Vážená paní ředitelko,
vážení,
děkuji za poskytnutí ověřovacích kalkulací maximálních cen taxislužby a souvisejících podkladů dle zákona č. 106/1999 Sb., včetně výsledků dotazníkového šetření mezi dopravci.
Po jejich detailním prostudování jsem nucen upozornit na zásadní vnitřní rozpory mezi použitými předpoklady, které mají přímý dopad na závěr o údajné ekonomické udržitelnosti regulovaných cen.
Níže uvádím konkrétní body, které považuji za klíčové.
1. Rozpor mezi počtem zakázek v kalkulaci a vlastním dotazníkovým šetřením
V ověřovací kalkulaci (podzim 2025) je použit předpoklad:
• průměrně 11 zakázek denně
Současně však z Vámi poskytnutého dotazníkového šetření mezi dopravci vyplývá:
• průměrný počet zakázek za směnu: 7
Tento rozpor není marginální. Jedná se o rozdíl více než 35 %, který má zásadní vliv na:
• celkové tržby,
• průměrnou délku jízdy,
• počet placených kilometrů,
• vyhodnocení „ziskovosti“ regulované služby.
Dovoluji si proto položit jednoduchou otázku:
Z jakého důvodu je při stanovení maximálních cen upřednostněn optimistický model 11 zakázek denně, pokud vlastní empirická data magistrátu ukazují výrazně nižší hodnotu?
2. Předpoklad „dvou letištních jízd denně“
Kalkulace dále implicitně pracuje s tím, že součástí denního výkonu jsou dlouhé jízdy (např. letiště), které výrazně navyšují průměrné tržby.
Zároveň však:
• dotazníkové šetření takový podíl letištních jízd nepotvrzuje,
• neexistuje žádný mechanismus, který by řidiči garantoval strukturu zakázek (krátké vs. dlouhé),

• jediným garantovaným prvkem regulace je maximální cena za kilometr, nikoliv objem či skladba zakázek.
Jinými slovy:
Cena je regulována striktně, poptávka a její struktura nikoliv.

3. Zdroj a struktura nákladů na pořízení vozidla
Žádám o poskytnutí následujících informací vztahujících se ke vstupnímu předpokladu pořizovací ceny vozidla, se kterým pracují ověřovací kalkulace:
a) Jaká konkrétní pořizovací cena vozidla (bez úroků) byla v kalkulaci použita
– včetně specifikace modelu, motorizace a výbavy,
b) Z jakého zdroje byla tato cena převzata
(např. ceník výrobce, jiný komerční zdroj),
c) Jaká výše úroku (případně RPSN) byla v kalkulaci uvažována a z jakého zdroje,
d) Zda kalkulace pracuje s povinnou akontací, a pokud ano, v jaké výši,
e) Zda a v jaké výši jsou v kalkulaci zahrnuty náklady na předplacený servis
(zejména servisní balíčky typu 5 let / 150 000 km),
f) Zda a v jaké výši je zahrnuto prodloužení záruky, případně z jakého zdroje byl tento náklad stanoven.
Současně žádám o uvedení zdrojů těchto údajů, aby bylo možné posoudit jejich aktuálnost a srovnatelnost s reálnými podmínkami trhu.
Tyto informace považuji za klíčové pro posouzení přiměřenosti použitých vstupních předpokladů a jejich souladu s ekonomickou realitou výkonu taxislužby.

4. Prodej vozidla jako "výnos" – neexistující garance
Ověřovací kalkulace započítává příjem z budoucího prodeje vozidla jako významnou položku zlepšující ekonomický výsledek podnikání.

Dovoluji si upozornit, že:
• prodejní cena vozidla není garantovaným příjmem,
• není nijak zajištěna ani regulována,
• je plně závislá na stavu trhu, opotřebení a historii vozidla (zejména po taxislužbě).
Pro ilustraci uvádím, že běžně dostupná tržní nabídka pětiletých vozidel stejného typu s nižším nájezdem vykazuje nižší ceny, než se kterými kalkulace pracuje, a to i bez zatížení provozem taxislužby.
Dovoluji si proto položit otázku, která je zásadní z hlediska metodiky: Jedná se v kalkulaci o hypotetický výnos, nebo o příjem, za který někdo nese odpovědnost?
5. Zaměstnanci a jiné formy podnikání – mimo zorné pole regulace
Ověřovací kalkulace je konstruována výhradně pro model OSVČ bez zaměstnanců. Regulace však:
• dopadá plošně na celý trh taxislužby,
• neodlišuje různé organizační modely,
• nepočítá s náklady zaměstnavatele ani s riziky spojenými s pracovní silou.
Regulovaná cena je tedy nastavena podle jednoho specifického modelu, ale aplikována na všechny.
6. Shrnutí
Na základě výše uvedeného se domnívám, že:
• ověřovací kalkulace kombinuje optimistické předpoklady výkonu s realistickými náklady,
• výsledná „udržitelnost“ je dosažena pouze za souběhu podmínek, které nejsou řidiči nijak garantovány,
• regulace ceny tak fakticky přenáší veškeré podnikatelské riziko na dopravce, aniž by mu ponechala prostor toto riziko kompenzovat.
Považuji proto za nezbytné, aby byly tyto rozpory zohledněny při projednání výsledků kalkulací plánovaném na únor 2026.
S úctou,



[redacted]