

Vážená paní  
Mgr. Adriana Krnáčová, MBA  
primátorka hl. města Prahy  
Magistrát hl. města Prahy  
Mariánské nám. 2/2  
110 01 Praha 1  
e-mail: [Adriana.Krnacova@praha.eu](mailto:Adriana.Krnacova@praha.eu)

V Praze dne 21. 12. 2016

**Věc: Otevřený dopis – žádost o informace a výzva ke změně stanoviska Magistrátu hl. města Prahy k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě**

Vážená paní primátorko,

s pochopitelným zájmem sledujeme vývoj okolo projednávání návrhu zákona, kterým se mění **zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě**, ve znění pozdějších předpisů. Publikováno na:

<https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNA9KIFY62A>

Opakovaně jsme k návrhu novely zákona uvedli a všem zainteresovaným aktérům zaslali zásadní připomínky. Vláda na svém zasedání dne **19. 12. 2016** návrh novely zákona sice schválila v pozměněném znění a vzala v potaz některé zásadní výhrady a námítky spočívající zejména v nedořešeném postavení, působení a kontrole tzv. alternativních taxislužeb, nabízejících taxislužbu prostřednictvím digitálních platforem, jež v rostoucí míře ovlivňují trh zprostředkovatelů i poskytovatelů těchto služeb.

Nicméně v dalších ustanoveních návrhu novelizace týkajících se podnikání silniční motorová doprava – taxislužba, nebyly z našeho pohledu uspokojivě vypořádány všechny zásadní připomínky, což vyplývá i z dokumentu *Vypořádání připomínek* ze dne 23. 11. 2016.

Mám zde na mysli zejména nově navrhovaná **ustanovení § 21 b návrhu novely zák. č. 111/1994 Sb.**, jež umožňuje obcím v budoucnu zásadním způsobem ovlivnit trh taxislužby na svém území a určovat směr jeho vývoje administrativním a v zásadě netržním způsobem. Rozsah zmocnění obcí obsažený v tomto paragrafu považuji za v celoevropském kontextu za zcela neobvyklý, nadstandardní a, nemohu si pomoci, i nedostatečně odůvodněný a zneužitelný. **Obce mohou samostatným způsobem ovlivnit, jak kvalifikační podmínky pro vstup na trh a výkon práce řidičů, tak podobu vozového parku dopravců. De facto tím mohou převzít kontrolu nad podobou trhu taxislužby na svém území.** V zásadě se administrativními zásahy mohou vytvořit lokální trhy taxislužby, jež se od sebe budou lišit nejen cenotvornou, ale základními kvalifikačními kritérii v přístupu na trh, což je věc problematická nejen z pohledu navrhované novely, ale i zásad svobodného podnikání a právního státu (princip proporcionality, rovnosti podmínek, nediskriminace). Zákon č. 111/1994 Sb. je celorepublikovým, obecně závazným právním předpisem, u kterého by důsledkem jeho aplikace neměly být výrazné disproporce v podmínkách podnikání pro jednotlivé zájemce o toto podnikání.

### **K § 21b odst. (1) písm. a) – zmocnění obcí k zavádění nových povinností pro řidiče**

Návrh tohoto zmocnění je snaha zavést novou povinnost pro řidiče taxi, podrobit je dopravně psychologickému vyšetření. Zde mi dosud není známo jediné rozumné zdůvodnění k tomuto kroku. Dostupné zdroje neuvádějí, že by se řidiči taxislužby v Praze ve srovnání s jinými skupinami řidičů dopouštěli ve zvýšené míře dopravních přestupků či nehod. Tato povinnost je novelou nicméně ukládána řidičům taxislužby, tedy vybrané skupině řidičů z povolání malých osobních vozidel. Proč právě této skupině řidičů a ne také všem ostatním skupinám řidičů z povolání, kteří při výkonu práce řídí malá osobní vozidla? Zákon č. 111/1994 Sb., a tedy i jeho novela, není zákonem jen o pražské taxislužbě. Jde o zákon, který upravuje pravidla pro podnikání v taxislužbě v celé ČR. Pokud se toto vyšetření nenavrhuje plošně jako povinné, a může být dle libovůle požadováno pouze v určitých obcích, pak se jedná o diskriminační ustanovení.

### **K § 21b odst. (3) – zmocnění obcí stanovovat tzv. zvláštní požadavky na vozidla**

Dotčeným ustanovením se dává obcím nevídaná pravomoc stanovit „splnění zvláštních požadavků na vozidla taxislužby“. Formulace v konečném výsledku může vést k neodůvodněnému omezení dopravců v právu na výběr a obměnu vozového parku, případně až k nutnosti nakupovat vozy od určitého výrobce. **Toto ustanovení může přímo motivovat ke korupčnímu jednání.** Ačkoliv ustanovení zákona stanoví že „zvláštní požadavky na vozidla taxislužby nesmí zvýhodňovat určitého výrobce, tovární značku nebo typ vozidla“, praxe může být při kombinaci několika spojených kritérií zcela jiná. Například již stanovení požadavku min. nebo max. rozměrů vozidla v kombinaci s druhem paliva může reálný výběr vozů výrazně zúžit. Základní kritéria a požadavky na vozový park by měla být upravena pouze zákonem, nikoliv aby byla závislá na lokálních náladách a politicko-ekonomických lobby. V takto nastaveném podnikatelském prostředí, kde provozovatelům taxislužby bude reálně hrozit zmaření vlastních investic, nebude možné očekávat zachování transparentního konkurenčního prostředí. **Nově nastavené „zvláštní požadavky“ zlikvidují zejména drobné podnikatele v taxislužbě.**

### **Obecně k motivům návrhu zákona č. 111/1994 Sb.**

Společným úsilím Magistrátu hl. města Prahy (MHMP) a Ministerstva dopravy (MD) byl vypracován návrh novely zákona, který vznikl v reakci na chování zhruba patnácti, možná dvaceti, nepoctivých taxikářů, kteří cca 25 let působí na stále stejných, obecně známých, místech v centru Prahy. Nebo jinak: taxikářů, kteří opakovaně porušují cenové předpisy platné na území hl. města Prahy a se kterými si MHMP ve své kontrolní činnosti dlouhodobě neuměl poradit.

Minulý rok reportér internetového videokanálu Stream.cz p. Rubeš, jistě s dobrými úmysly, natočil seriál „Praha vs. Prachy“, ve kterém právem poukázal na organizované nepoctivce v prostředí pražské taxislužby, kteří početně představují marginálii, ale na které je nejvíce vidět. Mimochodem samotný reportér ve svém seriálu opakovaně hovoří, cituji, o „hrstce podvodníků“. Postupně se tak vytvořila mediální bublina proti všem taxikářům. Poctiví taxikáři, kterých je drtivá většina, posloužili, bohužel, jako rukojmí.

Pokládám otázku, když na jistá individua v pařížské ul. nebo na Hlavním nádraží bylo tolik vidět a soustřeďovalo se na ně permanentně tolik mediální pozornosti a veřejného pohoršení, proč se je tak dlouho nedařilo kontrolovat, odhalit a zamezit jim přístup na trh?

A zde je odpověď: léta selhávala kontrola. Je nabíledni, proč všechny kontroly dopadaly bez výsledků. Seriál totiž poukázal i na korupčníka na samotném MHMP. Ukázalo se, že jistý úředník odboru

dopravních agend (jestli byl skutečně jen jeden, nebo jich bylo víc, asi bude lépe vědět někdo jiný) za peníze vynášel a dodával informace a potřebné echo této organizované skupině. Kontrola taxislužby inkriminovaných taxikářů tak léta selhávala, zcela logicky.

Nikdo z předchozích primátorů nedostal důkaz, že organizovaná skupina nepoctivých taxikářů v centru Prahy získává informace o připravovaných kontrolách přímo z magistrátu. Vy jste tyto důkazy dostala. Povedlo se to díky panu reportérovi Rubešovi. Poděkujme mu, že tento šlendrián odhalil. A místo aby se na magistrátu odehrály potřebné změny, zavedly se vnitřní kontrolní mechanismy apod., tak vznikla dohoda vedení MHMP s MD na novelizaci zákona č. 111/1994 Sb. Dohoda, jež se vyhýbá viníkovi, který problémy zapříčinil.

Připravil se návrh zákona, který vytváří velký prostor pro korupci a lobbying na úrovni obcí. Prokorupční prostor vzniká jak v oblasti výkonu zkoušek řidičů, tzv. dopravě psychologického vyšetření, tak v pravomocích obcí stanovovat a měnit zvláštní požadavky na vozidla taxislužby. Šikanózní vůči taxikářům je i ustanovení o jiném přístupu k posuzování dodržování cenových předpisů oproti ostatním podnikatelům ve službách. Vybrané skupiny dopravců a řidičů to může zvýhodnit, jiné zlikvidovat.

Zákon č. 111/1994 Sb., a tedy i jeho novela, není a nemá být zákonem jen o pražské taxislužbě. Jde o zákon, který upravuje pravidla pro podnikání v taxislužbě v celé ČR. Věřím, že si to velmi dobře uvědomujete. Není možné, aby zákon obsahoval mnohá ustanovení šitá na míru zájmu aktuální místní politické reprezentace. Pokud bylo motivací se novelizací zákona vyrovnat se specifickými problémy v Praze (a nemá smysl si nalhávat, že tomu tak u některých jednotlivců nebylo), které však mají svoje řešení jinde, pak si myslím, že ta samotná motivace byla chybná, což se pak odrazilo ve výsledném návrhu.

**Vážená paní primátorko,**

**za sebe i smluvní řidiče největšího dispečinku AAA radiotaxi Vás vyzývám k přehodnocení stanoviska MHMP k vybraným ustanovením § 21b, jež v aktuálním navrhovaném znění:**

- **dává obcím superiorní možnosti ovlivňovat trh pražské taxislužby administrativními a netržními zásahy,**
- **otevřít nový prostor pro korupční jednání jednotlivců i skupin,**
- **diskriminuje vybranou skupinu řidičů z povolání – řidiče taxislužby v oblasti splnění podmínek pro zahájení nebo nabízení přepravy,**
- **může zvýhodňovat určité poskytovatele taxislužby a ve výsledku i určité výrobce osobních vozidel, kdy určité kombinace tzv. „zvláštních požadavků“ na vozidla mohou být rovněž diskriminační.**

**V souvislosti s navrhovanou novelou zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě Vás dále žádám o odpovědi na následující otázky?**

1. **Jaký je postoj MHMP k možnosti budoucího využití § 21b zákona č. 111/1994 Sb. určovat podobu trhu taxislužby na svém území? V čím zájmu se tyto možnosti budou využívat?**
2. **Hodlá vedení hl. města Prahy aktivně využít všech možností navrhovaného § 21b, a pokud ano, tak jak?**
3. **Připravuje hl. město Praha strategii v oblasti dopravní agendy, resp. taxislužby, která by konkrétním a transparentním způsobem definovala tzv. zvláštní požadavky na vozidla taxislužby? Jak bude zajištěna transparentnost kritérií i celého procesu? Jak hl. město**

**Praha zajistí, aby v budoucnu nedocházelo k neodůvodněnému omezování dopravců v právu na výběr vozového parku, nebo dokonce až k diskriminační „nutnosti“ nakupovat vozy od určitého výrobce?**

- 4. Počítá hl. město Praha s povinností dopravně psychologického vyšetření řidiči taxislužby jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území hl. m. Prahy? Jak bude zajištěna validita těchto vyšetření? Jak budou eliminována korupční rizika s nimi spojená? O kolik se zvýší administrativní náklady pro řidiče a obce?**
- 5. Jak MHMP zajistí nekorupční fungování kontrolní činnosti, státního odborného dozoru podle § 35 h zákona č. 111/1994 Sb.? Jaká opatření přijalo vedení MHMP v souvislosti s odhalením reportéra p. Rubeše týkajícím se korupce na odboru dopravních agend a oddělení taxislužby, aby se případ neopakoval?**

**Návrh novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě vznikl společným úsilím předkladatele (Ministerstva dopravy ČR) a iniciativy vedení hl. města Prahy. Považuji za žádoucí a férové, abyste stanovisko a odpovědi na výše uvedené dotazy dala k dispozici řidičům taxislužby, ale i všem občanům hl. města Prahy a zákazníkům využívajícím těchto služeb ještě před tím, než schválený vládní návrh novely začne projednávat Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky.**

V úctě

Jiří Kvasnička,

jednatel A A A radiotaxi s.r.o.