
- [21.] Nariadenie federálneho Ministerstva dopravy, inovácií a technológií k zamestnaniu v sektore cestných služieb a príležitostnej dopravy (Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Zugang zum mit Kraftfahrzeugen betriebenen Personenbeförderungsgewerbe, Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr, "BZ-VO"). Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007578>>
- [22.] Nariadenie Ministerstva dopravy, výstavby a námorného hospodárstva zo 6. augusta 2013 o výške poplatkov za administratívne úkony spojené s poskytovaním služieb cestnej dopravy a za vykonanie skúšok a vydanie osvedčení o odbornej spôsobilosti. (Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych Dz.U. 2013 poz. 916). Dostupné na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20130000916>>
- [23.] Nariadenie Ministerstva infraštruktúry z 31. decembra 2002, ktorým sa ustanovujú technické podmienky vozidiel a ich povinná výbava. (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia Dz.U. 2003 nr 32 poz. 262). Dostupný na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20030320262>>
- [24.] Nariadenie o metrologických a technických požiadavkách na taxametre inštalované v taxíkoch (Pravilnik o mjeriteljskim i tehničkim zahtjevima za taksimetre ugrađene u taksi vozila NN 58/2011). Dostupné na <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_05_58_1276.html>
- [25.] Nariadenie o osobitných podmienkach pre vozidlá vykonávajúce verejnú cestnú dopravu a prepravu pre osobné potreby (Zakona o prijevozu u cestovnom prometu NN 82/2013). Dostupné na <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_06_82_1732.html>
- [26.] nariadenie o povolení vstupu do sektoru osobnej dopravy na cestách (Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr „PBZugV“). Dostupný na <<https://www.gesetze-im-internet.de/pbzugv/PBZugV.pdf>>
- [27.] Nariadenie o prevádzkovaní motorovej osobnej dopravy (Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr „BOKraft“). Dostupný na <https://www.gesetze-im-internet.de/bokraft_1975/BOKraft.pdf>

- [28.] Nariadenie o vodičských preukazoch (Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung „FeV“). Dostupný na <https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/FeV.pdf>
- [29.] Nariadenie vlády č. 176/2015 upravujúce zmluvné vzťahy medzi vodičmi taxislužieb a cestujúcimi (176/2015. (VII. 7.) Korm. Rendelet a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról). Dostupný na <<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1500176.kor>>
- [30.] Občiansky zákonník (Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny Dz.U. 1964 nr 16 poz. 93). Dostupný na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19640160093>>
- [31.] ODPORÚČANIE RADY o prístupe k sociálnej ochrane pre pracovníkov a samostatne zárobkovo činné osoby 2018 Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0132&from=EN>>
- [32.] OECD. (2018). Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Finland. Working part No. 2. on Competition and Regulation. Dostupné na internete: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)5/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)5/en/pdf)>
- [33.] OECD. (2018). Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Estonia. Working part No. 2. on Competition and Regulation. Dostupné na internete: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)4/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)4/en/pdf)>
- [34.] OECD. (2018). Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Spain. Working part No. 2. on Competition and Regulation. Dostupné na internete: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)11/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)11/en/pdf)>
- [35.] OECD. (2018). Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Italy. Working part No. 2. on Competition and Regulation. Dostupné na internete: <[https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)7/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)7/en/pdf)>
- [36.] PESOLE, A. a kol. (2018). Platform Workers in Europe Evidence from the COLLEEM Survey Dostupné na internete: <<http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC112157>>
- [37.] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy. Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0059&from=EN>>
- [38.] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá. Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0046&from=sk>>

- [39.] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES. Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&from=EN>>
- [40.] SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o transparentných a predvídateľných pracovných podmienkach v Európskej únii COM/2017/0797 final - 2017/0355 (COD) (2017) Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52017PC0797> >
- [41.] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovného času osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave. Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32002L0015>>
- [42.] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES Text s významom pre EHP. Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0045&from=sk>>
- [43.] Smernica Komisie (EÚ) 2018/217 z 31. januára 2018, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru prispôbením oddielu I.1 jej prílohy I vedeckému a technickému pokroku
- [44.] Smernica Rady 89/391/EHS – opatrenia na zlepšenie ochrany zdravia a bezpečnosti pracovníkov pri práci. Dostupná na <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=LEGISSUM%3Ac11113>>
- [45.] SMITH, A. (2016). Shared, Collaborative and On Demand: The New Digital Economy Dostupné na internete: <<https://www.pewinternet.org/2016/05/19/the-new-digital-economy/>>
- [46.] STROWEL, A., VERGOTE, W. (2016). Digital Platforms: ToRegulate or Not To Regulate? Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/information_society/newsroom/image/document/2016-7/uclouvain_et_universit_saint_louis_14044.pdf>
- [47.] Ústava Talianska (La Costituzione). Dostupné na <<https://www.senato.it/1024>>
- [48.] Vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 124/2012 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave
- [49.] Vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a námorného hospodárstva z 26. júna 2012 o rozsahu a spôsobe vykonávania technických kontrol vozidiel a vzor dokladov použitých pri týchto kontrolách. (Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych

- przy tych badaniach Dz.U. 2012 poz. 996). Dostępne na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20120000996>>
- [50.] Vyhláška Ministerstva hospodárstva z 27. decembra 2007 o požiadavkách, ktoré musia spĺňať elektronické taxametre a podrobnom rozsahu kontrol vykonávaných pri legálnej metrologickej kontrole týchto meradiel. (Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać taksometry elektroniczne, oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych). Dostępne na <<https://www.infor.pl/akt-prawny/DZU.2008.004.0000024,rozporzadzenie-ministra-gospodarki-w-sprawie-wymagan-ktorym-powinny-odpowiadac-taksometry-elektroniczne-oraz-szczegolowego-zakresu-sprawdzen-wykonywanych-podczas-prawnej-kontroli-metrologicznej-tych-p.html>>
- [51.] Zákon č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní v znení neskorších predpisov
- [52.] Zákon č. 526/1990 Sb. o cenách. Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-526>>
- [53.] Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov
- [54.] Zákon č. 634/1992 Sb. o ochraně spotřebitele. Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-634>>
- [55.] Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>>
- [56.] Zákon České národní rady č. 64/1986 Sb. o České obchodní inspekci. Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1986-64>>
- [57.] Zákon o cestnej doprave (Public Transport Act Passed 18.02.2015). Dostupný na <<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/516022016006/consolide>>
- [58.] Zákon o cestnej doprave (Zakona o prijevozu u cestovnom prometu NN 82/2013). Dostupný na <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_06_82_1732.html>
- [59.] Zákon o cestnej doprave č. 125 položka 1371 zo 6. septembra 2001 (Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371). Dostupný na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20011251371>>
- [60.] Zákon o cestnej premávke (Codice della strada n. 285 30 aprile 1992). Dostupné na <<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada.html>>
- [61.] Zákon o cestnej premávke (Wegenverkeerswet 1994). Dostupné na <https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2020-01-01#search_highlight0>

- [62.] Zákon o cestnej premávke z roku 1988 (1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről). Dostupný na <<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=98800001.tv>>
- [63.] Zákon o doprave (Code des transports). Dostupný na <<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525>>
- [64.] Zákon o doprave pasažierov (Wet personenvervoer 2000). Dostupné na <<https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2011-10-12/1>>
- [65.] Zákon o kontrole cestnej dopravy a ciest (Zakona o inspekciji cestovnog prometa i cesta NN 22/2014, 98/2019). Dostupné na <<https://www.zakon.hr/z/469/Zakon-o-inspekciji-cestovnog-prometa-i-cesta>>
- [66.] Zákon o pracovnej dobe, povinných prestávkach pre mobilných pracovníkov a záznamových zariadeniach v cestnej doprave (Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu NN 60/2008). Dostupné na <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2008_05_60_2034.html>
- [67.] Zákon o preprave cestujúcich (Personenbeförderungsgesetz "PBefG"). Dostupný na <<https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/PBefG.pdf>>
- [68.] Zákon o preprave osôb prostredníctvom taxislužieb (Taksiliikennelaki 217/2007). Dostupný na <<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/kumotut/2007/20070217>>
- [69.] Zákon o príležitostnej doprave z roku 1996, ktorý predstavuje hlavnú federálnu legislatívu v tejto oblasti (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – "GelverkG"). Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007795>>,
- [70.] Zákon o regulácii obchodu z roku 1994 (Gewerbeordnung 1994, "GewO"). Dostupný na <<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007517>>
- [71.] Zákon o službách osobnej dopravy z roku 2012 (2012. évi XLI. Törvény a személyszállítási szolgáltatásokról). Dostupný na <<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200041.tv>>
- [72.] Zákon o verejnej doprave (Public Transport Act Passed 18.02.2015). Dostupný na <<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/516022016006/consolide>>
- [73.] Zákon o vodičoch dopravných prostriedkov z 5. januára 2011. (Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371). Dostupný na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20110300151>>
- [74.] Zákon o záväzkoch (Law of Obligations Act Passed 26.09.2001). Dostupný na <<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/514012016002/consolide>>

- [75.] Zákon o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) č. 455/1991 Sb. Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-455>>
- [76.] Zákon upravující pracovní čas vodičův (Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców Dz.U. 2004 nr 92 poz. 879). Dostupný na <<http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20040920879>>
- [77.] Zákoník práce č. 262/2006 Sb. Dostupný na <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>>

PRÍLOHY

Príloha 1 Vzor žiadosti o udelenie koncesie na taxislužbu

TAXI	ŽIADOSŤ o udelenie koncesie na taxislužbu	vo všetkých poľách je potrebné doplniť údaje v angličtine
Dôvod podania žiadosti		
☐ udelenie koncesie na taxislužbu * ☐ zmena/doplnenie vozidiel taxislužby * ☐ zmena identifikačných údajov držiteľa koncesie * ☐ iné * _____		
* Požadované označte „X“		
Identifikačné údaje žiadateľa, ak ide o právnickú osobu alebo fyzickú osobu podnikateľa		
Obchodné meno _____		IČO _____
Adresa sídla žiadateľa		Číslo _____
Ulica _____		Štát _____
PSC _____	Mesto / Obec _____	Telefónický kontakt _____
E-mail _____		
Identifikačné údaje žiadateľa, ak ide o fyzickú osobu, ktorá v súčasnosti nemá IČO		
Meno _____	Prezvisko _____	Titul _____
Adresa pobytu žiadateľa		Datum narodenia _____
Ulica _____		Číslo _____
PSC _____	Mesto/Obec _____	Štát _____
Obchodné meno _____		
Adresa miesta podnikania, ak nie je zhodná s trvalým pobytom žiadateľa		
Ulica _____		Číslo _____
PSC _____	Mesto/Obec _____	Štát _____
E-mail _____		Telefónický kontakt _____
Vyhlasenia		
☐ ČESTNE VYHLASUJEM, že som spôsobilý/á na právne úkony v plnom rozsahu ☐ SÚHLASÍM so zabezpečením výpisu z registra trestov ☐ SÚHLASÍM so zabezpečením výpisu z evidenčnej karty vodiča ☐ SÚHLASÍM so zabezpečením výpisu pre osoby, ktoré sú štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu **		
** Ak ide o právnickú osobu alebo fyzickú osobu podnikateľa		
Povinné prílohy k žiadosti		
☐ PRÍLOHA č. 1 - vozidlá taxislužby (TP, zmluva o nájme, STK, EK) ☐ doklad o úhrade správneho poplatku v hodnote 30 € alebo 10 € pri zmene/odňatí koncesie ☐ výpis z registra trestov (nie starší ako 3 mesiace); v prípade cudzincov výpis z registra trestov alebo obdobný doklad, apostilovaný a preložený do slovenského jazyka ☐ výpis z evidenčnej karty vodiča (nie starší ako 3 mesiace) ☐ úradne overené splnomocnenie pre žiadateľa, ktorý žiada o výpis z registra trestov a výpis z evidenčnej karty vodiča pre osoby, ktoré sú štatutárnym orgánom alebo členom štatutárneho orgánu žiadateľa ☐ doklad o pridelení IČO výpis z OR alebo ŽR		
		_____ dátum a podpis žiadateľa

Zdroj: Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, 2019

Príloha 2 Príloha č. 1 k žiadosti o udelenie koncesie na taxislužbu

TAXI**PRÍLOHA č. 1****Vozidlá taxislužby*** k žiadosti o **udelenie koncesie** na taxislužbu* k žiadosti o **zmenu/doplnenie** v udelenej koncesii na taxislužbu

* Nehodiace sa prečiarknite

Vozidlá taxislužby

P. č.	Evidenčné číslo vozidla	Dátum prvej evidencie vozidla	Vlastnícky vzťah **	Poznámka ***

*** Uviesť vlastnícky vzťah žiadateľa k vozidlu (napr. vlastník vozidla, držiteľ osvedčenia, nájomca a pod.)

**** Vyplniť požadovaný typ akcie na vozidle taxislužby - prídanie, odstránenie, zmena údajov, bez zmeny

Povinné prílohy

- ☐ fotokópia osvedčenia o evidencii vozidla časť II (pre všetky vozidlá žiadateľa uvedené v zozname)
- ☐ fotokópia Zmluvy o prenájme vozidla (ak žiadateľ nie je držiteľom osvedčenia o evidencii vozidla ani vlastníkom vozidla)

dátum a podpis žiadateľa

Príloha 3 Žiadosť o vydanie preukazu vodiča vozidla taxislужby

TAXI	ŽIADOSŤ O VYDANIE PREUKAZU vodiča vozidla taxislужby	odtlačok pečiatky dopravného správneho orgánu
Dôvod podania žiadosti		
☐ * prvé vydanie ☐ * výmena z dôvodu zmeny osobných údajov ☐ * duplikát		
* Požadované označte „X“		
Osobné údaje žiadateľa		
Meno	Priezvisko	
Titul	Štátne občianstvo	Dátum narodenia
Telefonický kontakt	E-mail	
Adresa pobytu		
Ulica	Číslo	
PSC	Mesto/Obec	
Korešpondenčná adresa		
Ulica	Číslo	
PSC	Mesto/Obec	
Vyhlásenia		
☐ ČESTNE VYHLASUJEM, že som spôsobilý/á na právne úkony v plnom rozsahu ☐ SÚHLASÍM so zabezpečením výpisu z registra trestov ☐ SÚHLASÍM so zabezpečením výpisu z evidenčnej karty vodiča		
Prílohy k žiadosti		
☐ ** farebná fotografia ☐ ** kópia vodičského preukazu ☐ ** doklad o zdravotnej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla (nie starší ako 3 mesiace) ☐ ** doklad o psychickej spôsobilosti na vedenie motorového vozidla (nie starší ako 3 mesiace) ☐ ** doklad o úhrade správneho poplatku v hodnote 50 € ☐ ** výpis z registra trestov (nie starší ako 3 mesiace); v prípade cudzincov výpis z registra trestov alebo obdobný doklad apostilovaný a preložený do slovenského jazyka ☐ ** výpis z evidenčnej karty vodiča (nie starší ako 3 mesiace)		
*** Označiť položku, ktorá zodpovedá priloženej prílohe k žiadosti		
_____ dátum a podpis žiadateľa		

Fotografia
rozmerov
35 x 45 mm

NELEPIŤ
priložiť k žiadosti

Príloha 4 Rozhovor so zástupcom taxislužby Liftago pánom Ondřejom Krátkym (CEO)**Ste zástancom regulácie, alebo deregulácie trhu taxislužieb?**

Do prostredia bez regulácie vstúpilo niekoľko agresívnych prepravcov. Samospráva na to typicky reagovala udelením nejakej licencie. Je to príklad, ktorý fungoval v histórii a funguje vo veľkomestách aj dnes. Cena licencie, či podmienky jej udelenia sú nástrojom, ktorým možno regulovať počet vodičov v meste. Je to nutné, pretože inak vznikajú dopravné problémy. Príkladom je napríklad Uber, ktorý má na svedomí 60 percent dopravných zápch v New Yorku.

Digitálne platformy argumentujú tým, že v autách rozvážajú ľudí, ktorí vďaka tomu nejazdia vlastnými vozidlami.

Nahrádzajú autá, ale o to viac nahrádzajú aj objem ľudí prepravovaných v MHD. Problémom je cena, kedy veľké služby znižujú ceny jazdy na mieru, kedy je pre ľudí výhodnejšie jazdiť taxíkom než vlastným vozidlom, či dokonca hromadnou dopravou.

Základom je, aby mal štát prístup k dátam. Bez nich bude ťažké argumentovať akékoľvek limitovanie cien, či regulovanie prevádzok taxislužieb. V súčasnosti digitálne platformy zverejňujú samovoľne generované štatistiky, v ktorých používajú vlastne nastavené a často rozličné metriky tak, aby neprehrádzali skutočnosť.

Každopádne predtým, než dôjde k akejkoľvek regulácii, štát potrebuje vedieť čo reguluje, potrebuje teda bližšie údaje od prevádzkovateľov, ktoré v súčasnosti nemá.

Aké sú riziká nejasne nastavených regulačných pravidiel?

Trh je veľmi prístupný, funguje ako bankomat. Za to, že vzniká tlak na reguláciu zodpovedajú paradoxne tí, ktorí volajú po najvýraznejšej deregulácii. Problém z hľadiska bezpečnosti nie je len riziko nárastu nehodovosti. Mnoho ľudí na sociálnych dávkach, či v exekúcii obchádza systém tak, že využíva neevidované zárobky prostredníctvom digitálnych platforiem taxislužieb. Často to využívajú aj cudzinci bez pracovného povolenia.

Problémom je aj prípadná trestná minulosť vodičov, ktorú spáchali v zahraničí. Ak chcú licenciu, potrebujú živnosť, kde sa trestný register preveruje. Ak však požiadajú o koncesiu koncesionára, dokáže toto pravidlo obísť.

Boli ste súčasťou pracovnej skupiny k zmenám zákona regulujúceho prevádzkovanie taxislužieb v Česku. Vraj to nedopadlo úplne podľa predstáv všetkých zúčastnených strán.

V Česku to dopadlo tak, že mesiace našej práce a rokovaní vygumovala politická reprezentácia, ktorá prišla a povedala "my to chceme takto, rýchlo a moderne". Vyrobili paškvil, ktorého výsledkom je tvrdenie, že všetko je taxislužba, každý je vodič taxislužby. Prišlo k mnohým nejasným pravidlám, ktoré si možno vysvetľovať rôzne. Niektoré nariadenia v návrhu sú proti pravidlám Európskej únie. V konečnom dôsledku to vyhovuje úradom z marketingového hľadiska a časti prevádzkovateľov, ktorým vyhovuje, ak sa neudeje žiadna zmena.

Príloha 5 Matej Beňuška. Head of Public Policy Central & Eastern Europe at Bolt (Taxify)**Ako hodnotíte podnikanie v oblasti taxislužieb na Slovensku?**

Slovensko je pre Bolt kľúčový trh. Momentálne sme najväčší prevádzkovateľ dispečingu na Slovensku a je možné si objednať naše služby 7 mestách na Slovensku.

Čo sú v súčasnosti najvýraznejšie prekážky v podnikaní digitálnych platforiem taxislužieb na Slovensku?

Zákony o elektronických kasách vôbec nepočítajú s možnosťou platformy, ktorá by zastrešovala eKasu pre všetkých členov. Zákony v rozpore so smernicami EU a zmluvami o zamedzení dvojitého zdanenia. Konkrétne novela zákona č. 264/2017 Z. z

Ako hodnotíte novelu zákona z roku 2019 a kde vidíte jej dopady?

Novela zákona o cestnej doprave v roku 2019 priniesla jasne podmienky a umožnila novým technológiám v preprave fungovať v správnom právnom rozmedzí.

Čo novela vyriešila a naopak zhoršila v niečom podmienky podnikania?

Novela určite zlepšila podmienky pre podnikanie.

Koľko je v súčasnosti na Slovensku registrovaných taxikárov a koľko voľných vodičov digitálnych služieb?

Čísla taxikárov spolupracujúcich s digitálnymi platformami odhadujeme na niekoľko tisíc.

Ako hodnotíte vzťah klasických taxislužieb a digitálnych platforiem?

Veľa klasických taxislužieb funguje pod digitálnymi platformami pre maximalizovanie ich ziskov.

Ktoré kompromisy by bolo vhodné nájsť pre zrovnoprávnenie podmienok podnikania v klasickej taxislužbe a digitálnej platforme? Myslíte, že tieto časti trhu nájdu rovnováhu a prestanú proti sebe bojovať?

Klasické taxislužby a digitálne platformy už proti sebe nebojujú, ale spolupracujú. Pomohlo tomu odľahčenie administratívnej záťaže a odstránenie skúšok, ktoré vymedzovali nových vodičov podľa dopytu na trh.

Na čo by mala legislatíva reagovať čo najskôr a ktoré konkrétne zmeny by vám pomohli najviac?

Ako kľúčový považujeme zákon o elektronických registračných pokladniach. Nedovoľuje žiadnu flexibilitu, nepočíta s riešeniami, ktoré sú online. Brzdí rozvoj biznisu. Podpora od štátu je minimálna.

Príloha 6 Vyjadrenia spoločnosti Hopin

Ako hodnotíte podnikanie v oblasti taxislužieb na Slovensku?

Od 1. apríla je vraj podnikanie v taxislužbe podľa zákona dostupnejšie. Myslíme si, že je to len relatívny pojem a pohľad na vec. Aj v súčasnosti si musia vodiči vybavovať potrebné dokumenty na úradoch, aby mohli jazdiť a vykonávať svoju prácu. Dnes je o niečo menej byrokracie ako tomu bolo v minulosti, ale časovo sme sa výrazne neposunuli vpred. Ak sa pozrieme plošne na trh, môžeme povedať, že veľké zmeny pred a po novele nenastali. Máme tu stále rovnakých poskytovateľov, ktorí sa novelou legalizovali,

Čo je najvýznamnejší fakt. Vnímame aj to, že trh sa viac otvoril. Je s tým spojený nárast nových vodičov, ktorí chcú skúsiť tento spôsob podnikania a či zostanú alebo nie je podľa nás vo veľkej miere v správnej voľbe poskytovateľa služby, cez ktorú sa rozhodnú jazdiť.

Vnímame aj mínusy a z našej strany je to najmä vek vozidla, kde na cesty sa púšťajú staršie autá, ktoré majú väčšiu záťaž pre životné prostredie. V Hopine si držíme svoj štandard. Aj takouto formou sa viete odlišiť od konkurencie a poskytnúť zákazníkom vyšší štandard v službách.

Čo sú v súčasnosti najvýraznejšie prekážky v podnikaní digitálnych platforiem taxislužieb na Slovensku?

Je to jednoznačne byrokracia. Sme digitálna platforma a preto by sme nemali množstvo vecí riešiť papierovo, ale on-line. Tu vidíme najväčšie medzery a priestor na zlepšenie zo strany štátu.

Ako hodnotíte novelu zákona z roku 2019 a kde vidíte jej dopady?

Prekážky sú vždy, boli a aj budú. Kto chce, vie sa prispôbiť a nájsť si správnu cestu. Dôkazom toho je aj naša spoločnosť Hopin, ktorá ako prvá aplikácia na objednávanie taxíkov u nás (Slovensku) od roku 2012 fungovala v zmysle zákona. Dokázali sme splniť zákonné podmienky a podnikáť ako digitálna platforma, preto sme nevideli zásadné dôvody na zmenu legislatívy. Stalo sa tak v tomto roku a novelu rešpektujeme.

Čo sa týka dopadov, je toho viac. Najdôležitejšia je cena za službu a jej kvalita. Cenová politika sa otvorenosťou trhu prirodzene snaží tlačiť jazdné na minimum, čo je prínosom najmä pre zákazníka. Treba sa pozrieť aj na réžiu vodiča, aké sú jeho náklady a koľko si reálne zarobí. V mnohých prípadoch je to almužna. S cenovou politikou je spojená aj kvalita služieb, ktorú v prípade ceny na úrovni nákladov vodiča nie je možné dosiahnuť.

Čo novela vyriešila a naopak zhoršila v niečom podmienky podnikania?

Každá minca má dve strany. Tou prvou je, že sa predovšetkým vyriešilo zlegalizovanie niektorých subjektov, ktoré pred novelou podnikali mimo zákon. Druhou stranou je kontrola a dodržiavanie predpisov, pričom tento fakt vždy vyšumí. Že tomu tak je, sme boli toho svedkami pred novelou, kde kontroly a zodpovednosti za dodržiavanie predpisov si kompetentní posúvali ako horúci zemiak. Príchodom novely sme tu mali absolútne bezvládie, ktoré taktiež vyšumelo a nič zásadné sa neudialo.

Ako hodnotíte vzťah klasických taxislužieb a digitálnych platforiem?

Paradoxom novely je, že všetci vodiči sa jej platnosťou stali taxikármi bez rozdielu pre akú platformu jazdia. Rozdiel medzi nimi je len vo výpočte ceny, ktorý ich teraz odlišuje. A aké majú osobné vzťahy je otázka na konkrétnych vodičov.

V Hopine máme dobré vzťahy s vodičmi a záleží nám na tom, aby sme mohli spoločne poskytovať kvalitné služby. Od platnosti novely sme pristúpili k obom možnostiam výpočtu ceny, pričom každá z nich má určité výhody aj nevýhody. Nič nie je ideálne a preto sme radi, že môžeme zákazníkom poskytovať komplexné služby v jednej aplikácii.

Ktoré kompromisy by bolo vhodné nájsť pre zrovnoprávnenie podmienok podnikania v klasickej taxislužbe a digitálnej platforme? Myslíte, že tieto časti trhu nájdú rovnováhu a prestanú proti sebe bojovať?

Pozrime sa na to prakticky. Facebook používa väčšina Slovákov, ale taxík si cez aplikáciu objednávajú najviac ľudia v Bratislave a Košiciach. V ostatných mestách aplikácie buď nemajú alebo aj keď majú, ide skôr o lokálne riešenia. V niektorých prípadoch sa objavujú aj globálne značky, ale sú minimálne využívané zákazníkmi. Preto hľadať kompromis medzi taxikárom s taxametrom a tým novodobým jazdiacim cez aplikáciu je na najbližšie obdobie niečo nerealizovateľné na Slovensku.

V malom meste vždy budete volať známemu alebo niekam na dispečing. Vo veľkomeste si objednáte taxík tiež cez dispečing alebo aplikáciu ak nejakú v telefóne máte. Spôsoby objednávania taxíkov v jednotlivých lokalitách sa len tak ľahko nezmenia a globálne značky digitálnej platformy nepôjdu do miest, kde ich fungovanie nebude rentabilné.

Ak sa pozrieme na zrovnoprávnenie podmienok, tak tie mala vyriešiť novela platná od 1. apríla 2019. K tomuto môžeme poznamenať len to, že tu vznikol ešte väčší zmätok a rozruch okolo fungovania niektorých platforiem, čo malo za následok vyostrenie nálad. S odstupom času sa všetko upokojilo a situácia v súčasnosti je pomerne kludná. Uvidíme čo čas a samotné fungovanie prinesie.

Na čo by mala legislatíva reagovať čo najskôr a ktoré konkrétne zmeny by vám pomohli najviac?

Legislatíva je len nariadenie, ktoré treba dodržiavať. Nemalo by to končiť len v tejto rovine, kde je to o nejakom vybavení si papierov. Chýba tu kontrolný mechanizmus v reálnej prevádzke, či naozaj spĺňajú všetci to, čo legislatíva ukladá.