



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Nikola Serafínová

**KALKULACE NÁKLADŮ V TAXISLUŽBĚ PŘI SDÍLENÍ
VOZIDLA TAXISLUŽBY**

Bakalářská práce

2016



K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Nikola Serafínová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – MED – Management a ekonomika dopravy a telekomunikací

Název tématu (česky): **Kalkulace nákladů v taxislužbě při sdílení vozidla taxislužby**

Název tématu (anglicky): Cost Calculation in Car Sharing System of Taxi Service

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Analýza trhu služeb taxi, podmínky provozování, standardy kvality
- Kalkulace nákladů v dopravě, specifika kalkulace nákladů pro taxislužbu
- Popis modelu sdílení vozidla taxislužby
- Vyhodnocení nákladů modelu sdílení vozidla taxislužby, porovnání s klasickým modelem (jedno vozidlo - jeden řidič), variantní výpočet pro různé dopravní výkony vozidla taxislužby

Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: Tichý, J., Říha, Z. Metodika kalkulace nákladů v silniční dopravě. 2014
Eisler, J., Kunst, J., Orava, F. Ekonomika dopravního systému. Nakladatelství Oeconomica, 2011

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.
Ing. Alexandra Dvořáčková

Datum zadání bakalářské práce:

30. června 2015

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce:

25. srpna 2016

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.

vedoucí

Ústavu logistiky a managementu dopravy



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.

děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Nikola Serafinová
jméno a podpis studenta

V Praze dne 30. června 2015

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji, Ing. Zdeňku Říhovi, Ph.D., Ing. Alexandře Dvořáčkové, za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady, které mi poskytovali po celou dobu mého studia.

V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální i materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a k obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod pro užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb. o právu autorském o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Děčíně dne

.....

podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ

Fakulta dopravní

KALKULACE NÁKLADŮ V TAXISLUŽBĚ PŘI SDÍLENÍ VOZIDLA TAXISLUŽBY

Bakalářská práce

srpen 2016

Nikola Serafínová

ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce je „Kalkulace nákladů v taxislužbě při sdílení vozidla taxislužby“ a porovnat současnou praxi v taxislužbě, kdy na jedno vozidlo připadá jeden řidič, s alternativní možností, kdy na jedno vozidlo připadají dva řidiči.

ABSTRACT

The subject of the bachelor's thesis „Cost Calculation in Car Sharing System of Taxi Service“ is to compare the current taxi service practices where a vehicle has just one driver with an alternative method where a vehicle has two drivers.

KLÍČOVÁ SLOVA

Kalkulace, náklady, taxislužba

KEYWORDS

Calculation, Cost, Taxi Service

OBSAH

ÚVOD	6
1 Taxislužba	7
1.1 Historický vývoj taxislužby	7
1.2 Analýza trhu	8
1.2.1 Srovnání cen taxislužeb v České republice a v zahraničí	8
1.2.2 Způsoby objednání taxislužby	11
1.3 Standardy kvality	12
1.4 Podmínky provozování taxislužby.....	14
1.4.1 Co musí řidič udělat pro získání osvědčení	14
1.4.2 Podmínky provozování taxislužby	15
1.4.3 Doklady, které musí být ve vozidle taxislužby	17
2 Náklady.....	18
2.1 Kalkulace nákladů v dopravě.....	19
2.2 Specifika kalkulace nákladů v taxislužbě	22
3 Popis a kalkulace modelu sdílení vozidla taxislužby.....	23
3.1 Kalkulace nákladů pro Škoda Octavia G-TEC	25
3.1.1 Vstupní údaje pro kalkulaci nákladů vozidla Škoda Octavia G- TEC	25
3.1.2 Výpočet nákladů pro vozidlo Škoda Octavia G-TEC	28
3.2 Kalkulace nákladů pro Škoda Octavia Diesel	29
3.2.1 Vstupní údaje pro kalkulaci nákladů vozidla Škoda Octavia Diesel	29
3.2.2 Výpočet nákladů pro vozidlo Škoda Octavia Diesel.....	32
3.3 Kalkulace nákladů pro Škoda Superb Diesel	33
3.3.1 Vstupní údaje pro kalkulaci nákladů vozidla Škoda Superb Diesel	33
3.3.2 Výpočet nákladů pro vozidlo Škoda Superb Diesel	36
3.4 Popis výpočtů vstupních údajů v jednotlivých řádcích.....	37
3.5 Popis a kalkulace modelu jedno vozidlo - jeden řidič	38
4 Porovnání nákladů s klasickým modelem	43
5 ZÁVĚR.....	48
6 BIBLIOGRAFIE.....	50
7 SEZNAM OBRÁZKŮ.....	52
8 SEZNAM TABULEK.....	53

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Hl. m. Praha	Hlavní město Praha
ŽL	Živnostenský list
Poč.	Počet
PHM	Pohonné hmoty

ÚVOD

Náplní této bakalářské práce je seznámení se s problematikou kalkulace nákladů v taxislužbě. Hlavním úkolem je výpočet a porovnání celkových nákladů na vozidlo v případě sdílení vozidla dvěma řidiči.

Práce je rozdělena do několika kapitol, přičemž první z nich má za úkol seznámení s pojmem taxislužba, čtenář zde bude seznámen také s historickým vývojem taxislužby, vzniku slova taxi, analyzování trhu taxislužeb v Praze, následně v dalších městech v České Republice a porovnání trhu taxislužeb v zahraničí. Další částí je seznámení se základními pojmy vázanými k taxislužbě, jako jsou například standardy kvality, co je to taxislužba, co je to přepravní proces. Jsou zde popsány možnosti objednání taxislužby. Dozvíme se, jakým způsobem si zákazník nejčastěji vybírá, s jakou taxislužbou pojede. Důležitým bodem je také seznámení se s podmínkami provozování taxislužby na území České Republiky dle platných zákonů.

Druhá kapitola je věnována nákladům. Začíná seznámením s obecnými hlavními pojmy, jako je vysvětlení termínu náklady, dále je zde členění nákladů, vysvětlení termínu variabilní a fixní, přímé a nepřímé náklady. Nechybí ani tabulka s položkami kalkulačního vzorce a základní vzorečky pro výpočet celkových nákladů. Rozepsány jsou zde i položky, které je potřeba znát pro výpočet nákladů na jeden ujetý kilometr.

Třetí kapitola je věnována praktické části bakalářské práce. Tou je kalkulace nákladů na jeden ujetý kilometr v případě sdílení vozidel. V této kapitole je popsán model sdílení vozidla, dozvíme se zde, v čem se liší od klasického modelu. Je zde také vidět, jakým způsobem je ovlivněna cena za jeden ujetý kilometr v závislosti na zdražování pohonných hmot. Vývoj pohonných hmot bude zobrazen v grafu.

Ve čtvrté kapitole nalezneme vyhodnocení praktické části bakalářské práce.

1 Taxislužba

Taxislužba je osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou. [1]

Každá přeprava je vykonávána za nějakým účelem, v případě taxislužby lze tuto přepravu pojmenovat jako fakultativní, což znamená, že je vyvolána individuálními zájmy každého zákazníka. Neznačená to tedy, že by byla taxislužba využívána pro každodenní potřeby přepravy, například do zaměstnání. Využívá se především při přepravě za kulturou, sportem, či jinými zájmy.

Přepavní proces je dán náhodnou potřebou zákazníka na přemístění. Z této potřeby je ihned odvozen dopavní proces, který si zakládá na znalosti používaného dopavního prostředku a techniky jízdy, *dále na znalosti předpisů pro provoz silničních vozidel a ve znalosti cesty, které bude k přemístění do místa zvolena. Řidič musí znát platné zákony a vyhlášky stanovené pro tvorbu cen na daném území. [2]*

S taxislužbou se denně setkává každý z nás téměř v každém městě a v každém státě. Neznačená to ovšem, že by ve všech městech byla stejná sazba za jeden ujetý kilometr. V taxislužbě záleží, zda je tato sazba nějakým způsobem omezena či nikoliv. Cenu reguluje město.

1.1 Historický vývoj taxislužby

Již ve starověku bylo možné nechat se převézt z jednoho místa na druhé za určitý poplatek, tehdy to ještě mohlo být za naturálie spíše než za peníze. První „taxametr“ se objevil v Římě, kde bylo používáno zařízení, které bylo připevněno na nápravu vozu. Fungoval na principu otáčení kol, kdy se při každém otočení uvolňovaly do přihrádky hliněné kuličky, ty se na konci cesty sečetly a udávaly cenu za službu.

Označení „taxi“ přišlo se starým knížecím rodem Thurn-Taxis, který pocházel ze severu Itálie. Do Čech přišel v 16. století. Jejich příchod měl za důsledek vznik poštovní přepravy. Později se nepřpravovaly jen poštovní zásilky, ale začala se zde rozvíjet přeprava osob za peníze. To mělo za důsledek vznik taxislužby, jako ji známe dnes. Tehdy byly ovšem dopavními prostředky kočáry taženy koňmi. V roce 1640 se začala taxislužba vyvíjet ve Francii, kde Nicolas Sauvage začal lidem nabízet pronájem koňských povozů s řidičem.

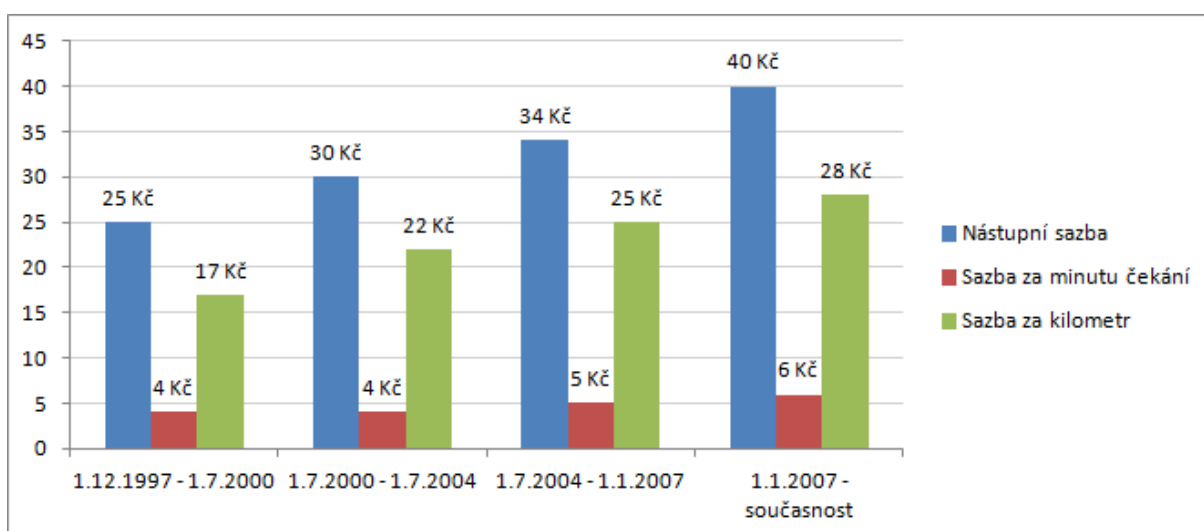
V té době vydala Anglie první zákon, jehož úkolem bylo kontrolování drožkařů (drožka je lehký dvoumístný vozík poháněný jedním koněm).

Za první opravdové taxi vozy lze považovat až vozidlo s elektrickým pohonem nazývaný Bersey nebo Daimler Victoria, který byl poháněn spalovacím motorem. *Tyto vozy začaly jezdit v Německu až na konci 19. století.* Už tyto vozy měly jako součást vybavení taxametr, který byl v té době vynalezen panem Wilhelmem Bruhlem. *První zmínka o motorizované taxi společnosti je rovněž z konce 19. století a to ve Stuttgartu. Dispečinky se začaly objevovat až o něco později, přesněji ve 20. století a to s vynálezem rádiových vysílaček [3].*

1.2 Analýza trhu

1.2.1 Srovnání cen taxislužeb v České republice a v zahraničí

V Praze je sazba ovlivňována Radou hlavního města Prahy. Pokud nastoupíme do taxi vozu v Praze, víme, že nás jeden kilometr nebude stát více než 28 Kč, tato cena se zdá pražským taxikářům příliš nízká, snaží se o prosazení 40 Kč za kilometr, magistrát hlavního města Prahy se nechal slyšet, že je ochoten přistoupit na sazbu 32 Kč, nástupní sazba nebude vyšší než 40 Kč a doba čekání nepřekročí hranici 6 Kč/min. Minimální sazba za poskytnutí taxislužby není žádným způsobem limitována. Jak se regulace cen v Praze vyvíjela, můžeme vidět na obrázku [4]. Navzdory tomu, že se výše uvedené ceny mohou zdát vysoké, má Praha jednu z nejnižších cen za poskytnuté služby.



Obrázek 1 Vývoj regulace cen v Praze od r. 1997 [4]

Rozhodneme-li se užít vozidlo taxi v Brně, zaplatíme za jeden ujetý kilometr 30 Kč, nástupní sazba je omezena na 40 Kč a doba jedné minuty stání je limitována 4 Kč. V Brně to přitom taxislužby nemají vůbec jednoduché, nejen, že oproti hlavnímu městu se zde pohybuje méně turistů, kteří taxislužbu využívají nejčastěji, navíc je zde téměř neomezený provoz hromadné dopravy, kdy i v noci každou hodinu jede tramvaj, která obsluhuje téměř všechny zastávky [5].

V dalších větších městech České republiky, jako je například Ostrava, Plzeň či Liberec, není cena limitována žádnou zdejší vyhláškou. I přes tuto skutečnost se zde ale ceny nijak výrazně neliší od cen v jiných městech s regulovanou cenou za taxislužbu.

Ačkoliv se může zdát cena v České Republice poměrně vysoká, není tomu tak. Pokud bychom se chtěli projet taxíkem například v hlavním městě Německa - Berlíně, zaplatíme za nástupní sazbu 3,9 € (přibližně 150 Kč), za prvních 7 kilometrů jízdy zaplatíme 2 € (přibližně 54 Kč) a dále pak 1,5 € (přibližně 40 Kč) za každý další ujetý kilometr. Taxikář zde musí dovršit 21 let, a proto, aby mohl provozovat taxislužbu, musí mít nejméně dvouletou praxi s řidičským průkazem skupiny B [6] [7].

Naopak v Bratislavě nejsou ceny taxislužeb nijak regulovány, je zde ale takzvané minimální jízdné, to znamená, že pokud chce zákazník odvézt například jen o dvě ulice dál, tak ačkoliv by ho podle ceníku měla taxislužba odvézt v přepočtu za 50 Kč, zaplatí zákazník výše zmíněné minimální jízdné, které činí od 70-100 Kč. Pokud si v Bratislavě zákazník zastaví taxi vozidlo přímo na ulici, může ho to stát až několikanásobně více, než pokud si zavolá na dispečink [8].

V hlavním městě Anglie – Londýně jezdí téměř 22 000 taxi vozidel zvaných „Black Cab“, právě Londýn má pro žadatele jedny z nejnáročnějších podmínek, které musí řidič splnit, aby se mohl stát taxikářem. Mezi ně patří i věková hranice 21 let. Žadatel musí mít čistý trestní rejstřík, projít zdravotní prohlídkou a navštěvovat kurz *Knowledge of London*, ze kterého nakonec musí úspěšně složit závěrečnou zkoušku. Vozidla nesmí být starší 15 let. V Londýně mají navíc i smluvní přepravu, což znamená, že taxikář nesmí nabírat lidi přímo na ulici, ale může přijmout pouze objednávky přes dispečink, mobilní aplikaci či zprostředkování přes hotely [9].

Měl by tu být uveden také příklad stanovování ceny jinde než v Evropě. Pokud bychom tedy chtěli cestovat v Americe, například v New Yorku, jsou zde ceny vyřešeny takzvanými tarifními pásmy pro taxislužby, podobně jako jsou u nás tarify pro městskou dopravu. V New Yorku jsou tedy ceny sjednoceny a zákazník nemusí řešit, jakým vozidlem pojedje, jelikož ať nastoupí do jakéhokoliv vozidla, zaplatí ve všech stejně. Zajímavou informací

je, že zákazník v New Yorku je povinen zaplatit poplatky za užití mostů a tunelů, kterými při jízdě projíždí. Je zde také příplatek 1 \$ pokud je taxi využito od 16-20 hodin, od 20 hodin do 6 ráno je zde příplatek 50 centů [10].

Na stránkách UBS Prices and Earnings report můžeme najít žebříček srovnání cen ve městech po celém světě. Statistické údaje jsou zpracovány na 5 ujetých kilometrů z roku 2015. Výňatek ze zveřejněné tabulky je zobrazen níže.

Tabulka 1 Žebříček cen taxi služby ve světě (kurz ke dni 8. 4. 2016), [zdroj: UBS Prices and Earnings, www.firmy.finance.cz, vlastní propočty]

Město	Cena v dolarech	Přibližná cena v Kč	Průměrná měsíční mzda	
1. Oslo	\$ 32.10	764 Kč	142 638 Kč	0,54 %
2. Zürich	\$ 27.59	656 Kč	148 817 Kč	0,44 %
3. Lucembursko	\$ 22.34	532 Kč	106 900 Kč	0,50 %
4. Ženeva	\$ 20.58	490 Kč	148 817 Kč	0,33 %
5. Auckland	\$ 19.72	469 Kč	67 592 Kč	0,69 %
6. Stockholm	\$ 18.56	442 Kč	70 760 Kč	0,62 %
7. Montreal	\$ 17.57	418 Kč	72 690 Kč	0,58 %
8. Milano	\$ 17.30	412 Kč	60 225 Kč	0,68 %
9. Amsterdam	\$ 16.22	386 Kč	96 704 Kč	0,40 %
10. Toronto	\$ 15.88	378 Kč	72 690 Kč	0,52 %
39. Praha	\$ 6.00	143 Kč	24 510 Kč	0,58 %
68. Cairo	\$ 2.40	58 Kč	Nezjištěno	Nezjištěno
69. Bangkok	\$ 1.85	44 Kč	6 869 Kč	0,64 %
70. Bogotá	\$ 1.71	41 Kč	Nezjištěno	Nezjištěno
71. Kyjev	\$ 1.59	38 Kč	4 539 Kč	0,84 %
72. New Delhi	\$ 1.54	37 Kč	4 673 Kč	0,79 %

Dle tabulky můžeme vidět, že se Česká republika umístila na 39. místě, jako nejdražší taxislužba na 5 km. Ve zveřejněné tabulce ovšem byla porovnávána pouze cena, nebylo v ní přihlíženo na *průměrné mzdy*. Procentuálně vzhledem k průměrné mzdě je pořadí měst odlišné, jak ukazuje následující tabulka. V tomto pořadí je Praha na desátém místě.

Tabulka 2 Srovnání cen taxislužby ve světě v závislosti na průměrné mzdě, [zdroj: UBS Prices and Earnings, www.firmy.finance.cz, vlastní propočty]

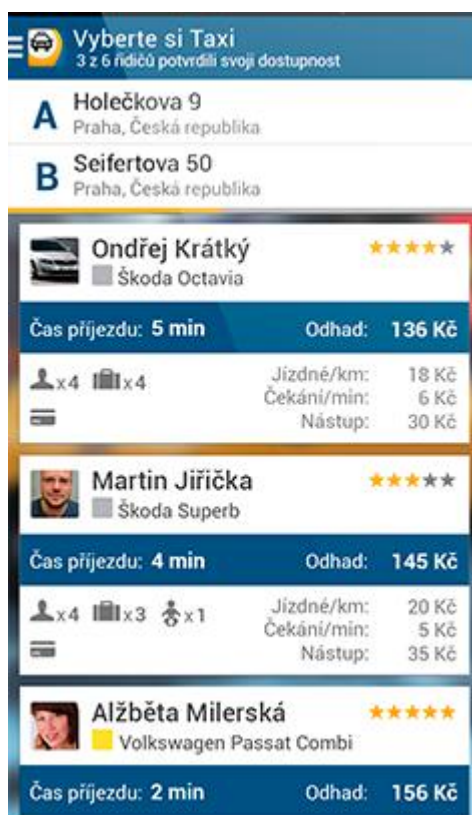
Město	%
68. Cairo	Nezjištěno
70. Bogotá	Nezjištěno
71. Kyjev	0,84%
72. New Delhi	0,79%
5. Auckland	0,69%
8. Milano	0,68%
69. Bangkok	0,64%
6. Stockholm	0,62%
7. Montreal	0,58%
39. Praha	0,58%
1. Oslo	0,54%
10. Toronto	0,52%
3. Lucembursko	0,50%
2. Zürich	0,44%
9. Amsterdam	0,40%
4. Ženeva	0,33%

1.2.2 Způsoby objednání taxislužby

Objednat taxi je možné mnoha způsoby. Mezi nejstarší patří objednávka zavoláním na dané telefonní číslo, kde budeme přepojeni na dispečink a následovně nám bude přiřazeno vozidlo. Další možností je:

- a) Objednávka online – není podmínkou pro všechny taxislužby, tento druh objednání nalezneme na webových stránkách taxi služby, objednávku obvykle provádíme pomocí objednávacího formuláře.
- b) SMS objednávka – v SMS objednávce zašleme na telefonní číslo adresu, na které má vozidlo přijet a čas, v který má být připraveno na odjezd.
- c) Mobilní aplikace – v poslední době se v České Republice objevují mobilní aplikace, pomocí kterých si můžeme přivolat taxi. Mezi nejznámější patří například Liftago. Tato aplikace se snaží o propojení klientů a licencovaných provozovatelů taxislužby. Tuto mobilní aplikaci si zákazník nainstaluje do svého mobilního telefonu, a pomocí ní si může zavolat

taxislužbu. Bohužel tato aplikace se týká prozatím pouze Prahy, Brna, Ostravy a Bratislavy. Po spuštění aplikace je zde nutno vyplnit informace o sobě. Poté zákazník zadá odkud, a kam chce cestovat, aplikace mu zobrazí jaký čas dojezdu má nejbližší taxi. Zákazníkovi se objeví konkrétní nabídky od několika dostupných taxi vozů v okolí, každá z nich je ohodnocena předchozími zákazníky. Aplikace zobrazí orientační cenu za zadanou trasu. Blíže specifikuje sazby za kilometr, čekání a nástupní sazbu. Zákazník se mimo jiné dozví, jakým vozem pojedete a za jak dlouho řidič přijede. Jak zákazník vidí ve svém mobilním telefonu aplikaci Liftago můžeme vidět na následujícím obrázku.



Obrázek 2 Jak vypadá aplikace Liftago – výběr vozidla taxi [11]

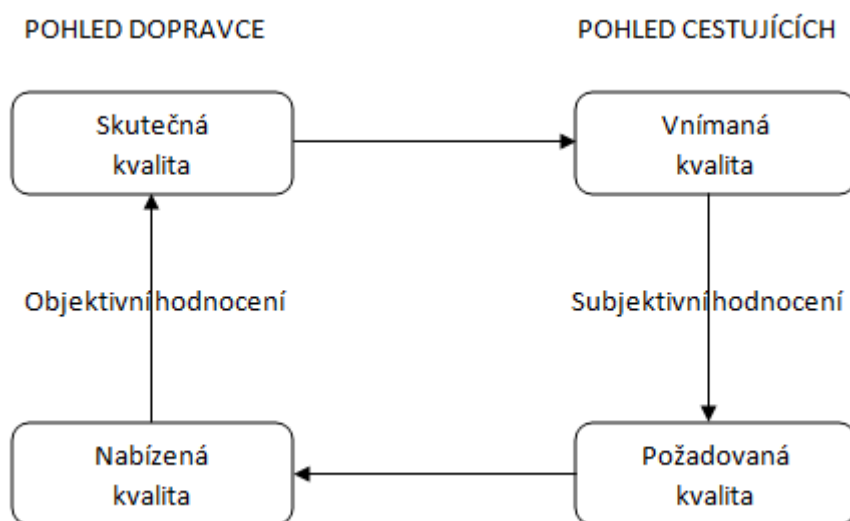
1.3 Standardy kvality

Pojem kvalita je vnímám jako souhrn vlastností pozorovaného objektu, v tomto případě je to nabízená služba. Hlavně díky kvalitě se cestující rozhoduje, pro jaký výrobek, v tomto případě, pro jakou společnost, se rozhodne.

Norma ČSN EN 13 816 doporučuje pro dopravce standardy kvality v následujících osmi kategoriích:

- dostupnost,
- přístupnost,
- informace,
- čas,
- péče o zákazníka,
- komfort,
- bezpečnost,
- péče o životní prostředí.

Standardy kvality jsou součástí takzvaného cyklu kvality, který je zobrazený na obrázku.



Obrázek 3 Cyklus kvality

Standardy kvality jsou skryty pod pojmem nabízená kvalita, je to tedy to, co může dopravce svým zákazníkům nabídnout a na základě čeho následně zákazník dopravce hodnotí. Ovšem ne vždy to, co dopravce nabízí, dokáže splnit na 100 %. Do hodnocení vstupují také vnější vlivy, které mohou tyto nabízené kvality negativně ovlivnit.

Obecně zákazník od dopravce (autobusového, železničního, taxislužby) nejčastěji požaduje následující:

- dostupnost dopravního prostředku po celý týden,
- vysokou přepravní rychlost,

- pohodlnost, bezpečnost a spolehlivost,
- nízkou cenu.

Dopravce se snaží co nejvíce splnit všechny požadavky zákazníka, proto jsou tyto výše zmíněné parametry součástí standardů kvality všech dopravců. Každý dopravce si ovšem může stanovit nějaké další parametry, které od nich zákazník nemusí požadovat v takové míře, přesto se jim dostávají (například informovanost, stejnokroj, Wi-Fi připojení).

Magistrát hlavního města Prahy hodlá zavést standardy kvality pro taxislužbu. Oznámila to primátorka Adriana Krnáčová v září roku 2015. Jedním z nich bude zákaz řidičům nosit v pracovní době kraťasy, tílka a pantofle. Dalším standardem by měl být viditelně umístěný ceník služeb a to na obou zadních dveřích vozidla, ceník by se měl nacházet i uvnitř vozu a to na palubní desce. Provozovatelé taxislužby budou mít specifikované také ekologické nároky či velikost vozidla. Dle posledního jednání to nevypadá, že by magistrát stanovoval jednotnou barvu vozidel pro taxislužby [12].

1.4 Podmínky provozování taxislužby

1.4.1 Co musí řidič udělat pro získání osvědčení

Dá se říci, že provozovat taxislužbu může kdokoli, kdo splní následující podmínky pro získání oprávnění pro poskytování taxislužby, v následujícím postupu.

1) Podání žádosti k vykonání zkoušek

Zájemce musí podat žádost na dopravní úřad, který v Praze nalezne na Magistrátu hlavního města Prahy. Ve statutárních městech jsou dopravním úřadem magistráty daných měst a obecní úřady s rozšířenou působností. Tato žádost nemá žádný přesně stanovený formulář.

2) Žádost o vydání živnostenského listu

Tuto žádost žadatel podá na kterémkoliv živnostenském úřadě osobně, nebo lze o živnostenský list (dále ŽL) zažádat v elektronické podobě. Vydání ŽL lze uskutečnit za poplatek 1 000 Kč, v případě taxislužby je nutné předložení osvědčení o odborné způsobilosti. Taxislužba je zařazena v živnostech koncesovaných pod názvem Silniční motorová vozidla. Koncesovaná živnost znamená, že ji lze provozovat pouze na základě uděleného státního povolení.

3) Oznámení vozidel a osob, kteří budou vykonávat funkci řidiče

Žadatel musí na daném dopravním úřadě oznámit, kterým vozidlem a kterým řidičem bude daná služba vykonávána. Úřad zpravidla do 7 dnů přidělí danému vozidlu evidenční číslo, k tomuto kroku je nutno úřadu předložit velký technický průkaz. Osobě, která bude řidičem taxislužby, vydá úřad do 30 dnů průkaz způsobilosti.

4) Žádost o vykonání zkoušek

Aby žadatel obdržel osvědčení k provozování taxislužby, musí řidič složit zkoušky z místopisu, ovládání taxametru a dalších nutných náležitostí. Místopis znamená umět plánovat trasy, určovat polohy objektů, ulic a znalost orientačních vzdáleností. Taxametr je technické zařízení, které je ve vozidle určeno k počítání ujetých kilometrů, dle kterých se následně odvíjí cena za trasu.

Po získání osvědčení je samozřejmostí, že provozovatel taxislužby musí službu provozovat dle platných zákonů a vyhlášek pro dané území, na kterém službu provozuje [13].

1.4.2 Podmínky provozování taxislužby

V zákoně č. 111/1994 Sb. nalezneme mnoho podmínek pro provozování taxislužby. Níže jsou proto uvedeny pouze ty nejdůležitější, které musí řidič splňovat, aby mohl taxislužbu provozovat.

I. *Dopravce smí provozovat taxislužbu pouze vozidlem, které:*

- a) *je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby (dále jen „vozidlo taxislužby“), nebo*
- b) *poskytlá přepravovaná osoba pro účely své přepravy (dále jen „vozidlo cestujícího“).*

II. *Dopravce při provozování taxislužby nesmí použít vozidlo taxislužby, které pro něj není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby. Dopravce je povinen zajistit, aby vozidlem taxislužby, které je pro něj zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, neprovozovala taxislužbu jiná osoba.*

III. *Dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je povinen zajistit, aby při nabízení nebo poskytování přepravy, včetně činností s tím souvisejících.*

a) *Práci, řidiče taxislužby, vykonávala osoba, která:*

- i. *je v základním pracovněprávním vztahu s dopravcem, není-li touto osobou dopravce nebo spolupracující manžel nebo registrovaný partner,*

- ii. je držitelem oprávnění řidiče taxislužby.
 - b) Vozidlo taxislužby bylo vybaveno aktuálním výpisem z evidence vozidel taxislužby.
 - c) Vozidlo taxislužby bylo viditelně a čitelně označeno a to,
 - i. svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně,
 - ii. jménem a příjmením, popřípadě obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby.
 - d) Vozidlo taxislužby bylo vybaveno:
 - i. měřicí sestavou taxametrů splňující požadavky zvláštního právního předpisu, jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti, paměťová jednotka a tiskárna (dále jen „taxametr“),
 - ii. knihou taxametrů,
 - iii. záznamy o přepravě podle písmene h) z právě probíhajícího dne nebo záznamem o přepravě z poslední poskytnuté přepravy, pokud v právě probíhajícím dni nebyla vozidlem taxislužby žádná přeprava uskutečněna.
 - e) v taxametrů byly nastaveny údaje a hodnoty odpovídající skutečnosti,
 - f) zobrazované údaje z taxametrů byly čitelné a viditelné z místa přepravované osoby,
 - g) řidič taxislužby řádně obsluhoval taxametr a zajistil zaznamenání skutečného průběhu přepravy,
 - h) řidič taxislužby ihned po ukončení přepravy pořídil jako výstup z tiskárny taxametrů záznam o přepravě,
 - i) řidič taxislužby cestujícímu vydal doklad o zaplacení jízdného pořízený jako výstup z tiskárny taxametrů, pokud o něj cestující požádá.

IV. Dopravce je povinen zajistit, aby v den, kdy je vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy, bylo toto vozidlo vybaveno všemi smlouvami, na jejichž základě je přeprava v právě probíhajícím dni prováděna, nebo jejich kopiemi. Smlouva musí obsahovat údaje o přepravovaných osobách, datu a trase přepravy a ceně za přepravu nebo způsob jejího určení a nesmí být uzavřena ve vozidle taxislužby nebo na jiném místě bezprostředně před zahájením přepravy. Při poskytování přepravy vozidlem taxislužby na základě předchozí písemné smlouvy se nepoužije odstavec 3 písm. c) a f); pokud vozidlo taxislužby není v souladu s § 21a odst. 2 písm. b) vybaveno taxametrem, nepoužije se dále odstavec 3 písm. d), e) a g) až i).

- V. *Dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, nesmí stejným vozidlem souběžně nabízet nebo poskytovat přepravu na základě předchozí písemné smlouvy podle odstavce 4 a přepravu bez této smlouvy.*
- VI. *Dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je dále povinen:*
- a) *vést záznamy o provozu vozidla taxislužby a tyto záznamy spolu se záznamy o přepravě podle odstavce 3 písm. h) a smlouvami podle odstavce 4 uchovávat nejméně po dobu 1 roku od ukončení přepravy, k níž se vztahují, a*
 - b) *zajistit, aby v době, kdy je s vozidlem taxislužby poskytována přeprava na základě předchozí písemné smlouvy podle odstavce 4, včetně činností s tím souvisejících, nebo je vozidlo taxislužby použito k jinému účelu než k provozování taxislužby, nebylo označeno svítilnou podle odstavce 3 písm. c) bodu 1, nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s tímto označením.*
- VII. *Dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem cestujícího, je povinen zajistit, aby práci řidiče taxislužby vykonávala osoba, která*
- a) *je v základním pracovněprávním vztahu s dopravcem, není-li touto osobou dopravce nebo spolupracující manžel nebo registrovaný partner, a*
 - b) *je držitelem oprávnění řidiče taxislužby.*
- VIII. *Prováděcí právní předpis stanoví způsob vedení a náležitosti záznamu o provozu vozidla taxislužby, náležitosti záznamu o přepravě, technické požadavky na paměťovou jednotku taxametru, náležitosti knihy taxametru, náležitosti dokladu o zaplacení jízdného a způsob řádné obsluhy taxametru [1].*

1.4.3 Doklady, které musí být ve vozidle taxislužby

V každém vozidle, kterým se provozuje taxislužba, musejí být přítomny následující dokumenty:

- a) *záznamy o přepravě z právě probíhajícího dne nebo z poslední poskytnuté přepravy,*
- b) *koncese (originál nebo ověřená kopie,*
- c) *doklad o přidělení evidenčního čísla,*
- d) *výpis z evidence vozidel taxislužby,*
- e) *platný průkaz o způsobilosti řidiče,*

f) evidenční kniha s taxametrem,

g) osvědčení o úspěšně vykonané zkoušce řidiče taxislužby,

h) doklad o pravidelné lékařské prohlídce,

i) běžné doklady pro používání automobilu (řidičský průkaz, občanský průkaz, povinné ručení, emise, technický průkaz) [14].

2 Náklady

Náklady obecně představují peněžní vyjádření všech vstupů, vynaložených na produkci nějakého výrobku nebo služby. Je to tedy vlastně součet všech peněžních prostředků, které daná společnost vynaložila pro zisk. Existuje několik druhů nákladů, které rozdělujeme podle několika hledisek.

Nejznámějším hlediskem je závislost nákladů na výrobě. Tyto náklady lze rozdělit.

- Fixní náklady – jsou to takové náklady, které nezávisí na objemu výroby, lze si je tedy představit jako nájem za pronajaté prostory, ve kterých společnost sídlí, náklady na pořízení strojů (případě taxislužby nákup vozidel, taxametrů).
- Variabilní náklady – jsou to takové náklady, které závisí na objemu výroby, čím větší je výroba, tím vyšší je výše variabilních nákladů. V našem případě si lze tyto náklady představit jako pohonné hmoty, výměna oleje atd.

Nákladový model pro rozdělení nákladů na variabilní a fixní je definován následující funkcí:

$$N = N_{fix} + n_1 \times V + n_2 \times V^2 + \dots + n_{m-1} \times V^{m-1} + n_m \times V^m .$$

Dalšími náklady, se kterými se můžeme setkat, jsou náklady přímé a nepřímé.

- Přímé náklady – jsou to náklady, které jsou nositeli nákladů bezprostředně rozpočtovány nebo zúčtovány. V dopravě se zjišťují na jednotku výkonu přímo nebo v přímém poměru, který s provedeným výkonem bezprostředně souvisí.
- Nepřímé náklady – Pod nepřímými náklady se rozumějí takové náklady, které připadají na vytvoření více dopravních, přepravních nebo jiných výkonů a proto

nemůže být žádný z těchto výkonů zatížen přímo těmito náklady, ale musí být zúčtován nepřímo pomocí přírážky ke zvolené základně.

Celkové náklady poté vycházejí ze vztahu:

$$N_c = N_p + N_{np} ,$$

přičemž:

N_c	<i>celkové náklady</i>
N_p	<i>náklady přímé</i>
N_{np}	<i>náklady nepřímé [15].</i>

2.1 Kalkulace nákladů v dopravě

Proto, aby bylo možné vypočítat náklady v silniční dopravě, je potřeba znát kalkulační vzorec. Je nutné zmínit, že každý druh dopravy má svůj vlastní kalkulační vzorec, například kalkulační vzorec pro železniční dopravu je znatelně složitější, než pro silniční dopravu. Ten nám definuje velikost kalkulovatelných nákladů a také nám definuje náklady, které nekalkulujeme. Metodika kalkulace nákladů se zabývá způsobem výpočtu nákladů na jednu kalkulační jednici. *Kalkulační jednicí rozumíme konkrétní dopravní nebo jiné výkony definované jako předmět kalkulace, ke kterým je zároveň vymezena konkrétní měrná jednotka těchto výkonů. Náklady zjištěné na daný předmět kalkulace jsou přepočteny na vybranou měrnou jednotku a dále pak označovány jako náklady příslušné kalkulační jednice.* V silniční dopravě tato kalkulační jednice nejčastěji představuje jeden ujetý kilometr, jednu hodinu stání, přepravenou tunu nebo například osobový kilometr. Jak rozdělujeme náklady kalkulačního vzorce a na čem závisí je vidět na následující tabulce [15].

Tabulka 3 Položky kalkulačního vzorce [2]

Položka kalkulačního vzorce	Náklady závislé na		Náklady nezávislé
	ujetých kilometrech	hodinách provozu	
Spotřeba PHM a mazadel	*		
Pryžové obruče	*		
Mýtné	*		
Mzdy		*	
Odpisy dopravních prostředků			*
Opravy a údržba	*		
Pojištění sociální a zdravotní		*	
Cestovné		*	
Silniční daň			*
Jiné přímé náklady			*
Provozní režie			*
Správní režie			*

Dosadíme-li do tabulky hodnoty a máme-li z podnikatelského záměru k dispozici ujeté kilometry a hodiny provozu, je výpočet celkových nákladů snadnou záležitostí. Celkové náklady za dané období budou vypadat takto:

$$N = n_1 \times x_1 + n_2 \times x_2,$$

přičemž:

N celkové náklady

n_1 náklady závislé na ujetých kilometrech (propočtené na ujetý kilometr) v Kč

n_2 náklady závislé na hodinách provozu vozidla (propočtené na hodinu provozu) v Kč

x_1 ujeté kilometry celkem (ložené i prázdné)

x_2 hodiny provozu vozidla [2].

Vzhledem k tomu, že náklady přímé jsou závislé buď přímo na kilometru, nebo hodině provozu, resp. nepřímé náklady jsou měřeny za časovou jednotku, držíme se přitom při stanovení tarifní sazby na jeden kilometr dvou pravidel:

- náklady nezávislé se v prvním kroku vydělí roční dobou provozu vozidla a vypočtená hodnota se zapíše do nákladů sazby na hodinu stání vozidel,
- náklady závislé na hodinách provozu v jednotlivých položkách kalkulačního vzorce se vydělí rychlostí a výsledek se uvede v nákladech za ujetý kilometr,

$$ts_{km} = c \times p_{PH} + n_{PNEU} + n_{OST} + \frac{n_{HOD}^P}{v} + \frac{N_{ODP} + N_R}{L}$$

kde:

cs potřeba pohonných hmot na jeden kilometr

p_{PH} jednotková cena pohonných hmot (p. j./l)

n_p ostatní přímé náklady – opravy, přímé mzdy, apod. (p. j./Km)

N_{ODP} odpisy dopravního prostředku (p. j./rok)

N_R režijní náklady (p. j./rok)

L ujeté kilometry za období jednoho roku (p. j./rok).

Vzhledem k tomu, že v taxislužbě není dopravní výkon složen jen z ujetých kilometrů, ale častěji z doby stání, je třeba specifikovat hodinovou tarifní sazbu nákladů. Tu vypočítáme podle následujícího vzorce:

$$ts_{HOD} = n_{mzd}^h + n_{ost}^h + \frac{N_{ODP} + N_R}{T}$$

ts_{HOD} tarifní sazba na jednu hodinu provozu (Kč/hod)

T doba provozu (hod/rok)

n_{mzd}^h hodinová sazba nákladů na mzdy (Kč/hod)

n_{ost}^h hodinová sazba ostatních nákladů (Kč/hod).

Celkové náklady potom vypočítáme dle vzorce:

$$N_c = ts_{km} \times L + ts_{HOD} \times T$$

Po vypočtení předchozích vzorců můžeme konečně přejít k výpočtu jednotkových nákladů na jeden kilometr, který vozidlo ujelo s cílem vykonání přepravy.

$$n_{ukm} = \frac{ts_{km} \times L + ts_{HOD} \times T}{L_{ukm}}$$

n_{ukm}	<i>náklady na jeden ujetý kilometr k účelu přepravy (Kč/km)</i>
L_{ukm}	<i>ujeté kilometry k účelu přepravy (Km/rok) [16].</i>

2.2 Specifika kalkulace nákladů v taxislužbě

Kalkulace nákladů v taxislužbě není tak úplně jednoznačná. Nejrozšířenější způsob provozování taxislužby je ten, že každý řidič má své jedno vozidlo, o které se s nikým nestřídá. V minulosti již bylo provedeno několik analýz nákladů pro tento případ. Náklady na jeden kilometr jistě ovlivňuje typ vozidla, jeho spotřeba a další faktory. V televizním pořadu televize ČT1, bylo v souvislosti s protesty taxikářů v únoru 2016 zmíněno, že průměrný taxikář má měsíční tržbu přibližně 50 000 Kč, po zaplacení všech poplatků, daní a pohonných hmot zbude řidiči něco kolem 15 000 Kč. V září roku 2015 byla provedena kalkulace nákladů pro Asociaci koncesionářů v taxislužbě. Kalkulace byla prováděna pro výpočet nákladů pro případ jedno vozidlo – jeden řidič. Při výpočtech byly uvažovány automobily Škoda Octavia a Škoda Superb. Výsledná výše nákladů na jeden kilometr činila v prvním případě 21,47Kč/km, ve druhém případě 23,56Kč/km [17].

Jak již bylo řečeno v úvodu, náplní této bakalářské práce je výpočet nákladů na jeden ujetý kilometr při sdílení vozidla dvěma řidiči. Proto, abychom mohli tuto hodnotu vypočítat, potřebujeme znát několik hledisek, které jsou pro tento účel zcela nezbytné. Mezi tato hlediska řadíme:

- *Výkonové ukazatele, mezi které patří*
 - *obvyklá pracovní doba řidiče (doba jízdy, doba stání,*
 - *předpokládaný celkový přepravní výkon vozidla (služební km placené/neplacené, neslužební km),*
 - *předpokládaný dopravní výkon v rámci taxislužby,*
 - *využití jízdního výkonu vozidla pro účely taxislužby,*
 - *podíl placených kilometrů na celkovém dopravním výkonu taxislužby,*
 - *průměrná rychlost vozidla při výkonu taxislužby,*
 - *průměrná rychlost vozidla při výkonu taxislužby při zohlednění doby stání.*
- *Ekonomické ukazatele, mezi které patří*
 - *náklady na pohonné hmoty,*
 - *náklady na pneumatiky,*
 - *náklady na údržbu, servis, opravy,*

- *ostatní přímé náklady,*
 - *odpis vozidla,*
 - *mzdové náklady řidiče,*
 - *zákonné odvody zaměstnavatele ze mzdy řidičů,*
 - *režijní náklady.*
- *Dodatečné ukazatele pro výpočet nákladových tarifů, mezi které řadíme*
 - *průměrná délka jedné jízdy,*
 - *nástupní sazba [17],*
 - *minutová sazba při čekání během jízdy se zákazníkem.*

3 Popis a kalkulace modelu sdílení vozidla taxislužby

Jak již bylo výše několikrát zmíněno, úkolem této bakalářské práce je srovnání klasického modelu nákladů na vozidlo taxislužby (tzn. jedno vozidlo – jeden řidič) s modelem poněkud novým a tím je jedno vozidlo – dva řidiči.

Toto srovnání budeme provádět za pomoci kalkulačního vzorce, který bude vytvořen pro tento případ. V první řadě je nutné si uvědomit, že díky tomuto modelu bude vozidlo taxislužby využíváno pouze pro činnost taxi. S tímto nám tedy odpadají veškeré najeté soukromé kilometry. Vozidlo bude používáno na dvě směny. Jediné náklady, které se nám budou od klasického modelu lišit, budou náklady spojené přímo s řidiči, jelikož vozidlo bude muset vydělávat na dvě osoby a bude nutné také platit dvakrát větší sociální a zdravotní pojištění. Všechny ostatní náklady souvisí pouze s údržbou vozu, tudíž jsou stejné jak pro jednoho tak pro dva řidiče. Hodnoty výkonových ukazatelů jsou vyplněny na základě poznatků pana Mgr. Juraje Atlase, zakladatele mobilní aplikace Liftago. Hodnoty ekonomických ukazatelů jsou stanoveny dle cen k měsíci květen roku 2016.

V této kapitole budou vypočteny různé varianty dopravních výkonů vozidla taxislužby, na základě kterých bude v závěru bakalářské práce vyhodnocení. Co se týče vozidel, jsou brány v úvahu tři typy automobilů. Jejich parametry, na základě kterých se odvíjí hodnoty ve výkonových a ekonomických ukazatelů, jsou zobrazeny v tabulce níže. Všechna vozidla jsou vyrobena v roce 2014.

Tabulka 4 Parametry vozidel

Název vozidla	Výkon motoru vozidla	Objem válců vozidla
Škoda Octavia G-TEC	81 kW	1 395 cm ³
Škoda Octavia diesel	81 kW	1 896 cm ³
Škoda Superb diesel	85 kW	1 798 cm ³

Kalkulace nákladů bude provedena jednotlivě pro každé vozidlo zvlášť, každé vozidlo bude mít navíc tři alternativy poměru odjetých placených a neplacených kilometrů. Těmito alternativami budou hodnoty 35%, 50%, 65% placených k neplaceným kilometrům.

3.1 Kalkulace nákladů pro Škoda Octavia G-TEC

3.1.1 Vstupní údaje pro kalkulaci nákladů vozidla Škoda Octavia G- TEC

Tabulka 5 Vstupní údaje pro kalkulaci Škoda Octavia G-TEC

Číslo řádku	Veličina	Hodnota	Jednotka
VÝKONOVÉ UKAZATELE			
1	Obvyklá pracovní doba vozidla	5760	hod/rok
2	z toho - doba jízdy	5000	hod/rok
3	-doba stání	760	hod/rok
4	- čekací doba během jízdy se zákazníkem	125	hod/rok
5	Předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla	144000	Km/rok
6	Podíl placených km	0,5	///
7	z toho -služební kilometry – placené	72000	Km/rok
8	-služební kilometry – neplacené	72000	Km/rok
9	Předpokládaný dopravní výkon v rámci taxislužby	144000	Km/rok
10	Využití jízdního výkonu vozidla pro účely taxislužby	100	%
11	Podíl placených kilometrů na celkovém dopravním výkonu vozidla	1	%
12	Průměrná rychlost vozidla při výkonu taxislužby	28,8	Km/hod
13	Průměrná rychlost vozidla při výkonu taxislužby včetně doby stání	25	Km/hod
EKONOMICKÉ UKAZATELE			
14	Náklady na pohonné hmoty		
15	Průměrná spotřeba vozidla ve městě	3,4	kg/100Km
16	Cena CNG	25,9	Kč/kg
17	Náklady na 1km jízdy	0,8806	Kč/Km
18	Náklady na PHM	126806,4	Kč/rok
19	z toho: Ekonomicky oprávněné náklady na PHM - taxislužba	126806,4	Kč/rok
20	Náklady na pneumatiky		
21	Počet pneumatik	4	Ks
22	Cena letních pneumatik	1335	Kč
23	Cena zimních pneumatik	1656	Kč
24	Průměrná cena pneumatik	1495,5	Kč
25	Životnost letních pneumatik	40000	Km
26	Životnost zimních pneumatik	40000	Km
27	Průměrná životnost pneumatik	40000	Km
28	Cyklus výměny pneumatik	2	poč./rok
29	Cena 1 cyklu výměny	1000	Kč
30	Náklady na 1km jízdy	0,19955	Kč/Km

31	Náklady na pneumatiky – celkem	28735,2	Kč/rok
32	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady na pneumatiky – taxislužba	28735,2	Kč/rok
33	Náklady na údržbu, servis a opravy		
34	Z toho: motorový olej		
35	Objem oleje	4	l
36	Cena oleje	200	Kč/l
37	Počet filtrů	1	Ks
38	Průměrná cena filtrů	300	Kč/Ks
39	Cyklus výměny	15000	Km
40	Počet cyklů při očekávaném dopravním výkonu	10	
41	Náklady na olej – celkem	10560	Kč/rok
42	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady	10560	Kč/rok
43	Z toho: umývání, vysávání, výměna potahů		
44	Umývání vozidla (cena 1 cyklu)	530	Kč/cyklus
45	Počet cyklů	52	poč./rok
46	Vysávání vozidla (cena 1 cyklu)	1040	Kč
47	Počet cyklů	24	poč./rok
48	Tepování vozidla	650	Kč
49	Počet cyklů	4	poč./rok
50	Výměna potahů sedaček (cena 1 cyklu)	3300	Kč
51	Počet cyklů	1	poč./rok
52	Náklady na údržbu – celkem	58420	Kč/rok
53	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	58420	Kč/rok
54	Z toho: Ostatní náklady na údržby		
55	Technická kontrola a emisní kontrola	1590	Kč/rok
56	Ověření taxametru	310	Kč/rok
57	Běžná údržba a servis, ostatní	15000	Kč/rok
58	Náklady na ostatní – celkem	16900	Kč/rok
59	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	16900	Kč/rok
60	Náklady na údržbu, servis a opravy - celkem	85880	Kč/rok
61	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	85880	Kč/rok
62	Ostatní přímé náklady		
63	Povinné pojištění z provozu vozidla	6800	Kč/rok
64	Havarijní pojištění	10706	Kč/rok
65	Silniční daň	729	Kč/rok
66	Dálniční známka	1500	Kč/rok
67	Platba za stanoviště taxislužby	8000	Kč/rok
68	Náhradní auto v případě poruchy	4390	Kč/rok
69	Ostatní přímé náklady – celkem	32125	Kč/rok

70	Z toho: Ekonomicky oprávněné ostatní přímé náklady – taxislužba	32125	Kč/rok
71	Odpis vozidla		
72	Pořizovací cena vozidla	481900	Kč
73	Zůstatková cena při prodeji vozidla	220000	Kč
74	Odepisovaná cena vozidla	261900	Kč
75	Součásti vozidla taxi (taxametr, polep, transparent, navigace)	33980	Kč
76	Životnost vozidla	2	Roky
77	Náklady spojené s odpisem vozidla - celkem	147940	Kč/rok
78	Z toho: Ekonomicky oprávněné odpisy vozidla - taxislužba	147940	Kč/rok
79	Mzdové náklady řidiče		
80	Průměrná hrubá mzda jednoho řidiče	22137	Kč/měsíc
81	Počet řidičů na 1 vozidlo	2	Osob
82	Mzdové náklady řidiče (hrubá mzda) - celkem	531288	Kč/rok
83	Z toho: Ekonomicky oprávněné mzdové náklady řidiče – taxislužba	531288	Kč/rok
84	Zákonné odvody zaměstnavatele ze mzdy řidičů		
85	Sociální a zdravotní pojištění	180637,92	Kč/rok
86	Náklady na povinné odvody – celkem	180637,92	Kč/rok
87	Z toho: Náklady na povinné odvody - taxislužba	180637,92	Kč/rok
88	Režijní náklady		
89	Režijní náklady	17000	Kč/rok
90	Poplatek za zprostředkování služby mezi dispečinkem a řidičem – mobil	8000	Kč/měsíc
91	Režijní náklady – celkem	113000	Kč/rok
92	Z toho: Režijní náklady – taxislužba	113000	Kč/rok
DODATEČNÉ UKAZATELE PRO VÝPOČET NÁKLADOVÝCH TARIFŮ			
93	Průměrná délka 1 jízdy (přepravy)	6	Km
94	Nástupní sazba	40	Kč

3.1.2 Výpočet nákladů pro vozidlo Škoda Octavia G-TEC

Tabulka 6 Kalkulační vzorec Škoda Octavia G-TEC

Položka kalkulačního vzorce	ZÁVISLOST NÁKLADŮ			KALKULACE NÁKLADŮ			KALKULACE TARIFŮ	
	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Tarifní sazby	
	km	Hod		km	hod		km	hod. stání
<i>Spotřeba pohonných hmot</i>	X			0,88			0,88	
<i>Přezhové obryče</i>	X			0,20			0,20	
<i>Mzda</i>		X			92,24		3,20	92,24
<i>Odpisy</i>			X			130950,00	0,89	25,68
<i>Oprava a údržba</i>	X			0,60			0,60	
<i>Zdravotní a sociální pojištění</i>		X			31,36		1,9	31,36
<i>Ostatní</i>			X			32125,00	0,19	5,58
Přímé náklady celkem								
<i>Režie</i>			X			113000,00	0,68	19,62
Úplné vypočtené náklady	X	X	X	1,68	154,96	163075,00	7,73	154,86

Tabulka 7 Celkové náklady Škoda Octavia G-TEC

Náklady na ujeté kilometry	7,73	Kč
Náklady na placené kilometry	15,47	Kč
Náklady na stání	154,86	Kč
Celkové náklady	1231502,80	Kč

Tabulka 8 Finální tarify Škoda Octavia G-TEC

FINÁLNÍ TARIFY pro podíl 50%	Počet dní v roce	360	dní
	Počet zakázek za 1 den	16	
	Počet zakázek za 1 rok	5760	
	Nástupní sazba	40,00	Kč
	Tržba za nástup	230400,00	Kč
	1km bez DPH	13,28	Kč
	1 km s DPH	16,07	Kč
	1 hodina stání	154,86	Kč
	1 minuta stání	2,58	Kč
	Nástupní sazba	40,00	Kč

3.2 Kalkulace nákladů pro Škoda Octavia Diesel

3.2.1 Vstupní údaje pro kalkulaci nákladů vozidla Škoda Octavia Diesel

Tabulka 9 Vstupní údaje pro kalkulaci Škoda Octavia diesel

Číslo řádku	Veličina	Hodnota	Jednotka
VÝKONOVÉ UKAZATELE			
1	Obvyklá pracovní doba vozidla	5760	hod/rok
2	z toho - doba jízdy	5000	hod/rok
3	-doba stání	760	hod/rok
4	- čekací doba během jízdy se zákazníkem	125	hod/rok
5	Předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla	144000	Km/rok
6	podíl placených km	0,5	///
7	z toho -služební kilometry – placené	72000	Km/rok
8	-služební kilometry – neplacené	72000	Km/rok
9	Předpokládaný dopravní výkon v rámci taxislužby	144000	Km/rok
10	Využití jízdního výkonu vozidla pro účely taxislužby	100	%
11	Podíl placených kilometrů na celkovém dopravním výkonu vozidla	1	%
12	Průměrná rychlost vozidla při výkonu taxislužby	28,8	Km/hod
13	Průměrná rychlost vozidla při výkonu taxislužby včetně doby stání	25	Km/hod
EKONOMICKÉ UKAZATELE			
14	Náklady na pohonné hmoty		
15	Průměrná spotřeba vozidla ve městě	4,9	l/100Km
16	Cena nafty	26,69	Kč/l
17	Náklady na 1km jízdy	1,30781	Kč/Km
18	Náklady na PHM	188324,64	Kč/rok
19	z toho: Ekonomicky oprávněné náklady na PHM - taxislužba	188324,64	Kč/rok
20	Náklady na pneumatiky		
21	Počet pneumatik	4	Ks
22	Cena letních pneumatik	1335	Kč
23	Cena zimních pneumatik	1656	Kč
24	Průměrná cena pneumatik	1495,5	Kč
25	Životnost letních pneumatik	40000	Km
26	Životnost zimních pneumatik	40000	Km
27	Průměrná životnost pneumatik	40000	Km
28	Cyklus výměny pneumatik	2	poč./rok
29	Cena 1 cyklu výměny	1000	Kč
30	Náklady na 1km jízdy	0,19955	Kč/Km

31	Náklady na pneumatiky – celkem	28735,2	Kč/rok
32	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady na pneumatiky – taxislužba	28735,2	Kč/rok
33	Náklady na údržbu, servis a opravy		
34	Z toho: motorový olej		
35	Objem oleje	4	L
36	Cena oleje	200	Kč/l
37	Počet filtrů	1	Ks
38	Průměrná cena filtrů	300	Kč/Ks
39	Cyklus výměny	15000	Km
40	Počet cyklů při očekávaném dopravním výkonu	10	
41	Náklady na olej – celkem	10560	Kč/rok
42	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady	10560	Kč/rok
43	Z toho: umývání, vysávání, výměna potahů		
44	Umývání vozidla (cena 1 cyklu)	530	Kč/cyklus
45	Počet cyklů	52	poč./rok
46	Vysávání vozidla (cena 1 cyklu)	1040	Kč
47	Počet cyklů	24	poč./rok
48	Tepování vozidla	650	Kč
49	Počet cyklů	4	poč./rok
50	Výměna potahů sedaček (cena 1 cyklu)	3300	Kč
51	Počet cyklů	1	poč./rok
52	Náklady na údržbu – celkem	58420	Kč/rok
53	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	58420	Kč/rok
54	Z toho: Ostatní náklady na údržby		
55	Technická kontrola a emisní kontrola	1590	Kč/rok
56	Ověření taxametru	310	Kč/rok
57	Běžná údržba a servis, ostatní	15000	Kč/rok
58	Náklady na ostatní – celkem	16900	Kč/rok
59	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	16900	Kč/rok
60	Náklady na údržbu, servis a opravy - celkem	85880	Kč/rok
61	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	85880	Kč/rok
62	Ostatní přímé náklady		
63	Povinné pojištění z provozu vozidla	9090	Kč/rok
64	Havarijní pojištění	9038	Kč/rok
65	Silniční daň	910	Kč/rok
66	Dálniční známka	1500	Kč/rok
67	Platba za stanoviště taxislužby	8000	Kč/rok
68	Náhradní auto v případě poruchy	6400	Kč/rok
69	Ostatní přímé náklady – celkem	34938	Kč/rok

70	Z toho: Ekonomicky oprávněné ostatní přímé náklady - taxislužba	34938	Kč/rok
71	Odpis vozidla		
72	Pořizovací cena vozidla	384900	Kč
73	Zůstatková cena při prodeji vozidla	190000	Kč
74	Odepisovaná cena vozidla	194900	Kč
75	Součásti vozidla taxi (taxametr, polep, transparent, navigace)	33980	Kč
76	Životnost vozidla	2	Roky
77	Náklady spojené s odpisem vozidla - celkem	114440	Kč/rok
78	Z toho: Ekonomicky oprávněné odpisy vozidla - taxislužba	114440	Kč/rok
79	Mzdové náklady řidiče		
80	Průměrná hrubá mzda jednoho řidiče	22137	Kč/měsíc
81	Počet řidičů na 1 vozidlo	2	Osob
82	Mzdové náklady řidiče (hrubá mzda) - celkem	531288	Kč/rok
83	Z toho: Ekonomicky oprávněné mzdové náklady řidiče - taxislužba	531288	Kč/rok
84	Zákonné odvody zaměstnavatele ze mzdy řidičů		
85	Sociální a zdravotní pojištění	180637,92	Kč/rok
86	Náklady na povinné odvody – celkem	180637,92	Kč/rok
87	Z toho: Náklady na povinné odvody - taxislužba	180637,92	Kč/rok
88	Režijní náklady		
89	Režijní náklady	17000	Kč/rok
90	Poplatek za zprostředkování služby mezi dispečinkem a řidičem – mobil	8000	Kč/měsíc
91	Režijní náklady – celkem	113000	Kč/rok
92	Z toho: Režijní náklady – taxislužba	113000	Kč/rok
DODATEČNÉ UKAZATELE PRO VÝPOČET NÁKLADOVÝCH TARIFŮ			
93	Průměrná délka 1 jízdy (přepravy)	6	Km
94	Nástupní sazba	40	Kč

3.2.2 Výpočet nákladů pro vozidlo Škoda Octavia Diesel

Tabulka 10 Kalkulační vzorec Škoda Octavia diesel

Položka kalkulačního vzorce	ZÁVISLOST NÁKLADŮ			KALKULACE NÁKLADŮ			KALKULACE TARIFŮ	
	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Tarifní sazby	
	km	hod		km	hod		km	hod. stání
<i>Spotřeba pohonných hmot</i>	X			1,31			1,31	
<i>Přezkopy</i>	X			0,20			0,20	
<i>Mzda</i>		X			92,24		3,20	92,24
<i>Odpisy</i>			X			97450,00	0,69	19,87
<i>Oprava a údržba</i>	X			0,60			0,60	
<i>Zdravotní a sociální pojištění</i>		X			31,36		1,09	31,36
<i>Ostatní</i>			X			34938,00	0,21	6,07
Přímé náklady celkem								
<i>Režie</i>			X			113000,00	0,68	19,62
Úplné vypočtené náklady	X	X	X	2,10	154,96	132388,00	7,98	149,53

Tabulka 11 Celkové náklady Škoda Octavia diesel

Náklady na ujeté kilometry	7,98	Kč
Náklady na placené kilometry	15,95	Kč
Náklady na stání	149,53	Kč
Celkové náklady	1262334,04	Kč

Tabulka 12 Finální tarify Škoda Octavia diesel

FINÁLNÍ TARIFY pro podíl 50%	Počet dní v roce	360	dní
	Počet zakázek za 1 den	16	
	Počet zakázek za 1 rok	5760	
	Nástupní sazba	40,00	Kč
	Tržba za nástup	230400,00	Kč
	1km bez DPH	13,71	Kč
	1 km s DPH	16,59	Kč
	1 hodina stání	149,53	Kč
	1 minuta stání	2,49	Kč
	Nástupní sazba	40,00	Kč

3.3 Kalkulace nákladů pro Škoda Superb Diesel

3.3.1 Vstupní údaje pro kalkulaci nákladů vozidla Škoda Superb Diesel

Tabulka 13 Vstupní údaje pro kalkulaci Škoda Superb diesel

Číslo řádku	Veličina	Hodnota	Jednotka
VÝKONOVÉ UKAZATELE			
1	Obvyklá pracovní doba vozidla	5760	hod/rok
2	z toho - doba jízdy	5000	hod/rok
3	-doba stání	760	hod/rok
4	- čekací doba během jízdy se zákazníkem	125	hod/rok
5	Předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla	144000	Km/rok
6	podíl placených km	0,5	///
7	z toho -služební kilometry – placené	72000	Km/rok
8	-služební kilometry – neplacené	72000	Km/rok
9	Předpokládaný dopravní výkon v rámci taxislužby	144000	Km/rok
10	Využití jízdního výkonu vozidla pro účely taxislužby	100	%
11	Podíl placených kilometrů na celkovém dopravním výkonu vozidla	1	%
12	Průměrná rychlost vozidla při výkonu taxislužby	28,8	Km/hod
13	Průměrná rychlost vozidla při výkonu taxislužby včetně doby stání	25	Km/hod
EKONOMICKÉ UKAZATELE			
14	Náklady na pohonné hmoty		
15	Průměrná spotřeba vozidla ve městě	4,9	l/100Km
16	Cena nafty	26,69	Kč/l
17	Náklady na 1km jízdy	1,30781	Kč/Km
18	Náklady na PHM	188324,64	Kč/rok
19	z toho: Ekonomicky oprávněné náklady na PHM - taxislužba	188324,64	Kč/rok
20	Náklady na pneumatiky		
21	Počet pneumatik	4	Ks
22	Cena letních pneumatik	1335	Kč
23	Cena zimních pneumatik	1656	Kč
24	Průměrná cena pneumatik	1495,5	Kč
25	Životnost letních pneumatik	40000	Km
26	Životnost zimních pneumatik	40000	Km
27	Průměrná životnost pneumatik	40000	Km
28	Cyklus výměny pneumatik	2	poč./rok

29	Cena 1 cyklu výměny	1000	Kč
30	Náklady na 1km jízdy	0,19955	Kč/Km
31	Náklady na pneumatiky – celkem	28735,2	Kč/rok
32	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady na pneumatiky – taxislužba	28735,2	Kč/rok
33	Náklady na údržbu, servis a opravy		
34	Z toho: motorový olej		
35	Objem oleje	4	l
36	Cena oleje	200	Kč/l
37	Počet filtrů	1	Ks
38	Průměrná cena filtrů	300	Kč/Ks
39	Cyklus výměny	15000	Km
40	Počet cyklů při očekávaném dopravním výkonu	10	
41	Náklady na olej – celkem	10560	Kč/rok
42	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady	10560	Kč/rok
43	Z toho: umývání, vysávání, výměna potahů		
44	Umývání vozidla (cena 1 cyklu)	530	Kč/cyklus
45	Počet cyklů	52	poč./rok
46	Vysávání vozidla (cena 1 cyklu)	1040	Kč
47	Počet cyklů	24	poč./rok
48	Tepování vozidla	650	Kč
49	Počet cyklů	4	poč./rok
50	Výměna potahů sedaček (cena 1 cyklu)	3300	Kč
51	Počet cyklů	1	poč./rok
52	Náklady na údržbu – celkem	58420	Kč/rok
53	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	58420	Kč/rok
54	Z toho: Ostatní náklady na údržby		
55	Technická kontrola a emisní kontrola	1590	Kč/rok
56	Ověření taxametru	310	Kč/rok
57	Běžná údržba a servis, ostatní	15000	Kč/rok
58	Náklady na ostatní – celkem	16900	Kč/rok
59	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	16900	Kč/rok
60	Náklady na údržbu, servis a opravy - celkem	85880	Kč/rok
61	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	85880	Kč/rok
62	Ostatní přímé náklady		
63	Povinné pojištění z provozu vozidla	9090	Kč/rok
64	Havarijní pojištění	15410	Kč/rok
65	Silniční daň	910	Kč/rok
66	Dálniční známka	1500	Kč/rok
67	Platba za stanoviště taxislužby	8000	Kč/rok

68	Náhradní auto v případě poruchy	6400	Kč/rok
69	Ostatní přímé náklady – celkem	41310	Kč/rok
70	Z toho: Ekonomicky oprávněné ostatní přímé náklady - taxislužba	41310	Kč/rok
71	Odpis vozidla		
72	Pořizovací cena vozidla	615900	Kč
73	Zůstatková cena při prodeji vozidla	324000	Kč
74	Odepisovaná cena vozidla	291900	Kč
75	Součásti vozidla taxi (taxametr, polep, transparent, navigace)	33980	Kč
76	Životnost vozidla	2	Roky
77	Náklady spojené s odpisem vozidla - celkem	162940	Kč/rok
78	Z toho: Ekonomicky oprávněné odpisy vozidla - taxislužba	162940	Kč/rok
79	Mzdové náklady řidiče		
80	Průměrná hrubá mzda jednoho řidiče	22137	Kč/měsíc
81	Počet řidičů na 1 vozidlo	2	Osob
82	Mzdové náklady řidiče (hrubá mzda) - celkem	531288	Kč/rok
83	Z toho: Ekonomicky oprávněné mzdové náklady řidiče - taxislužba	531288	Kč/rok
84	Zákonné odvody zaměstnavatele ze mzdy řidičů		
85	Sociální a zdravotní pojištění	180637,92	Kč/rok
86	Náklady na povinné odvody – celkem	180637,92	Kč/rok
87	Z toho: Náklady na povinné odvody - taxislužba	180637,92	Kč/rok
88	Režijní náklady		
89	Režijní náklady	17000	Kč/rok
90	Poplatek za zprostředkování služby mezi dispečinkem a řidičem – mobil	8000	Kč/měsíc
91	Režijní náklady – celkem	113000	Kč/rok
92	Z toho: Režijní náklady – taxislužba	113000	Kč/rok
DODATEČNÉ UKAZATELE PRO VÝPOČET NÁKLADOVÝCH TARIFŮ			
93	Průměrná délka 1 jízdy (přepravy)	6	Km
94	Nástupní sazba	40	Kč

3.3.2 Výpočet nákladů pro vozidlo Škoda Superb Diesel

Tabulka 14 Kalkulační vzorec Škoda Superb diesel

Položka kalkulačního vzorce	ZÁVISLOST NÁKLADŮ			KALKULACE NÁKLADŮ			KALKULACE TARIFŮ	
	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Tarifní sazby	
	km	hod		km	hod		km	hod. stání
<i>Spotřeba pohonných hmot</i>	X			1,31			1,31	
<i>Přezhové obryče</i>	X			0,20			0,20	
<i>Mzda</i>		X			92,24		3,20	92,24
<i>Odpisy</i>			X			145950,00	0,98	28,29
<i>Oprava a údržba</i>	X			0,60			0,60	
<i>Zdravotní a sociální pojištění</i>		X			31,36		1,09	31,36
<i>Ostatní</i>			X			41310,00	0,25	7,17
Přímé náklady celkem								
<i>Režie</i>			X			113000,00	0,68	19,62
Úplné vypočtené náklady	X	X	X	2,10	154,96	187260,00	8,31	159,06

Tabulka 15 Celkové náklady Škoda Superb diesel

Náklady na ujeté kilometry	8,31	Kč
Náklady na placené kilometry	16,62	Kč
Náklady na stání	159,06	Kč
Celkové náklady	1317206,04	Kč

Tabulka 16 Finální tarify Škoda Superb diesel

FINÁLNÍ TARIFY pro podíl 50%	Počet dní v roce	360	dní
	Počet zakázek za 1 den	16	
	Počet zakázek za 1 rok	5760	
	Nástupní sazba	40,00	Kč
	Tržba za nástup	230400,00	Kč
	1km bez DPH	14,47	Kč
	1 km s DPH	17,51	Kč
	1 hodina stání	159,06	Kč
	1 minuta stání	2,65	Kč
	Nástupní sazba	40,00	Kč

3.4 Popis výpočtů vstupních údajů v jednotlivých řádcích

- ř. 1 Obvyklá pracovní doba = počet směn na vozidlo * délka směny * 360 dní
- ř. 3 Doba stání = obvyklá pracovní doba – doba jízdy
- ř. 4 Čekací doba = 5% z doby jízdy * podíl placených km
- ř. 5 Předpokládaný dopravní výkon = 200km/směnu * počet směn * 360 dní
- ř. 6 Podíl placených km – varianty 35%, 50%, 65%
- ř. 7 Služební placené km = Celkový dopravní výkon * podíl placených km
- ř. 8 Služební neplacené km = Předpokládaný celkový dopravní výkon – placené km
- ř. 10 Využití pro účel taxislužby = 100%, jelikož vozidlo není užíváno pro jiné účely
- ř. 12 Průměrná rychlost = Předpokládaný dopravní výkon/doba jízdy
- ř. 13 Průměrná rychlost včetně doby stání = Předpokládaný dopravní výkon/obvyklá pracovní doba vozidla
- ř. 17 Náklady na 1km jízdy = (Průměrná spotřeba * cena za PHM)/100
- ř. 18 Náklady na PHM = Náklady na 1km jízdy*předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla
- ř. 30 Náklady na 1km jízdy = ((Počet pneumatik*průměrná cena pneumatik) + (cyklus výměny pneumatik*cena 1 cyklu))/průměrná životnost pneumatik
- ř. 31 Náklady na pneumatiky = Náklady na 1km jízdy*předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla
- ř. 40 Počet cyklů při očekávaném dopravním výkonu = Předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla/cyklus výměny
- ř. 41 Náklady na olej = Počet cyklů při očekávaném dopravním výkonu*((objem oleje*cena oleje) + (počet filtrů*průměrná cena filtru))
- ř. 52 Náklady na údržbu = (umývání*počet cyklů) + (vysávání*počet cyklů) + (Tepování*počet cyklů) + (výměna sedaček*počet cyklů)
- ř. 58 Náklady na ostatní = Technická a emisní kontrola + ověření taxametru + běžná údržba, oprava a servis

- ř. 60 Náklady na údržbu, servis a opravy = Náklady na olej + náklady a údržbu + náklady na ostatní
- ř. 69 Ostatní přímé náklady = Povinné pojištění + havarijní pojištění + silniční daň + dálniční známka + platba za stanoviště taxislužby + náhradní auto v případě poruchy
- ř. 74 Odepisovaná cena vozidla = Pořizovací cena vozidla – zůstatková cena při prodeji
- ř. 77 Náklady spojené s odpisem = (Odepisovaná cena vozidla + součásti vozidla taxi)/životnost vozidla
- ř. 82 Mzdové náklady na řidiče = Průměrná hrubá mzda na jednoho řidiče*počet řidičů*12
- ř. 85 Sociální a zdravotní pojištění = Mzdové náklady na řidiče*0,34
- ř. 91 Režijní náklady = (Režijní náklady + (Poplatek za zprostředkování služby*12)).

3.5 Popis a kalkulace modelu jedno vozidlo - jeden řidič

Vstupní hodnoty se budou v klasickém modelu od modelu sdílení vozidla lišit hlavně v tom, že jeden řidič nenajezdí tolik kilometrů za rok a tudíž ani tolik hodin jako tomu je v případě dvou řidičů. Aby bylo lépe zřejmé, o kolik se liší cena za ujetý kilometr mezi těmito dvěma případy, neberou se v úvahu žádné soukromé ujeté kilometry v modelu jednoho řidiče.

Obvyklá pracovní doba jednoho řidiče činí 8 hodin, v úvahu bereme 360 pracovních dní. Po vynásobení se dostáváme na hodnotu 2880 hodin/rok.

Předpokládaný dopravní výkon vozidla taxislužby činí v průměru 200 km za jeden pracovní den. Po vynásobení této hodnoty 360 dny v roce získáváme hodnotu 72000 km/rok.

Dalším rozdílným faktorem bude nižší cena za povinné odvody, mezi které patří sociální a zdravotní pojištění řidiče. Mzda řidiče bude také jen jedna.

Další hodnoty se výpočetně odvíjí od těchto výše zmíněných. Po dosazení výše zmíněných hodnot, získáme vstupní údaje takové, jaké jsou uvedeny v tabulce zobrazené níže.

Tabulka 17 Vstupní údaje pro kalkulaci - jeden řidič

Číslo řádku	Veličina	Hodnota	Jednotka
VÝKONOVÉ UKAZATELE			
1	Obvyklá pracovní doba vozidla	2880	hod/rok
2	z toho - doba jízdy	2700	hod/rok
3	-doba stání	180	hod/rok
4	- čekací doba během jízdy se zákazníkem	67,5	hod/rok
5	Předpokládaný celkový dopravní výkon vozidla	72000	Km/rok
6	podíl placených km	0,5	///
7	z toho -služební kilometry – placené	36000	Km/rok
8	-služební kilometry – neplacené	36000	Km/rok
9	Předpokládaný dopravní výkon v rámci taxislužby	72000	Km/rok
10	Využití jízdního výkonu vozidla pro účely taxislužby	100	%
11	Podíl placených kilometrů na celkovém dopravním výkonu vozidla	1	%
12	Průměrná rychlost vozidla při výkonu taxislužby	26,67	Km/hod
13	Průměrná rychlost vozidla při výkonu taxislužby včetně doby stání	25	Km/hod
EKONOMICKÉ UKAZATELE			
14	Náklady na pohonné hmoty		
15	Průměrná spotřeba vozidla ve městě	4,9	l/100Km
16	Cena nafty	26,69	Kč/l
17	Náklady na 1km jízdy	1,30781	Kč/Km
18	Náklady na PHM	94162,32	Kč/rok
19	z toho: Ekonomicky oprávněné náklady na PHM - taxislužba	94162,32	Kč/rok
20	Náklady na pneumatiky		
21	Počet pneumatik	4	Ks
22	Cena letních pneumatik	1335	Kč
23	Cena zimních pneumatik	1656	Kč
24	Průměrná cena pneumatik	1495,5	Kč
25	Životnost letních pneumatik	40000	Km
26	Životnost zimních pneumatik	40000	Km
27	Průměrná životnost pneumatik	40000	Km
28	Cyklus výměny pneumatik	2	poč./rok
29	Cena 1 cyklu výměny	1000	Kč
30	Náklady na 1km jízdy	0,19955	Kč/Km
31	Náklady na pneumatiky – celkem	14367,6	Kč/rok
32	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady na pneumatiky – taxislužba	14367,6	Kč/rok

33	Náklady na údržbu, servis a opravy		
34	Z toho: motorový olej		
35	Objem oleje	4	L
36	Cena oleje	200	Kč/l
37	Počet filtrů	1	Ks
38	Průměrná cena filtrů	300	Kč/Ks
39	Cyklus výměny	15000	Km
40	Počet cyklů při očekávaném dopravním výkonu	5	
41	Náklady na olej – celkem	5280	Kč/rok
42	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady	5280	Kč/rok
43	Z toho: umývání, vysávání, výměna potahů		
44	Umývání vozidla (cena 1 cyklu)	530	Kč/cyklus
45	Počet cyklů	52	poč./rok
46	Vysávání vozidla (cena 1 cyklu)	1040	Kč
47	Počet cyklů	24	poč./rok
48	Tepování vozidla	650	Kč
49	Počet cyklů	4	poč./rok
50	Výměna potahů sedaček (cena 1 cyklu)	3300	Kč
51	Počet cyklů	1	poč./rok
52	Náklady na údržbu – celkem	58420	Kč/rok
53	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	58420	Kč/rok
54	Z toho: Ostatní náklady na údržby		
55	Technická kontrola a emisní kontrola	1590	Kč/rok
56	Ověření taxamtru	310	Kč/rok
57	Běžná údržba a servis, ostatní	15000	Kč/rok
58	Náklady na ostatní – celkem	16900	Kč/rok
59	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	16900	Kč/rok
60	Náklady na údržbu, servis a opravy - celkem	80600	Kč/rok
61	Z toho: Ekonomicky oprávněné náklady - taxislužba	80600	Kč/rok
62	Ostatní přímé náklady		
63	Povinné pojištění z provozu vozidla	9090	Kč/rok
64	Havarijní pojištění	9038	Kč/rok
65	Silniční daň	910	Kč/rok
66	Dálniční známka	1500	Kč/rok
67	Platba za stanoviště taxislužby	8000	Kč/rok
68	Náhradní auto v případě poruchy	3690	Kč/rok
69	Ostatní přímé náklady – celkem	32228	Kč/rok
70	Z toho: Ekonomicky oprávněné ostatní přímé náklady - taxislužba	32228	Kč/rok
71	Odpis vozidla		

72	Pořizovací cena vozidla	384900	Kč
73	Zůstatková cena při prodeji vozidla	175000	Kč
74	Odepisovaná cena vozidla	209900	Kč
75	Součásti vozidla taxi (taxametr, polep, transparent, navigace)	33980	Kč
76	Životnost vozidla	4	Roky
77	Náklady spojené s odpisem vozidla - celkem	60970	Kč/rok
78	Z toho: Ekonomicky oprávněné odpisy vozidla - taxislužba	60970	Kč/rok
79	Mzdové náklady řidiče		
80	Průměrná hrubá mzda jednoho řidiče	22137	Kč/měsíc
81	Počet řidičů na 1 vozidlo	1	Osob
82	Mzdové náklady řidiče (hrubá mzda) - celkem	265644	Kč/rok
83	Z toho: Ekonomicky oprávněné mzdové náklady řidiče - taxislužba	265644	Kč/rok
84	Zákonné odvody zaměstnavatele ze mzdy řidičů		
85	Sociální a zdravotní pojištění	90318,96	Kč/rok
86	Náklady na povinné odvody – celkem	90318,96	Kč/rok
87	Z toho: Náklady na povinné odvody - taxislužba	90318,96	Kč/rok
88	Režijní náklady		
89	Režijní náklady	17000	Kč/rok
90	Poplatek za zprostředkování služby mezi dispečinkem a řidičem – mobil	8000	Kč/měsíc
91	Režijní náklady – celkem	113000	Kč/rok
92	Z toho: Režijní náklady – taxislužba	113000	Kč/rok
DODATEČNÉ UKAZATELE PRO VÝPOČET NÁKLADOVÝCH TARIFŮ			
93	Průměrná délka 1 jízdy (přepravy)	6	Km
94	Nástupní sazba	40	Kč

Postup výpočtů jednotlivých řádků je shodný s výpočtem v modelu sdílení vozidel. Kalkulace ceny za ujetý kilometr bude vypadat následovně.

Tabulka 18 Kalkulační vzorec - jeden řidič

Položka kalkulačního vzorce	ZÁVISLOST NÁKLADŮ			KALKULACE NÁKLADŮ			KALKULACE TARIFŮ	
	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Náklady závislé na		Nezávislé náklady	Tarifní sazby	
	km	hod		km	hod		km	hod. stání
<i>Spotřeba pohonných hmot</i>	X			1,31			1,31	
<i>Pryžové obruče</i>	X			0,20			0,20	
<i>Mzda</i>		X			92,24		3,46	92,24
<i>Odpisy</i>			X			52475,00	0,79	21,17
<i>Oprava a údržba</i>	X			1,12			1,12	
<i>Zdravotní a sociální pojištění</i>		X			31,36		1,18	31,36
<i>Ostatní</i>			X			32228,00	0,42	11,19
Přímé náklady celkem								
<i>Režie</i>			X			113000,00	1,47	39,24
Úplné vypočtené náklady	X	X	X	2,63	123,60	84703,00	9,95	155,96

Tabulka 19 Celkové náklady - jeden řidič

Náklady na ujeté kilometry	9,95	Kč
Náklady na placené kilometry	19,89	Kč
Náklady na stání	155,96	Kč
Celkové náklady	744228,38	Kč

Tabulka 20 Finální tarify - jeden řidič

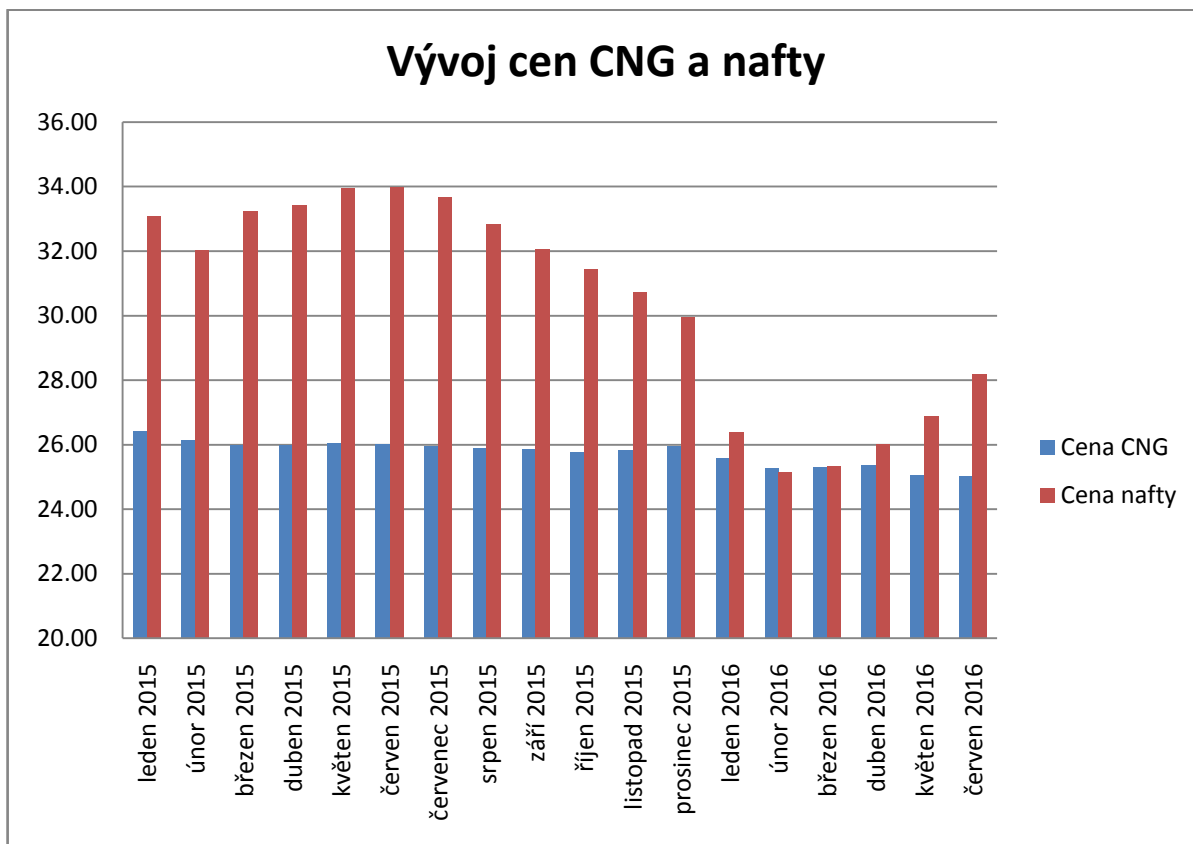
FINÁLNÍ TARIFY pro podíl 35%	Počet dní v roce	360	dní
	Počet zakázek za 1 den	16	
	Počet zakázek za 1 rok	5760	
	Nástupní sazba	40,00	Kč
	Tržba za nástup	230400,00	Kč
	1 km bez DPH	28,58	Kč
	1km s DPH	37,73	Kč
	1 hodina stání	205,63	Kč
	1 minuta stání	3,43	Kč
	Nástupní sazba	40,00	Kč

4 Porovnání nákladů s klasickým modelem

Výše vypočtené náklady na jeden ujetý kilometr odpovídají dopravnímu výkonu 50% placených kilometrů k neplaceným. Tabulka nákladů spojených s provozováním taxislužby bude vypadat stejně, jediný rozdíl bude v položce Podíl placených kilometrů, kde se bude hodnota měnit na 0,35 a 0,65. Položky související s tímto řádkem se rovněž přepočítají.

Mezi další parametry, ovlivňující cenu za jeden ujetý kilometr, patří cena za pohonné hmoty. V tomto případě je zaměřeno na cenu paliva CNG a cenu nafty.

Jelikož cena CNG nemá tak markantní cenové výkyvy, liší se náklady na ujetý kilometr jen o velmi malé částky. Naopak cena nafty má cenové výkyvy větší. Ani v tomto případě se ovšem nedá mluvit o vysoké změně nákladů za ujetý kilometr. Jak se vyvíjela průměrná cena nafty a cena CNG od ledna 2015 do června 2016 můžeme vidět v následujícím grafu. Hodnoty jsou získány od České společnosti pro platební karty s.r.o.



Obrázek 4 Vývoj cen CNG a nafty, [zdroj: Česká společnost pro platební karty s.r.o.]

Jak budou náklady pro jednotlivá vozidla, v závislosti na ceně PHM a podílu ujetých kilometrů, vypadat je vidět v následující tabulce. Pro porovnání jsou vedeny i ceny při obsluze vozidla jedním řidičem.

Tabulka 21 Porovnání nákladů pro Škoda Octavia G-TEC

Škoda Octavia G-TEC						
	Dva řidiči			Jeden řidič		
	Podíl placených kilometrů			Podíl placených kilometrů		
Cena PHM	35%	50%	65%	35%	50%	65%
24,20 Kč	27,42 Kč	18,96 Kč	14,41 Kč	28,69 Kč	19,84 Kč	15,07 Kč
25,90 Kč	27,61 Kč	19,10 Kč	14,52 Kč	28,89 Kč	19,98 Kč	15,18 Kč
26,38 Kč	27,67 Kč	19,14 Kč	14,55 Kč	28,95 Kč	20,02 Kč	15,21 Kč

Tabulka 22 Porovnání nákladů pro Škoda Octavia diesel

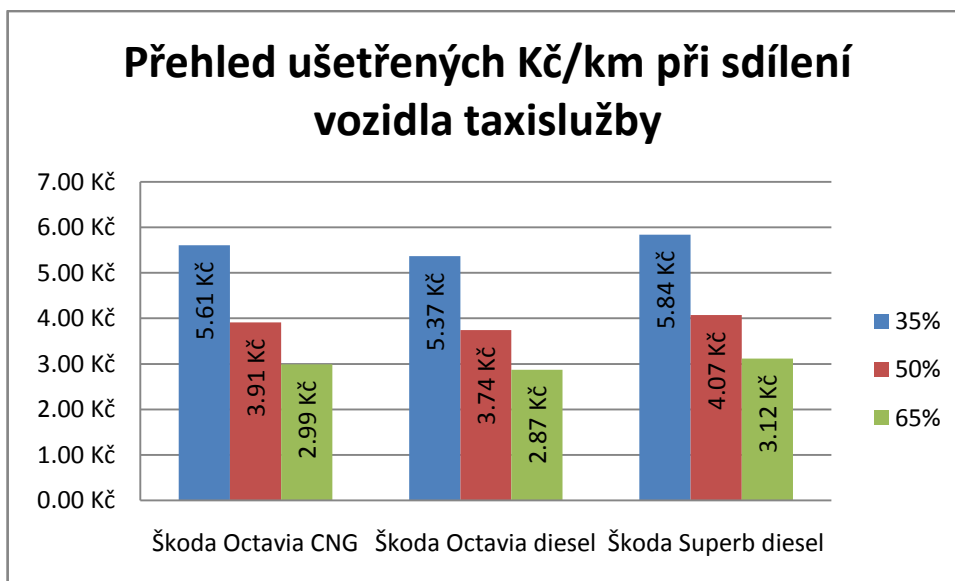
Škoda Octavia diesel						
	Dva řidiči			Jeden řidič		
	Podíl placených kilometrů			Podíl placených kilometrů		
Cena PHM	35%	50%	65%	35%	50%	65%
26,69 Kč	28,36 Kč	19,62 Kč	14,92 Kč	29,39 Kč	20,33 Kč	15,45 Kč
28,27 Kč	28,62 Kč	19,81 Kč	15,06 Kč	29,65 Kč	20,51 Kč	15,59 Kč
35,60 Kč	29,86 Kč	20,68 Kč	15,73 Kč	30,90 Kč	21,38 Kč	16,26 Kč

Tabulka 23 Porovnání nákladů pro Škoda Superb diesel

Škoda Superb diesel						
	Dva řidiči			Jeden řidič		
	Podíl placených kilometrů			Podíl placených kilometrů		
Cena PHM	35%	50%	65%	35%	50%	65%
26,69 Kč	29,67 Kč	20,54 Kč	15,63 Kč	31,18 Kč	21,58 Kč	16,41 Kč
28,27 Kč	29,94 Kč	20,73 Kč	15,77 Kč	31,45 Kč	21,77 Kč	16,56 Kč
35,60 Kč	31,18 Kč	21,60 Kč	16,44 Kč	32,69 Kč	22,64 Kč	17,22 Kč

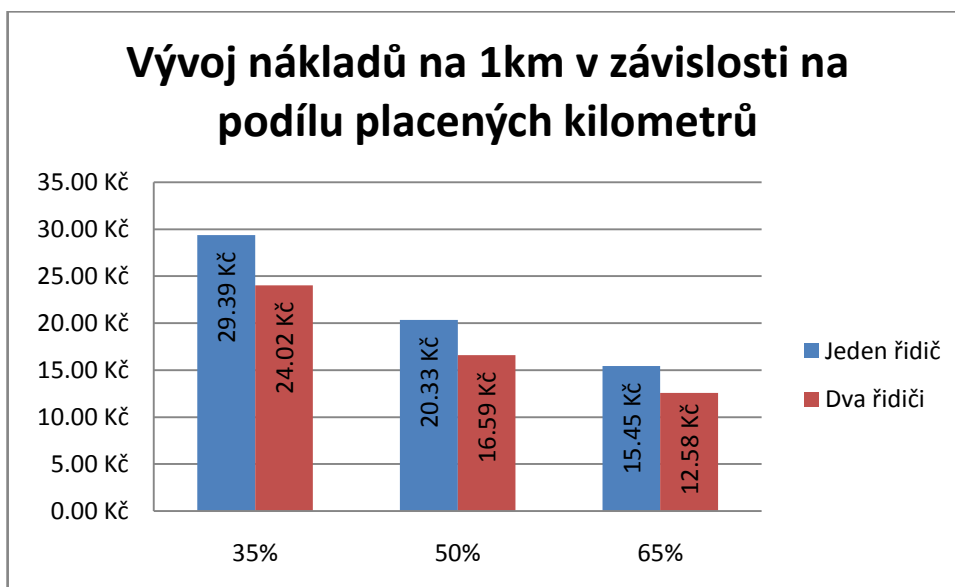
Ve výše zobrazených tabulkách můžeme vidět, že pokud má jeden řidič podíl placených kilometrů pouze 35%, tak se mu jízda nemůže vyplatit, jelikož náklady na jeden kilometr jsou vyšší, než je výše regulované ceny v Praze, pokud se podíváme na stejnou situaci u dvou řidičů, jsou náklady sice nižší, ale ani tak se nevejdou do regulované ceny. Pro řidiče je tedy výhodné provozovat taxislužbu, pokud je podíl jeho placených kilometrů vyšší než 50%.

Pro lepší přehlednost jsou ušetřené náklady na jeden ujetý kilometr v závislosti na typu vozidla a podílu placených kilometrů zobrazeny v následujícím grafu.



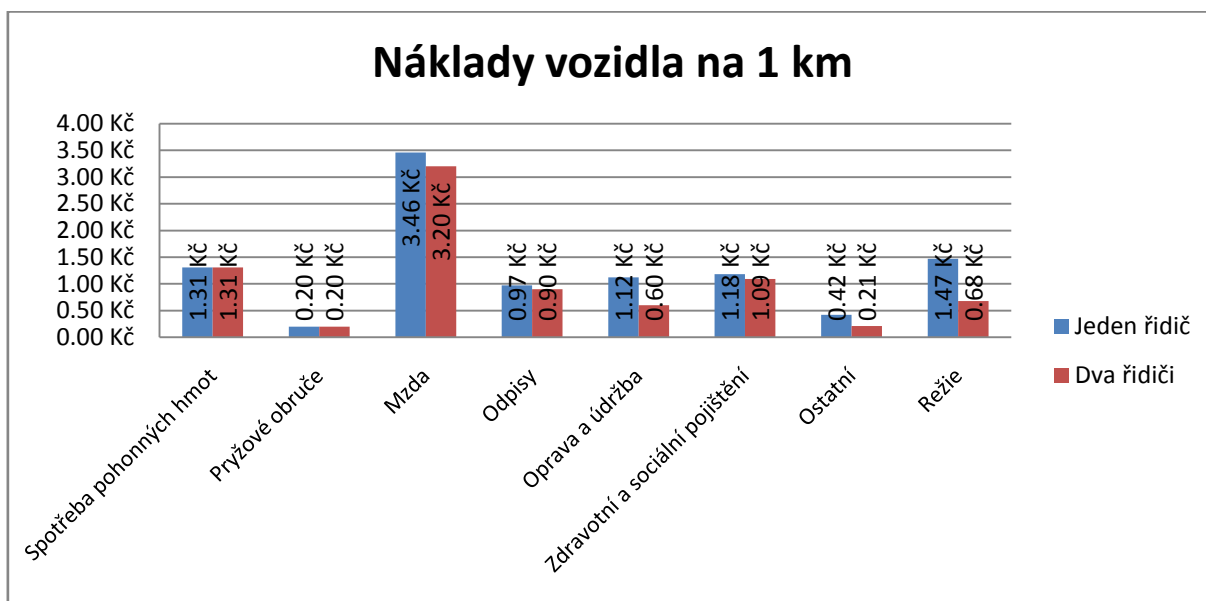
Obrázek 5 Graf ušetřených Kč/km při sdílení vozidla taxislužby

Na dalším grafu je zobrazen vývoj nákladů na 1 ujetý km v závislosti na podílu placených kilometrů. Z grafu je patrné, že vývoj ceny má s rostoucím podílem placených kilometrů klesající trend. Dá se tedy říci, že čím vyšší je podíl placených kilometrů k neplaceným, tím více se náklady na jeden ujetý kilometr v taxislužbě snižují.



Obrázek 6 Vývoj nákladů na 1 km pro Škoda Octavia diesel při ceně 26,6 Kč/l

Zajímá-li nás, porovnání jednotlivých provozních nákladů na jeden ujetý kilometr mezi jedním a dvěma řidiči, podíváme se na další z grafů, ve kterém jsou tyto rozdíly více názorné.



Obrázek 7 Graf nákladů pro vozidlo Škoda Octavia diesel pro podíl placených kilometrů 50%

Na grafu vidíme, že položka spotřeby pohonných hmot a pryžových obručí se u obou modelů, jak při variantě jednoho řidiče, tak při variantě dvou řidičů, rovná. Je to dáno tím, že tyto náklady nijak neovlivňuje, kolik řidičů vozidlo řídí, jedná se čistě o náklady na pneumatiky a pohonné hmoty, které jsou v obou případech stejné.

Náklady na mzdu jsou rozdílné jen nepatrně, stejně jako je tomu u odpisů. Mzda je závislá na podílu celkové pracovní doby a doby jízdy společně s celkovým předpokládaným dopravním výkonem vozidla. Na základě vstupních údajů pro kalkulaci, zobrazených výše, jsou náklady na mzdu nižší pro dva řidiče. Náklady na odpisy jsou téměř stejné, jelikož v této modelové situaci je předpokládáno, že vozidlo se dvěma řidiči najede za 2 roky přibližně 300 000 kilometrů a vozidlo, které bude řídit jeden řidič, najede stejný počet kilometrů za 4 roky. Rozhodujícím faktorem, pro rozdílné náklady na jeden ujetý kilometr, je zůstatková cena vozidla, která je ve druhém případě nižší, dále náklady souvisí rovněž na podílu celkové pracovní doby a doby jízdy společně s celkovým předpokládaným dopravním výkonem vozidla. Po provedení těchto výpočtů jsou náklady na odpisy nižší v případě dvou řidičů.

Co se týče nákladů na opravu a údržbu vozidla, tak ta je závislá na celkových ujetých kilometrech. Jelikož náklady na údržbu jsou stejné v případě jednoho i dvou řidičů, ovlivňuje celkovou cenu za ujetý kilometr celkový předpokládaný dopravní výkon vozidla, který je u dvou řidičů vyšší, tudíž se náklady na jeden kilometr jízdy snižují.

Ostatní, režijní náklady a náklady na sociální a zdravotní pojištění jsou rovněž závislé na celkovém počtu ujetých kilometrů vozidla, proto jsou nižší v případě sdílení vozidla. Rovněž, jako všechny ostatní náklady, jsou závislé také na podílu celkové pracovní doby a doby jízdy vozidla.

Je nutné zmínit, že výše vypočtené náklady, na ujetý kilometr, jsou pouze orientační. Ne všichni taxikáři platí například poplatek za stanoviště vozidla taxislužby, což není rozhodně zanedbatelné částka, tudíž pokud ji řidič neplatí, jeho náklady se tak snižují. Rovněž tomu je s položkou poplatku za zapůjčení náhradního vozidla taxislužby v případě poruchy. V tomto případě bylo ovšem počítáno s nejnákladnější variantou. Náklady vozidla na jeden kilometr tak mohou být o něco nižší, než je uvedeno v této bakalářské práci.

5 ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce byl výpočet cen v oblasti taxislužeb. Úvod práce je věnován historii vývoje taxislužby, základním pojmům spojených s taxislužbou, nebo srovnání cen za tuto službu v jiných městech České republiky, ale také v zahraničí. Neméně zajímavá je tabulka srovnání cen za taxislužbu v závislosti na průměrné mzdě. Z těchto dat vyplývá, že ačkoliv se taxislužba v mnohých městech jeví jako drahá, a jsou v žebříčku cen za taxislužbu ve statistikách na prvních místech, není tomu tak a v porovnání s průměrnou mzdou je tato služba pro obyvatele těchto měst mnohem dostupnější, než je tomu například v Praze. V práci je řešen i aktuální problém a tím je regulace cen v oblasti taxislužby. Je popsáno, jaká regulace je v ostatních městech České republiky, či jak taxislužba funguje v zahraničí. Pro pražskou taxislužbu je vytvořen graf postupného vývoje regulace cen na území Prahy. Zmíněna je zde také snaha řidičů taxislužby o zvýšení regulované ceny z 28Kč/km na 40Kč/km. Pokud se ovšem podíváme na výše vypočtené náklady, jak v případě jednoho řidiče, tak v případě dvou řidičů, zjistíme, že pokud taxikář opravdu během směny jezdí a podíl jeho placených kilometrů je vyšší než 50%, pak je pro něj cena 28Kč/km postačující. V dnešní době se navíc na trhu taxislužeb objevují mobilní aplikace, které vytváří řidičům konkurenci, zákazník si tak může vybrat, s kterým řidičem pojedí a výše nabídnuté ceny je v mnoha případech rozhodující. Na druhou stranu, pro člověka, který mobilní aplikaci nainstalovanou nemá, je regulovaná cena možná výhodou. Z praxe ovšem víme, že ani velikost maximální ceny některým taxikářům nezabrání, aby zákazníkovi náúčtovali jízdné značně vyšší.

Provozování taxislužby není v žádném případě lehké. Proto, aby mohl člověk tuto práci vykonávat, musí splnit hned několik bodů k tomu, aby získal licenci. Všechny náležitosti spojené se získáním osvědčení pro provozování taxislužby jsou v práci samozřejmě také popsány. Nechybí zde ani výtah nejdůležitějších částí zákona o taxislužbě, který musí řidič znát a dodržovat, jinak mu hrozí odebrání licence.

Náklady v taxislužbě jsou stejné jako v každé jiné silniční dopravě. Proto je v práci použit klasický kalkulační vzorec pro silniční dopravu. Zahrnuty jsou zde i pojmy jako variabilní a fixní náklady, náklady přímé a nepřímé.

Jádro bakalářské práce, praktická část, je kalkulace nákladů pro taxislužbu v případě, že jedno vozidlo sdílí více řidičů, v tomto případě to uvažujeme řidiče dva. Od klasického modelu se liší pouze v maličkostech. V novém modelu, modelu sdílení vozidla, musí vozidlo vydělávat na dva řidiče. Do nákladů je tedy zahrnuta dvakrát větší mzda a dvakrát větší

povinné odvody, kterými jsou sociální a zdravotní pojištění. Všechny ostatní náklady jsou spjaty pouze s vozidlem, tudíž nejsou ovlivněny a jsou stejné pro oba případy. Položky, které se odvíjí od výše zmíněných odlišných bodů, se samozřejmě také liší.

Po vytvoření tabulky vstupních údajů se pomocí kalkulačního vzorce vypočetla celková částka za jeden ujetý kilometr. V ní je klíčovým parametrem podíl placených a neplacených kilometrů, s vyšším podílem se jednotkové náklady snižují. Pro názornost bylo počítáno se třemi poměry placených a neplacených kilometrů, tím byly podíly 35%, 50% a 65%. Výsledné hodnoty jsou uvedeny v tabulkách a grafech.

Jako jeden z hlavních důvodů pro zvýšení regulované ceny je zástupci provozovatelů taxislužby uváděno zdražování pohonných hmot. Proto byl proveden výpočet pro různé varianty cen za pohonné hmoty. V tomto případě byla kalkulace prováděna pro vozidla na CNG a diesel. Aby bylo vidět, jak se vyvíjí cena těchto pohonných hmot, je v práci uveden graf vývoje pohonných hmot od ledna 2015 do června 2016. Výrazně kolísající cena za pohonné hmoty ovšem nijak výrazně náklady na ujetý kilometr neovlivňuje, tudíž tento argument taxikářů pro zvýšení hranice regulované ceny není natolik oprávněný, jak by se mohlo zdát.

Věřím, že poznatky získané v této bakalářské práci, pomohou zlepšit situaci na trhu taxislužeb nejen v Praze.

6 BIBLIOGRAFIE

- [1] Zákon o silniční dopravě. In: 1994. Praha: Ministerstvo dopravy, 2014, ročník 1994, číslo 111.
- [2] EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. Ekonomika dopravního systému. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.
- [3] Nejlevnější taxi Ostrava: Taxislužba a osobní přeprava po Ostravě a okolí. Nejlevnější taxi Ostrava: Taxislužba a osobní přeprava po Ostravě a okolí [online]. Ostrava: ., 2012 [cit. 2016 03-29]. Dostupné z: <http://www.nejlevnejsi-taxi-ostrava.cz/historie-taxisluzby/>.
- [4] Praha.eu: portál hlavního města Prahy. Praha.eu: portál hlavního města Prahy [online]. Praha: Magistrát hlavního města Prahy, 2001 [cit. 2016-03-07]. Dostupné z: <http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/taxi/index.html>.
- [5] Nařízení č. 17/2007. In: . Brno: Magistrát města Brna, 2008, ročník 2007, číslo 17.
- [6] TiB: Taxi in Berlin [online]. Berlín: ., 2015 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://www.taxi-in-berlin.de/taxitarif/>.
- [7] DINOTAXI [online]. Berlín:., [cit. 2016-04-09]. Dostupné z: <http://www.dinotaxi-berlin.de/>.
- [8] Taxíkem po Bratislavě? Raději ho objednejte telefonicky. In: Český rozhlas [online]. Praha: Český rozhlas, 2013 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: http://m.rozhlas.cz/radiozurnal/reportaze/_zprava/taxikem-po-bratislave-radeji-ho-objednejte-telefonicky--1183308.
- [9] Transport for London [online]. Londýn: ., . [cit. 2016-04-09]. Dostupné z: <https://tfl.gov.uk/modes/taxis-and-minicabs/our-role?intcmp=35118>.
- [10] Taxicab Rate of Fare. In: NYC taxi & limousine commission [online]. New York: ., 2014 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/taxicab_rate.shtml.
- [11] Liftago [online]. Praha: ., 2015 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: <https://www.liftago.com/>.
- [12] Praha.eu: portál hlavního města Prahy. In: Praha.eu: portál hlavního města Prahy [online]. Praha: Magistrát hlavního města Prahy, 2015 [cit. 2016-03-29]. Dostupné

z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/praha_z_avede_standardy_v_taxisluzbe.html.

- [13] BusinessInfo.cz: Oficiální portál pro podnikání a export. BusinessInfo.cz [online]. Praha: CzechTrade, 2014 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/cinnost-taxisluzby-1526.html>.
- [14] Doklady na taxi. In: Taxikářské stránky [online]. Praha: ., 2013 [cit. 2016-05-12]. Dostupné z: <http://www.taxikarskestranky.cz/uvod/doklady-na-taxi/>.
- [15] EISLER, Jan a Ivan KOSINA. Kalkulace nákladů v dopravě. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1995. ISBN 80-719-4010-0.
- [16] The Costs Calculation And Modelling In Transport, Říha, Z. - Tichý, J., In: Transport Means 2015. Kaunas: Kauno technologijos universitetas, 2015, p. 388-391. ISSN 1822-296X.
- [17] Kalkulace orientačních minimálních nákladů v taxislužbě v Praze. In: Asociace koncesionářů v taxislužbě [online]. Praha: ., 2015 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z: http://akt-praha.cz/cinnost/2015-02-09%20studie_taxi_final.pdf.

7 SEZNAM OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 1 VÝVOJ REGULACE CEN V PRAZE OD R. 1997

OBRÁZEK 2 JAK VYPADÁ APLIKACE LIFTAGO – VÝBĚR VOZIDLA TAXI

OBRÁZEK 3 CYKLUS KVALITY

OBRÁZEK 4 VÝVOJ CEN CNG A NAFTY

OBRÁZEK 5 GRAF UŠETŘENÝCH KČ/KM PŘI SDÍLENÍ VOZIDLA TAXISLUŽBY

OBRÁZEK 6 VÝVOJ NÁKLADŮ NA 1 KM PRO ŠKODA OCTAVIA DIESEL

OBRÁZEK 7 GRAF NÁKLADŮ PRO VOZIDLO ŠKODA OCTAVIA DIESEL

8 SEZNAM TABULEK

TABULKA 1	ŽEBŘÍČEK CEN TAXI SLUŽBY VE SVĚTĚ
TABULKA 2	SROVNÁNÍ CEN TAXISLUŽBY VE SVĚTĚ V ZÁVISLOSTI NA MZDĚ
TABULKA 3	POLOŽKY KALKULAČNÍHO VZORCE
TABULKA 4	PARAMETRY VOZIDEL
TABULKA 5	VSTUPNÍ ÚDAJE PRO KALKULACI ŠKODA OCTAVIA G-TEC
TABULKA 6	KALKULAČNÍ VZOREC ŠKODA OCTAVIA G-TEC
TABULKA 7	CELKOVÉ NÁKLADY ŠKODA OCTAVIA G-TEC
TABULKA 8	FINÁLNÍ TARIFY ŠKODA OCTAVIA G-TEC
TABULKA 9	VSTUPNÍ ÚDAJE PRO KALKULACI ŠKODA OCTAVIA DIESEL
TABULKA 10	KALKULAČNÍ VZOREC ŠKODA OCTAVIA DIESEL
TABULKA 11	CELKOVÉ NÁKLADY ŠKODA OCTAVIA DIESEL
TABULKA 12	FINÁLNÍ TARIFY ŠKODA OCTAVIA DIESEL
TABULKA 13	VSTUPNÍ ÚDAJE PRO KALKULACI ŠKODA SUPERB DIESEL
TABULKA 14	KALKULAČNÍ VZOREC ŠKODA SUPERB DIESEL
TABULKA 15	CELKOVÉ NÁKLADY ŠKODA SUPERB DIESEL
TABULKA 16	FINÁLNÍ TARIFY ŠKODA SUPERB DIESEL
TABULKA 17	VSTUPNÍ ÚDAJE PRO KALKULACI - JEDEN ŘIDIČ
TABULKA 18	KALKULAČNÍ VZOREC - JEDEN ŘIDIČ
TABULKA 19	CELKOVÉ NÁKLADY - JEDEN ŘIDIČ
TABULKA 20	FINÁLNÍ TARIFY - JEDEN ŘIDIČ
TABULKA 21	POROVNÁNÍ NÁKLADŮ PRO ŠKODA OCTAVIA G-TEC
TABULKA 22	POROVNÁNÍ NÁKLADŮ PRO ŠKODA OCTAVIA DIESEL
TABULKA 23	POROVNÁNÍ NÁKLADŮ PRO ŠKODA SUPERB DIESEL