

VÁŠ DOPIS ZN.:
ZE DNE:

NAŠE ZN.: CMI-1783/2018-0111
VYŘIZUJE: RNDr. Pavel Klenovský
TEL.: 545555101
E-MAIL: pklenovsky@cmi.cz

DATUM: 2018-02-26

Ministerstvo dopravy
JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel odboru veřejné dopravy
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Připomínky ČMI k legislativním návrhům MD ve věci taxislužby

Vážený pane řediteli,

na zasedání pracovní skupiny k taxislužbě dne 23. 2.2018 byli účastníci požádáni, aby zaslali připomínky k návrhům legislativních změn předložených na toto zasedání Ministerstvem dopravy (MD). Za Český metrologický institut (dále jen ČMI) k tomu zasilám následující připomínky:

1. Širší verze, par. 21, odst. 7, věta: „Objednateli přepravy musí být před poskytnutím přepravy v aplikaci sdělena **konečná cena za přepravu...**“.

Doposud se předpokládalo, že v ČR bude převzat tzv. estonský model se 2 režimy v taxislužbě – klasická taxislužba s taxametrem a využití mobilní aplikace bez taxametru s tím, že měřit se tady během přepravy nic nebude, objednatel bude znát celkovou cenu předem a trh se s tím vypořádá. Byť naše zkušenosti ukazují, že občané se čím dál více zajímají o správnost údajů měřidel, než aby chtěli měření rušit, je takové spíš politické rozhodnutí v principu možné - i když ani extrémně vysoká konkurence subjektů v taxislužbě, ještě před nástupem zprostředkovatelů jako Uber, vedla spíš k předražování. Lze předpokládat, že na základě této premisy k tomu zaujaly kladné stanovisko i některé orgány odpovědné za ochranu spotřebitele (MF, ČOI).

Je však nutné upozornit na fakt, že v současné době se model s mobilní aplikací v této podobě v praxi neuplatňuje. Minimálně u firmy Uber se předem nestanovuje pevná cena, ale **pouze rozsah výsledné ceny** (viz např. úvodní relace pořadu *Události z 20. 2.2018, kde se mluví např. o rozsahu 128 Kč až 163 Kč za přepravu*). Fakticky je tedy výsledná cena dána nějakým (**neznámým**) algoritmem v závislosti na ujeté dráze a uplynulém času, tzn. že jde stále o provozování taxislužby v režimu §21, odst. 3, písm.c), a tak minimálně v rozporu s platným zněním silničního zákona, který se z hlediska požadavku na užití měřidlo odvolává na právní úpravu odvozenou od Zákona č. 505/90 Sb., o metrologii, v platném znění.

Vzhledem k informacím (poznatkům), které zazněly na zasedáních pracovní skupiny, o rozsahu porušování stávajícího provozování „taxislužby“ ze strany spol. Uber, je málo pravděpodobné, že by tato část návrhu novely silničního zákona, která je navržena speciálně pro tuto společnost, byla fakticky respektována (viz požadavek předem stanovené (smluvní) koncové ceny).

To znamená, že výše uvedené ustanovení neodpovídá tomu, co se děje v praxi a lze k tomu mít následující poznámky:

- jakmile se tady objeví rozsah cen, jehož velikost není navíc ničím regulována, bude řidič logicky pod tlakem se snažit dosáhnout té maximální úrovně ceny, ať už volbou delší trasy či pomalou jízdou. To podle našeho názoru představuje nepřijatelné riziko z pohledu ochrany spotřebitele;
- jak plyne ze zahraničního tisku (např. New York Times /NYT/ z 30. 8.2017), minimálně Uber začíná své působení v jednotlivých zemích cenovým dumpingem (je permanentně ekonomicky ve ztrátě), aby si tím získal přízeň občanů i místních autorit (viz i stav v Praze). Výsledné ceny jsou ovšem tak nízké, že se za ně řidiči nemohou uživit, pokud je to jejich hlavní pracovní činnost. Zmíněný NYT uvádí, po 1 roce působení 96% smluvních řidičů Uberu této činnosti zanechá. Řidiči tedy jsou objektivně pod tlakem získat za přepravu maximální odměnu – viz též uvedený pořad ČT, kde se na základě výsledků kontrol uvádí již přes 20 případů předražování řidiči Uberu.
- Algoritmus výpočtu ceny není znám, ale musí být založen na (nějakém) měření – a pokud se tady již něco během jízdy měří, tak by bylo jen logické, aby se k tomu použilo měřidlo regulované harmonizovanou evropskou legislativou, tj. taxametr. Je třeba vzít tady v úvahu, že aplikace je umístěna na obyčejném nechráněném mobilním telefonu, takže může docházet k různým manipulacím, instalacím podvodného SW atd. – ostatně tak, jak tomu bylo u taxametrů v době někdy před 10 lety, kdy si také vysloužily svou negativní pověst. Není žádný důvod předpokládat, že se to mobilním aplikacím v takto jednoduché podobě vyhne – takové měřidlo by dnes nemohlo být vůbec typově schváleno.

Z výše uvedeného plyne, že navrhovaná právní úprava v této podobě neodpovídá žádné situaci existující v praxi a pokud by byl opuštěn princip pevné ceny stanovené před jízdou, vzniká radikálně jiná situace, **kteřá je z hlediska ochrany spotřebitele zjevně nepřijatelná.**

2. Kratší verze – regulace zprostředkovatelů.

Jak již bylo opět v tisku prezentováno, systém Uberu je zcela jistě sofistikovaný v tom, že vyvádí finanční prostředky, po zaplacení odměny řidičům, do daňového ráje, takže z toho pohledu nemá regulace zprostředkovatelů valný smysl. Jedinými subjekty, kteří by mohly platit v ČR daně, jsou příslušní řidiči – regulace by tedy

měla být postavena spíše na tom, že všichni řidiči v jakémkoliv režimu musí být řádně registrováni (tak, jak je tomu např. v Estonsku).

3. Obecná připomínka.

Informace, které jsou z prostředí taxislužby poskytovány (viz zasedání dne 23. 2. 2018), vedou k závěru, že v ideálním případě by měla být nová úprava taxislužby využita k příležitosti ustavit konečně v ČR pouze jednu taxislužbu a spojit dosavadní 3 režimy (klasická taxislužba, mobilní aplikace, smluvní doprava) do jednotného systému, který by byl z hlediska stanovení ceny postaven na taxamtru při plném využití „aplikací“ v roli zprostředkovatelské (nabídka služby versus poptávka zákazníka). Propojení taxametrická sestava + aplikační nadstavba, by zároveň v případě potřeby mohla sloužit i jako registrační pokladna v rámci systému EET, resp. by byla schopna poskytovat státní správě všechny potřebné údaje. **POZN.** Jako sekundární efekt by se dala tato právní úprava využít i k odstranění z provozu technicky zastaralých taxametrů.

O nějakou dramatickou regulaci tady nejde, když taxametr stojí stejně jako lepší registrační pokladna a kontrola a ověření taxametrické sestavy jednou za 2 roky stojí 680 Kč včetně DPH.

I z informací poskytnutých na zasedání lze vyvodit, že smluvní přeprava byla fakticky vylobována s cílem umožnit předražování s tím, že komplikované formulované podmínky pro to se v praxi stejně nedodržují (a možná je rozumně dodržovat ani nelze), resp. vyžadovalo by obrovské administrativní úsilí je vymoci. Vznikem pouze jedné taxislužby v ČR by se toto prostředí výrazně zjednodušilo a deregulovalo, odpadla by nutnost rozsáhlých kontrol, resp. by se elektronickým přenesením uložených dat z taxametrů při využití aplikační nadstavby zefektivnila, a byly by vytvořeny rovné podmínky pro podnikání všech subjektů.

4. Předložený návrh zcela neřeší otázku § 34 (viz např. kontrola zprostředkovatelů) a navazující „§“, tj. jasné vymezení pravomocí kontrolních orgánů pro efektivní postih subjektů porušujících zákonná ustanovení.

S pozdravem



RNDr. Pavel Klenovský

generální ředitel