



Liberalní institut, vycházející z [důvodové zprávy](#) k novele vyhlášky o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy (vyhláška č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy ve znění pozdějších předpisů), vyjadřuje tyto připomínky:

1. Povinný shodný rozsah zkoušky pro všechny uchazeče

„Po změně zákona v roce 2013 [...] byla zavedena možnost [...] volby, zda vůbec chce žadatel skládat zkoušku ze znalostí ovládnutí taxametru. Vzhledem k tomu, že se jedná o jeden druh přepravy pro cizí potřeby, kterou je taxislužba, měly by být podmínky pro všechny uchazeče stejné.“

Není nám jasné, z čeho paní primátorce vyplývá, že podmínky zkoušky by měly být pro všechny uchazeče stejné. V rámci „přepravy pro cizí potřeby“ si lze představit množství variant, které slouží odlišným preferencím spotřebitelů této služby a umožňují uspokojit tyto preference v zájmu ochrany spotřebitele. Hl. m. Praha může trvat na tom, že některý městem certifikovaný taxikář umí ovládat taxametr, ale taxikář, který taxametr nepoužívá, a tedy na autě nepotřebuje mít samolepku „certifikovaný magistrátem hl. m. Prahy z ovládnutí taxametru“, zkouškou z ovládnutí taxametru procházet nemusí, přesto ale přece může lidi vozit na místo za férovou cenu s využitím alternativní technologie pro sledování trasy a stanovení odpovídající ceny.

Pokud však hl. m. Praha trvá na tom, že jím certifikovaní taxikáři musí umět ovládat zařízení, které patří do minulého století, jsou na stole tři varianty:

1. Všichni musí projít zkouškou z taxametru
2. Všichni musí projít zkouškou z taxametru, nebo z ovládnutí aplikace, která zaznamenává polohu vozidla a umí spočítat celkovou trasu z GPS (nebo obdobným způsobem nezávislých) údajů (dále jen *smart aplikace*)
3. Zkouškou z taxametru musí projít pouze řidiči, kteří stojí o certifikaci hl. m. Prahou, že umějí ovládat taxametr.

Je evidentní, že varianta č. 3 nejméně zasahuje do svobodného podnikání řidičů, kteří chtějí vozit zákazníky po Praze, avšak zároveň nechává hl. m. Praze dohled nad znalostmi řidičů, které např. hl. m. Praha doporučuje k používání turistům, nebo které sama využívá pro dopravu vlastních zaměstnanců nebo hostů.

Je taktéž evidentní, že varianta č. 1 je neškodlivější a velmi zastaralá v současném světě, kde smart aplikace umožňují zákazníkovi zpětnou kontrolu trasy, a tím pádem i ceny. Podpora využívání moderních technologií, které jsou pro některé spotřebitele preferovanější než zastaralejší metody, jakými je například taxametr, by měla být v zájmu města, které často deklaruje podporu tzv. průmyslu 4.0.

2. Důsledné prokázání znalostí místopisu hlavního města Prahy

„Na druhou část testu – právní předpisy je uchazeč nucen se připravit z veřejně dostupných podkladů, bez možnosti nabízet do příslušných zákonů.“

Není nám jasné, proč chce hl. m. Praha po řidičích taxíků něco, co nechtějí po svých studentech ani právnické fakulty a co nedělá žádný právník.

„Řidič taxislužby musí být připraven operativně řešit nepředvídané dopravní situace například zvolením náhradní trasy, kterou v reálném provozu nemůže sledovat v mapě a neukáže mu ji ani nejmodernější technika.“

Nevíme samozřejmě, jakou „nejmodernější techniku“ používají na pražském magistrátě, ale velmi se podivujeme nad tím, že za nejmodernější techniku nepovažují ani GPS přístroje staré zhruba dvacet let, které již v té době uměly reagovat na neprůjezdnost konkrétní trasy. Google Mapy a Waze umějí reagovat na neprůjezdnost trasy ještě dřív, než řidič vůbec zjistí, že je neprůjezdná, a to jednak díky upozornění ostatních řidičů (i těch neprofesionálních) a jednak díky automatickému sledování času průjezdu.

„Poskytnutím mapy se test pro nepřipravené uchazeče proměnil v listování v mapě, kterou připravení uchazeči ani neotevřou. Proto je navrhováno zrušení této možnosti.“

Ani zde nám není jasné, proč by znalosti pražského místopisu museli *nutně* jít dále než “letišť je na západě a Florenc v centru”, když při použití té skutečně nejmodernější techniky se řidič ani nezdržuje zadáváním adresy do smart aplikace, neboť tu tam již vložil zákazník.

Ale tak jako jsme uváděli už výše: Pokud hl. m. Praha chce své vážené hosty vozit v taxíku, o kterém ví, že má jednak taxametr a jednak zná každou pražskou čtvrť do poslední uličky a posledního zákoutí, nechť certifikuje tyto speciální taxikáře, ale ať nechá těm ostatním volnou působnost. Odlišná úroveň certifikace umožňuje lépe sledovat zájmy spotřebitelů a v celkovém důsledku tak snížit cenu těm, kteří preferují dopravce využívajícího „nejmodernější techniku“, která umožňuje snížit náklady na získání detailních znalostí místopisu.

Pokud hl. m. Praha považuje listování v mapě během zkoušky za problematické, navrhujeme řešení v podobě umožnění využívat zvolené elektronické prostředky typu Google Mapy, které radikálně zkrátí čas hledání a odstraní nepříjemné „listování“.

4. Zkouška se skládá pouze v českém jazyce

„Nárůst cizojazyčných uchazečů vyvolává dotazy v této oblasti. Je proto potřebné explicitně stanovit, že zkoušku není možné nijak formálně složit za účinné pomoci překladatele, s jedinou akceptovatelnou zdravotní výjimkou, u neshýšících uchazečů.“ (zvýraznění původní)

Vůbec nerozumíme tomu, proč by řidičem v Praze nemohl být cizinec bez znalosti češtiny. Lidé bez znalosti češtiny působí v mnoha sektorech pražské ekonomiky, nejpodobnějším případem bude zřejmě gastro průmysl, a nevidíme, že by z toho vznikaly problémy takového rozsahu, že by je musela řešit kogentní právní norma.

Ano, pokud druhá strana transakce nehovoří žádným stejným jazykem jako my, je to nepříjemné, avšak řešitelné. Hl. m. Praha tady jde opět proti nejmodernější technice, kdy při použití smart aplikace ani neexistuje nutnost komunikace mezi řidičem a zákazníkem. To je také jeden důvod jejich úspěchu, člověk je může bez obav používat od USA po Čínu, od Brazílie po Izrael, aniž mluví místním jazykem. Smart aplikace provozovaná důvěryhodnou třetí stranou (tedy ne řidičem a ne zákazníkem), jež si bere údaje o poloze od důvěryhodných čtvrtých stran (GPS a další navigační systémy, BTS telefonních operátorů apod.) s možností reklamace a s reputačním systémem je něco,

na co je spolehnutí kdekoliv na světě bez sebemenší znalosti místního jazyka. (Samozřejmě, že spolehnutí není a nikdy nemůže být 100%.)

Zcela proti smyslu ochrany spotřebitele pak jde toto ustanovení, když si uvědomíme, že značnou část zákazníků pražských taxikářů tvoří cizinci. Málokterý cizinec umí česky, a tak mu není dokonalá znalost češtiny na straně řidiče příliš nápomocná. Tento fakt by si ale předkladatelé neměli interpretovat tak, že je nutné požadovat po řidičích ještě zkoušky z cizích jazyků!

Pokud hl. m. Praha touží po certifikování řidičů, zda umějí česky, může jít opět formou menšího zásahu. Po ověření, že řidič umí česky, udělí mu licenci mít např. na předním skle nebo na jiném viditelném místě českou vlaječku. Obdobně lze postupovat u dalších jazyků.

5. Závaznost přihlášení a přípravy na zkoušku

„Konstrukce zákonného zmocnění neumožňuje zpoplatnění účasti na zkoušce, jako nástroje pro závaznost přihlášky či následné účasti na zkoušce. Běžně se zhruba polovina pozvaných účastníků ke zkoušce nedostaví, čímž doslova plýtvají kapacitními možnostmi města, které tak nemohou být využity jinými uchazeči. Obdobná je situace ve vlastní ne/přípravě uchazeče na zkoušku, což tito sami přiznávají. Je proto navrženo prodloužit lhůty pro další termíny pro nepřipravené uchazeče a ty, co se bez řádné a včas podané omluvy ke zkoušce nedostaví.“

Rozumíme frustraci magistrátu z této situace. Přesto máme za to, že ekonomie nám poskytuje dostatek znalostí k tomu, abychom vznikající problémy vyřešili o poznání efektivněji a se snížením nákladů pro všechny zúčastněné strany – hl. m. Prhu, uchazeče i zákazníky.

Lze např. velmi jednoduše zavést systém, který automaticky penalizuje každého, kdo se neodhlásí ze zkoušky a nezúčastní se, a každého, kdo propadne. Systém se může udělat tak, že neúčast na zkoušce se penalizuje více než neúspěch u zkoušky (popř. naopak, jak hl. m. Praha uzná za vhodné), a to však ne s využitím pevně stanovené „trestní sazby“ odkladu tří měsíců, ale zařazením na konec fronty jednotlivých termínů. Pokud se uchazečů přihlásí málo, popř. se jich v dostatečném předstihu odhlásí dostatečné množství (k čemuž navrhovaný systém bude uchazeče motivovat), nevidíme důvod, proč by nemohl zkoušku opakovat uchazeč třeba hned za týden, pokud by se hl. m. Praha rozhodla pořádat zkoušku tak často.

Za Liberální institut

Ing. Martin Pánek,
ředitel

Ing. et Ing. Jiří Nohejl,
hlavní ekonom