

Požadavky na poskytovatele carsharingu ve statutárním městě Plzni

1. Poskytovatel carsharingu musí být právnická osoba, nebo fyzická osoba podnikající.
2. Poskytovatel carsharingu nesmí zároveň poskytovat služby, při kterých svým klientům spolu s vozidlem poskytuje přímo či nepřímo osobu řidiče, s výjimkami přistavení vozidla před převzetím nebo odvozu vozidla po vrácení.¹
3. Poskytovatel je povinen předložit městu seznam RZ (SPZ) všech sdílených vozidel, která budou ve městě provozována. Při každé změně je poskytovatel povinen zaslat městu aktualizovanou verzi seznamu. Vozidla musejí být výhradně kategorie M1 dle zákona č. 56/2001 Sb.
4. Poskytovatel musí mít veřejný registrační systém a pro registrované uživatele i online rezervační systém nebo mobilní aplikaci, kde musí být k rezervaci dostupná všechna vozidla, která jsou ve výše uvedeném seznamu označena jako sdílená.
5. Poskytovatel musí umožnit pověřenému zástupci města, zejména organizátorovi statické dopravy, uživatelský přístup do svého online rezervačního systému pro ověření, zda jde o službu carsharingu.
6. Jiná vozidla poskytovatele, která nejsou uvedena v seznamu popsaném v bodě č. 3, nesmí být do systému zaváděna.
7. Vyjma mimořádných událostí musí poskytovatel umožnit vyzvedávání a vrácení sdílených vozidel v nepřetržitém režimu 24/7.
8. Poskytovatel musí sdílená vozidla vybavit hardwarem, který umožňuje jejich samoobslužné vyzvedávání a vrácení.
9. Poskytovatel musí umožňovat sdílení vozidel také v délce do jedné hodiny, přičemž hodinová sazba za krátké sdílení nesmí být vyšší než 1/10 denní sazby.
10. Poskytovatel musí nejpozději do dvou let umístit a provozovat sdílená vozidla v nejméně osmi geograficky odlišných oblastech v rámci města. Za geograficky odlišné se považují oblasti, které jsou od sebe vzdáleny alespoň 500 metrů vzdušnou čarou.²
11. Poskytovatel každý svůj sdílený vůz opatří stanoveným jednotným označením carsharingu. Způsob a provedení označení stanoví jménem města Plzně organizátor statické dopravy po projednání s provozovatelem carsharingu. Z projednání bude pořízen zápis.
12. Průměrné stáří flotily sdílených vozidel poskytovatele nepřesáhne 6 let od první registrace a všechny vozy budou splňovat alespoň normu EURO5. Podmínky v tomto bodě se nevztahují na elektromobily.

¹ Vylučují se poskytovatelé, kteří by kombinovali carsharing a služby typu TAXI (např. UBER). Vzhledem k nejasné právní kvalifikaci podobných služeb není v zájmu města Plzně, aby byla za zvýhodněnou cenu poskytnuta parkovací místa poskytovateli, který současně poskytuje taxislužbu.

² Poskytovatel pochopitelně může mít více vozidel než osm a ta mohou být i v menší vzdálenost než oněch 500 metrů. Klíčové je, aby byla vozidla rozmístěna tak, že mezi nimi lze nalézt alespoň osm vozidel, pro která platí, že každé z nich je minimálně 500 metrů od každého vozidla z této osmičky.

Pro reálně fungující carsharingy není toto pravidlo nijak omezující, ale je silně omezující pro ty, kdo by chtěli realizovat negativní scénář podobný tomuto kalkulu: „Větší firma v centru města si řekne - potřebujeme 20 parkovacích míst pro naše auta, jejich zřízení by nás stálo X Kč ročně. Namísto toho do našich aut namontujeme hardware, necháme si naprogramovat alespoň trochu funkční registrační a rezervační systém, ta auta opravdu budeme veřejně sdílet, ale nikde to nebudeme moc propagovat, takže s nimi budou jezdit převážně naši zaměstnanci. Celkové náklady budou nižší než ono X a máme auta v centru přímo u firmy.“

Takto účelově založené carsharingy jsou velkou hrozbou pro celý systém a detekce a dokazování oné „účelovosti“ by byla velmi obtížná. Navrhovaný požadavek radikálně snižuje smysluplnost účelově založených carsharingů, protože provozovat auta v tolika lokalitách by pro ně znamenalo výrazné dodatečné náklady.