



## PŘIPOMÍNKY

k materiálu Ministerstva dopravy ČR

### Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

V Praze dne 21. září 2018

Č.j.: 126/6000/2018

#### A. Zásadní obecná připomínka

1) Novela zákona upravuje stávající legislativu tak, že řidiči taxislužby využívající digitální platformy poskytované zprostředkovateli taxislužby budou moci legálně fungovat při zachování tohoto způsobu poskytování (resp. zprostředkovávání) přepravy. Novela však není skutečnou deregulací této oblasti poskytování taxislužby, neboť zachovává stávající bariéry pro vstup na příslušný trh, jako např. případná povinnost řidičů složení zkoušky z místopisu, povinnost označení vozidel taxislužby (byť formou evidenční nálepky) či povinná registrace vozidel taxislužby do příslušné evidence. Novela zákona zavádí nové povinnosti kontroly pro provozovatele digitální platformy (zprostředkovatele taxislužby) ohledně následné kontroly řidičů taxislužby, a to i v době poté, co řidič (uživatel digitální platformy) případně prokáže zprostředkovateli taxislužby splnění všech stávajících i nově stanovených zákonných podmínek kladených na dopravce provozující taxislužbu. Podmínky, které novela zavádí, jsou potom ze strany zprostředkovatele taxislužby reálně neproveditelné, vzhledem k tomu, že jejich řádné plnění by vyžadovalo nepřetržitý osobní dozor zprostředkovatele taxislužby nad každým jednotlivým řidičem používajícím jeho digitální platformu. Zprostředkovatel taxislužby tak potenciálně může být sankcionován velmi tvrdými pokutami za pochybení na straně provozovatele taxislužby, aniž by vzhledem ke zprostředkovatelskému charakteru činnosti měl reálnou možnost ovlivnit plnění povinností řidiči taxislužby využívajícími jeho služby.

2) Tento zákon tak, jak je navržen dle našeho názoru nesjednocuje podmínky v oblasti taxislužby, ale rozděluje ji na čtyři druhy z dosavadních tří. V žádném případě nedochází k liberalizaci taxislužby, ale k většímu chaosu, kde budou čtyři režimy taxislužby a to bude mít negativní dopad jak na kontrolní orgány, tak i na samotné zákazníky, kteří nebudou a nemohou vnímat rozdíly tak, jak je vnímá předkladatel tohoto zákona. Opět musíme varovat před zákonem, který nejen, že nic nenarovnává, ale ani nic neřeší.

3) Navrhujeme problematiku taxislužby upravit v samostatném zákoně.

#### Odůvodnění:

Velice podrobná úprava pro taxislužbu ovlivňuje i normální příležitostnou přepravu osob, přičemž se jedná o dva poměrně odlišné druhy podnikání a provozu, přičemž dopravci, kteří provozují normální příležitostnou dopravu, musí plnit komplikovanější povinnost taxislužby – evidenci vozidel, nálepky, průkaz řidiče taxi atd. Přičemž paradoxně u velkých aut a příležitostné dopravy tyto povinnosti nemají.

4) Není jasné, proč dochází k úpravě přeprav nebezpečných věcí nad rámec dohody ADR. Dohoda ADR má úpravu dostatečnou a není nutné povinnosti dopravce opakovat v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.



Např.: „(4) Řidič vozidla je při přepravě nebezpečných věcí v souladu s Dohodou ADR povinen

a) provádět přepravu dopravní jednotkou vybavenou písemnými pokyny, osvědčením o školení řidiče přepravujícího nebezpečné věci a osvědčením o schválení vozidel pro přepravu některých nebezpečných věcí,“.

**Výkladově to znamená, že snad podlimit není přeprava v souladu s Dohodou ADR?**

„b) provádět přepravu dopravní jednotkou označenou bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,“.

**Dtto to znamená, že musí být označen tahač a návěs bezpečnostními značkami?**

Novela spíše stav komplikuje a znepřehledňuje, takže je to spíše ke škodě. Laik z toho např. pochopí, že když je to ADR přeprava (oranžové tabulky), tak má mít na autě bezpečnostní značky (což není pravda).

## **B. Zásadní konkrétní připomínky**

### **1. Připomínka k § 2 odst. 10**

Požadujeme text upravit takto:

„(10) Příležitostná osobní silniční doprava je neveřejná osobní doprava pro cizí potřeby, která není taxislužbou nebo linkovou osobní dopravou nebo mezinárodní kyvadlovou dopravou a kterou se na základě předchozí objednávky zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě.“

a) nejvýše 9 osob včetně řidiče, jedná-li se o mezinárodní dopravu, nebo

b) více než 9 osob včetně řidiče.“

Odůvodnění:

Praxe ukazuje, že je potřeba oddělit tak, jak to bylo do roku 2012, taxislužbu od příležitostné osobní dopravy, kterou provozují dopravci velkých vozidel, jako součást běžné zájezdové dopravy nejen mezinárodní, ale i vnitrostátní.

### **2. Připomínka k § 3 odst. 1**

Požadujeme doplnit možnost dočasného, krátkodobého provozu vozidla s cizí SPZ (včetně odpovídající úpravy § 35) takto:

„(1) Tuzemský dopravce je povinen

a) provozovat silniční dopravu vozidlem, kterému byla přidělena státní poznávací značka České republiky a které je zapsáno v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu<sup>14)</sup>. V případě potřeby může dopravce provozovat vozidlo s netuzemskou státní poznávací značkou max. 30 dnů.“

Odůvodnění:

V praxi často vznikají důvody, kdy podnikatel musí použít vozidlo, které je registrované mimo území ČR. Jedná se o případy přidělení náhradního vozidla v rámci reklamačního řízení nebo opravy nebo při krátkodobé výpomoci při nedostatku vlastních kapacit na dobu, než si podnikatel nové vozidlo zakoupí a řádně v ČR registruje.

### **3. Připomínka k § 21 odst. 2; § 21a odst. 1 písm. b) a c); § 21d odst. 1 písm. a) + všechna související ustanovení**

Požadujeme text upravit takto:

**„§ 21**



*(2) Dopravce při provozování taxislužby nesmí použít vozidlo taxislužby, které pro něj není zapsáno v evidenci vozidel taxislužby. Dopravce je povinen zajistit, aby vozidlem taxislužby, které je pro něj zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, neprovozovala taxislužbu jiná osoba.“*

#### **„§ 21a**

*(1) Dopravní úřad zapíše vozidlo do evidence vozidel taxislužby na základě žádosti dopravce, pokud*

...

*b) dopravce je zapsán jako vlastník nebo provozovatel vozidla v registru vozidel podle zákona upravujícího podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích,*

*c) vozidlo není evidováno jako vozidlo taxislužby pro jiného dopravce a“*

#### **„§ 21d**

*(1) Řidič je k výkonu práce řidiče taxislužby povinen užít*

*a) vozidlo taxislužby, které je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby pro něj, pokud je sám dopravcem, nebo pro dopravce, k němuž má vztah podle § 21 odst. 3 písm. a) bodu 1, a označeno evidenční nálepkou, která byla pro toto vozidlo vydána, nebo“*

#### Odůvodnění:

K provozu taxislužby by do budoucna mělo stačit, že příslušné vozidlo je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby a nebude muset být používáno pouze jednou konkrétní osobou, pro kterou bylo evidováno.

Je zaužívanou praxí, že provozovatel taxislužby často mění, případně si pronajímá nová/jiná vozidla taxislužby od ostatních provozovatelů taxislužby. To se děje např. z ekonomických důvodů v důsledku výhodnější nabídky na pronájem vozidla, případně proto, že stávající vozidla taxislužby potřebují provést údržbu, aby splňovala vysoký standard potřebný k přepravě cestujících. Máme za to, že vozidlo taxislužby, které řádně splňuje všechny zákonné požadavky pro to, aby bylo zaevidováno jako vozidlo taxislužby, a zároveň už je zaevidované pro jiného provozovatele taxislužby, může být používáno pro poskytování přepravních služeb jakýmkoliv provozovatelem taxislužby a je tak na místě stávající omezení zrušit. Ponechání stávajícího omezení negativně zasahuje do konkurenceschopnosti provozovatelů taxislužby, snižuje dostupnost jejich služeb na trhu, a v konečném důsledku jen uměle omezuje poskytování přepravních služeb cestujícím vzhledem k omezenému množství vozidel taxislužby dostupných pro jednotlivé dopravce.

Zároveň je nutné odstranit z návrhu veškerá další ustanovení související s navrhovanou změnou.

#### **4. Připomínka k § 21c odst. 2**

Požadujeme text upravit takto:

*„(2) Je-li žadatelem cizinec, za účelem posouzení spolehlivosti k žádosti přiloží výpis z evidence trestů vydaný příslušným soudním nebo správním orgánem státu, jehož je státním příslušníkem, a státu posledního pobytu, nebo výpis z evidence Rejstříku trestů, v jehož příloze jsou tyto informace obsaženy. Nevydává-li takový stát výpis z evidence trestů, přiloží cizinec čestné prohlášení o bezúhonnosti učiněné před orgánem nebo notářem tohoto státu. Tyto doklady nesmí být starší než 3 měsíce. Cizinec, kterému byla udělena mezinárodní ochrana **formou azylu**, doklady podle věty první a druhé nepřikládá.“*

#### Odůvodnění:

Navrhujeme upřesnění textu vzhledem k problematice migrační krize v Evropě. Je zde nebezpečí zneužití tohoto znění a tím pádem hrozba zvýšení kriminality v oblasti taxislužby a snížení ochrany



spotřebitele. Trváme na Čestném prohlášení u všech cizinců, jelikož Čestné prohlášení je náhradou a zejména listinný důkaz ve správním řízení a tím trestnost dle ustanovení § 21 odst. 1 písm. g) zákona č. 200/1990 Sb., zákona o přestupcích (osoba, která úmyslně uvede nepravdivý údaj v čestném prohlášení u správního orgánu). Tímto stát částečně minimalizuje ohrožení ochrany spotřebitele.

## **5. Připomínka k § 21d odst. 1 písm. a) + všechna související ustanovení**

Požadujeme ustanovení upravit takto:

„§ 21d

*(1) Řidič je k výkonu práce řidiče taxislužby povinen užít*

*a) vozidlo taxislužby, které je zapsáno v evidenci vozidel taxislužby pro něj, pokud je sám dopravcem, nebo pro dopravce, k němuž má vztah podle § 21 odst. 3 písm. a) bodu 1, a označeno evidenční nálepkou, která byla pro toto vozidlo vydána, nebo“*

### Odůvodnění:

Navrhujeme odstranit povinnost řidiče taxislužby poskytujícího své služby dle ustanovení § 21 odst. 6 novely zákona označit vozidlo taxislužby evidenční nálepkou.

Cestující používající digitální platformu k objednávkám jeho přepravy před jejím zahájením z mobilní aplikace vždy zjistí, jaké vozidlo taxislužby, provozovatel taxislužby a řidič vozidla taxislužby mu bude poskytovat přepravní službu, je mu sdělena cena jízdy a SPZ vozidla taxislužby, kterým bude jízda vykonána. Označení vozidla taxislužby nálepkou může vést k ohrožení zdraví řidiče taxislužby vzhledem k možnému fyzickému napadání ze strany jiných účastníků silničního provozu (zejména konkurenčních řidičů taxislužby). Náhodní cestující, kteří potkají vozidlo označené evidenční nálepkou, se mohou snažit obejít systém objednávání prostřednictvím digitální platformy tím, že se pokusí dohodnout s řidičem taxislužby na přepravě mimo objednání prostřednictvím mobilní aplikace, přičemž při takovém živelném objednání nelze zabezpečit bezpečnost cestujícího, nelze evidovat cenu přepravy (vzhledem k případnému předražení atd.).

Zároveň je nutné odstranit z návrhu veškerá další ustanovení související s navrhovanou změnou.

## **6. Připomínka k § 21e; § 35 odst. 6**

Požadujeme oba paragrafy vypustit bez náhrady.

### Odůvodnění:

Povinnost dle navrhovaného § 21e je ze strany zprostředkovatelů taxislužby prakticky nesplnitelná.

Zprostředkovatel taxislužby nemá vzhledem k charakteru jeho činnosti nikdy možnost reálně kontrolovat, zda každá jím zprostředkovaná přeprava byla řádně poskytnuta, a to zejména vzhledem k tomu, že zprostředkovatel nemůže nijak kontrolovat, která konkrétní osoba jeho mobilní aplikaci v konkrétním případě využívá. Tedy ani v případě, kdy zprostředkovatel např. bude důsledně kontrolovat, zda osoby, které se registrují do jeho systému a které jsou řádnými dopravci taxislužby, nemá zprostředkovatel žádnou reálnou možnost vymáhat, že je samotná přeprava poskytována těmito osobami. Nic totiž nebrání dopravci, např. aby svůj mobilní telefon se svým účtem u mobilní aplikace poskytl třetí osobě, která zákonné požadavky nesplňuje, a která následně začne poskytovat taxislužbu na základě zprostředkování prostřednictvím předmětné mobilní aplikace. V takovém případě bude zprostředkovatel odpovědný za porušení povinnosti „zajistit, aby každá jím zprostředkovaná přeprava“ byla poskytnuta souladně se zákonem, a to aniž by vzhledem k popsaným okolnostem bylo rozumně možné dovodit, že zprostředkovatel nějakým způsobem mohl činit více ke splnění této povinnosti.



Proto také nemá smysl návrh nového § 35 odst. 6.

#### **7. Připomínka k § 21f**

Požadujeme doplnit možnost elektronické podoby kopie:

„§ 21f

*(1) Dopravce provozující příležitostnou osobní silniční dopravu je povinen objednávku přepravní služby předem zaznamenat do evidenční knihy objednávek a zajistit, aby kopie záznamu objednávky byla umístěna ve vozidle, kterým se přeprava vykonává. Náležitosti záznamu objednávky stanoví prováděcí právní předpis. **Kopie objednávky může být i v elektronické podobě.**“*

Odůvodnění:

Elektronická forma komunikace je naprosto běžná a měla by být možná i pro účely silniční kontroly.

#### **8. Připomínka k § 21 odst. 6 písm. b) bod 2**

Požadujeme text upravit takto:

„§ 21

*(6) Splnění povinností podle odstavce 4 se rovněž nevyžaduje, je-li přeprava poskytnuta na základě objednávky provedené elektronickými prostředky a*

...

*b) objednateli přepravy byly před zahájením přepravy sděleny údaje o*

...

*2. řidiči, který přepravu provede, kterými jsou jeho ~~jméno a příjmení~~, a“*

Odůvodnění:

Zobrazení celého jména řidiče může způsobit nepřehlednost zprostředkovatelské mobilní aplikace. Zároveň mobilní aplikace umožňuje pro spotřebitele lepší/žádanější způsob kontroly kvality řidičů taxislužby, zejména prostřednictvím hodnocení řidičů prováděného prostřednictvím mobilní aplikace. Navíc údaje o řidiči jsou cestujícímu dostupné na dokladu zaslaném neprodleně po ukončení jízdy.

#### **9. Připomínka k § 23 odst. 4**

Požadujeme ustanovení vypustit nebo zcela přeformulovat.

Odůvodnění:

Nově navrhované povinnosti řidiče jsou napsané nejasně a zmatečně. Pokud správně chápeme, řešilo by se pochybení s řidičem jen ve správním řízení, nikoliv na místě. Zde by sice byl prostor k obhajobě, ale těžko si představit, jak budou mezi sebou komunikovat úřady a zjišťovat míru zavinění u zdvojených zodpovědností. Hrozí také zahlcení úřadů. Nejlépe by bylo převzít tyto povinnosti – po úpravě - ze zrušeného trestupokového zákona 200/1990 Sb. v § 23. Za tyto sankce umožnit správné řízení na místě a zbytek řešit ve správním s odesilatelem a dopravcem.

Podrobnější vysvětlení k § 23:

*(4) Řidič vozidla je při přepravě nebezpečných věcí v souladu s Dohodou ADR povinen:*



a) provádět přepravu dopravní jednotkou vybavenou písemnými pokyny, osvědčením o školení řidiče přepravujícího nebezpečné věci a osvědčením o schválení vozidel pro přepravu některých nebezpečných věcí,

Tyto doklady nejsou povinné při každé přepravě ADR, takto to vypadá, že by je musel vozit vždy, když už tak by tam měla být formulace jako výše u Dopravce bod b).

b) provádět přepravu dopravní jednotkou označenou bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,

Označení není povinné při každé přepravě ADR, dále je tato zodpovědnost také u Dopravce, mohou za to tedy společně, nebo jak bude posuzována míra zavinění??

c) převzít k přepravě pouze kontejner označený bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,

Pokud dopravce není majitel kontejneru, tak je to povinností odesilatele. Navíc řidič do kontejneru nevidí a řadu věcí těžko posoudí, také se může setkat se značením dle IMDG, na což není vždy školen.

d) používat dopravní jednotku vybavenou předepsanou výbavou pro obecnou a osobní ochranu a další dodatečnou výbavou,

e) používat dopravní jednotku vybavenou hasicími přístroji,

f) dodržet ustanovení o zákazu společné nákladky, manipulaci, zajištění nákladu a dozoru nad vozidly a

Řidičova povinnost standardně není (pokud to není výslovně uvedeno v přepravní smlouvě), aby prováděl nákladku, vykládku a manipulaci. Nechat hlavně u odesilatele. Zajištění nákladu sem také nepatří, nyní to řeší zákon 361/2000 Sb., kde je i odpovědnost odesilatele v § 52, což ale zde u odesilatele zase není uvedeno. Dozor nad vozidly nechat u dopravce, ten jej musí řidiči sdělit, řidič se to jinak nedozví, a přesto by byl sankcionován?

g) dodržet ustanovení pro omezení průjezdu tunely.

#### 10. Připomínka k § 34 odst. 4

Požadujeme přeformulovat odstavec tak, aby obecní policie neměla přístup k záznamovému zařízení (tachografu) takto:

„(4) Řidič vozidla je povinen umožnit orgánům státního odborného dozoru, ~~obecní policii~~ a Policii České republiky přístup k záznamovému zařízení, **obecní policii, orgánům státního odborného dozoru a Policii České republiky přístup k a taxametru, taxometru a elektronickému zařízení, v němž má k dispozici smlouvu podle § 21 odst. 5 nebo potvrzení o přepravě podle § 21 odst. 6 nebo potvrzení o přepravě podle § 21 odst. 6.**“

Odůvodnění:

Obecní policie nemá právo kontrolovat dodržování dob řízení a odpočinku, proto ani nemusí mít přístup k tachografu.

#### 11. Připomínka k § 36 odst. 3

Požadujeme text upravit takto:

„(3) Právnícká a podnikající fyzická osoba se odpovědnosti za přešupek podle § 34f odst. 1 písm. a), b), d) a f) až n), § 35 odst. 1 písm. c) a n), ~~§ 35 odst. 2 písm. b) a h) a § 35 odst. 4 nemůže zprostit.~~“



### Odůvodnění:

Je nutné, aby dopravce měl možnost se obhájit v případech, kdy řidič prokazatelně porušil legislativu v rozporu s pokyny dopravce. Dopravce není a nemůže být s řidičem 24 hodin denně, nemá žádnou možnost jeho kontroly, dokud se nevrátí s vozidlem do provozovny a nemá ani žádnou možnost, jak porušení ze strany řidiče zabránit. Podle stávajícího znění v případě, že řidič při kontrole na silnici nedoloží potřebné doklady, nevede záznamy o dobách řízení, odpočinku a bezpečnostních přestávkách nebo nedodržel stanovené doby řízení a odpočinků předepsaným způsobem, je nutné uložit pokutu dopravci vždy a to i v případech, kdy řidič jednoznačně a prokazatelně porušil pokyny, které měl od zaměstnavatele. Dopravce musí být pokutován dokonce i v případě, kdy se řidič přizná, že svévolně jednal v rozporu s pokyny zaměstnavatele. V praxi dochází k situacím, kdy dopravce musí být potrestán i tehdy, kdy přes veškerá opatření, která učinil, řidič z nějakého důvodu nedodrží platné předpisy. Dopravce, dokud je řidič na cestě, přitom nemá žádnou možnost, jak tomuto porušení zabránit. Teprve poté, co se vozidlo a řidič vrátí do provozovny, může a musí dopravce zkontrolovat, zda řidič respektoval jeho pokyny. Stávající úprava také neumožňuje postih řidičů blokovou pokutou přímo v provozu při zjištění méně závažných přestupků proti dobám řízení a odpočinku, a to ani řidičů zahraničních, kteří se tak často pokutám vyhnou.

## **C. Připomínka k Důvodové zprávě, II. Zvláštní část, čl. V**

Požadujeme text upravit takto:

*„Navrhuje se legisvakanční lhůta v délce 3 měsíců. Primárním důvodem delší legisvakanční lhůty je nutnost pořízení evidenčních nálepek vozidla taxislužby, neboť je nezbytné zajistit jejich výrobu včetně grafického návrhu (v režimu zákona o zadávání veřejných zakázek) a následnou distribuci na dopravní úřady. Dalším důvodem je otázka zavedení odpovědnosti zprostředkovatelů taxislužby. ~~Není vhodné tuto odpovědnost zavést dříve, než bude upraven Rejstřík podnikatelů v silniční dopravě tak, aby si zprostředkovatelé mohli z oficiálního zdroje ověřit, zda spolupracující dopravci a řidiči skutečně splňují podmínky, za jejichž splnění jsou zprostředkovatelé odpovědní. Tyto dvě oblasti novelizace jsou klíčové a jsou neoddělitelně spjaty s většinou navrhovaných změn.~~“*

### Odůvodnění:

Dle našeho názoru není třeba oddalovat povinnost zprostředkovatelů. Máme za to, že registr provozovatelů taxislužby a řidičů nebo i registr vozidel taxislužby již existuje a je jen technickou záležitostí ho doplnit o chybějící údaje a zpřístupnit odborné veřejnosti. Dále je zde možnost kontroly potřebných dokladů fyzicky při podpisu smlouvy se zprostředkovatelem nebo při spuštění aplikace, tak jak již většina provozovatelů dispečinků či aplikací praktikují. Plně stačí zavést povinnost uložit fotokopie potřebných dokladů k smlouvě a uchovat je po celou dobu trvání smluvního vztahu. I toto již praktikují některé aplikace, kde je možné si vše ověřit přímo v přístupu do aplikace. Máme za to, že tuto podmínku již naplňuje většina zprostředkovatelů, kteří podnikají legálně a neobcházejí zákony.

Rejstřík podnikatelů v silniční dopravě – veřejná část na webu <https://rpsd.mdcz.cz> údaje ve formuláři lze doplnit dříve, než je navrhovaná legisvakanční lhůta. Požadujeme funkčnost ověřování řidičů zprostředkovateli k datu *platnosti* a účinnosti zákona.

## **D. Doporučující připomínky**

### **1. Připomínka k § 9**

Dáváme k úvaze, zda v době, kdy úřady mají on-line přístup do databází, je nutné, aby řidič ve vozidle vozil doklad o oprávnění k podnikání. Minimálně umožnit i elektronickou formu oprávnění k podnikání či kopie.



## 2. Připomínka k § 21b odst. 1

Doporučujeme vypustit odstavce 1 jako překonaný vývojem:

~~„§ 21b~~

~~(1) Obec může obecně závaznou vyhláškou stanovit~~

~~a) řidiči taxislužby jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce povinnost prokázat zkouškou znalosti místopisu, obsluhy taxametru a právních předpisů upravujících provozování taxislužby a ochranu spotřebitele a mít při provozování taxislužby na území obce u sebe osvědčení o složení zkoušky; osvědčení o složení zkoušky je veřejnou listinou,~~

~~b) způsob organizace a provádění zkoušky podle písmene a) a opravného opakování této zkoušky, dobu a podmínky platnosti této zkoušky a vzor osvědčení o složení zkoušky.~~

Odůvodnění:

Zrušení uvedeného zmocnění obci zajistí rovné podmínky pro dopravce provozující taxislužbu napříč všemi městy České republiky, čímž mimo jiné dojde ke zvýšení mobility pracovní síly (jelikož řidiči taxislužby budou moci své služby flexibilně poskytovat na různých místech podle toho, kde zrovna budou nejvíce potřeba). Uvedené ustanovení a z něj potenciálně vyplývající povinnost řidičů taxislužby vykonat zkoušky z místopisu je v dnešní době moderních technologií pouze historickým přežitkem. Software mobilních aplikací zahrnující online aktualizované mapy celé České republiky a dostupnost GPS modulů zajišťuje řidičům taxislužby i cestujícím mnohem kvalitnější navigační systém než může zajistit libovolná zkouška z místopisu – tím spíše, že softwarová navigace se průběžně aktualizuje a je tak schopná flexibilně reagovat na nenadálé situace. Zároveň odpadnou dnes již zbytečné značné administrativní náklady pro příslušné obecní úřady.

## 3. Připomínka k § 34b odst. 6 písm. c

Doporučujeme ustanovení upravit takto:

~~„c) typ a výrobní číslo taxametru a výrobní číslo paměťové jednotky taxametru, popřípadě údaj o tom, že vozidlo není vybaveno taxametrem, a,“~~

Odůvodnění:

Dle návrhu tohoto zákona se již číslo paměťové jednotky taxametru neuvádí, neboť je v návrhu zrušení těchto paměťových jednotek (modulů). Proto je potřeba opravit znění tohoto paragrafu, aby nedocházelo k problémům při kontrolách v oblasti taxislužby.