

# Zákon na podporu sdílení automobilů/carsharingu

Přehled klíčových prvků



Asociace českého carsharingu usiluje o implementaci národní legislativy v oblasti sdílení vozidel a zároveň sdružuje jednotlivé poskytovatele samoobslužného „čistého“ carsharingu v ČR s mnohaletými zkušenostmi s touto formou sdílení v ČR, také na základě zkušeností ze zahraničí.

V tomto směru je naprosto zásadní carsharingový trh v Německu, který má více než 25 let a tamní legislativa odráží dlouholeté zkušenosti municipalit i spolkových orgánů s tímto novým fenoménem.

V příloze najdete **český překlad německého Zákona na podporu sdílení automobilů/carsharingu** (v originále „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG)“, jehož **klíčové prvky jsou následující:**

- Zákon umožňuje zvýhodnění carsharingových vozidel v oblasti využívání výhod v silničním provozu (využití jízdních pruhů), zvýhodněné parkování a s tím spojená oblast výběru poplatků v různých režimech provozu sdílení.
- Zároveň zákon nastavuje striktní požadavky na poskytovatele carsharingových služeb, aby nemohlo dojít ke zneužití uvedených výhod.
- Zákon umožňuje podporu jen pro carsharingy fungující v modelu volného nebo vázaného samoobslužného carsharingu.

*Vysvětlivka: Vázaný carsharing funguje tak, že uživatel vozidla vyzvedává v rámci menší oblasti (např. Praha Karlín) a do této oblasti jej musí i vrátit. Volný carsharing funguje mírně odlišně – oblast pro vyzvedávání a vrácení aut je mnohem větší (např. „celá Praha“) a uživatel si může vzít auto na jednom konci města a vrátit jej na druhém konci. V obou případech je poskytovatel carsharingu v dokladech všech vozidel uveden jako jejich provozovatel a je odpovědný za jejich technickou stránku a kondici.*

- Klíčovými prvky, které činí carsharing atraktivní v očích uživatelů i úřadů, je flexibilita v oblasti délky zápůjčky a flexibilita v okamžiku vyzvednutí/vrácení (např. v noci, o víkendech, svátcích). Proto zákon vyžaduje, aby poskytovatel carsharingu umožňoval zápůjčky i v délce jedné hodiny nebo kratší (což je zásadní odlišnost od autopůjčoven) a aby bylo možné vrácení i vyzvednutí vozu 24 hodin denně (nonstop), v umožnění ihned rezervovat tyto sdílené vozy pomocí aplikace nebo webu.
- Poskytovatel carsharingu musí své služby nabízet veřejně a bez přerušování 24/7 (tj. nelze je omezit jen na zaměstnance jedné nebo více firem, jen na studenty, či na vyhrazené dny)

- V textu zákona není vůbec řešena podpora tzv. Peer-to-Peer platform, které fungují na zásadně jiném principu, kdy provozovatel carsharingu nabízí jen platformu, do které jedna část uživatelů dává svá auta k dispozici a další část uživatelů si je půjčuje. V tomto modelu samozřejmě poskytovatel P2P služby v dokladech od vozidla není uveden jako provozovatel a případné možnosti podpory ze strany municipalit jsou spojeny s výraznými riziky. Např. pokud by takový poskytovatel dostal možnost zvýhodněného parkování v modrých a fialových zónách v Praze, tak do takového P2P systému mohou tisíce či desetitisíce uživatelů zaregistrovat svá auta, ačkoliv budou ochotni tato auta sdílet jen minimálně. Pokud by takové množství aut získalo odpovídající povolení pro parkování, tak tím hrozí kolaps celého systému rezidentního parkování.
- U samoobslužného carsharingu jsou tato rizika minimalizována tím, že poskytovatelé musí vozidla provozovat či přímo vlastnit. Zároveň tím žádný poskytovatel samoobslužného carsharingu si nedovolí provozovat nepřiměřené množství aut, která by nebyla sdílena a tím by ani služba nedávala smysl v pohledu rentability. Tito poskytovatelé tedy musí nalézt optimální počet vozů ve vazbě na aktuální poptávkou po carsharingových službách, čímž se přímo úměrně naplňuje samotná podstata výhod carsharingu, jako snížení celkového počtu vozů ve městech, snížení vytíženosti parkovacích míst, minimalizace dopadu na životní prostředí, nabídka ekonomicky výhodnější a komfortnější alternativy mobility než vůz vlastnit pro všechny potenciální uživatele.

Z výše uvedeného je zřejmé, že moderní dopravní možnosti mají přínosy jak na lokální, tak na národní úrovni a i z tohoto důvodu se nejen německý zákonodárce rozhodl, tato pozitiva podpořit přímo zákonem.

Zároveň je zřejmé, že při nastavování konkrétních parametrů je potřeba výrazné obezřetnosti, aby došlo k zamýšleným efektům a aby naopak nedošlo k narušení již existujících procesů.

V tomto je Asociace českého carsharingu připravena přispět svými zkušenostmi k jasně popsané a funkční legislativě, která bude zaručovat maximální přínos samoobslužného carsharingu, který je evidentní z progresivně rostoucích čísel spokojených uživatelů ve světě.

Asociace českého carsharingu vytvořila ve spojení s pražským magistrátem, nutné podmínky pro službu samoobslužného carsharingu k využití výhodnějšího parkování v placených zónách Prahy. Základem bylo Radou schválené usnesení, inspirované zmíněným funkčním zákonem v Německu a zatím nahrazující chybějící zákon v ČR, ke kterému Asociace českého carsharingu poskytla a vytvořila online nástroj, který dává úředníkům magistrátu kompletní přehled o pohybu všech sdílených vozů v rámci celého města, a tím i umožňuje kontrolu samotného sdílení ve vazbě na radou schválenou definici. Zároveň tato data slouží městu k vyhodnocení efektivity samoobslužného carsharingu.