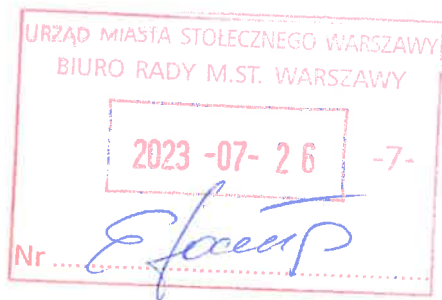


ELE TAXI POLSKA - CENTRUM OBSŁUGI KLIENTA
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

ul. Siedzibna 22, 03-317 Warszawa

Nr licencji PO-000448



Sz. P. Mariusz Frankowski

Przewodniczący Komisji

Rozwoju Gospodarczego i Cyfryzacji

Biuro Rady m.st. Warszawy,

Pałac Kultury i Nauki

pl. Defilad 1, 00-901 Warszawa

Szanowny Panie Przewodniczący!

Działając w imieniu jednego z przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie osób wskazujemy, że branża taksówkarska w Warszawie dostrzega konieczność natychmiastowego podjęcia działań regulacyjnych w zakresie aktów prawa miejscowego wydanych przez Radę m.st. Warszawy dotyczących przewozów taksówkami.

Dotychczasowe ceny urzędowe za przewozy taksówkami osobowymi w Warszawie zostały określone Uchwałą nr XXIX/608/2011 z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie ustalenia cen urzędowych za przewozy taksówkami osobowymi na terenie m.st. Warszawy (Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego z 2011 r. Nr 239, poz. 8498, dalej „Uchwała”) i obowiązują już prawie dwanaście lat. Cena maksymalna za jeden kilometr przejazdu w I taryfie obowiązująca aktualnie czyli 3 zł została uchwalona przez Radę m.st. Warszawy w roku 1995, czyli 28 lat temu.

W tym okresie nastąpił znaczący wzrost zarówno kosztów prowadzenia działalności (koszty paliwa, eksploatacji samochodu, koszty składek na ubezpieczenie społeczne), jak i kosztów utrzymania taksówkarzy. Na uwagę zasługuje również gwałtowny wzrost inflacji, jaki ma miejsce w ostatnim czasie.

Konieczność zmiany Uchwały wynika także z dynamicznego rozwoju platform online oferujących usługi przewozowe. Warszawa jest miejscem, gdzie konkurencja w branży przewozowej jest dość silna. Podwyższenie cen maksymalnych za przejazdy taksówkami może pomóc w uregulowaniu rynku i zapewnieniu godziwych zarobków dla taksówkarzy, szczególnie wobec rosnącej konkurencji ze strony usług krajowego przewozu osób samochodem osobowym, ale również pozwoli na podwyższenie standardów usługi, co jest istotne z punktu widzenia interesu publicznego.

Analiza aktualnej sytuacji gospodarczej oraz obowiązujących przepisów regulujących wykonywanie przewozu osób prowadzi do konkluzji, że w sposób niekontrolowany uwolniono rynek dotychczas ściśle regulowany, a jednocześnie - w kontekście cen maksymalnych wynikających z Uchwały - grupa przedsiębiorców wykonujących licencjonowane przewozy taksówką odczuwa **znaczne ograniczenie wolności działalności gospodarczej**. Godzi to także w zasady równości, zakazu dyskryminacji czy przyrodzonej godności gwarantowanych przez Konstytucję Rzeczypospolitej Polskiej.

Znamienne jest, że podstawę prawną delegacji ustawowej dla Uchwały stanowi nieobowiązująca już Ustawa z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz. U. Nr 97, poz. 1050 z późn. zm., uchylona z dniem 25 lipca 2014 r.). Obecnie zarówno art. 8 ww. ustawy jak i cała ustawa o cenach nie może stanowić normy prawnej umożliwiającej wydanie aktu prawnego o charakterze abstrakcyjnym z zakresu administracji publicznej. Wyłącznie za sprawą przepisów przejściowych ustawy uchylającej ww. ustawę o cenachⁱ utrzymano w mocy Uchwałę o cenach maksymalnych na terenie m.st. Warszawy, niemniej świadczy to także o tym, że zmiana przepisów dotyczących usług transportu drogowego, w tym unijnych nie idzie w parze ze zmianą przepisów prawa miejscowego w zakresie ustalania cen maksymalnych.

Wyjaśnić trzeba, że Uchwała stanowi akt prawa miejscowego, czyli źródło prawa powszechnie obowiązującego które jest najniżej w hierarchii źródeł prawa i obowiązuje jedynie na obszarze działania organu który je wydał. Podstawową zasadą obowiązującą przy rozpatrywaniu hierarchii aktów prawnych jest fakt, iż każdy akt niższego rzędu musi być zgodny z aktem rzędu wyższego. Uchwała w pewnym zakresie pozostaje natomiast w sprzeczności z przepisami zarówno nowszymi i przepisami hierarchicznie wyższymi.

Poza kwestiami ekonomiczno-gospodarczymi, Uchwała nie uwzględnia aktualnych przepisów prawa powszechnie obowiązującego w zakresie m.in.:

- **możliwości rozliczania opłaty za przewóz, obok taksometru, za pomocą aplikacji mobilnej** - Uchwała wprost wskazuje, że należność za usługę stanowi bezpośrednie wskazanie taksometru, podczas gdy od 1 stycznia 2020 r.ⁱⁱ przewidziano ustawowo możliwość rozliczania się alternatywnie do taksometru - za pomocą aplikacji mobilnej (na gruncie przepisów wykonawczych od 1 czerwca 2020 r.ⁱⁱⁱ). W konsekwencji, na gruncie aktualnych przepisów, taksówka co do zasady nie musi być nawet wyposażona w taksometr^{iv}. Uchwała ze względu na fakt, że nie była aktualizowana zarówno pod kątem wysokości stawek jak i zgodności z pozostałymi przepisami prawa powszechnie obowiązującego przez cały niemal 12-letni okres obowiązywania nie uwzględnia również tej kwestii;
- **możliwości rozliczania opłaty za przewóz w ramach tzw. ceny umownej ustalonej w granicach cen maksymalnych** - Uchwała wprost wskazuje, że należność za usługę stanowi bezpośrednie wskazanie taksometru, podczas gdy zarówno nieobowiązująca Ustawa o cenach jak i Ustawa o transporcie drogowym upoważnia do ustalania przez organy samorządowe ceny maksymalne, a nie ceny sztywne. Wydaje się zatem, że ograniczenie

możliwości ustalania ceny za przewóz wyłącznie w oparciu o bezpośrednie wskazania taksometru jest, również z tego względu, sprzeczne z prawem;

- **możliwości stosowania dopłat za dodatkowe usługi** – pkt 9 Załącznika do Uchwały stanowi, że w taksówkach osobowych, wykonujących przewozy na podstawie licencji udzielonych przez Prezydenta m.st. Warszawy, nie przewiduje się stosowania dodatkowych dopłat (w taksometrach wyposażonych w zespół dopłat wraz z licznikiem urządzenia te powinny być wyłączone), podczas gdy Zgodnie z rozporządzeniami w sprawie wymagań urządzeń pomiarowych, w tym taksometrów^v rozróżnia się opłatę i dopłatę w ten sposób, że opłata stanowi całkowitą wartość należności za kurs wynikającą z ustalonej opłaty początkowej za wynajęcie taksówki i długości przebytej drogi lub czasu trwania kursu, bez dopłaty, natomiast dopłatę stanowi opłata za dodatkową usługę. Z uwagi na zakres delegacji ustawowej, który uprawnia Radę Warszawy do ustalania cen maksymalnych w zakresie *stricte* usługi przewozowej, należy przyjąć, że takie postanowienie nie może stanowić podstawy do uniemożliwienia pobrania wynagrodzenia za usługi dodatkowe, które takiego przewozu *stricte* nie stanowią.
- **możliwości rozliczania opłaty za przewóz za pomocą taksometru z uwzględnieniem dopuszczalnych^{vi} trybów obliczania** tj. zwykłego trybu obliczania S (pojedyncze zastosowanie taryfy; obliczanie opłaty na podstawie taryfy za czas trwania kursu poniżej prędkości granicznej oraz na podstawie taryfy za długość przebytej drogi z prędkością powyżej prędkości granicznej) i zwykłego trybu obliczania D (podwójne zastosowanie taryfy; obliczanie opłaty na podstawie jednoczesnego stosowania taryfy za czas trwania kursu i taryfy za długość przebytej drogi w ciągu całego kursu). Uchwała ustala stawki taryfowe wyłącznie w kontekście długości przejazdu (za 1 km) i długości ewentualnego postoju (za 1 h), nie uwzględnia zatem *de facto* możliwości skorzystania z taksometru w zwykłym trybie obliczania D.

Mimo podejmowanej obywatelskiej inicjatywy uchwałodawczej dotychczas nie udało się środowisku taksówkarskiemu osiągnąć podstawowego celu zmian polegających na dostosowaniu przepisów regulujących przejazd taksówkami, w tym ceny maksymalne do obecnych realiów gospodarczych i powszechnie obowiązujących przepisów prawa. W szczególności uchylenia wymaga Uchwała nr XXIX/608/2011 z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie ustalenia cen urzędowych za przewozy taksówkami osobowymi na terenie m.st. Warszawy, która godzi w gwarantowane konstytucyjnie prawa obywateli i jest niedopuszczalna w demokratycznym państwie prawa.

Z uwagi na powyższe, wydaje się, że sprawa wymaga niezwłocznego podjęcia działań na szczeblu właściwych organów samorządowych.

PREZES ZARZĄDU

Adam Ruciński

ELE TAXI POLSKA
CENTRUM OBSŁUGI KLIENTA
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
03-317 Warszawa, ul. Siedzioba 22
NIP 1133220472, REGON 143923451

ⁱ Art. 24 Ustawy z dnia 9 maja 2014 r. o informowaniu o cenach towarów i usług (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 168).

ⁱⁱ Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw dodała art. 13b do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 2140) stanowiący, iż **rozliczenie opłaty za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką, z wyjątkiem przewozu okazjonalnego, o którym mowa w art. 18 ust. 4b pkt 2, może się odbywać przy użyciu aplikacji mobilnej** spełniającej wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 4 oraz wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług. W konsekwencji w ramach ww. ustawy wprowadzono również zmianę definicji taksówki, o której mowa w art. 2 pkt 43 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przez wskazanie, że taksówką jest pojazd samochodowy, odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego **za opłatą ustaloną na podstawie taksometru albo aplikacji mobilnej**, o której mowa w art. 13b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760).

ⁱⁱⁱ Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 28 maja 2020 r. w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób (Dz. U. poz. 954).

^{iv} § 24 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.).

^v Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać taksometry elektroniczne, oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1173); Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 815)

^{vi} Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 815); Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych (wersja przekształcona) (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 96, str. 149 z późn. zm.);