

Důvodová zpráva k obecně závazné vyhlášce, kterou se stanovuje jako podmínka pro zahájení nebo nabízení přepravy na území hlavního města Prahy splnění zvláštních požadavků na vozidla taxislužby

Obsah:

1. Jaké budou požadavky na osobní vozidla taxislužby?	1
2. Proč hlavní město Praha zpřísňuje požadavky na vozidla taxislužby?	2
3. Právní východiska přísnějších požadavků na vozidla taxislužby	5
4. Vyhlášení požadavků s předstihem a připravenost dobíjecí infrastruktury	6
5. Očekávané přínosy	8
6. Dopady na rozpočet města a městských částí	8
7. Efekt na cenu a dostupnost taxislužby pro obyvatele a návštěvníky Prahy	8
8. Vypořádání připomínek	9
9. Použitá literatura	10

1. Jaké budou požadavky na vozidla taxislužby kategorie M1?

Magistrát hlavního města Prahy předkládá v rámci zmocnění zakotveného v § 21b odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, návrh obecně závazné vyhlášky, která stanoví pro vozidla taxislužby kategorie M1 podmínky pro zahájení a nabízení přepravy na svém území, kterými jsou splnění stanovených požadavků na stupeň plnění emisní úrovně a druh paliva. Konkrétně budou oprávněni poskytovat taxislužbu včetně té, kterou zprostředkovávají dispečinky a digitální platformy, na území hlavního města Prahy

- od 1. 1. 2027 pouze vozidla kategorie M1, která splňují emisní úroveň alespoň EURO 6d a
- od 1. 9. 2029 pouze vozidla kategorie M1, která využívají jako palivo výlučně elektřinu nebo vodík.

Vozidly kategorie M1 se ve smyslu vyhlášky č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 rozumí motorová vozidla s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a bez prostoru pro stojící cestující, bez ohledu na to, zda je počet míst k sezení omezen na místo k sezení řidiče. Dle § 21a odst. 1 zákona o silniční dopravě může být taxislužba poskytována vozidly kategorie M1 nebo kategorie L. Vozidly kategorie L se ve smyslu výše uvedené vyhlášky a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 rozumí dvoukolová a tříkolová vozidla a čtyřkolky splňující podmínky uvedené v tomto nařízení. V rámci navrhované

obecně závazné vyhlášky je navržena regulace jen vozidel kategorie M1; pro účely této důvodové zprávy jsou vozidla kategorie M1 dále nazývána jako “osobní vozidla”.

Obecně závazná vyhláška nestanoví požadavky na vozidla kategorie L, protože se na poskytování taxislužby podílejí v zanedbatelné míře, a proto dosud nepřispívají významným způsobem ke znečištění ovzduší (v dynamické skladbě vozového parku zjišťované v roce 2020 tvořily motocykly méně než 0,2 %).

2. Proč hlavní město Praha zpřísňuje požadavky na osobní vozidla taxislužby?

Cílem stanovení přísnějších podmínek pro nabízení přepravy osobními vozidly taxislužby od 1. 1. 2027 a následně od 1. 9. 2029 je snížení škodlivých emisí z provozu taxislužeb prostřednictvím urychlení obnovy osobních vozidel taxislužby, která poskytují služby na území hlavního města Prahy, a snížit dopady provozu taxislužby na zdraví obyvatel i návštěvníků hlavního města.

Ke zlepšení emisních charakteristik osobních vozidel taxislužby existují v současnosti následující důvody:

a) **Doprava je na území hlavního města Prahy hlavním zdrojem znečištění ovzduší.** Podle údajů Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ) se doprava podílí na imisích oxidů dusíku (NO_x) 80 % a na emisích suspendovaných prachových částic (PM₁₀) 60 % (ČHMÚ, 2024).

b) NO_x, prachové částice a další znečišťující látky, které vznikají nedokonalým spalováním paliva, či jeho výparem, otěrem a obrusem brzd, pneumatik a povrchu vozovky, **mají významný vliv na lidské zdraví** (Frey, 2018). Oxid dusičitý (NO₂) postihuje především dýchací systém. Hlavním dopadem krátkodobého působení vysokých koncentrací NO₂ je nárůst reaktivity dýchacích cest a z toho vyplývající nárůst obtíží astmatiků. Expozice NO₂ snižuje plicní funkce a zvyšuje u dětí riziko respiračních onemocnění v důsledku snížené obranyschopnosti vůči infekci (Samet, Zeger, Dominici, et al. 2000; ČHMÚ, 2023b). Suspendované částice PM₁₀, resp. PM_{2.5} mají široké spektrum účinků na kardiovaskulární a respirační systémy. Od roku 2013 jsou zařazeny mezi prokázané lidské karcinogeny (IARC, 2015). Jejich vliv na lidské zdraví závisí na jejich velikosti, tvaru a složení. Jejich součástí mohou být i polycyklické aromatické uhlovodíky a těžké kovy (EEA, 2013). Dlouhodobá expozice NO₂, PM_{2.5} a PM₁₀ zvyšuje riziko předčasného úmrtí (o 6 % při zvýšení koncentrace NO₂ o 10 µg/m³; Boogaard, Samoli, Patton, et al., 2023). Evropská agentura pro životní prostředí odhadla, že v roce 2022 v České republice předčasně zemřelo v souvislosti s expozicí PM_{2.5} asi 9 500 obyvatel; samozřejmě ne všichni v Praze a v důsledku expozice znečišťujícím látkám z dopravy (EEA, 2024).

c) Přestože se v posledních letech daří - i díky lepším rozptylovým podmínkám - plnit stávající zákonné limity, **jsou roční průměrné koncentrace znečišťujících látek na mnoha místech v Praze vysoké.** Například v roce 2023, kdy byla kvalita ovzduší historicky nejlepší, dosáhly průměrné roční koncentrace NO₂ na měřicích stanicích P2-Legerova 37,9 µg/m³, v P9-Vysočanech 27,7 µg/m³ nebo v P7-Holešovicích 26,8 µg/m³ při zákonném limitu 40 µg/m³ (ČHMÚ, 2023a). Pro srovnání,

mezi 20 sledovanými lokalitami s nejvyšší koncentrací NO₂ v ČR jich bylo v roce 2023 sedm na území hlavního města Prahy s koncentracemi srovnatelnými s Ostravou (Ostrava-Českokobratrská (hot spot) 28,1 µg/m³). Také z hlediska PM₁₀ jsou koncentrace srovnatelné s nejhorsími lokalitami v ČR; mezi 20 s nejvyššími koncentracemi jsou 4 pražské lokality (ČHMÚ, 2023a).

V roce 2024 došlo na většině měřicích stanic k mírnému nárůstu počtů překročení denního imisního limitu PM₁₀, např. o 14 případů na dopravní stanici Praha 2-Legerova (hot spot). Vyšší roční průměrná koncentrace byla zaznamenána na dopravních stanicích v Praze: P2-Legerova (hot spot) 23,5 µg/m³, P7-Holešovice, 23,3 µg/m³, P10-Průmyslová, 23,3 µg/m³ (ČHMÚ, 2024). V polovině dubna 2025 byly na stanici P2-Legerova překročeny denní limity pro PM₁₀ již 31krát (z maximálního počtu 35krát za rok) a na stanici P10-Průmyslová 24krát.

d) Od roku 2030 budou pro znečišťující látky ve vnějším prostředí platit přísnější limity než nyní. Pro oxid dusičitý (NO₂) se roční imisní limit sníží z 40 µg/m³ na 20 µg/m³, pro prachové částice PM_{2.5} z 20 µg/m³ na 10 µg/m³ a pro prachové částice PM₁₀ ze 40 µg/m³ na 20 µg/m³. Denní imisní limit pro PM₁₀ bude snížen z 50 µg/m³ na 45 µg/m³, přičemž počet povolených překročení za rok klesne z 35 na 18, nově bude stanoven i denní limit pro imisní koncentrace NO₂ v úrovni 50 µg/m³, s povoleným počtem překročení 18krát za rok. Tyto limity vycházejí z přepracované směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (AQD) 2024/2881 ze dne 23. října 2024. Směrnice má za cíl sladit evropské standardy s doporučeními Světové zdravotnické organizace (WHO) a přispět ke zlepšení kvality ovzduší ve městech, zejména v oblastech s vysokou dopravní zátěží. Členské státy budou muset přijmout opatření ke splnění těchto limitů, včetně zpřísnění regulace emisí z dopravy, podpory nízkoemisních a bezemisních vozidel a rozvoje udržitelné mobility. Jinak jim hrozí sankce.

e) U vozidel taxislužby registrovaných v hlavním městě Praze se v roce 2017 prakticky zastavila obnova vozového parku. Z hlediska kvality ovzduší je přitom žádoucí, aby přibývalo novějších vozidel s lepšími emisními charakteristikami rychleji než těch starších s horšími emisními charakteristikami. Tak tomu bylo do roku 2017, kdy průměrný věk osobních vozidel taxislužby registrovaných v Praze klesal a v roce 2017 dosáhl 4 roky a osobní vozidla s EURO 6 (v té době méně než 1,5 roku stará) se na registracích podílela 49,2 %. V následujících 7 letech se tento trend obrátil a průměrný věk osobních vozidel i podíl osobních vozidel s EURO 3 až 5, které jsou emisně horší, se zvyšoval. V roce 2024 dosahovalo průměrné stáří registrovaných osobních vozidel taxislužby 10,3 let (přestože v posledních dvou letech opět pomalu klesá) a osobní vozidla s EURO 3 až 5 (tj. 10 až 24 let stará) se na celkovém počtu registrací podílela více než 50 % (viz Obrázek 1).

Přitom novější osobní vozidla emisních norem s vyšším pořadovým číslem musí plnit násobně přísnější emisní limity než osobní vozidla nižších emisních norem (EUR-Lex, 2007, 2012, 2016, 2024). Například dieselová osobní vozidla s EURO 6 splňují 3 x přísnější limity NO_x (0,08 vs. 0,25 g/km) a 5krát přísnější limity PM (0,0045 vs. 0,025 g/km) než osobní vozidla s EURO 4; osobních vozidel s EURO 4 přitom bylo v roce 2024 zaregistrováno 3 815, tj. 23 % z celkového

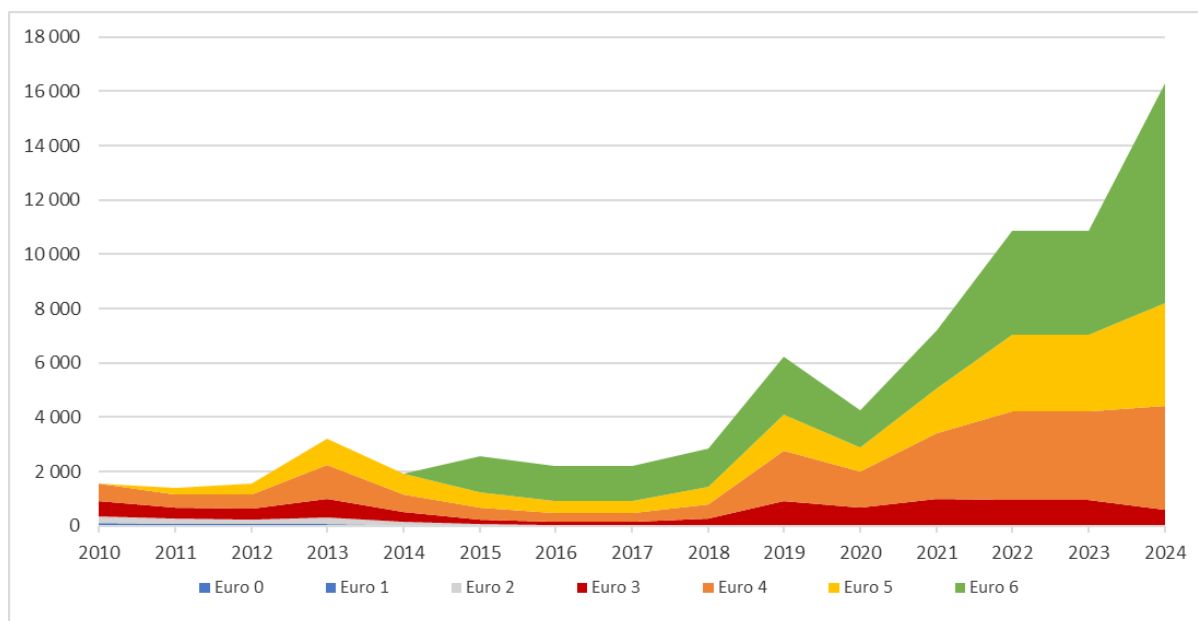
počtu. Konkrétně osobní vozidla s EURO 6d, která budou moci poskytovat taxislužbu i po 1. 1. 2027, musí plni limit 0,08 g/km pro vypouštění NO_x a 0,0045 g/km pro PM, navíc podle spolehlivější metodiky měření (vč. měření v reálném provozu, RDE) zavedené v souvislosti s podvody výrobců automobilů v tzv. aféře Dieseldgate.

f) ***Celkové počty registrovaných osobních vozidel taxislužby od roku 2021 explozivně rostou***; meziročně o více než 50 % a v roce 2024 dosáhly rekordních 16 290 registrací oproti průměrnému počtu 2 070 ročních registrací v letech 2010 a 2017 (data mporga.cz pro MHMP). Pro srovnání, podle dat ČSÚ roste obyvatelstvo Prahy od roku 2010 průměrným tempem 0,6 % za rok a počet návštěvníků města od skončení pandemie covid-19 tempem 1 % za rok (ČSÚ, 2024, 2025). Efekt emisních charakteristik osobních vozidel taxislužby je o to větší, že ujedou na území města násobně více kilometrů než osobní vozidla soukromých osob. Podle vlastních odhadů Technické správy komunikací (TSK) ujede soukromé osobní vozidlo v průměru na území hlavního města 33 km / den. V Praze se pomocí dat od provozovatelů a srovnání se zahraniční literaturou odhadují nájezdy osobními vozidly taxislužby cca 5 x vyšší, tj. 150 km / den (The Future of the Mobility 5.0, 2024 uvádí dokonce 5 až 10krát vyšší; někteří řidiči veřejně uvádějí i nájezdy přes 250 km / den; Sdružení českých taxikářů v připomínkách uvádí i nájezdy 110 tis. km / rok odpovídající 300–650 km / den v závislosti na počtu pracovních dní).

g) ***Snížení dopadů dopravy na lidské zdraví je jedním ze sedmi strategických cílů rozvoje udržitelné mobility v Praze a okolí***. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, který tento cíl deklaruje, byl schválen Zastupitelstvem HMP v roce 2019 a potvrzen Akčním plánem 2024–2026 schváleným Radou HMP v červnu 2024 (HMP, 2019, 2024). Předkládaný návrh vyhlášky je jedním z řady opatření v oblasti ochrany ovzduší a dopravy na území hlavního města Prahy, která bude nezbytné přijmout, aby imise znečišťujících látek v ovzduší začaly opět postupně klesat, dosáhly bezmála polovičních hodnot pro NO₂ a 50 % snížení u PM_{2,5} a splnily limity platné od roku 2030. Opatření je obsaženo ve Strategii podpory alternativních paliv a požadavek na zlepšení kvality ovzduší plyne i ze Strategického plánu hl.m. Prahy.

Kromě toho je zpřísnění emisních požadavků na osobní vozidla taxislužby i jedním z kroků k plnění závazků hlavního města Prahy v oblasti ochrany klimatu (HMP, 2021).

Obrázek 1: Osobní vozidla taxislužby registrovaná v Praze v daném roce podle emisních norem EURO



Data: mporga.cz; zpracování ODO MHMP

Pozn.: Barevné plochy zobrazují počet vozidel s danou emisní charakteristikou, která se **nově zaregistrovala k provozu taxislužby v HMP v daném roce**. Odhad celkového počtu vozidel, která jsou oprávněna provozovat taxislužbu, představuje součet registrací v jednotlivých letech; přitom je třeba zohlednit, že nedochází k rušením již platných registrací a že se v průběhu času některá vozidla znovu registrují za jiného provozovatele.

3. Právní východiska přísnějších požadavků na osobní vozidla taxislužby

Přísnější podmínky, za kterých bude od roku 2027 možné na území hlavního města Prahy poskytovat taxislužby, stanoví hlavní město Praha obecně závaznou vyhláškou na základě zmocnění zakotveného v § 21b odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Jedná se o vyhlášku v samostatné působnosti hlavního města Prahy, přičemž její vydání naplňuje smysl předmětného zákonného zmocnění, na jehož základě mohou obce pro své území stanovit požadavky na vybrané technické specifikace vozidel používaných k poskytování taxislužby. Jak uvádí důvodová zpráva k novele zákona č. 304/2017 Sb., kterou bylo zakotveno současné znění § 21 b zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, „jedná se o technické požadavky zohledňující pohodlí zákazníka, popř. i místní prostorové podmínky pozemních komunikací (minimální a maximální rozměry vozidla), a dále **parametry zohledňující ekologické aspekty taxislužby coby veřejné přepravy – technické parametry vozidel vztahující se zejm. k emisím ve výfukových plynech, popř. ke spotřebě pohonných hmot.** (...) Toto zmocnění umožní místním samosprávám klást větší důraz na kvalitu veřejné dopravy v jejich územním obvodu a její ekologičnost v závislosti na místních podmínkách. Jelikož přepravní služby poskytované označenými vozidly taxislužby plní v oblasti městské mobility obdobnou funkci jako

veřejná hromadná doprava (v hromadné veřejné dopravě je tato problematika řešena nařízením vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů), je důvodné dát obcím i v této oblasti dopravy možnost ovlivnit kvalitu veřejně poskytovaných dopravních služeb a jejich vliv na životní prostředí ve městech.“

Nová vyhláška stanoví druhou podmínku pro zahájení a nabízení přepravy osobními vozidly taxislužby na svém území s platností od 1. 9. 2029 podle druhu paliva: jen elektřina nebo vodík. Stanovení uvedené podmínky je v souladu se zákonným zmocněním dle § 21b odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, dle kterého může obec stanovit požadavek na mj. druh paliva. Pojem „palivo“ je nutno vykládat s ohledem na jiné právní předpisy, zejm. zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon v ustanoveních, kde hovoří o evidenci technických specifikací vozidel v registru silničních vozidel (RSV), používá pojem „palivo“. Viz např. § 4 odst. 3 písm. f): „V registru silničních vozidel se dále u silničního vozidla uvádí (...) typ, výkon a zdvihový objem motoru a palivo.“ Také v ustanovení § 7b odst. 6, kde upravuje elektrická vozidla a jejich registrační značky, používá pro kategorizaci hledisko paliva. V RSV se v kolonce „palivo“ eviduje označení dle číselníku uvedeného v příloze č. 4 k vyhlášce 343/2014 Sb., která tento zákon provádí. Mimo jiné jsou jako palivo evidovány „EZ“ označující elektřinu a „VODÍK“. Rovněž zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách, označuje v definici alternativního paliva za palivo elektřinu a vodík.

4. Vyhlášení požadavků s předstihem a připravenost dobíjecí infrastruktury

Termíny platnosti nových požadavků na emisní úroveň a následně používané palivo u osobních vozidel taxislužby byly navrženy s maximálním ohledem na potřebu provozovatelů taxislužby plánovat investice do obnovy osobních vozidel, která jsou hlavním výrobním prostředkem v oblasti jejich podnikání. První z požadavků, aby osobní vozidla splňovala při poskytování taxislužby na území hl. m. Prahy minimálně normu EURO 6d, prakticky ukončí možnost provozu taxislužby osobními vozidly, která budou v době nabytí účinnosti tohoto požadavku, tj. 1. 1. 2027, stará 6 let a více. Bude se proto jednat o osobní vozidla zpravidla účetně odepsaná, přesto s nenulovou hodnotou na trhu s ojetými vozidly. Pro srovnání, podle společnosti CEBIA dosáhlo průměrné stáří ojetin dovezených v roce 2024 do ČR průměrného stáří 10,5 roku (CEBIA, 2024). V případě vozidel taxislužby se jedná o vozidla s nájездem kolem 300 tisíc km v městském provozu, která nemusí plnit původní emisní limity.¹

¹ Pro srovnání, až nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), jmenovitě příloha IV vyžaduje, aby vozidla plnila původní emisní limity buď po dobu 8 let nebo 160 tisíc najetých kilometrů, podle toho, co nastane dříve (EUR-Lex, 2024).

Podstatné je, že v tomto okamžiku budou mít provozovatelé taxislužby na výběr, zda vozidlo nevyhovující emisní úrovni od 1. 1. 2027 nahradí rovnou vozidlem na elektřinu nebo vodík nebo, zda budou mezi 1. 1. 2027 a 1. 9. 2029 ještě pořizovat nebo pronajímat vozidla s emisní úrovní EURO 6d až EURO 7. Výběr vozidel pro toto období trvající dva a tři čtvrtě roku bude ponecháno na provozovatelích taxislužby, kteří znají nejlépe návratnost investic do vozidel a ostatní ekonomické aspekty svého podnikání.

Druhý z požadavků, aby osobní vozidla taxislužby využívala při provozu na území hl. m. Prahy jako palivo výlučně elektřinu nebo vodík, se vyhláší se čtyřletým předstihem, aby provozovatelé měli dostatek času odepsat i novější osobní vozidla s EURO 6d až EURO 7, která by si mohli pořídit bezprostředně před schválením této vyhlášky. Může se jednat o osobní vozidla, která budou v době účinnosti tohoto požadavku, 1. 9. 2029, 4 až 9 let stará. Z hlediska dopadů na ekonomiku provozu taxislužby je podstatné, že se jedná o osobní vozidla s nenulovou hodnotou na trhu s ojetými vozidly. Dopady do hospodaření subjektů podnikajících v provozu taxislužby by proto měly být minimální.

Co se týče druhého požadavku, aby byla přeprava taxi poskytována pouze osobními vozidly, které jako palivo používají výlučně elektrickou energii nebo vodík, je podstatné, že kapacita dobíjecí infrastruktury pro elektromobily se od roku 2020 rozvíjí v objemu, který bude podle dostupných odhadů stačit k přechodu osobních vozidel taxislužby na alternativní paliva. V současnosti je na území hlavního města Prahy v provozu 1 215 veřejných dobíjecích bodů (THMP, 2025; mapa dobíjecích stanic: CDV, 2024). Na každý dobíjecí bod tak aktuálně připadá cca 18 vozidel s externím dobíjením (vlastní výpočet; data CDV, 2024), což je srovnatelné s hodnotami ve Švédsku nebo Německu (CDV, 2023). Kromě současného stavu, který dostačuje potřebám pro nabíjení vozidel na území metropole, zrealizuje hl. m. Praha s pomocí dotačního programu Doprava 2021–2027 další projekty, které významně přispějí k rozvoji veřejné dobíjecí infrastruktury na území HMP (THMP, 2025). Díky těmto projektům se do roku 2029 zvýší počet veřejných dobíjecích bodů na cca 4 400 (vč. super-rychlých), které pokryjí potřebu 60 až 90 tisíc vozidel s externím dobíjením, což odpovídá střednímu scénáři rozvoje čisté mobility v Praze v *Generelu rozvoje dobíjecí infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030* (OICT, 2020). Kromě toho, že bude kapacita veřejné dobíjecí struktury v roce 2029 stačit k přechodu osobních vozidel taxislužby na alternativní paliva, předpokládá se, že obdobně jako v zahraničí, se budou osobní vozidla taxislužby primárně dobíjet na rychlých neveřejných (soukromých nebo firemních) dobíjecích stanicích, které budou stavět soukromí investoři v rámci nových obchodních modelů, a na domácích dobíjecích stanicích nebo v pronajatých garážích.²

Přijetí této obecně závazné vyhlášky zvyšuje předvídatelnost poptávky po elektřině k dobíjení vozidel taxi a tím stimuluje další rozvoj dobíjecí infrastruktury, zejména rychlodobíjecích bodů, ze strany soukromých subjektů.

² Například ve Florencii, která zavedla taxislužbu elektrickými vozidly v roce 2016, si někteří řidiči taxi pronajímají garáže s wallboxy, aby mohli dobíjet za nízké ceny. Viz také připomínku II.

5. Očekávané přínosy

Taxislužba není jediným sektorem dopravy, který svým provozem přispívá ke znečištění ovzduší na území hlavního města Prahy. Podle dostupných údajů se taxislužba podílí na výkonu motorové dopravy s cca 2,5 miliony vozokm / den cca 10 % (odhad na základě dat TSK, 2022, 2023; interní informace provozovatelů taxi a zahraniční literatury; Henao and Marshall, 2019; Olayode, et al., 2023; The Future of the Mobility 5.0) a na emisích NO_x mezi 5 a 10 %. Jedná se ale o sektor, který - podle počtu registrací vozů - roste tempem nesrovnatelným s jakýmkoliv jiným sektorem dopravy (od roku 2021 53 % / rok) a ve kterém není v platnosti žádné opatření, které by vedlo ke snižování množství znečišťujících látek vypouštěných do ovzduší; na rozdíl od např. postupného snižování stáří autobusů DPP, a.s. (ROPID, 2024), zahájené elektrifikace autobusových linek nebo omezení jezdů do centra města pro vozidla nad 3,5t a 6t.

Vzhledem k tomu, že od 1. 1. 2027 nebudou moci poskytovat taxislužbu na území hl. m. Prahy osobní vozidla, které nyní mohou emitovat 2-4 násobné množství NO_x a o 20 % vyšší až 6 násobné množství PM než povolená osobní vozidla s EURO 6d a kterých bylo jen v roce 2024 registrováno více než 50 %, odhadujeme, že zprísnění požadavků může vést ke snížení emisí NO_x a PM v sektoru taxi o vyšší desítky procent ve srovnání se stavem bez této vyhlášky. Od 1. 9. 2029 pak budou příslušné emise z dopravy dále klesat díky výlučnému využívání alternativních paliv, tj. bez spalovacích motorů v osobních vozidlech taxislužby na území hl. m. Prahy.

Zároveň je zřejmé, že další snížení emisí znečišťujících látek v ovzduší se bude muset do roku 2030 realizovat i v dalších sektorech dopravy. Měla by pokračovat elektrifikace autobusových linek a snížení podílu dieselových autobusů na vozovém parku DPP, a.s. (na 66 % v roce 2030 oproti současným 90 %, tj. o více než 20 %); kontrola a vymáhání pokut u vysoce-znečišťujících vozidel, podpora elektromobility a stimulace rychlejší obnovy vozového parku i u ostatních osobních vozidel.

6. Dopady na rozpočet města a městských částí

Předkládaný návrh obecně závazné vyhlášky, která stanoví přísnější požadavky na osobní vozidla taxislužby, nebude mít žádné dopady na rozpočet města ani městských částí.

7. Efekt na cenu a dostupnost taxislužby pro obyvatele a návštěvníky Prahy

Nepředpokládáme, že by navrhovaná úprava zvýšila ceny taxislužby způsobem, který by ohrozil její dostupnost pro Pražany a návštěvníky města. Od 1. 1. 2027, bude nadále možné provozovat taxislužbu z velké části vozidly se spalovacími motory, které již provozovatelé taxislužby vlastní (ale s lepšími emisními charakteristikami). Od 1. 9. 2029 je možné očekávat **zvýšení koncové ceny taxislužby ve výši jednotek korun českých na kilometr poskytované služby**. Přitom průměrná cesta zákazníka má v Praze délku 8-9 km (informace poskytovatelů). Nízký dopad na cenu taxislužby pro koncové zákazníky je výsledkem skutečnosti, že vozidla taxislužby mají ve svém životním cyklu velmi vysoké nájezdy, odhadem 330 000 - 550 000 km za 3-5 let (údaj provozovatelů

taxislužby a zjištění z jiných evropských měst, např. Scorrano, Danielis, Giansoldati, 2020). Díky tomu představují dodatečné náklady na pořízení elektromobilu (ve srovnání s jeho spalovací variantou např. ve výši 500 tis. Kč) jen 1 až 2 Kč na kilometr poskytnuté služby. Podobný efekt má případná výměna baterie po cca 5 letech provozu. Ze stejného důvodu se dodatečné náklady na pojištění elektromobilů (s vyšší pořizovací cenou) pohybují jen mezi 0,05 až 0,1 Kč / km. Provozní náklady na palivo a údržbu mohou být ale ve srovnání se spalovací variantou dokonce nižší. Samozřejmě při srovnání nového elektromobilu s ojetým vozidlem se spalovacím motorem a průměrným stářím 10 let, může být výsledný dopad na koncovou cenu pro zákazníka i dvojnásobný. Je ale třeba si uvědomit, že i část elektrických vozidel provozovaných po roce 2029 bude pořizována na sekundárním trhu elektromobilů s výrazně s nižší pořizovací cenou.

Pro představu, celkové náklady na vlastnictví elektrických vozidel taxi ($TCO = total\ cost\ of\ ownership$, tj. náklady na pořízení vozidla a jeho provoz vč. paliva a pojištění po dobu jeho životnosti, která je zpravidla 4 roky) jsou ve Florencii, která zavedla provoz elektrické taxislužby v roce 2016, srovnatelné s náklady na vlastnictví hybridních i dieselových vozidel taxislužby (Scorrano, Danielis, Giansoldati, 2020). Platí přitom, že výsledné náklady na vlastnictví elektromobilu pro provoz taxislužby se mohou lišit v závislosti na modelu vozidla a jeho dojezdu, ale zejména celkovém ročním nájezdu a možnosti nabíjení doma nebo (pronajaté) garáži, za nízké ceny elektřiny. Při ročním nájezdu 50 tis. km / rok a více je ale elektrické taxi s celkovými náklady na jeho vlastnictví 0,3 EUR / km a méně (tj. 7,5 Kč a méně) vždy konkurenceschopné (Scorrano, et al., 2020).

Případné zvýšení ceny pro koncové zákazníky v řádu jednotek korun na kilometr plně obhájí přínosy předkládané vyhlášky pro kvalitu ovzduší v hlavním městě Praze a zdraví jeho obyvatel. Navíc je období do 1. 9. 2029 dostatečně dlouhé na to, aby provozovatelé taxislužby našli ekonomicky efektivní model provozu elektrických příp. vodíkových automobilů, aby byly dopady na zákazníky co nejmenší. K malým dopadům na koncovou cenu taxislužby pravděpodobně přispěje i (již nyní) velká konkurence mezi poskytovateli taxislužby. Podmínky podnikání jsou pro všechny provozovatele taxislužby stanoveny spravedlivě a s předstihem.

8. Vypořádání připomínek

Návrh byl nad rámec obvyklých připomínkových míst rozeslán k připomínkám i organizacím zajišťujícím či organizujícím provoz taxislužby na území hl. m., Prahy a jejich připomínky budou v rámci připomínkového řízení vypořádány.

9. Použitá literatura:

- Boogaard, Samoli, Patton, Atkinson, et al. 2023. Long-Term Exposure to Traffic-Related Air Pollution and Non-Accidental Mortality: A Systematic Review and Meta-Analysis. Environment International 176, 107916 Online. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.envint.2023.107916> [citováno 2025-03-26]
- CDV, 2023. Česko má přes 4 300 veřejných dobíjecích bodů, 13. nejvyšší počet v zemích EU. Online. Dostupné z: <https://www.cistadoprava.cz/tiskove-zpravy/cesko-ma-pres-4-300-verejnych-dobijecich-bodu-13-nejvyssi-pocet-v-zemich-eu/> [citováno 2025-04-02]
- CDV, 2024. Veřejné dobíjecí stanice v ČR. Online. Dostupné z: <https://www.cistadoprava.cz/stanice-ceska-republika/> [citováno 2025-04-02]
- CDV, 2025. Stále více Čechů využívá rostoucí síť veřejných dobíječek, už je jich téměř 6 tisíc. Online. Dostupné z: <https://www.cistadoprava.cz/tiskove-zpravy/stale-vice-cechu-vyuziva-rostouci-sit-verejnych-dobijecek-uz-je-jich-temer-6-tisic/> [citováno 2025-04-22]
- CEBIA. 2024. Informace, statistiky a zajímavosti z oblasti prodeje ojetých vozidel - Cebia. SUMMARY 4Q/2024. Online. Dostupné z: <https://www.cebiam.cz/novinky/tiskove-zpravy/informace-statistiky-a-zajimavosti-z-oblasti-prodeje-ojetych-vozidel-cebia-summary-4q-2024> [citováno 2025-03-26]
- ČHMÚ. 2023a. Portál. Přehled stanic s nejvyššími ročními průměrnými koncentracemi - ochrana zdraví. 2023. Online. Dostupné z: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/2023_enh/pdf/MaximaH-RAP.pdf [citováno 2025-03-26]
- ČHMÚ. 2023b. Vlasáková, I., Škáchová, H., Schreiberová, M., Stašová, L., Crhová, L., Kvalita ovzduší v ČR 2023 Předběžné hodnocení I. část Hodnocení koncentrací PM10, PM2,5, O3, NO2, SO2 a CO. Online. Dostupné z: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/mes_zpravy/Rocni_zprava_2023.pdf [citováno 2025-03-26]
- ČHMÚ. 2024. Vlasáková, I., Škáchová, H., Schreiberová, M., Stašová, L., Crhová, L., Seibert, R., Brzezina, J. Kvalita ovzduší v ČR 2024. Předběžné hodnocení I. část Hodnocení koncentrací PM10, PM2,5, O3, NO2, SO2 a CO. Online. Dostupné z: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/mes_zpravy/Rocni_zprava_2024.pdf [citováno 2025-03-26]
- ČHMÚ. Portál. Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika. Tabele ročenky. Online. Dostupné z: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html [citováno 2025-03-26]
- ČSÚ. 2025. Rekordní počet turistů v Praze v roce 2024. Online. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/pha/rekordni-pocet-turistu-v-praze-v-roce-2024> [citováno 2025-03-26]

- ČSÚ. 2024. Počet a pohyb obyvatel. Online. Dostupné z:
<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky&katalog=33155> [citováno 2025-03-26]
- EEA, 2013. Every breath we take. Improving air quality in Europe. Copenhagen: EEA. Online.
Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/eea-signals-2013> [citováno 2025-03-26]
- EEA. 2024. Premature deaths due to exposure to fine particulate matter in Europe. Online. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/health-impacts-of-exposure-to> [citováno 2025-03-26]
- EUR-Lex. 2007. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla. Online. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj> [citováno 2025-03-26]
- EUR-Lex. 2012. Nařízení Komise (EU) č. 459/2012 ze dne 29. května 2012, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a nařízení Komise (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních a z užitkových vozidel (Euro 6). Online. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/459/oj> [citováno 2025-03-26]
- EUR-Lex. 2016. Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6). Online. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/646/oj> [citováno 2025-03-26]
- EUR-Lex. 2024. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) Online. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj> [citováno 2025-03-26]
- Frey, H.C., 2018. Trends in onroad transportation energy and emissions. J. Air Waste Manag. Assoc. 68, 514–563. Online. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/10962247.2018.1454357>. [citováno 2025-03-26]
- Henao, A., & Marshall, W. E. (2019). The impact of ride-hailing on vehicle miles traveled. Transportation, 46(6), 2173-2194. Online. Dostupné z:
<https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-018-9923-2> [citováno 2025-03-26]
- HMP. 2019. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí. Online Dostupné z: <http://poladprahu.cz> [citováno 2025-03-26]
- HMP. 2021. Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030. Online. Dostupné z:
<https://klima.praha.eu/cs/klimaplan-v-kostce.html> [citováno 2025-03-26]

- HMP. 2024. Akční plán 2024–2026. Online Dostupné z: <https://poladprahu.cz/2024/08/13/praha-ma-novy-akcni-plan-rozvoje-dopravy/> [citováno 2025-03-26]
- IARC. 2015. IARC monographs on the evaluation of carcinogenic risks to humans: „Outdoor air pollution“, Vol. 109. A review of human carcinogens. Lyon, France – 2015. Online. Dostupné z: <https://monographs.iarc.fr/ENG/Monographs/vol109/mono109.pdf> [citováno 2025-03-26]
- OICT. 2020. Generel rozvoje dobíjecích infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030. Online. Dostupné z: <https://smartprague.eu/projekty/generel-rozvoje-dobijeci-infrastruktury-v-hlavnim-meste-praze-do-roku-2030> [citováno 2025-03-26]
- Olayode, I. O., Severino, A., Alex, F. J., Macioszek, E., Tartibu, L., K. 2023. Systematic review on the evaluation of the effects of ride-hailing services on public road transportation. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 22, 100943. Online Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100943> [citováno 2025-03-26]
- PRE. 2025a. Dobíjejte v síti PRE POINT od ledna po celou noc bez platby za stání. Online. Dostupné z: <https://www.pre.cz/cs/profil-spolecnosti/media/novinky/dobijete-v-siti-pre-point-od-ledna-po-celou-noc-bez-platby-za-stani/> [citováno 2025-04-28]
- PRE. 2025b. Veřejné dobíjení. Online. Dostupné z: <https://www.pre.cz/cs/domacnosti/emobilita/verejne-dobijeni/#block-regular-scroll> [citováno 2025-04-28]
- Recurrentauto. 2025. Update: Scientists Reveal how EV Fast Charging Impacts Battery Health. Online. Dostupné z: [EV Study Reveals Impacts of Fast Charging](#) [citováno 2025-04-28]
- Rečka, L., Ščasný, M., Máca, V. 2022. Predikce vývoje vozového parku, spotřeby energií a emisí z dopravy. Univerzita Karlova, TAČR RegSim. Online. Dostupné z: https://mpo.gov.cz/assets/cz/energetika/vyzkum-a-vyvoj-v-energetice/resene-dokoncene-projekty-a-jejich-vystupy/projekty-podporene-v-ramci-1-verejne-souteze-programu-theta/2023/2/Predikce-vyvoje-vozoveho-parku--spotreby-energi-i-a-emisi-z-dopravy-_vystup-V2_.pdf [citováno 2025-04-23]
- ROPID. 2018. Standardy kvality – BUS (platnost od 5. 6. 2018). Online. Dostupné z: <https://pid.cz/standardy-kvality/autobusy/> [citováno 2025-03-26]
- Samet, J.M., Zeger, S.L., Dominici, F., Curriero, F., Coursac, I., Dockery, D. W., Schwartz, J., Zanobetti, A. 2000. The National Morbidity, Mortality, and Air Pollution Study. Part II: Morbidity and mortality from air pollution in the United States. Research Report (Health Effects Institute). No. 94, Part II. Online. Dostupné z: <https://www.cabq.gov/airquality/documents/pdf/samet2.pdf> [citováno 2025-03-26]
- Scorrano, Danielis, Giansoldati, 2020. Mandating the use of the electric taxis: The case of Florence. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, 402-414. Online. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.11.018> [citováno 2025-04-24]

- Škoda, 2025. Škoda. Modely. Online. Dostupné z: https://stock-cars.skoda-auto.com/260/cs-CZ/?step=filters&ModelFamily=PV_2025&ModelBody=63009&ModelDerivate=63009 [citováno 2025-04-24]
- The Future of the Mobility 5.0. 2024. Arthur D. Little pro sdružení měst POLIS. Online. Dostupné z: <https://www.adlittle.com/en/insights/report/future-mobility-50> [citováno 2025-03-26]
- THMP. 2025. Technologie hlavního města Prahy, a.s. spouští 50 nových dobíjecích stanic pro elektromobily v pražských rezidenčních oblastech. Online Dostupné z: <https://www.thmp.cz/hlavni-strana/aktuality/technologie-hlavniho-mesta-prahy-a-s-spousti-50-novych-dobijecich-stanic-pro-elektromobily-v-prazskych-rezidencnich-oblastech> [citováno 2025-03-19]
- TSK. 2022. Ročenka dopravy 2022. Praha. Online. Dostupné z: <https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/nabidka-sluzeb/rocenky> [citováno 2025-03-26]
- TSK. 2023. Ročenka dopravy 2023. Praha Online. Dostupné z: <https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/nabidka-sluzeb/rocenky> [citováno 2025-03-26]