

EKONOMICKÁ ANALÝZA CENOTVORBY ALTERNATIVNÍCH TAXISLUŽEB

MARTIN PÁNEK, ALEŠ ROD
DUBEN 2021

EXECUTIVE SUMMARY

- Dynamické ceny („surge pricing“) jsou z pohledu ekonomie efektivní. Přinášejí užitek pro spotřebitele i pro řidiče, jak ukazuje empirická evidence založená na analýze trhu. Nástroj se běžně užívá v různých odvětvích ekonomiky (např. při cenotvorbě národního dopravce České dráhy).
- Vymáhání cenového stropu po společnostech jako Uber, Bolt a dalších službách „alternativních taxi“ je ekonomicky neefektivní – nenajde opodstatnění v nutnosti eliminovat žádné z tržních selhání, jež rozeznává ekonomická literatura, a protože nenajde oporu ani v zákoně o cenách, je taktéž protizákonné, a mělo by od něj být upuštěno.
- Aplikace regulatorního nástroje „cenový strop“ je protispotřebitelské. Zhoršuje dostupnost služeb a v konečném důsledku zvyšuje ceny.
- Vymáhání cenového stropu způsobuje další negativní externality, jako např. horší průjezdnost silnic.
- Studie nabízí efektivnější nastavení cenových stropů pro klasická taxi s taxametrem a navrhuje, aby Praha přijala vícecestnou regulaci – jinou regulaci pro klasické a alternativních taxi, ale také přísnější regulace pro „žluté taxi“, které slouží jako městský brand.
- Právní stanovisko ministerstva financí jde proti textu a smyslu novely zákona, a tím kromě právní nejistoty způsobuje řadu ekonomických neefektivit, které studie rozebírá.

Studie vznikla ve spolupráci s Liberálním institutem (www.libinst.cz).

OBSAH

Obsah	2
1 Úvod	3
2 Relevantní právní texty	3
3 Cenová politika	3
3.1 Cenový strop	3
3.2 Dynamické ceny	5
4 Tržní selhání	6
4.1 Tržní síla na trhu s taxislužbami	6
4.2 Externality	7
4.3 Veřejné statky	8
4.4 Asymetrické informace	9
4.5 Ostatní tržní selhání	12
5 Právní argumenty	13
5.1 Protizákonnost dle zákona o cenách	13
5.2 Nekonsistence konečné ceny a přepočtu na kilometr trasy	13
6 Zúžení regulace a žluté taxi jako brand	15
7 Závěr	16
8 Reference	17

1 ÚVOD

Ministerstvo financí zveřejnilo na podzim 2020 právní stanovisko k cenotvorbě „přepřav[y] poskytovan[é] na základě objednávky provedené elektronickými prostředky jinou než hlasovou službou“, tedy k cenotvorbě zprostředkovatelů alternativních taxislužeb, jako jsou Uber, Bolt a podobné služby (v zahraničí např. Lyft). (MFČR 2020)

Tato studie přináší stručnou ekonomickou analýzu trhu s taxislužbami a vztahem mezi klasickými a alternativními taxislužbami, se zvláštním důrazem na situaci v hl. m. Praze.

2 RELEVANTNÍ PRÁVNÍ TEXTY

„e) Účtovaná cena nesmí překročit cenu konečnou ani cenu maximální, pokud je regulována nařízením obce.“ (Ibid.)

Dle nařízení č. 1/2020 Sb. hl. m. Prahy je pro „vozidlo se spalovacím motorem“ stanovena maximální cena 36 Kč/km. Dle nařízení statutárního města Brna č. 18/2020 je stanovena maximální cena 30 Kč/km. Cenový strop pro zahájení jízdy je v obou městech shodný: 60 Kč. Analýza často odkazuje na zahraniční výzkum efektů služby Uber, který z českých měst působí pouze v Praze a Brně, avšak naše analýza platí *mutatis mutandis* i pro další zprostředkovatele v dalších městech.

3 CENOVÁ POLITIKA

3.1 CENOVÝ STROP

První cenový strop schválilo hl. m. Praha v roce 1997 ve výši 17 Kč/km, další cenové stropy potom v letech 2000 ve výši 22 Kč/km, 2004 ve výši 25 Kč/km, 2006 (s platností od r. 2007) ve výši 28 Kč/km a naposledy v roce 2020 ve výši 36 Kč/km. Tabulka níže zobrazuje přepočty těchto stropů na ceny roku 2021.

Při indexaci těchto částek podle inflace mezi danými lety má 28 Kč („Bémův cenový strop“) na počátku roku 2007 stejnou kupní sílu jako 37,69 Kč na počátku roku 2021.¹ Do částky 36 Kč/km se stěží vejdou i cenové stropy z let 2000 a 2004. Tento přepočet nebere v úvahu vyšší příjmy zákazníků ani další vlivy. I z prosté inflační indexace tak plyne závěr, že cenový strop je nastaven příliš nízko.

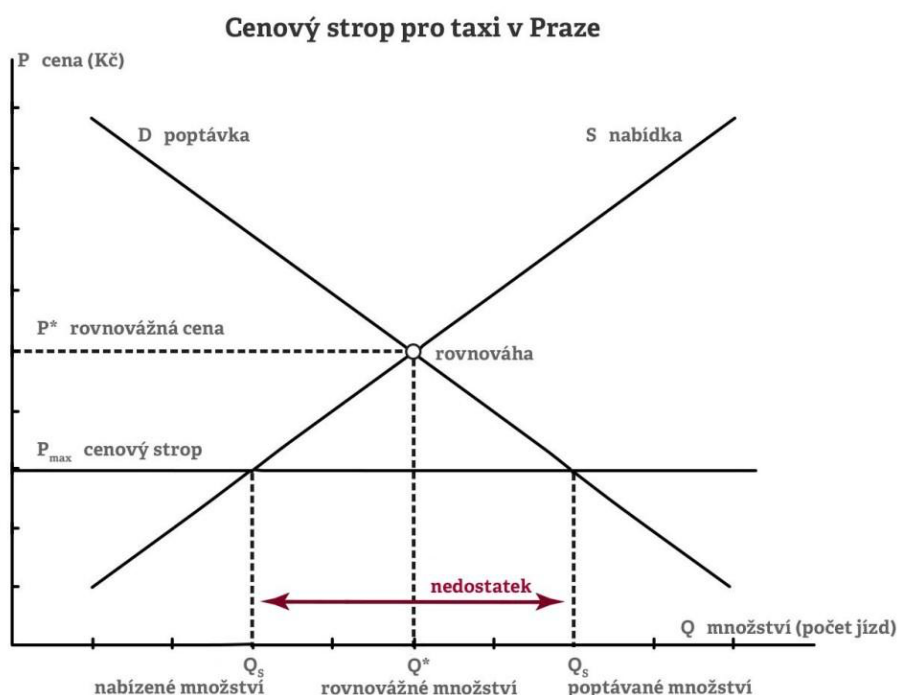
¹ Vlastní výpočty dle dat ČSÚ. (ČSÚ 2021)

Vývoj cenového stropu v Praze:

	1. 1997	12. 2000	7. 2004	1. 2007	1. 2020	2.
cenový strop (na km)	17 Kč	22 Kč	25 Kč	28 Kč	36 Kč	
primátor	Koukal	Kasl	Bém	Bém	Hřib	
strop v cenách r. 2021	30,82 Kč	34,60 Kč	35,74 Kč	37,69 Kč	37,15 Kč	

Triviálním závěrem mikroekonomické teorie je, že na problém cenového stropu naráží tržní hráči v situaci, kdy je rovnovážná cena vyšší než cenový strop. Tato situace na trhu alternativních a tradičních taxislužeb nastává zejména v období špatného počasí,² svátků, velkých společenských akcí, v zimním období či večer. Praha má chronický problém s cenovým stropem zejména v prosinci, viz (Pánek 2015).

Graficky vyjádřeno nastává v situaci rovnovážné ceny nad cenovým stropem nesoulad mezi poptávkou a nabídkou a výsledkem je nedostatek na trhu, tedy menší nabídka služby, než kolik jí poptávají zákazníci:



² Has Uber Made It Easier to Get a Ride in the Rain? (Brodeur a Nield 2016)

3.2 DYNAMICKÉ CENY

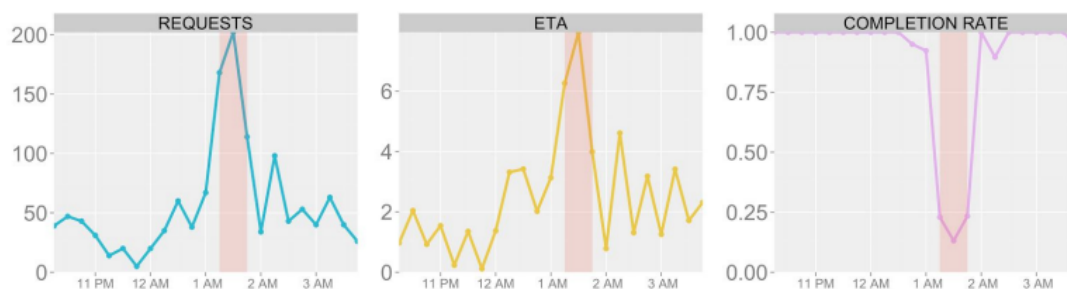
Alternativní taxislužby, jsou však známy mj. svojí dynamickou cenovou politikou. V dobách vysoké poptávky, např. po skončení koncertu, při špatném počasí nebo během pražské vánoční sezóny, stejně tak jako v dobách nízké nabídky zejména v nočních hodinách se algoritmus alternativních taxislužeb snaží vyrovnat poptávku s nabídkou pomocí cenového mechanismu. Využívá k tomu tzv. „surge pricing“ (česky „dynamické ceny“ nebo „ceny ve špičce“), čímž způsobuje hned několik věcí najednou:

1. Vyšší ceny přivedou na silnice více řidičů. V okamžicích, kdy v nějaké lokalitě krátkodobě výrazně vzroste poptávka a dojde k nárůstu ceny („surge“), bombardují alternativní taxislužby svoje řidiče SMS zprávami a vyzývá je k zapnutí aplikace a poskytování jízd.
2. Vyšší ceny přimějí lidi využívat taxi efektivněji. Pokud zákazník čelí trojnásobku běžné ceny, ale ví, že domů ho spolehlivě odveze i MHD, mnohý si to rozmyslí. Avšak zákazník, který MHD spíše nepoužívá, rád zaplatí i trojnásobek.
3. Vyšší ceny zajistí, že auta budou k dispozici pro naléhavé případy. Předchozí bod platí zejména, pokud se potřebuje zákazník urychleně dostat na jiné místo a potřebuje garanci, ať už jde o letiště, porodnici nebo ARO.

Tento algoritmus je mimořádně dobrý ve vyrovnávání poptávky s nabídkou, čímž udržuje konstantní čekací dobu. Viz studii Halla, Kendrickové a Noska (2015).

„Grafy přehledně ukazují, že jakmile nefunguje cenový mechanismus, převyšuje poptávka nad nabídkou, takže se zvýší počet poptávaných jízd; řidiči nejsou motivovaní jezdit, takže se zvýší doba dojezdu; a oboje dohromady způsobuje, že spousta zákazníků se svojí jízdy nedočká. Jak všichni dobře známe z klasických taxi, pokud si je objednáme v nějaký vytížený čas.“ (Pánek 2017)

Figure 7: Vital Signs of a Surge Pricing Disruption on New Year's Eve (January 1, 2015)



Zdroj grafu: *Ibid.*

Alan Krueger a Judd Cramer publikovali studii, ve které ukazují, že Uber je efektivnější oproti tradičním taxi mj. z toho důvodu, že díky dynamickým cenám lépe pokryje poptávku během dne (Cramer a Krueger 2016), další výzkumy ukazují, že dynamické ceny lépe rozprostřou řidiče ve městě (Lu, Frazier a Kislev 2018), Chen a Sheldon potvrzují, že řidičů jezdí více, když jsou ceny vyšší, a potvrzují kauzální efekt. (Chen a Sheldon 2016) Guda a Subramanian ukazují, že dynamické ceny pomáhají i s převisem

nabídky. (Guda a Subramanian 2019) Castillo, Knoepfle a Weyl ukazují, jak se systém dynamických cen vyrovnává s problémem malého počtu taxi v ulicích a dokazují kontraintuitivní závěr, že dynamické ceny umožňují *nižší* ceny taxislužeb. (Castillo, Knoepfle a Weyl 2017)

Pro méně akademické popsání efektů dynamických cen viz (Nuzziová 2015), k dalším efektivitám Uberu proti klasické taxislužbě viz (CETA 2017).

4 TRŽNÍ SELHÁNÍ

Vládní zásahy jsou mainstreamovou ekonomickou literaturou uváděny jako možná reakce na tržní selhání. Učebnicově rozlišujeme tato čtyři tržní selhání:

1. monopoly
2. externality
3. veřejné statky
4. asymetrické informace

Dalšími mohou být časově nekonsistentní preference, problém pána a správce nebo ekologické tržní selhání. Postupně projdeme všechny tyto vyjmenované případy.

4.1 TRŽNÍ SÍLA NA TRHU S TAXISLUŽBAMI

Monopolní postavení nebo přílišné dominantní postavení bývají učebnicovými příklady pro tržní zásahy do odvětví. Monopol je definován jako situace, kdy na trhu působí pouze jeden dodavatel. O tom tedy v případě taxislužby nemůže být vůbec řeč. Tržní koncentrace v tomto odvětví (a z něj plynoucí potenciální tržní dominance) není na první pohled zřejmá, proto se na ni podíváme blíže.

Uber na českém trhu čelí ostré konkurenci Boltu i samotných taxi společností a řidičů samostatných taxi, ať už prostřednictvím Liftaga, nebo po jejich vlastní ose. „Tradiční“ taxislužby dnes mají také svoje aplikace pro chytré telefony.

Počet registrovaných řidičů taxi v Praze k 6. dubnu 2021 je celkem 12 183.³

Řidičů Uberu v Praze je dle odhadů stakeholderů z odvětví zhruba 2000, přibližně stejně jako řidičů Boltu. Podíl řidičů Uberu na celkovém počtu řidičů taxi v Praze je tedy:

$$s_{Uber} = \frac{2000}{(12183)} = 0,1642 = 16,42 \%$$

Pro Bolt logicky platí stejné číslo.

³ „K 6. dubnu 2021 evidujeme celkem 12 183 platných průkazů řidičů taxislužby,“ uvedl Tadeáš Provazník z odboru médií a marketingu hl. m. Prahy. Zdroj: Soukromá korespondence.

Pro stanovení míry tržní koncentrace v daném odvětví (a tedy míry konkurence na daném trhu) se často používá Herfindahlův-Hirschmanův index (HHI). Používá jej např. federální Ministerstvo spravedlnosti Spojených států amerických (DOJ). Pro výpočet HHI bychom potřebovali znát počet řidičů v každé firmě. Můžeme jej však odhadnout. Pokud sestavíme hypotetický pražský trh s taxislužbou, kde je celkem 12 183 řidičů, z toho Uber má 2000 řidičů, Bolt taktéž 2000 řidičů, tři největší klasické taxislužby (T₁–T₃) 350, 300 a 250 řidičů a všichni ostatní (t₁–t₁₄₅) 50 řidičů,⁴ pak HHI vychází následovně:

$$HHI = \sum_{i=1}^N s_i^2 = \sum_{i=1}^{150} s_{Uber}^2 + s_{Bolt}^2 + s_{T_1}^2 + s_{T_2}^2 + s_{T_3}^2 + s_{t_1}^2 + s_{t_2}^2 + \dots + s_{t_{145}}^2$$

$$HHI = 2 \times 0,164^2 + 0,0288^2 + 0,0247^2 + 0,0206^2 + 145 \times 0,0041^2$$

$$HHI = 0,058510728 \text{ (5,85 \%)}$$

Dle metodiky federálního Ministerstva spravedlnosti Spojených států amerických (DOJ) jde o „nekoncentrovaný trh“ (*unconcentrated market*), pokud je HHI nižší než 0,15 (15 %). (DOJ 2015) V našem odhadnutém trhu s pražskou taxislužbou tak jde o velmi konkurenční trh.

Tento výpočet taktéž vychází z toho, že každý řidič má totožný výkon, tedy stejný mezní produkt, avšak je evidentní, že ne každý řidič odpracuje stejný počet hodin a z logiky fungování alternativních taxislužeb plyne, že spíše u nich se najdou řidiči, kteří je používají jako přivýdělek, tedy tržní síla alternativních taxislužeb je menší, než se může zdát při letmém pohledu na čísla řidičů.

Trh s taxislužbou je navíc velmi otevřený, bariéry vstupu na trh jsou také díky novele zákona o silniční dopravě z července roku 2020 oproti jiným odvětvím nízké. Nový zájemce se může stát řidičem taxi v Praze po 40 hodinách činnosti rozložených do šesti týdnů. (CETA 2018) Nová společnost provozující taxislužbu nečelí dodatečným regulatorním bariérám oproti společnostem v jiných odvětvích.

Argumentace tržní dominancí tedy není udržitelná.

4.2 EXTERNALITY

„Externalita vznikají, když někdo nenese plně náklady své činnosti nebo když nedostane úplné výnosy své činnosti. Podle toho rozlišujeme externality negativní nebo pozitivní.“ (Holman 2005, s. 375) „Negativní externalita vzniká, když člověk nenese plně všechny náklady své činnosti a část těchto nákladů přenáší na jiné.“ (Ibid., s. 376) „Pozitivní externalita vzniká, když si člověk nemůže přisvojit veškeré výnosy ze své činnosti nebo ze svého majetku a když si část výnosů přisvojují jiní.“ (Ibid., s. 378)

Přitom se má za to, že činnosti s pozitivními externalitami by měly být podporovány (např. dotací), zatímco činnosti s negativní externalitou by měly být potlačovány (např. vyšším zdaněním). Viz (Baumol 1972) podle (Pigou 1920).

⁴ Celkový součet tohoto odhadovaného trhu se 150 taxislužbami je pak 12 150 řidičů a tržní koncentrace je spíše *nad*hodnocena, neboť zcela zanedbává samostatné řidiče. Dle Tadeáše Provazníka je koncesí s evidovanými vozidly 1281, tedy výrazně více než 150. Zdroj: Soukromá korespondence.

Negativní externalitu v podobě výfukových plynů má automobilová doprava jako taková, a také je zdaněna formou vysoké spotřební daně na pohonné hmoty a u podnikajících subjektů taktéž silniční daní.

Za negativní externalitu lze také považovat hluk v centru popř. přetížení silnic. Hluk v nočních hodinách v centru způsobují jak auta (včetně taxi), tak jejich zákazníci, ale i lidé, kteří nejsou a nechtějí nebo nemohou být zákazníci taxislužeb. Pokud je situace na trhu taková, že rovnovážná cena je nad cenovým stropem, např. lokálně v době, kdy končí větší kulturní akce, popř. v čase, kdy zavírá několik restauračních zařízení naráz, má cenový strop za následek sice menší *okamžitý* počet taxi, avšak větší počet hlučících osob čekajících „ve frontě“ na odvoz, příp. jsou vyloučeni z trhu a odkázáni hlučit na zastávce MHD. Díky dynamickým cenám dokáží alternativní taxislužby zvýšit nabídku řidičů, a vyčistit trh rychleji.⁵

K přetížení silnic více v následující podkapitole o veřejných statcích.

Dodatečná externalita samotné taxislužby nebo dokonce samotných alternativních taxislužeb není autorovi studie známa, neargumentují jí ministerstvo financí ani hl. m. Praha a především by cenový strop na tuto hypotetickou externalitu nejspíše neměl vliv.

Rozdíl v negativní externalitě taxíků se spalovacím motorem a taxíků na elektrický pohon řeší nařízení hl. m. Prahy odlišnou sazbou cenového stropu, avšak toto rozdělení z výše uvedených důvodů nedává valný smysl.

4.3 VEŘEJNÉ STATKY

„Veřejný statek je statek, který musí být poskytován bezplatně, protože spotřebitele nelze vyloučit ze spotřeby. [...] U většiny veřejných statků je jejich spotřeba nezmenšitelná (nerivalitní) – příchod dalšího spotřebitele nijak neomezuje (nezmenšuje spotřebu ostatních spotřebitelů.“ (Holman 2005, s. 407)

Taxislužba má obě vlastnosti – vylučitelnost ze spotřeby a rivalitu ve spotřebě, nejedná se tedy o veřejný statek. Veřejnému statku se více blíží silnice, avšak na nich pozorujeme rivalitu ve spotřebě každý den, kdy stojíme v zácpě, a s dnešními technologiemi není problém zařídit vylučitelnost ze spotřeby, zejména pomocí tzv. *congestion pricingu*. Viz např. (Jia, a další 2000) nebo (Nohekhan, a další 2021)

Empirická literatura však ukazuje, že Uber přeplněnost silnic zmenšuje. (Li, Hong a Zhang 2016) Viz také výše zmíněné empirické studie o efektivnějším rozdělení jízdy v čase a prostoru.

Ani toto tržní selhání důvodem pro zavedení cenového stropu být nemůže.

⁵ Rovnovážnému stavu se taktéž říká vyčištěný trh.

4.4 ASYMETRICKÉ INFORMACE

„Rozdíl v přístupu k informacím, které jsou relevantní vzhledem k transakci, se nazývá informační asymetrie. Příkladů je mnoho. Zaměstnanec ví lépe než jeho zaměstnavatel, jak moc se v práci snaží. Prodáváč ojetého auta ví více než kupující o stavu daného auta. První příklad se týká skryté činnosti, zatímco ten druhý se týká skryté charakteristiky.“ (Mankiw 2018, s. 452, vlastní překlad)

A právě informační asymetrie byla vždy uváděna jako důvod cenové regulace v taxislužbách, viz např. (OECD 2007, p. 20) nebo dnes již klasickou „štáru“ primátora Pavla Béma (Dolejší a Horáková 2005). Když zákazník zastavuje taxi na ulici, neví bez dalšího, jaké ceny mu budou účtovány. Za tímto účelem mají taxi ceník vylepen na dveřích a viditelně umístěn uvnitř vozu (povinnost mít takto vystavené ceny je regulace *de minimis* a nelze proti ní v podstatě nic namítat).

Také je regulována maximální cena za kilometr jízdy a povinnost používat taxametr.⁶ Tyto regulace mají ochránit zejména cizince, kteří nemají tak dobrý přehled o směnném kursu nebo o pražském místopisu.⁷

Tato informační asymetrie však neplatí u jízd objednávaných přes mobilní aplikaci. Všechny informace jsou dostupné během nízkých jednotek minut na pár kliknutí, a to také v libovolném předstihu. (V předstihu jde samozřejmě pouze o informativní odhad, který je však zcela dostačující pro hrubou představu o ceně dané jízdy.)

Pro cestu z Letiště Praha do Liberálního institutu tak dostupné informace 5. dubna 2021 mezi 20:55 a 21:00 vypadaly takto:

⁶ Místo klasického taxametru zákon připouští měření trasy a času elektronickým zařízením, např. telefonem.

⁷ Pokud však taxi jede delší trasou, ani jedna z těchto regulací zákazníkovi nepomůže.

Srovnání Uberu a Boltu:

Choose a ride, or swipe up for more

Service	Time	Price
UberX	21:23 dropoff	CZK 370.00
Comfort	21:29	CZK 466.00
Select	21:23	CZK 474.20
Bolt	2 min	340 Kč
Economy	2 min	300 Kč
Bolt Protect		340 Kč

A srovnání s řidiči na platformě Liftago:

Select Your Driver

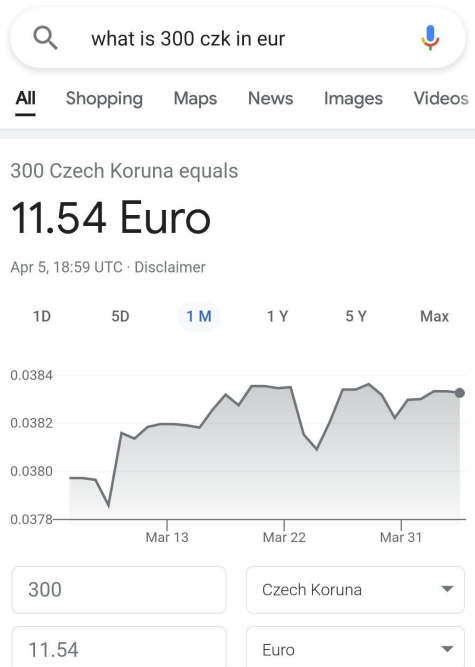
Requesting offers from nearby drivers

Driver	Vehicle	Rating	Arrival	Price Estimate
Margita Š.	2017 Skoda Superb Kombi	4.9	3 min	± 561 Kč
Jan T.	2014 Skoda Rapid	5.0	13 min	± 442 Kč
Roman P.	2020 Skoda Superb	5.0	1 min	± 561 Kč
Petr H.	2017 Skoda Octavia	4.9	14 min	± 561 Kč

Estimated price: 400 – 540 Kč

Continue to Select Driver | Later

Přepočít českých cen na zahraniční měnu lze získat taktéž velmi rychle buď v aplikaci v telefonu nebo velmi prostým dotazem ve vyhledávači, a to i hlasovým.



Při používání moderních technologií se v odvětví taxislužby vůbec nedá mluvit o informační asymetrii. A pokud snad ano, pak jde ve *prospěch* zákazníka. Jen ten totiž zpravidla ví – namátkou – (i) kolik osob taxislužbu objednává, (ii) kolik zavazadel a nestandardních požadavků bude mít, (iii) v jakém fyzickém a psychickém stavu (zejména v jakém stavu intoxikace) se nachází.

Jistě lze argumentovat, že i pětiminutové zjišťování informací znamená informační asymetrii, a tudíž ospravedlňuje regulaci, ale v takovém případě se dostáváme mimo jakoukoliv racionální debatu. Přečíst jídelní lístek v restauraci mnohdy trvá déle – ospravedlňovalo by to cenové stropy a povinnou nabídku základních jídel? O srovnávání cen konkurentů – ať už jde o restaurace, supermarkety nebo třeba benzínové pumpy ani nemluvě. Zde se počítá získávání informací bez internetu spíše na čtvrt hodiny až hodiny, s internetem se stěží dostaneme na menší časovou dotaci než na výše zmíněných pár jednotek minut u tří velmi konkurenčních aplikací.

Proto ostatně tvrdí přední američtí ekonomové Alex Tabarrok a Tyler Cowen, že nastal konec informační asymetrie: „Tržní instituce se rychle rozvíjejí do situace, kdy velmi často mají kupující a prodávající zhruba stejné znalosti. [...] Zdá se, že velká část ekonomických regulací směřuje na problémy, které z větší části již neexistují.“ (Tabarrok a Cowen 2015) Viz též (Farren, Koopman a Mitchell 2016) pro zevrubnou diskusi o regulaci taxislužeb ve světle nových technologií a velmi zajímavé srovnání délek tras u klasických taxi na jedné straně a alternativních taxi na druhé straně (Liu, Brynjolfsson a Dowlatabadi 2018), v českých podmínkách provedlo obdobnou (avšak méně rigorózní)

studii Spotřebitelské fórum (Kruliš 2019). V obou studiích byla pro zákazníky výhodnější alternativní taxi.

Závěr, že navzdory všem veřejným regulacím, se povedlo informační asymetrii zkrotit až s příchodem nových technologií, je nabíledni. Nové technologie přitom na trh přinesli *entranti* (alternativní taxislužby), ačkoliv dostupné byly i *incumbentům* (klasickým taxislužbám).⁸

Jakkoliv připouštíme, že u taxislužby přivolané přímo na ulici jistá informační asymetrie v neprospěch zákazníka může panovat, měla by bránit pouze situacím, kdy je cena zjevně excesivní – např. vyšší než 100 Kč/km přes den a vyšší než 150 Kč/km v noci.

U alternativních taxislužeb nedochází k informační asymetrii, a žádné ospravedlnění regulace tedy nelze nalézt, a to ani v případě vysokých násobků při dynamických cenách, které v Praze může zákazník zažít typicky během silvestrovské noci, kdy se i dle zkušeností autora šplhají i na čtyřnásobek běžných cen.

Samotné dynamické ceny přitom nezakládají novou informační asymetrii. Všechny informace jsou stále velmi snadno dostupné. Navýšená cena je veřejně přiznána na několika obrazovkách, nelze ji přehlédnout a zákazník ji explicitně schvaluje. Navíc je zcela jistě schopen i během pokročilé silvestrovské noci zkontrolovat několika málo klinutími cenu konkurentů a v případě vysokých příplatků na dynamických cenách je opakovaně vyzván, zda si uvědomuje, že konečná cena bude vyšší, než je zvyklý.

Ospravedlnění cenové regulace zde lze hledat pouze velmi těžko – a ministerstvo financí ani hl. m. Praha žádné nepředkládá.

4.5 OSTATNÍ TRŽNÍ SELHÁNÍ

Dalšími příklady tržních selhání uváděných v pokročilých učebnicích a vědeckých žurnálech mohou být např. časově nekonsistentní preference, problém pána a správce nebo ekologické tržní selhání.

Nevidíme, jak by se tyto kategorie tržních selhání mohly vztahovat k taxislužbě nad rámec výše řečeného, proto zde nebudeme zatěžovat čtenářem rozborem. Pokud někdo vystaví důvěryhodnou argumentaci na těchto nebo jiných tržních selháních, rádi studii rozšíříme a doplníme.

⁸ Termíny „entrants“ a „incumbents“ jsou zavedené pojmy v literatuře organizace trhů a odvětví a v teorii her. Označují firmy nově vstupující na trh (entrants) a firmy již na trhu působící (incumbents).

5 PRÁVNÍ ARGUMENTY

Tato analýza je ekonomická, přesto si dovolíme předložit dva právní argumenty.

5.1 PROTIZÁKONNOST DLE ZÁKONA O CENÁCH

Dle § 1(6) zákona 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů je cenová regulace přípustná pouze z následujících taxativně vymezených důvodů:

- a) je-li trh ohrožen účinky omezení hospodářské soutěže,
- b) vyžaduje-li to mimořádná tržní situace,
- c) pro účely odvodu spotřební daně z cigaret podle zvláštního právního předpisu,
- d) vyžadují-li to předpisy Evropských společenství, nebo
- e) vyžaduje-li to veřejný zájem spočívající v udržení vyváženého postavení prodávajícího a kupujícího u zboží zcela nebo zčásti dotovaného z prostředků státního rozpočtu nebo z jiných veřejných rozpočtů.

Máme za to, že argumenty a) a e) jsme výše vyvrátili a že argumenty b)–d) se zde zjevně neuplatňují, proto je dle naší analýzy cenová regulace alternativních taxislužeb nepřípustná, protože odporuje zákonu o cenách.

5.2 NEKONSISTENCE KONEČNÉ CENY A PŘEPOČTU NA KILOMETR TRASY

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů v § 21(6)(a) vyžaduje, aby před objednáním přepravy byla zákazníkovi sdělena „konečná cena za přepravu“, a na rozdíl od smluvní přepravy ZSD ani nepřipouští, aby cena byla stanovena jen odkazem na způsob jejího určení – např. účtována dle ujetých kilometrů či času stráveného přepravou.

Takové účtování ceny by u elektronicky objednané taxislužby bylo v rozporu se zákonem, neboť zákon jednoznačně stanoví pouze účtování „konečné ceny za přepravu“. Tomu ostatně koresponduje i to, že u elektronicky objednané taxislužby ani není ujetá vzdálenost součástí tzv. potvrzení o přepravě,⁹ které je cestujícímu zasíláno po ukončení přepravy, když na takovém potvrzení je třeba uvést právě pouze konečnou cenu za přepravu (viz § 12(4)(h) prováděcí vyhlášky č. 478/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů).

Nedává tedy smysl, aby alternativní služby ujetou vzdálenost sledovaly. Stačí porovnat účtenky z doby před regulací a dnes (nebo z měst, kde podobná regulace není, a z Prahy):

⁹ Zákon rozlišuje záznam o přepravě, doklad o přepravě a potvrzení o přepravě. Elektronicky objednané taxislužby se týká pouze potvrzení o přepravě.

Brusel 2020

pá, led 31, 2020

Posíláme ti účtenku
za jízdu



Celkem	11,60 €
Základní taxa	1,00 €
Čas	3,82 €
Vzdálenost	6,78 €
Mezisoučet	11,60 €

Praha 2021

24. února 2021

Posíláme ti účtenku
za jízdu, Martin



Celkem	66,49 Kč
Trip Fare	65,54 Kč
Mezisoučet	65,54 Kč
Wait Time	0,95 Kč

Praha 2018

249,24 Kč

Martin, díky, že jezdíš Uberem.

21. června 2018 | UberPOP



2:32 |

186 00 Praha 8-Karlín, Česko

2:43 |

Košíře, 150 00 Praha-Smíchov, Česko



Tvůj řidič: Marek

6.18
kilometry

00:11:01
Trvání

UberPOP
Auto

6 ZÚŽENÍ REGULACE A ŽLUTÉ TAXI JAKO BRAND

Již v připomínkách k novele *vyhlášky o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy* jsme argumentovali možností dvoucestné regulace a dvoucestného označování:

„Zkouškou z taxametru musí projít pouze řidiči, kteří stojí o certifikaci hl. m. Prahou, že umějí ovládat taxametr. [...] Pokud hl. m. Praha chce své vážené hosty vozit v taxíku, o kterém ví, že má jednak taxametr a jednak zná každou pražskou čtvrt' 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 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.“ (Pánek a Nohejl 2018)

Tuto argumentaci lze rozšířit nad rámec zde uváděných argumentů, tedy např. i na cenový strop. Samotné stanovisko ministerstva připouští možnost obcí „definovat (zúžit) regulaci na určitý způsob provozování taxislužby“.

Domníváme se, že hl. m. Praha by mělo rozhodně zúžit regulaci pouze na vozidla s taxametrem. Regulaci lze dále zúžit tak, že by jí podléhaly pouze jízdy započaté „mávnutím ruky“ na ulici (tedy nikoliv přes aplikaci nebo telefonní ústřednu taxislužby), neboť pouze v tomto případě existuje informační asymetrie.

Regulaci jde ještě více zúžit tak, že by jí podléhaly pouze *některé* jízdy započaté „mávnutím ruky“. Hl. m. Praha by mohlo regulaci zúžit způsobem, že výhradně taxíky žluté barvy a např. nápisem „garantováno Prahou“ budou podléhat cenovému stropu.

Když vezmeme argumenty z této a předešlých kapitol dohromady, mohla by Praha nastavit systém několika tříd, který by vypadal např. takto:

1. žluté taxi se spalovacím motorem, jízda započatá „mávnutím ruky“ – 36 Kč/km¹⁰
2. žluté taxi s elektrickým motorem, jízda započatá „mávnutím ruky“ – 39 Kč/m
3. jiné taxi, jízda započatá mávnutím ruky + všechna taxi objednaná přes internet nebo telefon
 - a. ve dne – 100 Kč/km
 - b. v noci – 150 Kč/km
4. alternativní taxislužba typu Uber nebo Bolt, kterou lze objednat výhradně prostřednictvím aplikace, kde zákazník zná předem konečnou cenu – bez cenového stropu

¹⁰ Dle inflační indexace, viz výše, by tato cena měla být vyšší, ale pro názornost používáme současný cenový strop.

Argument, že nelze dělit taxislužby do různých kategorií neobstojí, neboť toto rozdělení existuje již dnes.

7 ZÁVĚR

Vymáhání cenového stropu po Uberu, Boltu a dalších alternativních taxislužbách je ekonomicky neefektivní a protizákonné. Nenajde opodstatnění v ekonomické teorii ani v zákoně, v důsledku je protispotřebitelské a mělo by od něj být upuštěno.

Poškozuje taktéž ostatní účastníky silničního provozu a nezúčastněné osoby, např. vinou horší průjezdnosti silnic.

Studie zevrubně rozebírá důsledky efektivních trhů oproti trhům s uměle vloženou neefektivitou, jakou je mj. cenový strop, analyzuje možné důvody pro jeho zavedení a nabízí efektivnější řešení – tedy řešení, jejichž náklady pro zákazníky, taxislužby a ostatní jsou nižší.

Tato studie nabízí efektivnější nastavení cenových stropů pro klasická taxi s taxametrem a navrhuje, aby Praha přijala vícecestnou regulaci – jinou regulaci pro klasické a alternativních taxi, ale také přísnější regulace pro „žluté taxi“, které slouží jako městský brand.

8 REFERENCE

- Baumol, William J. „On Taxation and the Control of Externalities.“ *American Economic Review*, 62(3) 1972: 307–322.
- Brodeur, Abel, a Kerry Nield. „Has Uber Made It Easier to Get a Ride in the Rain?“ *IZA DP No. 9986*, červen 2016.
- Castillo, Juan Camilo, Dan Knoepfle, a Glen Weyl. „Surge Pricing Solves the Wild Goose Chase.“ *EC '17: Proceedings of the 2017 ACM Conference on Economics and Computation*, červen 2017: 241–242.
- CETA. „Ekonomické bariéry vstupu na trh taxislužeb v Praze.“ *Centrum ekonomických a tržních analýz*. 2018. <http://eceta.cz/wp-content/uploads/2018/09/Studie-BARI%C3%89RY-TAXI.pdf> (přístup získán 5. duben 2021).
- . „Fenomén Uber v České republice.“ *Centrum ekonomických a tržních analýz*. 12. květen 2017. <http://eceta.cz/wp-content/uploads/2017/05/Fenom%C3%A9n-Uber2017.pdf>.
- Cramer, Judd, a Alan B. Krueger. „Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber.“ *American Economic Review*, vol 106(5) 2016: 177–182.
- ČSÚ. „Inflace - druhy, definice, tabulky.“ *Český statistický úřad*. 10. březen 2021. https://www.czso.cz/csu/czso/mira_inflace (přístup získán 7. duben 2021).
- DOJ. „Horizontal Merger Guidelines.“ *The United States Department of Justice*. 25. červen 2015. <https://www.justice.gov/atr/horizontal-merger-guidelines-08192010> (přístup získán 5. duben 2021).
- Dolejší, Václav, a Olga Horáková. „Taxikáři okradli primátora Prahy.“ *iDnes*. 14. leden 2005. https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/taxikari-okradli-primatora-prahy.A050113_212027_praha_sas (přístup získán 15. duben 2021).
- Farren, Michael, Christopher Koopman, a Matthew Mitchell. „Rethinking Taxi Regulations: The Case for Fundamental Reform.“ *Mercatus Research*, červen 2016.
- Guda, Harish, a Upender Subramanian. „Your Uber Is Arriving: Managing On-Demand Workers Through Surge Pricing, Forecast Communication, and Worker Incentives.“ *Management Science*, 12. únor 2019.
- Hall, Jonathan, Cory Kendrick, a Chris Nosko. „The Effects of Uber’s Surge Pricing: A Case Study.“ *Working Paper*, 2015.
- Holman, Robert. *Ekonomie – 4. aktualizované vydání*. Praha: C. H. Beck, 2005.

- Chen, M. Keith, a Michael Sheldon. „Dynamic Pricing in a Labor Market: Surge Pricing and Flexible Work on the Uber Platform.“ *2016 ACM Conference*, červenec 2016.
- Jia, Zhanfeng, Pravin Varaiya, Chao Chen, Karl Petty, a Alex Skabardonis. „Congestion, excess demand, and effective capacity in California freeways.“ *PeMS Development Group*, 9. prosinec 2000.
- Kruliš, Kryštof. „Srovnání různých forem taxislužeb a smluvní přepravy v Praze z pohledu spotřebitele.“ *Spotřebitelské fórum*. březen 2019. https://spotrebitelskeforum.cz/wp-content/uploads/2019/04/CF_Comparison-of-taxi-services.pdf (přístup získán 15. duben 2021).
- Li, Zirui, Yili Hong, a Zhongju Zhang. „Do Ride-Sharing Services Affect Traffic Congestion? An Empirical Study of Uber Entry.“ *Working Paper*, 30. srpen 2016.
- Liu, Meng, Erik Brynjolfsson, a Jason Dowlatabadi. „How digital platforms reduce moral hazard: Uber vs Taxis.“ *VoxEU*. 12. říjen 2018. <https://voxeu.org/article/how-digital-platforms-reduce-moral-hazard> (přístup získán 15. duben 2021).
- Lu, Alice, Peter Frazier, a Oren Kislev. „Surge Pricing Moves Uber's Driver Partners.“ 17. květen 2018.
- Mankiw, N. Gregory. *Principles of Economics*. Boston: Cengage Learning, 2018.
- MFČR. „Stanovisko k problematice cenové regulace v taxislužbě, která je poskytována na základě objednávky provedené elektronickými prostředky jinou než hlasovou službou.“ *Ministerstvo financí České republiky*. 12. říjen 2020. <https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/cenova-regulace-a-kontrola/stanoviska-a-odpovedi/2020/stanovisko-k-problematice-cenove-regulac-39662> (přístup získán 8. duben 2021).
- Nohekan, Amir, Zahedian Sara, Sadabadi, a Kaveh F. „Investigating the impacts of I-66 Inner Beltway dynamic tolling system.“ *Transportation Engineering*, červen 2021.
- Nuzziová, Olivia. „Obrana nechutné cenové politiky Uberu.“ *Liberální institut*. 24. duben 2015. <https://libinst.cz/obrana-nechutne-cenove-politiky-uberu/> (přístup získán 8. duben 2021).
- OECD. „Taxi Services: Competition and Regulation.“ *Policy Roundtables*, 2007: 20.
- Pánek, Martin. „V prosinci jste se v Praze taxíkem nesvezli. Vinou cenového stropu.“ *Laissez Faire*, Leden–únor 2015.
- . „Taxi vs. Uber: Jak bychom měli Uber regulovat?“ *Liberální institut*. 23. září 2017. <https://libinst.cz/taxi-vs-uber-jak-bychom-meli-uber-regulovat/> (přístup získán 3. duben 2021).
- Pánek, Martin, a Jiří Nohejl. „Připomínky Liberálního institutu k novele pražské vyhlášky o taxislužbě.“ *Liberální institut*. 24. květen 2018. <https://libinst.cz/pripominiky-liberalniho-institutu-k-novele-prazske-vyhlasky-o-taxisluzbe/> (přístup získán 7. duben 2021).
- Pigou, Arthur C. *The Economics Of Welfare*. Londýn: Macmillan and Co., 1920.

Tabarrok, Alex, a Tyler Cowen. „The End of Asymmetric Information.“ *Cato Unbound – A Journal of Debate*. 6. duben 2015. <https://www.cato-unbound.org/2015/04/06/alex-tabarrok-tyler-cowen/end-asymmetric-information> (přístup získán 5. duben 2021).



CETA-Centrum ekonomických a tržních analýz, z. ú.

Jungmannova 26/15
110 00 Praha 1
(+420) 272 048 488
info@eceta.cz
www.eceta.cz