**Załącznik Nr 1 do raportu z konsultacji**

Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób – KONSULTACJE PUBLICZNE

Podmioty, które zgłosiły uwagi:

1. Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”
2. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
3. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
4. Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji
5. Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich taksówkarzy
6. Stowarzyszenie Łódzki Taksówkarz
7. FRe Now
8. Konfederacja Lewiatan
9. Szymon Domagalski „Taxi Serwis”
10. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie „Taxi” Kraków
12. Komisja Międzyzakładowa 3005 Region Mazowsze NSZZ „Solidarność
13. Organizacja Pracodawców Branży Fiskalnej
14. Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy RP
15. Bolt

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób** | | | | |
| L.p. | Jednostka redakcyjna | Nazwa podmiotu zgłaszającego | Treść uwagi | Stanowisko MC |
| UWAGI OGÓLNE | | | | |
|  | art. 13b ust. 4 *ustawy o transporcie drogowym* | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | Dyspozycja z art 13b ust. 4 *ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw* stwierdza, iż rozporządzenie ma zawierać minimalne wymagania funkcjonalne aplikacji mobilnej, przy uwzględnieniu:   1. Prawidłowego naliczenia opłat. 2. Sposobów zabezpieczenia danych, mając na uwadze prawidłowość tego zabezpieczenia.   Projekt Rozporządzenia **nie wypełnia ani jednej ani drugiej dyspozycji ustawowej**. W § 2 projektu Rozporządzenia określono funkcjonalność aplikacji mobilnej. **Trudno uważać 4 punkty, zawarte w tym paragrafie, za wystarczający opis funkcjonalności aplikacji,** szczególnie w porównaniu do wymagań stawianych taksometrom a, zgodnie z intencją ustawy z dnia 6 września 2001 o transporcie drogowym, aplikacja mobilna ma stanowić alternatywę właśnie dla taksometrów. | Wyjaśnienie  Zgodnie z założeniem art. 13b ust. 4 ustawy z dnia  6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140), aplikacja mobilna ma umożliwiać zawieranie umów na przewóz osób. Taksometr to elektroniczny przyrząd pomiarowy instalowany w pojazdach służących do usługowego prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób i ładunków (taksówkach). Taksometry służą do obliczania (według ustalonych taryf) należności za długość drogi przebytej przez taksówkę lub za czas wynajęcia tej taksówki. Aplikacja mobilna to nic innego jak zestaw instrukcji używanych w komputerze, który umożliwi zawarcie umowy na przewóz osób, natomiast rozporządzenie ma za zadanie określić minimalny zakres funkcji które ma posiadać aplikacja. Aplikacja nie będzie urządzeniem pomiarowym. |
|  | § 2 pkt 1 | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | W § 2 pkt 1 określono, iż aplikacja ma zapewniać rozliczenie opłat za przewóz osób na podstawie orientacyjnego wyznaczenia odległości oraz zdefiniowanych kwot, stanowiących oczekiwaną opłatę za określoną jednostkę odległości, przy uwzględnieniu parametrów wpływających na koszt przewozu, tj. pokonaną odległość, czas rozpoczęcia i trwania przewozu, lokalizację startową oraz docelową przewozu. **Przy takim określeniu parametrów nie wiadomo czy podstawą opłaty będzie orientacyjna odległość czy pokonana odległość czy być może czas rozpoczęcia i trwania przewozu**. Tę samą odległość można przecież pokonać w różnym czasie. W projekcie rozporządzenia nie uwzględniono faktu, że w rzeczywistych systemach, **drogi nie wyznacza się za pomocą samego sygnału GPS**. Systemy te bazują na mapach drogowych i dopiero w połączeniu z nimi system wyznacza drogę, **niemniej jednak są to szacunki obarczone błędem**, czasami znacznym, **w zależności od użytych map i algorytmów wyznaczających trasę**. Bez wspomagania mapami, system GPS może dawać błędy sięgające nawet kilkudziesięciu procent przy małych przejechanych odległościach. | Wyjaśnienie  Aplikacja mobilna nie będzie narzędziem do ustalania odległości czy czasu przejazdu ale do ustalania ceny za przewóz. W taksometrze cena jest znana dopiero po zakończonym przewozie, korzystając z aplikacji klient będzie znał cenę jeszcze przed rozpoczęciem przewozu. W ustaleniu ceny za przewóz aplikacja będzie pomocniczo korzystała np. z pomiaru odległości GPS i wyliczeń czasu przejazdu, ale może uwzględniać także inne parametry, np. czas oczekiwania na klienta.  Parametry wyświetlane przez aplikacje mają pomocniczą rolę, odnośnie do podjęcia decyzji przez klienta o akceptacji, bądź nie, zaproponowanej ceny. |
|  | § 3 | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | W zakresie funkcjonalności gromadzenia danych dotyczących usługi przewozowej, aplikacja mobilna ma zapewnić między innymi identyfikację klienta, lecz nie podano jakie dane osobowe będą zbierane, celem tej identyfikacji. Gromadzone dane mają zawierać pokonaną odległość i opłatę pobraną za przewóz oraz czas rozpoczęcia i trwania przewozu. Projekt Rozporządzenia nie zawiera celu w jakim mają być gromadzone dane osobowe klienta. W § 4 pkt 3 określono, iż rozliczalność działań dokonywanych na danych i metadanych ma pozwolić przypisać działania na danych i metadanych do konkretnej osoby fizycznej lub procesu oraz umiejscowić to działanie w czasie, nie określając celu gromadzenia tych danych. | Uwaga uwzględniona  Przepis rozporządzenia ww. zakresie zostanie zmodyfikowany. Nastąpi rezygnacja z tego paramentu. |
|  | Łączność z kasą rejestrującą | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | **W całym projekcie Rozporządzenia nie ma określonej żadnej funkcji związanej z łączeniem się i współdziałaniem z kasami rejestrującymi, mającymi postać oprogramowania, pomimo tego, iż wymóg taki zawarty jest art. 13 b *ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw*.**  W projekcie Rozporządzenia nie określono również kto weryfikuje prawidłowość naliczonych opłat i sposób zabezpieczenia danych w aplikacji mobilnej. W przypadku tradycyjnych taksometrów jest szereg ściśle określonych wymogów, które musza spełniać te urządzenia. **Wymagane jest również uzyskanie Certyfikatu Badania Typu WE wydanego przez Jednostkę Notyfikowaną**, np. Główny Urząd Miar, która wymagania te sprawdza i dopuszcza urządzenia do obrotu. Dodatkowo, urządzenia te, w trakcie eksploatacji przechodzą okresowo przeglądy potwierdzające prawidłowość działania i naliczania opłat. **Brak certyfikacji aplikacji mobilnej spowoduje, że mogą pojawiać się aplikacje, które z rozmysłem będą działać nieprawidłowo, tak aby w krótkim czasie umożliwić ich twórcom i użytkownikom odniesienie dodatkowych korzyści, kosztem klientów**. | Wyjaśnienie  Aplikacja mobilna nie jest urządzeniem pomiarowym jakim jest taksometr i nie podlega wymaganiom załącznika IX do *dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych.*  W projekcie rozporządzenia zostanie wskazane, współdziałanie z kasą fiskalną w postaci oprogramowania. Choć należy wskazać, że wynika to także z art. 13b ustawy z dnia z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. |
|  | Cały projekt nie spełnia wymogów *prawa o miarach* | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | Ustawa prawo o miarach, w zakresie przedmiotowym, określa legalne jednostki miar i państwowe wzorce jednostek miar, zasady prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych, kompetencje i zadania organów administracji rządowej właściwych w sprawach miar oraz zasady sprawowania nadzoru nad wykonywaniem przepisów ustawy. Zgodnie art. 5 tej ustawy, legalnymi jednostkami miar są jednostki Międzynarodowego Układu Miar SI, jednostki nienależące do Międzynarodowego Układu Miar SI dopuszczone do stosowania na terytorium Rzeczypospolitej Polski oraz wielokrotności i podwielokrotności jednostek o których mowa powyżej. Zgodnie z delegacją ustawową wprowadzono Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30.11.2006 *w sprawie legalnych jednostek miar*. § 2 tego rozporządzenia **określa jednostki miar, będące jednostkami podstawowymi Międzynarodowego Układu Miar SI**. Jako takie jednostki określono m.in. metr jako jednostkę odległości i sekundę jako jednostkę czasu. Zgodnie z *ustawą prawo o miarach*, **przyrządy pomiarowe odmierzające jednostki miar określone w w/w rozporządzeniu podlegają prawnej kontroli metrologicznej**. Zgodnie z art. 4 *ustawy prawo o miarach* przyrząd pomiarowy to urządzenie, układ pomiarowy lub jego elementy przeznaczone do wykonania pomiarów samodzielnie lub w połączeniu z jednym lub wieloma urządzeniami dodatkowymi, tak więc **aplikację mobilną należy traktować jako przyrząd pomiarowy, podlegający rygorom i wymogom przepisów *ustawy prawo o miarach***. W zakresie przyrządów pomiarowych, a zwłaszcza taksometrów, **takie stanowisko zostało potwierdzone orzeczeniem Naczelnego Sądu Administracyjnego** o sygn. NSA II GSK 1419/11. Nie budzi wątpliwości fakt, iż taksometr jest przyrządem pomiarowym w rozumieniu ustawy prawo o miarach. **Aplikacja mobilna z punku widzenia funkcji jest taksometrem, gdyż służy do mierzenia odległości, której legalną jednostką miary jest metr lub jego wielokrotność.** Taką właśnie funkcjonalność określono dla aplikacji mobilnej w § 2 pkt.1b przekazanego do konsultacji projektu Rozporządzenia. Fakt, że **aplikacja nie posiada postaci urządzenia, nie oznacza, że nie jest przyrządem pomiarowym, podlegającym rygorom *ustawy prawo o miarach***. Zgodnie z w/w orzeczeniem taksometr definiuje się od strony funkcjonalności tzn. **aplikacja mobilna jest także przyrządem pomiarowym, gdyż posiada funkcje liczenia opłaty w zależności od przejechanej odległości** | Wyjaśnienie  Aplikacja mobilna nie jest urządzeniem pomiarowym jest to urządzenie wspierające zawieranie umów z klientem. Nie jest to taksometr i nie podlega wymaganiom załącznika IX do *dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych.* Aplikacja mobilna nie jest „wirtualnym” taksometrem, nie służy do obliczania trasy przejazdu a następnie ceny jak w przypadku tradycyjnego przewozu taksówką. Sytuacja jest odwrotna klient zawiera umowę jeszcze przed rozpoczęciem przejazdu ustalając cenę z przewoźnikiem.  Klient ma na przed zawarciem umowy możliwość samodzielnego wyliczenia odległości i zweryfikowania proponowanej ceny za przejazd, gdyż obie strony umowy mogą korzystać z tych samych urządzeń pomiarowych. Klient wybiera opcję, która jest dla niego korzystniejsza, tj. może korzystać z urządzenia homologowanego jakim jest taksometr i mieć pewność, że cena będzie ustalana na podstawie dokładnego pomiaru trasy albo skorzystać z nowego rozwiązania, które umożliwił ustawodawca, tj. aplikacji wspierającej umówienie ceny przejazdu jeszcze przed rozpoczęciem przewozu*.*  Należy wskazać, iż w uzasadnieniu do ustawy wprowadzającej art. 13b wskazano, że „Projekt nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).”. |
|  | Cały projekt nie spełnia wymogów związanych z ochroną danych osobowych | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | Aby uzyskać funkcje identyfikacji klienta, zgodnie z założeniami projektu Rozporządzenia, konieczne jest **zbieranie danych osobowych klientów**, przy czym projekt Rozporządzenia, **niezgodnie z przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady** (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016r. *w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (RODO),* **nie określa** rodzaju danych, celu w jakim mają być te dane zbierane, ani zasad i zakresu **przetwarzania tych danych** a z samych postanowień projektu wynika, że aplikacja mobilna może działać przy udziale systemu teleinformatycznego a więc **dane te będą podlegały dalszemu przetwarzaniu.** | Uwaga uwzględniona  Został usunięty przepis dotyczący identyfikacji osoby korzystającej z przewozu. |
|  | Cały projekt nie spełnia wymogów *ustawy o prawach konsumentów*. | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | Ogólnie pojęte **prawa konsumenta** to zbiór praw przysługujących konsumentom, zawartych w różnych aktach normatywnych, mających na celu ochronę konsumentów. *Ustawa prawo o miarach*, poprzez wyznaczenie jednostek miar i przyrządów pomiarowych, służących do prawidłowego odmierzania tych jednostek oraz powołanie organów, badających prawidłowość stosowania w przyrządach pomiarowych tych jednostek miar, ma na celu **ochronę praw konsumentów**. Stosowanie ustawy prowadzi do powstania u konsumentów **zaufania do organów państwowych**, które sprawdzają czy przedsiębiorca **prawidłowo** stosuje jednostki miar od których **uzależniona jest cena za towar lub usługę**. W przypadku aplikacji mobilnej, bez jakiejkolwiek kontroli nad prawidłowością liczenia odległości która stanowi podstawę do ustalenia opłaty za przewóz, **naruszane są szeroko rozumiane prawa konsumentów**.  W zakresie przewozu osób obowiązują art. 7a, 10 i 17 *ustawy o prawach konsumenta*. Art. 10 tej ustawy stwierdza, że najpóźniej w chwili wyrażenia przez konsumenta woli związania się umową, przedsiębiorca ma obowiązek uzyskać wyraźną zgodę konsumenta na każdą dodatkowa płatność wykraczającą poza uzgodnione wynagrodzenie główne. W przypadku braku takiej zgody konsument ma prawo do zwrotu opłat dodatkowych.  *Ustawa o transporcie drogowym*, w art. 11b i 11c stwierdza, że Rada Gminy może ustalać ceny za przewozy taksówkami na teranie Gminy. Ceny i stawki taryfowe ustalane przez radę gminy maja charakter cen maksymalnych. Zgodnie z *ustawą o samorządzie gminnym*, Rady Gminy rzeczywiście ustalają maksymalne stawki cen za przewóz taksówkami. Opłata za przejazd zawsze uzależniona jest od ilości przejechanych kilometrów. **Przepisy powyższe tworzą bezpieczeństwo dla konsumentów w zakresie stosowanych przez taksówkarzy cen**. W sytuacji gdy projekt Rozporządzenia przewiduje, że aplikacja mobilna, działając przy udziale systemu teleinformatycznego, ma wyznaczać orientacyjną odległość a jednocześnie wpływ na cenę ma mieć pokonana odległość oraz czas rozpoczęcia i trwania przewozu, powoduje możliwości powstawania wątpliwości co do prawidłowości i rzetelności ustalenia opłaty za przewóz. **Orientacyjna odległość może być różna od faktycznie przejechanych kilometrów**. Jeżeli zatem podstawą do ustalenia opłaty ma być faktycznie przejechana odległość, to **występuje sprzeczność z art. 10 *ustawy o prawach konsumenta***, gdyż w takim razie podstawą rozliczenia powinna być odległość orientacyjna. W sytuacji gdy **odległość rzeczywista mierzona jest przez nielegalizowany przyrząd pomiarowy – aplikację mobilną, konsument nie ma pewności co do faktycznie przejechanych kilometrów**.  Klienci przez lata przyzwyczaili się do obecności w taksówkach **certyfikowanych taksometrów**, które były gwarancją **prawidłowego naliczenia opłat** a paragony, wydawane z współpracującymi z taksometrami kasami fiskalnych, **są synonimem uczciwej pracy usługodawcy, gwarancją rejestracji wszystkich obrotów oraz odprowadzania podatków w przypadku podatników płacących podatek VAT**. Jak zaznaczono w uzasadnieniu do projektu Rozporządzenia, rozwiązania w postaci aplikacji mobilnej **nie funkcjonują w żadnym z krajów członkowskich OECD/UE**, prawdopodobnie ze względu na **brak możliwości zabezpieczenia praw konsumentów** w zakresie prawidłowego naliczania opłat za przejazdy taksówkami. | Wyjaśnienie  Zgodnie z założeniem projekt ma wprowadzać do polskiego systemu prawnego regulacje umożliwiające zawieranie umów na przejazd przy użyciu aplikacji mobilnych utworzonych na podstawie jednolitych wymagań systemowych. Przez stworzenie na poziomie rozporządzenia regulacji do rozliczania opłaty za przewóz pasażerowie będą mieli pewność ceny, jaką będą musieli zapłacić za tą usługę a aplikacja będzie zapewniać także jednolite wymagania w zakresie zabezpieczenia danych przez nią gromadzonych, co zwiększy poziom zaufania konsumentów do przewoźników.  Jednocześnie na skutek uwag Ministerstwa Infrastruktury zostanie doprecyzowane w przepisie, iż wyznaczenie ceny przy wykorzystaniu aplikacji mobilnej będzie odbywało się z zachowaniem przepisów o cenie maksymalnej ustalonej w przepisach prawa miejscowego.  Ocena zasadności wprowadzenia przepisów upoważniających do zawierania umów na przewóz przy wykorzystaniu aplikacji obok stosowanego dotychczas taksometru wykracza poza ramy projektowanej regulacji. Jest to bowiem zagadnienie, które zostało ocenione przez ustawodawcę na etapie prac rządowych i parlamentarnych dotyczących ustawy z dnia 6 maja 2019 r. o zmianie ustawy transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadzającej art. 13b. |
|  | Cały projekt nie spełnia wymogów ustawy *o podatku od towarów i usług* | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | Art. 111 *ustawy o podatku od towarów i usług* określa szczegółowo zasady prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących. Art. 111 b ust. 1 tej ustawy wprowadził możliwość ewidencjonowania sprzedaży przy użyciu kas, mających postać oprogramowania, jednakże przepis ten zawiera delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych, aby w drodze rozporządzenia określił:   1. grupy podatników lub rodzaje czynności, w odniesieniu do których możliwe jest używanie kas rejestrujących, o których mowa w ust. 1, 2. wymagania techniczne dla kas rejestrujących, o których mowa w ust. 1, oraz sposób ich używania, w tym sposób prowadzenia ewidencji sprzedaży przy ich użyciu, sposób zakończenia ich używania w przypadku zakończenia działalności gospodarczej lub pracy tych kas oraz szczególne przypadki i sposób wystawiania dokumentów w postaci innej niż wydruk przy zastosowaniu tych kas   – uwzględniając potrzebę przeciwdziałania nieewidencjonowaniu lub nieprawidłowemu prowadzeniu ewidencji sprzedaży przez podatników oraz zabezpieczenia zaewidencjonowanych danych, a także bezpiecznego przesyłania tych danych między kasą a Centralnym Repozytorium Kas, konieczność zapewnienia nabywcy prawa do otrzymania dowodu nabycia towarów i usług z uwidocznioną kwotą podatku oraz możliwość sprawdzenia przez niego prawidłowości zaewidencjonowania sprzedaży i wystawiania dowodu potwierdzającego jej dokonanie oraz optymalne dla danego rodzaju sprzedaży rozwiązania techniczne dla tych kas.  Rozporządzenie to do chwili obecnej nie zostało wydane i nie wiadomo jakie są wymagania techniczne dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania. W takiej sytuacji nie jest możliwe wypełnienie delegacji ustawowej zawartej w *ustawie o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw*, w zakresie określenia minimalnych wymagań aplikacji mobilnej z uwzględnieniem wymagań dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania, z uwagi na fakt, że wymagania te nie zostały określone. **Tak wiec projekt Rozporządzenia nie spełnia podstawowego wymogu określonego w art. 13 b *ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.*** Ustawa ta obecnie zakłada, że aplikacja mobilna musi współpracować jedynie z kasą rejestrującą mającą postać oprogramowania. **W tej sytuacji warto rozważyć wprowadzenie zmiany w ustawie, aby aplikacja mobilna mogła współpracować również ze sprzętową kasą rejestrującą**.  W ocenie Izby, jeżeli stosowanie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób ma być alternatywą wobec taksometru**, aplikacja taka powinna spełniać wymagania stawiane taksometrom** określone w *Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać* taksometry*, oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych* a także **powinna być certyfikowana i nadzorowana przez Jednostkę Notyfikowaną** (Główny Urząd Miar) na tej samej zasadzie jak taksometry. | Wyjaśnienie  Założeniem ustawodawcy w art. 13b ustawy o transporcie drogowym było wprowadzenie możliwości korzystania obok tradycyjnego taksometru z innowacyjnej aplikacji działającej we współpracy z nowoczesną kasą fiskalną. Nie ma więc uzasadnionego powodu aby nowoczesne rozwiązania jakimi są aplikacje mobilne musiały współdziałać z kasą sprzętową. Takie rozwiązanie nie spełni swojego zadania jakim jest nowoczesność i innowacyjność.  Należy podkreślić, że regulacje dotyczące kas w postaci oprogramowania są wydawane na podstawie art. 111b ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2018 r. poz. 2174, z późn. zm.) Jest to więc niezależna podstawa prawna do wydania rozporządzenia. Oczywiście finalnie ww. przepisy rozporządzeń nie powinny na siebie nachodzić ani być ze sobą sprzeczne, jednakże nie ma powodu wstrzymywania prac nad rozporządzeniem dotyczących aplikacji mobilnych z uwagi na brak wydania rozporządzenia dotyczącego kas fiskalnych w postaci oprogramowania. Ponownie należy podkreślić, iż przepisy dotyczące aplikacji mobilnych nie zastępują taksomentru – jako urządzenia pomiarowego, stanowią alternatywę dla taksometru i wprowadzają nowy model dokonywania rozliczeń za zrealizowany przewóz. |
|  | Ogólne | FRE NOW | Rekomendujemy, by naliczania opłat za pomocą wirtualnego taksometru nie obejmował podział na strefy i taryfy. Uważamy, że kluczowe jest pozwolenie operatorom na dowolne kształtowanie ceny w ramach maksymalnych taryf za kilometr oraz za czas przejazdu, pozwalając tym samym na naliczanie opłaty za oba elementy jednocześnie.  Wierzymy, że wyliczanie ceny za usługę taxi powinno być możliwie przejrzyste, a elastyczne ich kształtowanie oraz znajomość ceny z góry pozwolą na korzystanie z lepszej usługi zarówno pasażerom jak i kierowcom. | Wyjaśnienie  Rada gminy może ustalać ceny za przewozy taksówkami na terenie gminy na podstawie art. 11b ust. 1 i art. 11c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140), w związku z powyższym rozporządzenie jako akt podustawowy nie może być z sprzeczne z ustawą. Projekt stosownie do uwag Ministerstwa Infrastruktury został przeredagowany. |
|  | Uwagi Ogólne | Międzyzakładowa Komisja nr 3005  Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawy | Aplikacja mobilna, której dotyczy przedmiotowe rozporządzenie, ma umożliwiać rozliczanie opłat za przewóz osób, tym samym uznać należy, że aplikacja działa na zasadach podobnych do zasad działania taksometru, który zgodnie z  załącznikiem IX do dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych mierzy czas trwania oraz oblicza długość drogi na podstawie sygnału dostarczanego przez nadajnik sygnału długości drogi i na tej podstawie oblicza opłatę należną za kurs. Potwierdzają to również przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, które zrównują aplikacje mobilne i taksometry, poprzez umożliwienie ustalania opłat za przejazd taksówką zarówno na podstawie taksometru, jak i aplikacji.  W tym kontekście należy zauważyć, że taksometr jest narzędziem pomiarowym, o którym mowa we wspomnianej powyżej dyrektywie 2014/32/UE. Jej celem jest ustanowienie zasadniczych wymagań, jakie muszą spełniać wszystkie urządzenia lub systemy realizujące funkcje pomiarowe po to, aby zagwarantować bezpieczeństwo i rzetelność pomiarów.  Jak wynika z motywu 9 dyrektywy 2014/32 zasadą jest stosowanie na rynku wyłącznie przyrządów pomiarowych, które spełniają wspólne wymagania dotyczące ich działania określone w tej dyrektywie.  W związku z powyższym należy zastosować wymogi wynikające z dyrektywy 2014/32 również w stosunku do aplikacji mobilnych zastępujących taksometry. Oba instrumenty spełniają, bowiem identyczną rolę i mają służyć do naliczania opłat za przejazd taksówką. Tym samym zasadne jest by w stosunku do obu tych narzędzi zastosowanie miały wymagania mające na celu zapewnienie rzetelności wyników pomiaru.  Zgodnie z Załącznikiem IX dyrektywy 2014/32 błąd graniczny dopuszczalny, z wyłączeniem błędów wynikających ze stosowania taksometru w taksówce, wynosi:  — dla przedziału czasu: ± 0,1 % przy czym wartość minimalna: 0,2s;  — dla długości przebytej drogi: ± 0,2 % przy czym wartość minimalna: 4 m;  — dla obliczenia opłaty: ± 0,1 % przy wartości minimalnej, z uwzględnieniem zaokrąglania: odpowiadającej najmniej znaczącej cyfrze wskazania opłaty.  Te same wymagania, co do błędów granicznych powinny dotyczyć aplikacji mobilnej.  Dodatkowo należy podkreślić, iż zgodnie z art. 13b ust 1 aplikacja mobilna musi spełniać wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług.  Mając na uwadze powyższe aplikacja mobilna nie jest w stanie spełnić w/w wymagań a co za tym idzie nie może być dopuszczona. | Wyjaśnienie  Aplikacja nie jest urządzeniem pomiarowym. Jest nim tylko i wyłącznie taksometr. Aplikacja służby do zawierania umów o przewóz z klientem, do zawarcia takiej umowy pomocniczo wykorzystywane obliczenie odległości na podstawie danych GPS. Niemniej jednak nie będzie to jedyna podstawa do zawarcia umowy, tak jak w przypadku taksometru. Taksometr mierzy czas trwania kursu oraz oblicza długość drogi na podstawie sygnału dostarczanego przez nadajnik sygnału długości drogi i na tej podstawie po zakończeniu kursu oblicza za niego opłatę. Aplikacja jest narzędziem, które umożliwia zawarcie umowy z klientem przed rozpoczęciem kursu, a do podjęcia przez klienta decyzji o zawarciu umowy pomocniczo wykorzystywane będzie wyliczenie GPS. Ponadto należy wskazać, że zgodnie ustaleniami w trakcie prac nad projektem ustawy przedstawiciele Głównego Urzędu Miar potwierdzili, że użycie GPS do wyznaczenia odległości nie można uznać za pomiar. Jest to urządzenie pomocnicze do zawierania umów a nie wyznaczania trasy. |
|  | Ogólne | Ogólnopolskie Stowarzyszenie „Taxi” | Aplikacja mobilna, której dotyczy przedmiotowe rozporządzenie, ma umożliwiać rozliczanie opłat za przewóz osób, tym samym uznać należy, że aplikacja działa na zasadach podobnych do zasad działania taksometru, który zgodnie z załącznikiem IX do dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych mierzy czas trwania oraz oblicza długość drogi na podstawie sygnału dostarczanego przez nadajnik sygnału długości drogi i na tej podstawie oblicza opłatę należną za kurs. Potwierdzają to również przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, które zrównują aplikacje mobilne i taksometry, poprzez umożliwienie ustalania opłat za przejazd taksówką zarówno na podstawie taksometru, jak i aplikacji. W tym kontekście należy zauważyć, że taksometr jest narzędziem pomiarowym, o którym mowa we wspomnianej powyżej dyrektywie 2014/32/UE. Jej celem jest ustanowienie zasadniczych wymagań, jakie muszą spełniać wszystkie urządzenia lub systemy realizujące funkcje pomiarowe po to, aby zagwarantować bezpieczeństwo i rzetelność pomiarów. Jak wynika z motywu 9 dyrektywy 2014/32 zasadą jest stosowanie na rynku wyłącznie przyrządów pomiarowych, które spełniają wspólne wymagania dotyczące ich działania określone w tej dyrektywie. W związku z powyższym należy zastosować wymogi wynikające z dyrektywy 2014/32 również w stosunku do aplikacji mobilnych zastępujących taksometry. Oba instrumenty spełniają, bowiem identyczną rolę i mają służyć do naliczania opłat za przejazd taksówką. Tym samym zasadne jest by w stosunku do obu tych narzędzi zastosowanie miały wymagania mające na celu zapewnienie rzetelności wyników pomiaru.  Zgodnie z Załącznikiem IX dyrektywy 2014/32 błąd graniczny dopuszczalny, z wyłączeniem błędów wynikających ze stosowania taksometru w taksówce, wynosi:  — dla przedziału czasu: ± 0,1 % przy czym wartość minimalna: 0,2s;  — dla długości przebytej drogi: ± 0,2 % przy czym wartość minimalna: 4 m;  — dla obliczenia opłaty: ± 0,1 % przy wartości minimalnej, z uwzględnieniem zaokrąglania: odpowiadającej najmniej znaczącej cyfrze wskazania opłaty. Te same wymagania, co do błędów granicznych powinny dotyczyć aplikacji mobilnej. Dodatkowo należy podkreślić, iż zgodnie z art. 13b ust 1 aplikacja mobilna musi spełniać wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług. Mając na uwadze powyższe aplikacja mobilna nie jest w stanie spełnić w/w wymagań a co za tym idzie nie może być dopuszczona. | Wyjaśnienie w uwadze nr 10 |
|  | Uwagi ogóle | Szymon Domagalski „Taxi Serwis" | Pragniemy wyrazić swoją opine na temat dopuszczenia aplikacji mobilnej do rozliczeń za przejazd taksówkami.  Omawiane rozwiązanie, aby nie prowadziło do licznych nadużyć mogłoby mieć zastosowanie tylko i wyłącznie do pomocy oszacowania ceny umówionej, lecz nie może być urządzeniem pomiarowym.  Na obecną chwile aplikacja mobilna nie jest w stanie zastąpić wzorcowanych i legalizowanych urządzeń pomiarowych. Stosowane mechanizmy pomiarowe (GPS) nie dają stałości i powtarzalności działania, nie ma możliwości ich homologowania i legalizowania przez co nie zapewni uczciwego naliczania opłat.  Znaczącym problemem jest możliwość zdalnej ingerencji w aplikacji przez osoby niepowołane oraz użytkowania „bliźniaczych" aplikacji. Proponowane przez ustawodawcę rozwiązanie wpłynie negatywnie na rynek pracy. Zakup urządzenia mobilnego z wirtualną kasą jest znacząco niższy niż taksometru z kasą specjalną co jest podyktowane koniecznością, spełnienia wielu wymogów, także wymogów dotyczących bezpieczeństwa klienta. Dając możliwość stosowania tańszych rozwiań, które nie spełniają obecnych wymogów spowoduje zaprzestanie sprzedaży obecnie użytkowanych przyrządów. Wpłynie to destrukcyjnie na działalność wszystkich firm produkujących, serwisujących, montujących oraz urzędów kontrolujących te urządzenia. Aby nie doprowadzać do rozszczelnienia fiskalnego i zawirowania na rynku pracy proponujemy dopuszczenie aplikacji jako dodatkowego urządzenia do określania cen ustalonych nie rezygnując z obecnie stosowanych. | Wyjaśnienie  Ustawa o transporcie drogowym wprowadzając możliwość korzystania z aplikacji mobilnej nie wyklucza działalności tradycyjnym przewozom korzystającym z taksometru. Dodanie art. 13b do ustawy o transporcie drogowym, a w konsekwencji projektowane również rozporządzenie wychodzi naprzeciw zapotrzebowaniu zarówno klientów, jak i przedsiębiorców umożliwiając dokonanie wyboru czy korzystamy z tradycyjnego dotąd przewozu taxi z taksometrem i na podstawie przejechanych kilometrów uiszczamy zapłatę za przejazd, czy umawiamy się z kierowcą taxi przed rozpoczęciem przewozu na określoną cenę.  Ocena zasadności wprowadzenia przepisów upoważniających do zawierania umów na przewóz przy wykorzystaniu aplikacji obok stosowanego dotychczas taksometru wykracza poza ramy projektowanej regulacji. Jest to bowiem zagadnienie, które zostało ocenione przez ustawodawcę na etapie prac rządowych i parlamentarnych dotyczących ustawy z dnia 6 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, wprowadzającej art. 13b. |
|  | Uwagi ogólne dot. cen maksymalnych | Konfederacja Lewiatan | Należy pamiętać, że taksometr, naklejki na taksówce informujące o cenach, możliwość ustanawiania cen maksymalnych przez gminy to rozwiązania historycznie wprowadzone by chronić pasażera przed nieuczciwymi praktykami ze strony niektórych kierowców. Dziś, dzięki rozwojowi cyfrowych narzędzi oraz wykorzystania algorytmów i danych, ceny za przejazd mogą być ustalane elastycznie w odpowiedzi na podaż i popyt na rynku w danej chwili, w czasie rzeczywistym. W związku z tym, rezerwując przejazd taksówką przez aplikację, pasażer powinien mieć możliwość poznania ceny z góry za przejazd, a ta powinna być ustalana elastycznie.  Ceny maksymalne obowiązujące przy przewozie osób ustanawiane są, zgodnie z delegacją ustawową, przez gminy. Aby korzystanie z tzw. wirtualnego taksometru było możliwe, gminy będą musiały z początkiem 2020 r. dostosować prawo miejscowe do wymogów nowelizacji ustawy o transporcie drogowym z maja br. Rady gmin ustanawiają ceny maksymalne poprzez dzielenie swoich terenów na strefy oraz taryfy dzienną oraz nocną i świąteczną. Zastosowanie podobnych zasad do aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób mijałoby się z celem i stało w sprzeczności z zasadami zaproponowanymi w ww. rozporządzeniu.  Stoimy na stanowisku, że Ministerstwo Cyfryzacji jest odpowiednim podmiotem, ze względu na przygotowaną regulację, do poinformowania gmin o zbliżającym się wyzwaniu legislacyjnym dla administracji lokalnej w całym kraju.  Możliwość poznania ceny obliczonej z góry przed rozpoczęciem przejazdu jest preferowana przez pasażerów. Pasażerowie podróżujący taksówką zazwyczaj poznają cenę za przejazd dopiero, gdy dotrą do na miejsce i znany jest ostateczny odczyt z taksometru. W konsekwencji konsumenci nie znają ceny za usługę zanim przejazd się nie zakończy. Polacy oczekują czegoś innego. Badanie pokazują, że aż 8 na 10 Polaków (79,2 proc.), wsiadając do taksówki, chce znać przybliżoną cenę przejazdu przed jego rozpoczęciem. Cena znana z góry daje m.in. możliwość porównania ceny usługi z innymi usługodawcami. Dla Polaków ważny jest także sposób świadczenia usługi. Ponad połowa pasażerów (56,3 proc.) twierdzi, że rozstrzygające znaczenie ma dla nich właśnie poznanie ceny za kurs i wybranej drogi przed rozpoczęciem przejazdu. Wyniki opisanego badania wyjaśniają popularność aplikacji mobilnych służących do przewozu osób.  Aplikacja przedstawia wszelkie dane, których oczekują pasażerowie przed rozpoczęciem podróży: cenę, odległość, dane kierowcy, czas odbioru, itd. Przed zamówieniem usługi konsument może podjąć decyzję czy korzysta z danej oferty i akceptuje cenę za podróż. | Wyjaśnienie  Rada gminy może ustalać ceny za przewozy taksówkami na terenie gminy na podstawie art. 11b ust. 1 i art. 11c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140), w związku z powyższym rozporządzenie jako akt podustawowy nie może być z sprzeczne z ustawą. Dodatkowo należy wskazać, że projekt stosownie do uwag Ministerstwa Infrastruktury został przeredagowany. |
|  | Uwagi ogólne | Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz” | Rozporządzenie jest niezgodne z Ustawą o transporcie drogowym. Nowelizacji Ustawy o transporcie drogowym, która wejdzie w życie 1 stycznia 2020 roku mówi, 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 Rozporządzeniu nigdzie nie ma mowy o żadnych wymaganiach dotyczących kas rejestrujących ani współpracy z nimi.  Rozporządzenie jest niezgodne z obowiązującymi przepisami podatkowymi dotyczącymi ewidencjonowania przychodu z transportu drogowego osób taksówką. Zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Finansów w sprawie kas rejestrujących w taksówkach osobowych stosuje się kasy o zastosowaniu specjalnym, czego opiniowane Rozporządzenie nie przewiduje.  Rozporządzenie jest niezgodne z projektem rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania, które to podtrzymuje stosowanie kas o zastosowaniu specjalnym do ewidencjonowania przychodu z transportu drogowego osób taksówką osobową. W opiniowanym rozporządzeniu nie ma ani słowa o wymaganiach dotyczących kas o zastosowaniu specjalnym ani o obowiązku połączenia w/w aplikacji z takimi kasami.  Rozporządzenie nie przewiduje żadnej formy weryfikacji i certyfikacji aplikacji, która powstanie w celu wykorzystywania jej do naliczania opłaty za kurs taksówką. Prowadzi to do sytuacji, w której dowolny podmiot może wypuścić aplikację na rynek i aplikacja nie bezie spełniała ustawowych wymagań. Natomiast potencjalny użytkownik nie ma żadnych szans na zweryfikowanie legalności tej aplikacji. Co, w połączeniu z wymaganiami związanymi z kwestiami fiskalnymi (które powinny być ujęte w rozporządzeniu, ale ich nie ma), prowadzi do obciążenia potencjalnymi sankcjami użytkownika, który nie ma żadnej możliwości zweryfikowania legalności takiego oprogramowania. Rozporządzenie Ministra Finansów w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania przewiduje stosowny rejestr producentów oprogramowania dopuszczonego do użytkowania, natomiast w opiniowanym rozporządzeniu tego nie ma.  Biorąc po uwagę powyższe zasadne jest stwierdzenie, iż projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób jest niezgodny zarówno z nowelizacją Ustawy o transporcie drogowym, jak i przepisów dotyczących kas fiskalnych, z którymi miał być spójny. | Wyjaśnienie  Wyjaśniając wątpliwości należy wskazać, że aplikacja mobilna nie jest urządzeniem pomiarowym, nie jest kasą fiskalną, dlatego też nie musi posiadać homologacji ani spełniać wymogów dla taksometrów określonych w załączniku IX do *dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych.* Należy zwrócić uwagę, że aplikacja ma na celu zawarcie umowy przewozu a nie tylko obliczenie odległości. Obliczanie trasy przewozu jest elementem pomocniczym do określania opłaty za przejazd, które będzie się opierało się na umowie z klientem. Zgodnie z założeniem projekt ma wprowadzać do polskiego systemu prawnego regulacje umożliwiające stosowanie aplikacji mobilnych utworzonych na podstawie jednolitych wymagań systemowych.  Należy podkreślić, że regulacje dotyczące kas w postaci oprogramowania są wydawane na podstawie art. 111b ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2018 r. poz. 2174, z późn. zm.). Jest to projektowana nowa regulacja, która została udostępniona do konsultacji publicznych. Jest to więc niezależna podstawa prawna do wydania rozporządzenia. Oczywiście finalnie ww. przepisy rozporządzeń nie powinny na siebie nachodzić ani być ze sobą sprzeczne, jednakże nie ma powodu wstrzymywania prac nad rozporządzeniem dotyczących aplikacji mobilnych z uwagi na brak wydania rozporządzenia dotyczącego kas fiskalnych w postaci oprogramowania.  Aplikacja mobilna dostarczana czy to przez pośrednika w przewozie osób czy też samodzielnie przez podmiot posiadający licencję będzie musiała, zgodnie z przepisami ustawy, spełniać wymagania określone w rozporządzeniu wydanym przez Ministra Cyfryzacji, jak i przez Ministra Finansów.  Projekt w zakresie zaakcentowania współpracy aplikacji z kasą fiskalną zostanie uzupełniony. |
|  | § 2 pkt 1 | Bolt | Chcemy zwrócić uwagę, że w obecnym brzmieniu rozporządzenie zakłada otwarty katalog dodatkowych parametrów wpływających na cenę za przejazd, za podstawowe przyjmując zarówno orientacyjnie wyznaczoną trasę przejazdu jak i zdefiniowaną kwotę za kilometr. Otwarty katalog dodatkowych czynników wpływających na cenę jest rozwiązaniem dobrym, jednak naszą obawę budzi ustalanie “zdefiniowanych kwot”. Rozwiązanie to może być niekorzystne, ponieważ użycie zdefiniowanych i niezmiennych kwot jako podstawy wyliczenia, uniemożliwi  wprowadzanie rozwiązań rynkowych - np. cen promocyjnych. Postulujemy, aby kwoty te mogły być zmienne. | Wyjaśnienie  Projekt ww. zakresie zostanie zmodyfikowany. Kwota zdefiniowana, to kwota ustalona pomiędzy klientem a przewoźnikiem. |
|  | § 2 pkt 1 | Stowarzyszenia "Łódzki Taksówkarz | W opiniowanym projekcie Rozporządzenia aplikacja mogłaby ustalać wysokość ceny za wykonaną usługę przewozu na podstawie "orientacyjnego wyznaczenia odległości, dokonanego przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej wykorzystywanego w urządzeniu mobilnym, dla którego ta aplikacja jest przeznaczona". Nie widzimy jakiejkolwiek możliwości, by należność za przejazd była wskazywana inaczej niż za pomocą uprzednio zamontowanego i zalegalizowanego taksometru współpracującego z kasą fiskalną. Proponowany sposób rozliczania kwoty według wskazań nadajników GPS w urządzeniach mobilnych jest całkowicie nie do przyjęcia. Nie daje on gwarancji dokładnego uwzględnienia wszystkich danych niezbędnych do wskazania opłaty, ponadto jest podatny na ingerencję ze strony osób trzecich. Obecne funkcjonujące rozwiązanie tj. zalegalizowany w Urzędzie Miar taksometr współpracujący z kasą fiskalną są jedynymi urządzeniami dającymi pewność prawidłowego naliczenia dystansu, czasu oraz innych wartości pomiarowych ważnych przy ustalaniu stawki za przewóz osób. Projekt nie określa również wymagań dotyczących źródła pochodzenia aplikacji. Klient korzystający z niej nie będzie miał możliwości weryfikacji czy platforma została wcześniej sprawdzona pod kątem legalności oraz bezpieczeństwa. Dotychczas obowiązujące przepisy wystarczająco określają urządzenia przy pomocy których naliczana jest opłata za wykonany przejazd, a także warunki techniczne dotyczące ich działania. Uważamy, iż aplikacje mobilne są ciekawym udogodnieniem, a postęp technologiczny wymusza co rusz wprowadzanie nowych rozwiązań, jednakże ogromnym błędem byłoby zastąpienie z powodzeniem funkcjonujących, homologowanych, zalegalizowanych oraz zafiskalizowanych urządzeń pomiarowych i rejestrujących.  W naszej ocenie aplikacja mobilna do użytku przy przewozie osób mogłaby służyć tylko i wyłącznie do pobrania należności za dokonany przejazd wskazanej uprzednio przez taksometr i kasę fiskalną, stanowiąc tym samym alternatywę dla powszechnie użytkowanych terminali kart płatniczych przy odpowiednim zachowaniu bezpieczeństwa danych transakcyjnych. | Wyjaśnienie  Celem projektodawcy jest umożliwienie stosowania obok tradycyjnego taksometru nowoczesnej aplikacji do obliczenia opłaty za przejazd taksówką utworzonej na podstawie jednolitych wymagań systemowych. Aplikacja ma umożliwiać zawieranie umów z klientem a projekt rozporządzenia określać minimalne wymagania funkcjonalne dla tej aplikacji. Należy wskazać, że na rynku dostępnych usług taksówkowych w dalszym ciągu będzie można korzystać z przewozu gdzie na podstawie trasy przejazdu cena będzie ustalana po zakończeniu przewozu na podstawie wskazań taksometru. Albo korzystać z rozwiązań, gdzie cenę będzie ustalać umowa z klientem a w jej ustaleniu pomagać będą wskazania GPS. Oczywiście prawdą jest, że tylko taksometr jako elektroniczny [przyrząd pomiarowy](https://pl.wikipedia.org/wiki/Przyrz%C4%85d_pomiarowy) instalowany w pojazdach służących do usługowego prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób i ładunków ([taksówkach](https://pl.wikipedia.org/wiki/Taks%C3%B3wka)) jest urządzeniem wiarygodnym do dokonania pomiaru odległości. Należy jednak pamiętać, że cenę można ustalić także na podstaw umowy, do tego będzie służyła aplikacja.  Ocena zasadności wprowadzenia przepisów upoważniających do zawierania umów na przewóz osób przy wykorzystaniu aplikacji obok stosowanego dotychczas taksometru wykracza poza ramy projektowanej regulacji. Jest to bowiem zagadnienie, które zostało ocenione przez ustawodawcę na etapie prac rządowych i parlamentarnych dotyczących ustawy z dnia 6 maja 2019 r. o zmianie ustawy transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadzającej art. 13b. |
|  |  | Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej | W urządzeniach do naliczania opłat za przewóz osób (taksometr), zawsze stosowane kryteria które powodują , że przewoźnik (taksówka) pobiera opłaty  naliczone zgodnie za przebytą drogą wg. ustalonego cennika. Aplikacja tego nie zapewnia. Opłata naliczona przez aplikację za tą samą drogę w tych samych warunkach będzie inna albowiem, system nawigacji ma zbyt dużo różnicę wskazu odległość u różnych operatorów telekomunikacyjnych przy czym, nawigacja wskazuje często dalszą drogę i niejednokrotnie błędnie. Aplikacja nie zapewnia pomiaru rzeczywistego, natomiast na podstawie pomiaru orientacyjnego nie może być naliczana opłata, będzie ona niezgodna z cennikiem ustalonym przez przedsiębiorcę? /przewodnika/ oraz przez Rady Miast albowiem mają one delegację ustawową do uchwalenia cen za przewozy osób. Zatem opłata za przewóz winna być pobierana o pomiar rzeczywisty a nie wirtualny. Propozycja pobierania opłat na  podstawie wirtualnych wyliczenia przyczyni się do kryminogennej działalności „Pośredników” co już jest wykorzystywane przez nie które „firmy" działające w  transporcie drogowym przewóz osób.  W treści Rozporządzenia nie znajdujemy w aplikacji odniesienia co do stosowanych  - taryf,  - stref  - opłaty za 1 km i następny km, jak one mają w niej funkcjonować,  - brak wskazania zmiany naliczenia kwoty w trakcie trwania przewozu z 1 taryfy na drugą, z pierwszej strefy na drugą ,  - brak naliczenia rzeczywistego czasu wykonania usługi, według aplikacji jest on wirtualny, natomiast proponowane zapisy dotyczące aplikacji na potrzeby ,,Pośredników", zapominając o tym, że nie mają oni żadnych uprawnień do dyktowania cen na przewozy osób innym Przedsiębiorcom.  Gromadzenie danych pasażera /lat 5/jest nie realne, kłania się Ochrona Danych Osobowych oraz Konstytucja RR. Pasażer nie ma obowiązku podawania prawdziwych swoich danych, natomiast Pośrednik lub Przewoźnik nie ma prawa do gromadzenia danych pasażera ani z dokąd do skąd się udaje /niezależnie od tego że narzucono mi ten wymóg ustawowo.  Nie ma takiego czegoś jak bezpieczne przetwarzanie danych komputerowo, nie ma skutecznych zabezpieczeń przed „wykradzeniem danych osobowych", nie ma  skutecznych zabezpieczeń przed zakłóceniem systemu aplikacji. Można bez trudu zakłócić działalność Aplikacji indywidualnemu użytkownikowi lub wszystkim, tym samym powodując nie możność wykonywania przewozów czyli obopólne straty finansowe natomiast, wszystkim użytkownikom funkcjonowanie taksometru nie da się zakłócić.  Powyższe stwarza niekontrolowany wypływ danych osobowych, swobodne przekazywanie pomiędzy „Pośrednikami" i osobom postronnym. Zapis stanowi o  chęci prowadzenia nieuzasadnionej inwigilacji społeczeństwa korzystających z usług przewozowych.  W treści i projektu rozporządzenia nie znajdujemy również odniesienia co do delegacji ustawowej, kto ma utworzyć aplikację /w rozumieniu każdy może ją tworzyć/.  W związku z powyższym opinia nasza nie może być inna jak negatywna albowiem proponowane zapisy aplikacji w Rozporządzeniu nie spełniają wymogów rynku  odnośnie rozliczenia prawidłowego i rzetelnego za wykonanie usługi?  Zważyć też trzeba, żeproponowana Rozporządzeniem aplikacja w tej materii jest niezgodna z obowiązującą Dyrektywą UE. | Wyjaśnienie  Należy zwrócić uwagę, że aplikacja ma na celu obliczenie opłaty na przejazd za pomocą orientacyjnego pomiaru. Jest to element pomocniczy do określania opłaty za przejazd, które będzie się opierało się na umowie z klientem. Aplikacja będzie umożliwiała obliczenie trasy i ceny przed rozpoczęciem przewozu. Nie będzie urządzeniem pomiarowymi zastępującym taksometr. Natomiast aplikacja, która będzie wymagała gromadzenia danych osobowych będzie musiała być zgodna z obowiązującymi przepisami. Przy tworzeniu każdej aplikacji mobilnej, która zbiera dane osobowe klienta producent jest zobowiązany na podstawie przepisów RODO do zapewnienia ich ochrony. RODO nakłada na administratorów szereg obowiązków informacyjnych, które można spełnić umieszczając je w tzw. polityce prywatności takiej aplikacji. Administrator danych może przetwarzać tylko te dane, które są mu obiektywnie potrzebne. Dane mogą być przetwarzane wyłącznie do celów, dla których są przetwarzane a aplikacja nie może wymagać danych które nie są jej potrzebne do zrealizowania danej usługi. Ponadto projektowane rozporządzenie określa wyłącznie minimalne funkcjonalne wymagania względem już istniejących i mających powstawać w przyszłości aplikacji tworzonych przez podmioty komercyjne, do nich będzie należało wprowadzenie takich rozwiązań aby zapewnić ich bezpieczeństwo.  Ponadto przepis dotyczący gromadzenia danych zapewniających możliwość identyfikacji klienta został usunięty. |
|  | § 2 pkt 1 | Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy  Ogólnopolskie Stowarzyszenie „Taxi” | System GPS nie określa pokonanej odległości, tylko czas wysłania sygnału z satelit do odbiornika, do w miarę poprawnego odczytu potrzebny jest sygnał z co najmniej 18 satelit, sygnał w tunelach całkowicie zanika, pomiędzy wysokimi budynkami sygnał także zanika, moduł GPS w telefonie nie jest kalibrowany, w związku z tym nie ma powtarzalności wyniku pomiaru, a co za tym idzie system GPS nie może służyć do naliczania realnie pokonanej odległości. | Wyjaśnienie  Aplikacja mobilna nie będzie urządzeniem pomiarowym jakim jest taksometr i nie będzie podlegała wymaganiom załącznika IX do dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych. Należy zwrócić uwagę, że aplikacja ma na celu obliczenie opłaty na przejazd za pomocą orientacyjnego pomiaru. Jest to element pomocniczy do określania opłaty za przejazd, które będzie się opierało się na umowie z klientem. Aplikacja będzie umożliwiała obliczenie trasy i ceny przed rozpoczęciem przewozu. Nie będzie urządzeniem pomiarowymi zastępującym taksometr. |
|  | § 2 pkt 1 | Związek Przedsiębiorców i Pracodawców | W ocenie ZPP należałoby ponownie przeanalizować treść przepisu § 2 pkt 1 projektowanego rozporządzenia. Proponujemy, aby w § 2 projektowany pkt 1 otrzymał brzmienie:  *„1) rozliczania opłaty za przewóz osób na podstawie wstępnego jej wskazania w związku z orientacyjnym wyznaczeniem długości trasy przejazdu, dokonanym przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej, z uwzględnieniem parametrów wpływających na ostateczne rozliczenie kosztu przewozu, co najmniej takich jak:*  *- pokonana odległość,*  *- czas rozpoczęcia i trwania przewozu,*  *- lokalizacja startowa oraz docelowa przewozu;”*  Powyższy przepis, w jego obecnym brzmieniu, wprowadzałby obowiązek dla przedsiębiorców, świadczących usługę przewozu osób, do rozliczania opłaty za przewóz osób na podstawie orientacyjnego wyznaczenia odległości, dokonanego przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej, wykorzystywanego w urządzeniu mobilnym, dla którego ta aplikacja jest przeznaczona. Proponowana przez nas poprawka dopuści możliwość stosowania zewnętrznych urządzeń nawigacji satelitarnej. Przepis ten, w obecnym brzmieniu, jest sformułowany zbyt szczegółowo, co może skutkować koniecznością poniesienia przez wielu przedsiębiorców nadmiernych kosztów w związku z dostosowaniem się do wprowadzanej zmiany. Proponowana poprawka pozytywnie wpłynie na możliwości kształtowania oferty produktowej przez przedsiębiorców, pozostawiając jednocześnie obowiązek orientacyjnego wyznaczania odległości przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej, jako jeden z minimalnych parametrów wpływających na opłatę za przewóz.  Ponadto, w ocenie ZPP w sposób nadmiernie szczegółowy zaproponowano uregulowanie kwestii stawki za przewóz osób. Wprowadzenie konieczności rozliczania opłaty za przewóz osób na podstawie zdefiniowanych kwot stanowiących oczekiwaną opłatę za przewóz „za określoną jednostkę odległości”, jest zbędne i krzywdzące zarówno dla przedsiębiorców, jak i dla konsumentów. Dla pasażera korzystającego z aplikacji mobilnej miarodajna nie jest stawka za określoną jednostkę odległości, a o jego wyborach decyduje jasno wskazana oczekiwana należność za cały przejazd. Obecne w projekcie rozwiązanie uniemożliwiłoby ponadto uwzględnienie przy ostatecznym rozliczaniu opłaty za przewóz dodatkowych składników opłaty wynikających z nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych chociażby z winy konsumenta, np. wydłużony czas oczekiwania na pasażera. Z drugiej strony natomiast, projektowany przepis może wpłynąć negatywnie na możliwość udzielania konsumentom dodatkowych rabatów na przejazd. Dodatkowo, proponowane poprawki pozwolą konsumentowi na wprowadzanie dodatkowych przystanków lub nowych lokalizacji docelowych przewozu, wówczas bowiem aplikacja mobilna będzie mogła naliczyć i odpowiednio skorygować opłatę za przewóz.  Podsumowując, projektowane rozporządzenie zasługuje na pozytywną ocenę, jednakże z uwagi na powyższe okoliczności, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców rekomenduje ponowne przeanalizowanie rozwiązań zawartych w projekcie, uwzględniając przy tym poprawkę w zaproponowanym brzmieniu. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Projekt został przeredagowany. |
|  | § 2 pkt 1 | Międzyzakładowa Komisja nr 3005  Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawy | System GPS nie określa pokonanej odległości, tylko czas wysłania sygnału z satelit do odbiornika, do w miarę poprawnego odczytu potrzebny jest sygnał, z co najmniej 18 satelit, sygnał w tunelach całkowicie zanika, pomiędzy wysokimi budynkami sygnał także zanika, moduł GPS w telefonie nie jest kalibrowany, w związku z tym nie ma powtarzalności wyniku pomiaru, a co za tym idzie system GPS nie może służyć do naliczania realnie pokonanej odległości. | Wyjaśnienie  Aplikacja mobilna nie będzie urządzeniem pomiarowym jakim jest taksometr i nie podlegała wymaganiom załącznika IX do *dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych.* Należy zwrócić uwagę, że aplikacja ma na celu obliczenie opłaty na przejazd za pomocą orientacyjnego pomiaru. Jest to element pomocniczy do określania opłaty za przejazd, które będzie się opierało się na umowie z klientem. Aplikacja będzie umożliwiała obliczenie trasy i ceny przed rozpoczęciem przewozu. Nie będzie urządzeniem pomiarowymi zastępującym taksometr. |
|  | § 2 ust. 1 lit a | Organizacja Pracodawców  Branży Fiskalnej  ul. Pstrowskiego | W rozporządzeniu występuje zapis:  § 2. 1) a) jest zapis mówiący, że rozliczenie opłaty za przewóz osób może być dokonane na podstawie: „orientacyjnego wyznaczenia odległości, dokonanego przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej, wykorzystywanego w urządzeniu mobilnym, dla którego ta aplikacja jest przeznaczona,”.  Powyższy zapis nie precyzuje parametrów wyznaczania takiej orientacyjnej odległości (najkrótsza, najszybsza, itd.). Brak sprecyzowania parametrów orientacyjnego wyznaczania odległości może w sposób znaczy wpłynąć na brak powtarzalności wyników dla tych samych parametrów wejściowych.  Czy powyższe orientacyjne wyznaczenie odległości i co za tym idzie wyznaczenie opłaty za przewóz może być dokonane w zewnętrznym systemie i obliczony wynik tylko wprowadzony do aplikacji służącej do rozliczenia opłaty za przewóz?  Czy przy obliczaniu orientacyjnej odległości mają być uwzględniane drogi po których może poruszać się taksówka w przeciwieństwie do prywatnych samochodów?  (przykładem mogą być BUS pasy lub przejazd przez strefę z zakazem ruchu, gdzie auta TAXI mogą się poruszać).  Nie zostało precyzyjnie określone czy rozporządzenie dopuszcza korzystanie z aplikacji na wszystkich urządzeniach mobilnych z wszystkimi rodzajami systemów operacyjnych. Ponadto czy system nawigacji satelitarnej, wykorzystywany w urządzeniu mobilnym może korzystać z dowolnego systemu lokalizacji satelitarnej? (GPS (USA), GLONASS (Rosja), Galileo (EU), Beidou (Chiny), DORIS (Francja)).  Nie zostało precyzyjnie określone czy zamawiający usługę przewozu na przykład przez telefon lub przez inną aplikację mobilną dla klienta może być informowany o koszcie usługi zanim przyjedzie po niego taksówkarz by rozpocząć świadczenie usługi (w wyniku czego ustalona kwota byłaby wprowadzana do aplikacji służącej do rozliczenia opłaty za przewóz, a nie wyliczona w tej aplikacji) | Wyjaśnienie w uwadze nr 2 |
|  | § 2 ust. 1 lit. b | Organizacja Pracodawców  Branży Fiskalnej | W rozporządzeniu występuje zapis: § 2. 1) b) w którym jest dopuszczone rozliczenie opłaty za przewóz na podstawie zdefiniowanych kwot stanowiących oczekiwaną opłatę za przewóz za określoną jednostkę odległości, z uwzględnieniem parametrów wpływających na koszt przewozu, co najmniej takich jak: pokonana odległość, czas rozpoczęcia i trwania przewozu. Słowami kluczowymi są „pokonana odległość” oraz „czas rozpoczęcia i trwania przewozu”. Są to formy dokonane co znaczy, że można je wyznaczyć dopiero po wykonaniu usługi przewozu. Znaczy to, że ma być dokonany pomiar pokonanej odległości oraz czasu trwania przewozu. Zgodnie z roz. 3, art. 8 ust. 1 ustawy o Prawie o miarach (tekst jedn.: Dz.U. z 2019 r. poz. 541) urządzenia dokonujące pomiarów na podstawie których ma powstać obowiązek podatkowy podlegają prawnej kontroli metrologicznej. W projektowanym rozporządzeniu nie ma informacji na temat prawnej kontroli metrologicznej czyli o homologacji i legalizacji urządzenia pomiarowego. Reasumując, albo trzeba wprowadzić do rozporządzenia zapisy o prawnej kontroli metrologicznej jakiej miałaby podlegać aplikacja do rozliczania opłaty za przewóz osób albo wykreślić zapis umożliwiający modyfikowanie opłaty za przewóz na podstawie pokonanej odległości oraz czasu trwania przewozu po zakończeniu kursu.  Nie jest doprecyzowanie rozporządzeniu o aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób dopuszczenie możliwość wcześniejszego zakończenia kursu. Jak miała wyglądać rozliczenie opłaty za przewóz w przypadku, gdy została przejechana tylko połowa wcześniej ustalonej trasy.  Nie jest doprecyzowanie kto ponosi odpowiedzialność za nieprawidłowe działanie aplikacji. Używający taksówkarz (posiadacz licencji na aplikację) czy producent aplikacji.  Nie jest doprecyzowane jakie są przewidziane kary za korzystanie z nieprawidłowo działającej aplikacji.  15. Brak doprecyzowanie kto to będzie mógł kontrolować czy dana aplikacja działa poprawnie i zgodnie z powyższym rozporządzeniem. Czy Główny Urząd Miar, czy Okręgowe Urzędy Miar, Producent a może inne służby.  Na jakiej podstawie na stacji diagnostycznej diagnosta będzie decydował czy dana aplikacja spełnia wymogi konieczne by auto było taksówką. Diagnosta aktualnie sprawdza legalizację i montaż taksometru i między innymi na tej podstawie wystawia zaświadczenie, że kontrolowane auto może być taksówką. Jak będzie miał to kontrolować po 01.01.2020 r?  Rozporządzenie nie doprecyzowuje jak wyznaczona na terenie niektórych miast cena maksymalna za usługę przewozu będzie się tyczyła również orientacyjnie wyznaczonej opłaty przez aplikację.  Rozporządzenie nie doprecyzowuje jak klient będzie i w jakiś sposób informowany przed wejściem do taksówki o „taryfach”, czy też sposobach naliczania przez aplikację kwoty orientacyjnej tak jak  ma to miejsce w przypadku naklejki z taryfami na szybie auta.  19. W rozporządzeniu występuje zapis: § 2. w którym jest opisany sposób naliczania opłaty za usługę przewozu przy pomocy aplikacji mobilnej. Nie jest doprecyzowane w jaki sposób aplikacja mobilna będzie realizować pojęcie taryf. Brak definicji stawek taryf dzięki którym będzie się obliczało się kwotę znając odległość będą zależały od pory dnia, strefy miejskiej, dnia świątecznego.  Brak doprecyzowania w rozporządzeniu informacji czy aplikacja w urządzeniu mobilnym może pracować w trybie offline, bez dostępu do Internetu. Brak doprecyzowania gdzie się ma łączyć i jakie dane ma przesyłać. Brak również informacji jakie są warunki bezpieczeństwa przesyłania danych zwłaszcza jeśli będą to dane osobowe.  Brak doprecyzowania gdzie mają być przechowywane dane z § 4 rozporządzenia. Jeśli miały by być wysyłane na jakiś serwer zewnętrzny to czyj miał by to być serwer producenta aplikacji czy taksówkarza posiadającego licencje na korzystanie z aplikacji?  Brak doprecyzowania w rozporządzeniu czy każdy indywidualny taksówkarz będzie mógł używać aplikacji do naliczania opłaty za usługę przewozu. Jeśli tak to gdzie będą miały być przechowywane dane jego klientów w myśl § 4 omawianego rozporządzenia?  Brak doprecyzowania w jaki sposób nowy klient wsiadający do taksówki jeśli ta ma aplikację do naliczania opłaty za kurs w myśl rozporządzenia powinien podpisywać zgodę na przetwarzanie danych osobowych w myśl RODO oraz być informowany kto i w jakim celu będzie przetwarzał jego dane osobowe oraz, że przysługuje mu prawo do bycia zapomnianym.  Brak doprecyzowania w jaki sposób dane osobowe i dane o usłudze przewozu osoby mogą być przechowywane na serwerze zewnętrznym to czy serwer ten może być ulokowany poza terenem UE.  W zmienionej 16 maja 2019 r. ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125, 690, 730, 1123 i 1180) na podstawie której ma powstać powyższe rozporządzenie jest zapis art. 13b 4. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia: 1) minimalne wymagania funkcjonalne dla aplikacji mobilnej oraz aplikacji mobilnej działającej przy udziale systemu teleinformatycznego, 2) sposób zabezpieczenia danych gromadzonych przez aplikację mobilną oraz system teleinformatyczny – mając na uwadze potrzebę prawidłowego naliczania opłat za przewóz osób oraz zabezpieczenia  danych gromadzonych przez aplikację mobilną.”.  W omawianym rozporządzeniu nie ma nic na temat wymagań systemu teleinformatycznego, jego specyfikacji, zabezpieczeń, lokalizacji (w UE lub poza), przechowywania danych osobowych. | Wyjaśnienie  Należy zwrócić uwagę, że aplikacja ma na celu obliczenie opłaty na przejazd za pomocą orientacyjnego pomiaru. Jest to element pomocniczy do określania opłaty za przejazd, które będzie się opierało się na umowie z klientem.  Aplikacja będzie umożliwiała obliczenie trasy i ceny przed rozpoczęciem przewozu.  Nie będzie urządzeniem pomiarowymi zastępującym taksometr.  Aplikacja mobilna nie jest urządzeniem pomiarowym jakim jest taksometr i nie podlega wymaganiom załącznika IX do *dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych.*  W pozostały zakresie dotyczącym poszczególnych funkcjonalności aplikacji uwzgledniających np. sytuację przerwania przejazdu, braku sygnały GPS ipt. Należy wskazać, że projekt określa minimalne wymagania funkcjonalne, producent aplikacji natomiast będzie określał szczegółowe wymagania oraz wymagania techniczne i zgodnie z nimi będzie tworzył aplikację. Ustawodawca określa tylko to co z punktu widzenia ustawodawcy jest najważniejsze do ustalenia ceny.  W zakresie uwag dotyczących uwzględniania przy obliczaniu opłaty za przejazd cen maksymalnych projekt został przeredagowany. |
|  | § 2 pkt 1 lit a i b | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | Art. 2 ustawy prawo o miarach, w zakresie przedmiotowym, określa legalne jednostki miar i państwowe wzorce jednostek miar, zasady prawnej kontroli metrologicznej przyrządów pomiarowych, kompetencje i zadania organów administracji rządowej właściwych w sprawach miar oraz zasady sprawowania nadzoru nad wykonywaniem przepisów ustawy. Zgodnie art. 5 tej ustawy, legalnymi jednostkami miar są jednostki Międzynarodowego Układu Miar SI, jednostki nienależące do Międzynarodowego Układu Miar SI dopuszczone do stosowania na terytorium Rzeczypospolitej Polski oraz wielokrotności i podwielokrotności jednostek o których mowa powyżej. Zgodnie z delegacją ustawową wprowadzono Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30.11.2006 w sprawie legalnych jednostek miar. § 2 tego rozporządzenia określa jednostki miar, będące jednostkami podstawowymi Międzynarodowego Układu Miar SI. Jako takie jednostki określono m.in. metr jako jednostkę odległości i sekundę jako jednostkę czasu. Zgodnie z ustawą prawo o miarach, przyrządy pomiarowe odmierzające jednostki miar określone w w/w rozporządzeniu podlegają prawnej kontroli metrologicznej. Zgodnie z art. 4 ustawy prawo o miarach przyrząd pomiarowy to urządzenie, układ pomiarowy lub jego elementy przeznaczone do wykonania pomiarów samodzielnie lub w połączeniu z jednym lub wieloma urządzeniami dodatkowymi, tak więc aplikację mobilną należy traktować jako przyrząd pomiarowy, podlegający rygorom i wymogom przepisów ustawy prawo o miarach. W zakresie przyrządów pomiarowych, a zwłaszcza taksometrów, takie stanowisko zostało potwierdzone orzeczeniem Naczelnego Sądu Administracyjnego o sygn. NSA II GSK 1419/11. Nie budzi wątpliwości fakt, iż taksometr jest przyrządem pomiarowym w rozumieniu ustawy prawo o miarach. Aplikacja mobilna z punku widzenia funkcji jest taksometrem, gdyż służy do mierzenia odległości, której legalną jednostką miary jest metr lub jego wielokrotność. Taką właśnie funkcjonalność określono dla aplikacji mobilnej w § 2 pkt.1b przekazanego do konsultacji projektu Rozporządzenia. Fakt, że aplikacja nie posiada postaci urządzenia, nie oznacza, że nie jest przyrządem pomiarowym, podlegającym rygorom ustawy prawo o miarach. Zgodnie w w/w orzeczeniem taksometr definiuje się od strony funkcjonalności tzn. aplikacja mobilna jest także przyrządem pomiarowym, gdyż posiada funkcje liczenia opłaty w zależności od przejechanej odległości. | Wyjaśnienie  Aplikacja mobilna nie jest urządzeniem pomiarowym jakim jest taksometr i nie podlega wymaganiom załącznika IX do *dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych.* Należy zwrócić uwagę, że aplikacja ma na celu obliczenie opłaty na przejazd za pomocą orientacyjnego pomiaru. Jest to element pomocniczy do określania opłaty za przejazd, które będzie się opierało się na umowie z klientem. Aplikacja będzie umożliwiała obliczenie trasy i ceny przed rozpoczęciem przewozu. Nie będzie urządzeniem pomiarowymi zastępującym taksometr. |
| 1. 3. | § 2 pkt 1 | Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej | W projektowanym rozporządzeniu jedyne wątpliwości budzi projektowany przepis § 2 pkt 1. W ocenie Pracodawców RP przepis ten jest zbyt szczegółowy. Przepis dotyczący funkcjonalności rozliczania opłaty za przewóz osób i określający podstawy dokonywania tego rozliczania powinien być sformułowany w sposób bardziej generalny. Z jednej strony zapewniłoby to możliwość szerszego zastosowania projektowanej regulacji do większej liczby przypadków. Ponadto, ułatwiłoby to przedsiębiorcom, wykorzystującym aplikację mobilną do rozliczania opłaty za przewóz osób, dostosowanie się do wprowadzanych zmian, bez konieczności ponoszenia przez nich nadmiernych kosztów, obejmujących potencjalnie m.in. konieczność dostosowania aplikacji mobilnej do projektowanych przepisów.  Podsumowując, projektowane rozporządzenie oceniamy pozytywnie. Uregulowanie kwestii aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób niesie za sobą wymierne korzyści zarówno dla przedsiębiorców funkcjonujących na rynku przewozu osób i pośrednictwa przy przewozie osób, jak i dla konsumentów. Rekomendujemy jednak ponowne przeanalizowanie brzmienia projektowanego przepisu § 2 pkt 1. Rozwiązanie takie, biorąc pod uwagę przede wszystkim zastosowanie samej aplikacji mobilnej do rozliczania opłaty za przewóz osób, wydaje się być w zgodzie z całością procesu reformy rynku przewozu osób, który to rynek od 1 stycznia 2020 r. ma stać się jednym z najbardziej innowacyjnych i prokonsumenckich w całej Unii Europejskiej. | Uwaga uwzględniona  Projekt został przeredagowany. |
|  | § 2 pkt 1 lit. a i b | Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” | Propozycja dotyczy poddania pod rozwagę możliwości zmodyfikowania projektowanego § 2 pkt 1 lit. a i b tak, aby wymóg aplikacji mobilnej związany z rozliczaniem opłaty za przewóz i składników tej opłaty był bardziej przejrzysty i konkretnie określał, jak przewoźnicy korzystający z aplikacji mobilnej mają naliczać opłaty w sposób zgodny z rozporządzeniem. Ponadto, niektóre z zaproponowanych określeń mogą powodować istotne wątpliwości związane z ich rozumieniem. Nie jest jasne np., w jaki sposób określenie oczekiwanej opłaty za przewóz na podstawie zdefiniowanych kwot składających się na taką opłatę ma nastąpić w sytuacji, w której opłata ma być ustalona na podstawie składników znanych dopiero po zakończeniu przewozu (np. jego czas trwania).  Dodatkowo, w ocenie TLP zbędny jest wymóg, aby aplikacja mobilna udostępniała klientom dane dotyczące realizacji usług przewozu w sposób zapewniający możliwość zapoznania się z ich treścią przy użyciu nośnika w postaci papierowej (projektowany § 2 pkt 4). Wprawdzie projekt dopuszcza udostępnianie tych informacji w postaci elektronicznej, to jednak pozostawienie formy papierowej wydaje się nieuzasadnione. Jak wynika z treści projektowanego § 2, aplikacja mobilna obsługiwać ma większość czynności związanych z realizacją przewozu. | Uwaga uwzględniona.  Projekt został przeredagowany. |
|  | § 2 pkt 1 | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | Ogólnie pojęte prawa konsumenta to zbiór praw przysługujących konsumentom, zawartych w różnych aktach normatywnych, mających na celu ochronę konsumentów. Ustawa prawo o miarach, poprzez wyznaczenie jednostek miar i przyrządów pomiarowych, służących do prawidłowego odmierzania tych jednostek oraz powołanie organów, badających prawidłowość stosowania w przyrządach pomiarowych tych jednostek miar, ma na celu ochronę praw konsumentów. Stosowanie ustawy prowadzi do powstania u konsumentów zaufania do organów państwowych, które sprawdzają czy przedsiębiorca prawidłowo stosuje jednostki miar od których uzależniona jest cena za towar lub usługę. W przypadku aplikacji mobilnej, bez jakiejkolwiek kontroli nad prawidłowością liczenia odległości która stanowi podstawę do ustalenia opłaty za przewóz, naruszane są szeroko rozumiane prawa konsumentów.  W zakresie przewozu osób obowiązują art. 7a, 10 i 17 ustawy o prawach konsumenta. Art. 10 tej ustawy stwierdza, że najpóźniej w chwili wyrażenia przez konsumenta woli związania się umową, przedsiębiorca ma obowiązek uzyskać wyraźną zgodę konsumenta na każdą dodatkowa płatność wykraczającą poza uzgodnione wynagrodzenie główne. W przypadku braku takiej zgody konsument ma prawo do zwrotu opłat dodatkowych.  Ustawa o transporcie drogowym, w art. 11b i 11c stwierdza, że Rada Gminy może ustalać ceny za przewozy taksówkami na teranie Gminy. Ceny i stawki taryfowe ustalane przez radę gminy maja charakter cen maksymalnych. Zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym, Rady Gminy rzeczywiście ustalają maksymalne stawki cen za przewóz taksówkami. Opłata za przejazd zawsze uzależniona jest od ilości przejechanych kilometrów. Przepisy powyższe tworzą bezpieczeństwo dla konsumentów w zakresie stosowanych przez taksówkarzy cen. W sytuacji gdy projekt Rozporządzenia przewiduje, że aplikacja mobilna, działając przy udziale systemu teleinformatycznego, ma wyznaczać orientacyjną odległość a jednocześnie wpływ na cenę ma mieć pokonana odległość oraz czas rozpoczęcia i trwania przewozu, powoduje możliwości powstawania wątpliwości co do prawidłowości i rzetelności ustalenia opłaty za przewóz. Orientacyjna odległość może być różna od faktycznie przejechanych kilometrów. Jeżeli zatem podstawą do ustalenia opłaty ma być faktycznie przejechana odległość, to występuje sprzeczność z art. 10 ustawy o prawach konsumenta, gdyż w takim razie podstawą rozliczenia powinna być odległość orientacyjna. W sytuacji gdy odległość rzeczywista mierzona jest przez nielegalizowany przyrząd pomiarowy – aplikację mobilną, konsument nie ma pewności co do faktycznie przejechanych kilometrów. | Wyjaśnienie  Aplikacja mobilna nie jest urządzeniem pomiarowym jakim jest taksometr i nie podlega wymaganiom załącznika IX do *dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych.* Należy zwrócić uwagę, że aplikacja ma na celu obliczenie opłaty na przejazd za pomocą orientacyjnego pomiaru. Jest to element pomocniczy do określania opłaty za przejazd, które będzie się opierało się na umowie z klientem. Aplikacja będzie umożliwiała obliczenie trasy i ceny przed rozpoczęciem przewozu. Nie będzie urządzeniem pomiarowymi zastępującym taksometr. |
|  | § 2 pkt 1 | Związku Przedsiębiorców i Pracodawców | W ocenie ZPP należałoby ponownie przeanalizować treść przepisu § 2 pkt 1 projektowanego rozporządzenia. Proponujemy, aby w § 2 projektowany pkt 1 otrzymał brzmienie:  „1) rozliczania opłaty za przewóz osób na podstawie wstępnego jej wskazania w związku z orientacyjnym wyznaczeniem długości trasy przejazdu, dokonanym przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej, z uwzględnieniem parametrów wpływających na ostateczne rozliczenie kosztu przewozu, co najmniej takich jak:  - pokonana odległość,  - czas rozpoczęcia i trwania przewozu,  - lokalizacja startowa oraz docelowa przewozu;”  Powyższy przepis, w jego obecnym brzmieniu, wprowadzałby obowiązek dla przedsiębiorców, świadczących usługę przewozu osób, do rozliczania opłaty za przewóz osób na podstawie orientacyjnego wyznaczenia odległości, dokonanego przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej, wykorzystywanego w urządzeniu mobilnym, dla którego ta aplikacja jest przeznaczona. Proponowana przez nas poprawka dopuści możliwość stosowania zewnętrznych urządzeń nawigacji satelitarnej. Przepis ten, w obecnym brzmieniu, jest sformułowany zbyt szczegółowo, co może skutkować koniecznością poniesienia przez wielu przedsiębiorców nadmiernych kosztów w związku z dostosowaniem się do wprowadzanej zmiany. Proponowana poprawka pozytywnie wpłynie na możliwości kształtowania oferty produktowej przez przedsiębiorców, pozostawiając jednocześnie obowiązek orientacyjnego wyznaczania odległości przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej, jako jeden z minimalnych parametrów wpływających na opłatę za przewóz.  Ponadto, w ocenie ZPP w sposób nadmiernie szczegółowy zaproponowano uregulowanie kwestii stawki za przewóz osób. Wprowadzenie konieczności rozliczania opłaty za przewóz osób na podstawie zdefiniowanych kwot stanowiących oczekiwaną opłatę za przewóz „za określoną jednostkę odległości”, jest zbędne i krzywdzące zarówno dla przedsiębiorców, jak i dla konsumentów. Dla pasażera korzystającego z aplikacji mobilnej miarodajna nie jest stawka za określoną jednostkę odległości, a o jego wyborach decyduje jasno wskazana oczekiwana należność za cały przejazd. Obecne w projekcie rozwiązanie uniemożliwiłoby ponadto uwzględnienie przy ostatecznym rozliczaniu opłaty za przewóz dodatkowych składników opłaty wynikających z nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych chociażby z winy konsumenta, np. wydłużony czas oczekiwania na pasażera. Z drugiej strony natomiast, projektowany przepis może wpłynąć negatywnie na możliwość udzielania konsumentom dodatkowych rabatów na przejazd. Dodatkowo, proponowane poprawki pozwolą konsumentowi na wprowadzanie dodatkowych przystanków lub nowych lokalizacji docelowych przewozu, wówczas bowiem aplikacja mobilna będzie mogła naliczyć i odpowiednio skorygować opłatę za przewóz. | Uwaga uwzględniona.  Projekt został przeredagowany. |
|  | § 2 pkt 2 | 1.Międzyzakładowa Komisja nr 3005  Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawy  2.Ogólnopolskie Stowarzyszenie „Taxi”  3.Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy | Brak konkretnych zapisów, gdzie mają być gromadzone dane, brak obowiązku gromadzenia metadanych opisanych w § 4. | Wyjaśnienie  Projektowane przepisy określają podstawowe wymagania techniczne dla aplikacji w celu jej skutecznego i bezpiecznego stosowania w przewozie osób, nie będą jednak samodzielną podstawą jej funkcjonowania. Na podstawie wymagań projektu podmioty komercyjne będą mogły tworzyć aplikacje mobilne w służące do ustalania opłaty za przewóz ale z zastrzeżeniem, że aplikacja ta będzie spełniała także inne wymagania kierowane do wszystkich aplikacji mobilnych. |
|  | § 2 pkt 4 | Organizacja Pracodawców  Branży Fiskalnej | W rozporządzeniu występuje zapis: § 2. 4) w myśl którego aplikacja ma dać klientom dostęp do danych dotyczących realizacji usługi przewozu w sposób zapewniający możliwość zapoznania się z ich treścią przy użyciu nośnika w postaci papierowej lub elektronicznej. Nie jest tu sprecyzowane kiedy klientowi należy udostępnić dane dotyczące realizacji usług przewozu. Przed wykonaniem usługi? W trakcie wykonywania usługi? Czy też po wykonaniu usługi? Nie jest również sprecyzowane jakie dane mają być udostępnione. Należy pamiętać o osobach wykluczonych  cyfrowo osobach starszych i nieposiadających odpowiedniej wiedzy na temat nowych technologii. | Wyjaśnienie  Projekt wskazuje na konieczność zapewnienia danej funkcjonalności, która polega na umożliwieniu otrzymania przez klienta danych dotyczących przewozu w celu zapewnienia bezpieczeństwa jego danych. Producent będzie musiał określić w jakiej formie dostęp do tych danych będzie możliwy. |
|  | § 2 pkt 4 | 1.Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy  2.Międzyzakładowa Komisja nr 3005  Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawy  3.Ogólnopolskie Stowarzyszenie „Taxi” | Brak konkretnego zapisu jak ma wyglądać i w jaki sposób ma być wykonany (wydruk czy ręcznie wypisany druczek) papierowy nośnik danych. | Wyjaśnienie  Projekt wskazuje na konieczność zapewnienia danej funkcjonalności, która polega na umożliwieniu otrzymania przez klienta danych dotyczących przewozu w celu zapewnienia bezpieczeństwa jego danych. Producent będzie musiał określić w jakiej formie dostęp do tych danych będzie możliwy. |
|  | § 3 pkt 3 |  | W rozporządzeniu występuje zapis: § 3. 3) w ramach której występuje obowiązek rejestracji danych o realizowanej usłudze przewozowej. Między innymi dane o pokonanej odległości i o lokalizacji początku usługi i jej końcu.) Nie jest doprecyzowane jaka jest minimalna dokładność lokalizacji w trakcie trwania kursu aby uznać zgromadzone dane za rzetelne. Jeśli nie będzie takiego zapisu rozporządzenie będzie dopuszczać dowolną dokładność czyli np. średnio z całego kursu 5000m dokładności co spowoduje że zebrane dane będą bezużyteczne a jednocześnie z punktu widzenia prawna legalne. 10. W rozporządzeniu występuje zapis: § 3. 3) w ramach której występuje obowiązek rejestracji danych o realizowanej usłudze przewozowej. Między innymi dane o innych warunkach przewozu, o ile mają wpływ na jakość świadczonej usługi oraz wysokość pobranej opłaty. W rozporządzeniu nie jest sprecyzowane co oznaczają „inne warunki przewozu” a jest to jak wynika z powyższego zapisu bardzo ważne bowiem te „inne warunki przewozu” mogą zmienić cenę pobranej opłaty. Potrzebne jest doprecyzowanie tego zapisu aby nie dochodziło do jego nadużyć. | Wyjaśnienie  Aplikacja mobilna nie jest urządzeniem pomiarowym jakim jest taksometr i nie podlega wymaganiom załącznika IX do *dyrektywy 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych.* Należy zwrócić uwagę, że aplikacja ma na celu naliczenie opłaty na przejazd za pomocą orientacyjnego pomiaru. Jest to element pomocniczy do określania opłaty za przejazd, które będzie się opierało się na umowie z klientem. Aplikacja będzie umożliwiała obliczenie trasy i ceny przed rozpoczęciem przewozu. Nie będzie urządzeniem pomiarowymi zastępującym taksometr. |
|  | § 3 pkt 4 | Konfederacja Lewiatan | Zaprezentowany projekt rozporządzenia określa dane dotyczące usługi przewozowej, które mają być gromadzone przez dostawców aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób. W naszej ocenie kluczowe jest jednak zwrócenie uwagi na sprzeczność jednego z proponowanych rozwiązań z zamierzonym celem.  Projekt rozporządzenia w §3 pkt 4 wskazuje, że: „Funkcjonalność gromadzenia danych dotyczących usługi przewozowej zapewnia m.in. możliwość kontroli, przez uprawnione podmioty, w dowolnym czasie, zarejestrowanych danych dotyczących realizowanej usługi.”, podczas gdy w §4 wymaga się „by dane dotyczące usług przewozowych przetwarzane były w sposób zapewniający bezpieczeństwo przetwarzania danych i metadanych, w szczególności ograniczenie możliwości wystąpienia sytuacji, które mogłyby prowadzić do niekontrolowanej utraty lub zmian w tych danych i metadanych”.  Jeśli za pierwotnym pomysłem projektodawcy stoi zapewnienie dostępu do danych przewozowych organom kontrolnym w czasie rzeczywistym, to budzi to nasze duże obawy o możliwość zapewnienia bezpieczeństwa danych dotyczących usługi przewozowej. Przesyłanie takich zestawów danych w czasie rzeczywistym sprawia, że stają się one stosunkowo łatwe do przechwycenia przez nieuprawnione podmioty.  Uważamy, że wrażliwe dane osobiste, jakimi jest zestawienie identyfikacji klienta wraz z informacją o trasie jaką odbył, nie powinno się odbywać w sposób niezorganizowany, który może pozwolić nieuprawnionym podmiotom na ich przechwytywanie.  W związku z powyższym, wnosimy o wyraźne określenie procedury, w której miałby odbywać się proces przekazywania danych organom kontrolnym oraz określenie, jakie to będą organy oraz do jakiego katalogu danych wymienionych w rozporządzeniu będą miały one dostęp. Dodatkowo, w naszej opinii, §3 pkt 4 projektu rozporządzenia może być uznany za niezgodny z ustawą Prawo przedsiębiorców – m.in. z art. 48, który nakłada na organ kontroli obowiązek zawiadomienia przedsiębiorcy o wszczęciu kontroli, a także że kontrolę wszczyna się nie wcześniej niż po upływie 7 dni (…) od dnia doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli.  Konfederacja Lewiatan wspiera inicjatywę uregulowania wymagań funkcjonalnych oraz sposobu zabezpieczania danych przez aplikację mobilną służącą do rozliczania opłaty za przewóz osób. Podnosimy jednak konieczność doprecyzowania części projektu rozporządzenia poświęconej gromadzeniu danych, w szczególności zakresie projektowanego §3 pkt 4 rozporządzenia. | Wyjaśnienie  Przywołany przepis nie tworzy dla jakiegokolwiek podmiotu nowego uprawnienia do dostępu do danych. Jego celem jest wyłącznie zapewnienie, by podmioty już do takich działań uprawnione na podstawie odrębnych przepisów, miały techniczną możliwość ich realizacji. |
|  | § 3 pkt 4 | FRE NOW | Projekt ww. rozporządzenia określa jakie dane dotyczące usługi przewozowej mają być gromadzone przez dostawców aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób. FREE NOW zawsze otwarcie współpracowało i jest otwarte na współpracę z organami publicznymi, jednak uważamy za kluczowe zwrócenie uwagi nasprzeczność jednego z proponowanych rozwiązań z zamierzonym celem.  Projekt rozporządzenia w §3. pkt 4 ustanawia, że: „Funkcjonalność gromadzenia danych dotyczących usługi przewozowej zapewnia możliwość: (…) 4) kontroli, przez uprawnione podmioty, w dowolnym czasie, zarejestrowanych danych dotyczących realizowanej usługi.”, podczas gdy w §4. wymaga by dane były przetwarzane w sposób zapewniający ich bezpieczeństwo.  Jeśli za pierwotnym pomysłem projektodawcy stoi zapewnienie organom kontrolnym dostępu do danych przewozowych w czasie rzeczywistym, to **budzi to nasze obawy o możliwość zapewnienia bezpieczeństwa danych dotyczących usługi przewozowej.** Przesyłanie takich zestawów danych w czasie rzeczywistym sprawia, że stają się one stosunkowo łatwe do przechwycenia przez nieuprawnione podmioty.  Jesteśmy zdania, że wrażliwe dane osobiste, takie jak zestawienie identyfikacji klienta wraz z informacją o trasie jego podróży, nie powinno przebiegać w sposób niezorganizowany, który mógłby pozwolić nieuprawnionym podmiotom na ich przechwytywanie. Jesteśmy otwarci na to, by stale współpracować z organami kontrolnymi administracji publicznej i odpowiadać na ich zapotrzebowanie na dane określone w rozporządzeniu, gdy występuje taka potrzeba.  W związku z powyższym, **apelujemy o wyraźne określenie procedury**, w której miałby odbywać się proces przekazywania danych organom kontrolnym oraz o określenie jakie to będą organy i do jakiego katalogu danych wymienionych w rozporządzeniu będą miały one dostęp.  §3. pkt 4 rozporządzenia jest ponadto w naszej opinii niezgodny z ustawą *Prawo przedsiębiorców –* m.in. z art. 48, który nakłada na organ kontroli obowiązek zawiadomienia przedsiębiorcy o wszczęciu kontroli, a także że kontrolę wszczyna się nie wcześniej niż po upływie 7 dni (…) od dnia doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli. | Wyjaśnienie  Przywołany przepis nie tworzy dla jakiegokolwiek podmiotu nowego uprawnienia do dostępu do danych. Jego celem jest wyłącznie zapewnienie, by podmioty już do takich działań uprawnione na podstawie odrębnych przepisów, miały techniczną możliwość ich realizacji. Przesyłanie danych w czasie rzeczywistym nie stoi w sprzeczności z faktem zawiadomienia o niej podmiotu. |
|  | § 4 pkt 4 | Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy Ogólnopolskie Stowarzyszenie „Taxi” Międzyzakładowa Komisja nr 3005  Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawy | Bezpieczeństwo przetwarzania danych i metadanych, w szczególności ograniczenie możliwości wystąpienia sytuacji, które mogłyby prowadzić do niekontrolowanej utraty lub zmian w tych danych i metadanych.  Urządzenie na którym ma zostać zainstalowana aplikacja, nie posiada osobnego zasilania podtrzymującego ciągły zapis danych, nie ma też systemu ciągłego zapisu kopii bezpieczeństwa, urządzenie nie ma żadnego zabezpieczenia przed utratą danych w przypadku uszkodzenia urządzenia. Sama aplikacja nie będzie w żaden sposób zabezpieczona przed ingerencją w zapisane dane, czy przed zmianą parametrów przypisanych aplikacji, nie da się też zabezpieczyć aplikacji przed kopiowaniem.  Aplikacja stworzona po uwzględnieniu powyższego rozporządzenia nie zabezpieczy bezpieczeństwa finansowego klientów przewozów i umożliwi oszukiwanie klientów na ogromną, wielokrotnie większą niż w przypadku legalizowanego taksometru skalę. | Wyjaśnienie  Projektowane rozporządzenie określa wyłącznie minimalne funkcjonalne wymagania względem już istniejących i mających powstawać w przyszłości aplikacji tworzonych przez podmioty komercyjne, do nich będzie należało wprowadzenie takich rozwiązań aby zapewnić ich bezpieczeństwo. |
|  | § 5 | Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji | Błędna data wejścia w życie rozporządzenia (1 stycznia 2010 r.) | Uwaga uwzględniona. |