

Novela obecně závazné vyhlášky hl.m. Prahy č. 23/1998 Sb. hl.m. Prahy o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy (dále také jen „Vyhláška“ a „Novela“)

Čl.5 odstavec (5):

Novela Vyhlášky ruší používání jednotného, odborem ověřeného knižního plánu hlavního města Prahy řidiči taxislužby během zkoušky z místopisu. Důvodová zpráva konstatuje, že zkouška z místopisu Prahy se při použití knižního plánu redukuje pouze na listování v mapě.

Při pohledu do historie zkoušek řidičů taxislužby v Praze zjistíme, že v roce 1991 byly otázky z místopisu prakticky totožné s otázkami, které jsou používány dnes v roce 2018. Během časového intervalu byly i období, kdy řidiči taxislužby zkoušky z místopisu Prahy neskládali vůbec.

Otázky se ptají na polohu a směrnost prakticky všech ulic v tzv. Pražské památkové zóně (katastrální území: Vyšehrad, Nové Město, Staré Město, Josefov, část Karlína, část Smíchova, Malá Strana, Hradčany), polohu tzv. průjezdních komunikací (v knižním plánu značeny žlutě např. typicky Evropská, Jeremiášova, Plzeňská, Vídeňská, 5. května, Vršovická, Sokolovská, Vysočanská, V Holešovičkách) a polohu významných pražských „adres“ (typicky úřady, zdravotnická zařízení, letiště, nádraží, ubytovací zařízení, památky).

Přítom taxislužba a její atributy se během zmíněných 27 let hodně změnila. Požadavky na taxislužbu jsou dnes diametrálně odlišné od požadavků v roce 1991.

Konkurence v taxislužbě je v současné době díky svobodnému trhu obrovská, požadavky zákazníků jsou mnohonásobně vyšší než v roce 1991, standard taxislužby v Praze je na špičkové evropské úrovni.

V takovém podnikatelském prostředí je pro řidiče taxislužby v Praze nemožné, aby se rozhodoval ve volbě trasy přepravy prioritně na základě memorovaných znalostí poloh pražských komunikací a objektů. Spoléhat prioritně na vlastní paměť by pro řidiče taxislužby bylo velmi riskantní a pravděpodobně by v určitých případech vedlo k nesprávně voleným trasám, následným předražováním, nespokojenosti zákazníků a konečně ke zbytečným rizikům postihů ze strany státního odborného dozoru v taxislužbě.

Z výše uvedeného vyplývá, že řidič taxislužby v současných podmínkách taxislužby v Praze musí zákazníkům vždy garantovat správné určení tras přeprav, a to je schopen pouze, pokud umí využívat technické prostředky k tomu určené (základní takovou pomůckou je právě knižní plán Prahy).

Aby řidič taxislužby dokázal pomocí technických prostředků určovat správné trasy pro přepravy na území Prahy, musí zvládnout základní techniky práce s příslušnými technickými prostředky a musí mít základní obecné znalosti z oblasti metodiky místopisu města - obce.

Konkrétněji to představuje základní techniky při práci s komunikačními zařízeními polohovacích zařízení (GPS navigace, internetové aplikace) a map. Znalosti základních pojmů místopisu: vymezení území obce, územně správní členění obce, značení místopisných údajů v silničním provozu, značení komunikací místopisnými údaji, značení místopisných údajů objektů, metodika geometrie kategorií pozemních komunikací a jejich vzájemné propojování.

Konečně také znalosti právních aspektů problematiky obchodních vztahů mezi řidičem taxislužby a zákazníky při nabízení taxislužby s ohledem na trasování přeprav.

Je zřejmé, že problém navrhovaného obsahu zkoušky řidiče z místopisu Prahy je jeho absolutní neaktuálnost ve vztahu k současným potřebám ověřování znalostí místopisu řidičů taxislužby v Praze. Zkouška z místopisu spočívající v pouhém učení se nazpaměť ulic a objektů v Praze nemůže prověřit, zda řidič taxislužby bude schopen zvládnout práci řidiče taxislužby ve vztahu k místopisu Prahy.

Obsahem zkoušky z místopisu by mělo být zejména:

- **ověření schopností řidiče taxislužby používat moderní polohovací zařízení (GPS, internetové aplikace) a mapy,**
- **ověření obecných znalostí metodiky místopisu v Praze,**
- **ověření znalostí právních aspektů určování tras řidičem taxislužby zejména ve vztahu k právní úpravě ochrany spotřebitele.**

Čl.6:

Stanoví, že odbor pozve řidiče k opravným zkouškám nejdříve za 3 respektive 6 měsíců od data neúspěšné zkoušky respektive neomluvené neúčasti. Nestanoví, kdy nejpozději odbor pozve řidiče taxislužby k opravné zkoušce. Může nastat situace, kdy odbor pozve řidiče taxislužby k opravné zkoušce za 10 let a nebude to v rozporu s vyhláškou. Takové ustanovení je samozřejmě nesmyslné a nepřijatelné, protože umožňuje odboru bezdůvodně zdržovat možnost složení zkoušek řidičů taxislužby. Co se týče termínů 3 respektive 6 měsíců, jsou neúměrně dlouhé. Dlouhodobě sledujeme, jak jsou naplňovány zveřejněné termíny konání zkoušek řidičů taxislužby v Praze. **Neregistrujeme, že by byly termíny zkoušek obsazovány dlouhodobě dopředu. Zájem o zkoušky řidiče taxislužby tedy není enormní a není důvod omezovat přístup uchazečů k těmto zkouškám tříměsíčními respektive šestiměsíčními intervaly.**

V Praze dne 5. května 2018

J.K. A A A

Přílohy: aktuální znění vyhlášky, navrhované změny vyhlášky, důvodová zpráva.