

**Vážená paní**

**Adriana Krnáčová**

**primátorka hl. m. Prahy**

**Vážený pan**

**Petr Dolínek**

**náměstek primátorky hl. m. Prahy**

V Praze dne 31. 8. 2015

**Věc: připomínky společnosti A A A radiotaxi s.r.o. k návrhu zákona vypracovanému hl. m. Prahou, kterým se mění zákon o silniční dopravě (zák. č. 111/1994 Sb.)**

Vážená paní primátorko,

Vážený pane náměstku,

v souvislosti s výzvou Magistrátu hl. m. Prahy, vyzývající provozovatele taxislužby a dispečinky taxislužby k vyjádření se k současné situaci v pražské taxislužbě a k předložení návrhů, které by mohly vést ke zlepšení pražské taxislužby, si Vám dovoluji v zastoupení **společnosti A A A radiotaxi s.r.o.**, předložit následující **připomínky k návrhu zákona vypracovanému (jako navrhovatelem) hl. m. Prahou, kterým se mění zákon o silniční dopravě (zák. č. 111/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů) a živnostenský zákon (zák. č. 455/1991 Sb. ve znění pozdějších předpisů)** – viz usnesení Rady hlavního města Prahy číslo 1684 ze dne 21. 7. 2015.

Na úvod chci předeslat, že jsem toho názoru, že shora uvedená legislativní iniciativa hl. m. Prahy „míří“ správným směrem a většinu záměrů MHMP vyjádřených v důvodové zprávě sdílím. Mé bohaté zkušenosti z oboru taxislužby, jakož i můj mnohaletý boj proti nepoctivým praktikám v taxislužbě, mě však téměř „nutí“ upozornit MHMP na - dle mého názoru mnohdy vážné - nedostatky nyní projednávané legislativní iniciativy hl. m. Prahy.

Jakkoliv novelizační návrh má celou řadu nedostatků, nebudu se v dále uvedených připomínkách věnovat nedostatkům marginálního významu či výhradám spíše legislativně-technického charakteru, s výjimkou případů, kdy mohou mít negativní věcný dopad do úpravy regulované oblasti; pokusím se upozornit pouze na otázky zásadnějšího významu; čímž v žádném případě nevyjadřuji, že bych v ostatním byl s předkládaným návrhem s hlediska legislativní úrovně srozuměn.

Mám za to, že k odstranění všech nedostatků bude dostatek prostoru při další práci nad předloženým materiálem v příslušné odborné komisi. Jsem totiž přesvědčen, že ve stávající podobě, je - bez příslušných úprav - návrh zákona nezpůsobilým k předložení do PSP ČR a na

tuto skutečnost by mělo reagovat Zastupitelstvo hl. m. Prahy, kterému má být návrh dne 10. 9. 2015 předložen.

K čl. 1 novelizačnímu bodu 1. a k čl. II. návrhu.

Zákon o silniční dopravě (dále též jen „ZSD“) stanoví v § 2 odstavec 15 : „*Malým vozidlem je vozidlo nebo jízdní souprava o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, nebo vozidlo určené pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče.*“

Navrhovaný novelizační bod tedy zjevně přesahuje rámec problematiky taxislužby tak, jak je taxislužba vymezena v § 2 odstavec 9 ZSD: „*Taxislužba je osobní doprava pro cizí potřeby, kterou se zajišťuje přeprava osob včetně jejich zavazadel vozidly určenými k přepravě nejvýše 9 osob včetně řidiče a která není linkovou osobní dopravou, mezinárodní kyvadlovou dopravou nebo příležitostnou osobní silniční dopravou.*“

V důsledku navrhovaného novelizačního bodu 1. by druhá věty § 5 ZSD zněla: „**K žádosti o koncesi pro provozování silniční dopravy malými vozidly se stanovisko nevydává.**“

Je-li záměrem předkladatele odstranit, dle jeho mínění (cit. z důvodové zprávy): „*... správní akt, který naprosto zbytečně zatěžuje jak pracovníky živnostenských úřadů, kteří si o stanovisko dopravního úřadu musí písemně požádat, tak dopravní úřady.*“ nejen v případě taxislužby, ale též v případě jakékoliv jiné přepravy konané „malým vozidlem“ (tedy např. i nákladní přepravy zvířat a věcí vozidlem s hmotností do 3,5 tuny – viz čl. II bod. 1. návrhu), je třeba odpovídajícím způsobem upravit novelizační bod 2. v čl. II. návrhu (novelizace živnostenského zákona). Navrhované znění položky „Silniční motorová doprava“ v příloze č. 3 (Koncesované živnosti), však v rozporu s deklarovaným záměrem předkladatele v důvodové zprávě, ponechává udělení koncese na nákladní dopravu provozovanou malými vozidly (viz třetí odrážka) nadále podmíněnou stanoviskem dopravního úřadu.

I po odstranění výše uvedeného rozporu dojde, v důsledku novelizace k tomu, že v rámci celé přílohy 3. živnostenského zákona, se objeví ojedinělý jev – dvě koncesované živnosti, u kterých nebude příloha č. 3 (výčet koncesovaných živností) vyžadovat žádnou odbornou či jinou zvláštní způsobilost, žádné splnění podmínek, či vyjádření orgánu státní správy, ačkoli obecně živnostenský zákon v § 27 odst. 1 předpokládá odbornou způsobilost jako předpoklad pro získání živnostenského oprávnění ke koncesované živnosti. I při akceptaci takové konstrukce je navrhované použití slovní vazby v příloze č. 3 „*stanovisko se nevyžaduje*“ lehce matoucí (s možným výkladem „nevyžaduje se, přesto však existuje“), ve vazbě na fakt, že žádné „*stanovisko se nevydává*“ (viz novelizační bod 1.).

K čl. 1 novelizačnímu bodu 2. návrhu.

Do 30. 4. 2013 se dle ustanovení § 9 odst. 3 písm. b) ZSD nepovažovala za spolehlivou osoba „*b) které byla uložena sankce za přestupek spáchaný v posledních 3 letech spočívající v...*“ ; stávající podoba § 9 odst. 3 ZSD je výsledkem novelizace provedené zák. č. 102/2013 Sb., při níž bylo prodloužení „rozhodného období“ na 5 let spojeno (částečně „vyváženo“) podmínkou opakovaného uložení sankce („dvakrát nebo vícekrát“). Pokud nyní předkladatel z důvodů faktické neaplikovatelnosti (cit. z důvodové zprávy: „*podmínkou, že se musí jednat o opakované jednání, v podstatě znemožnila tohoto institutu vůči nepoctivým taxikářům využívat a přispěla tak ke zhoršení úrovně taxislužby*“), navrhuje odstranění slov „*dvakrát nebo*

*vícekrát*“ avšak při zachování 5 leté, tedy prodloužené, lhůty, po kterou se berou je třeba zohledňovat skutečnost uložené sankce za přestupek, nebo jiný správní delikt, jedná se o faktické zpřísnění i oproti právnímu stavu před květnem roku 2013; to zdůrazňuji proto, že předkladatel se přitom k určitému „návratu“ k tomuto právnímu stavu v důvodové zprávě hlásí, když – ne zcela přesně uvádí: „*Předkládaná novela by měla mimo jiné vrátit dříve nastavené požadavky za spolehlivost, ....*“. I takovéto zpřísnění je představitelné (byť je dle mého názoru na hranici možnosti realizovat ústavně zaručená práva na svobodu podnikání a zaměstnání) – avšak **pouze za podmínky jednoznačného vymezení jak velké „poškození cestujícího na ceně jízdného“ může být důvodem pro uložení sankce.** Je třeba zdůraznit, že při navrhovaném znění nelze vyloučit situace, kdy již při prvním uložení sankce, i jen za bagatelní či neúmyslné (lidskou chybou či únavou způsobené) předražení o „1 korunu českou“, dojde ke „ztrátě způsobilosti“. Nebude-li stanovení takové hranice zákon obsahovat, bude trvat dlouhou dobu (reprezentující hodně zničených lidských osudů živitelů rodin na 5 let) než taková hranice bude nalezena Nejvyšším správním soudem v rámci kasačního řízení.

#### K čl. 1 novelizačnímu bodu 3. návrhu.

Návrh zrušit slova „*nebo porušení cenových předpisů*“ v § 9 odst. 3 písm. a) bod 1 nepovažuji za - do důsledku - promyšlený. Taxikář nabízející např. „na dveřích taxi“ cenu za 1km jízdy v rozporu s cenou určenou cenovou regulací MHMP, nebude po vypuštění těchto slov podle zbytkového ustanovení bodu 1. „postižitelný“, protože poškození cestujícího nastane a bude prokazatelné, teprve až takovou - s regulací rozpornou - cenu za cestu bude účtovat a inkasovat.

#### K čl. 1 novelizačnímu bodu 4. a 13. návrhu.

Ačkoli důvodová zpráva uvádí, že do ZSD budou „*doplněny další trestné činy a delikty, pro něž ke ztrátě spolehlivosti dojde, jako je nezaznamenání skutečného průběhu přepravy (při používání tzv. turba nebo účtování si jiné částky, než která vychází z taxametru)*“, naplňuje navrhovatel tento příslib poměrně sporně, když novelizačním bodem 4. na jedné straně navrhuje vypustit z rámce „*přestupků nebo jiných správních deliktů spáchaných při výkonu práce řidiče taxislužby*“ přestupek spočívající v „*2. nepořízení záznamu o přepravě*“.

Navrhované doplnění § 9 odst. 3 písm. d) ZSD o pravomocné odsouzení za poškozování spotřebitele - novelizační bod. 13. - zjevně důvodovou zprávou proklamované přísliby naplnit nedokáže a k efektivnímu potlačení používání turba nepovede. Postižitelné, ve formě přestupku, by mělo být již zjištění samotného výskytu (instalace) takového zařízení ve voze taxislužby – současně by se jednalo o přestupek lehce zjiřitelný a doložitelný.

Odpovídající úprava by se měla projevit i v rámci textu novelizačního bodu 22.

#### K čl. 1 novelizačnímu bodu 5. návrhu.

Z hlediska českého jazyka je nevhodné navrhované znění § 9 odst. 3 písm. a) bod 2 ve znění: „*2. nevydání žádného dokladu o zaplacení jízdného cestujícímu, nebo vydání dokladu o zaplacení jízdného cestujícímu s nepravdivými nebo chybějícími údaji o dopravci, vozidle nebo řidiči,*“.

Že tento podivný slohový tvar vznikl nevhodnou snahou „zachovat maximum“ stávající podoby ustanovení „*3. nevydání dokladu o zaplacení jízdného cestujícímu*“ a doplnit jej tak, aby zohlednil dosavadní zákon obcházející praxi vydávání „dokladů – nedokladů“ je zřejmé.

Předně je třeba upozornit na fakt, že mnohem elegantnější cesta řešení by se nabízela např. cestou rozšíření základních pojmů v § 2 ZSD o pojem „doklad o zaplacení jízdného“ a vymezením jeho podstatných náležitostí – tedy vymezení „co jediné“ lze považovat za doklad o zaplacení jízdného.

I pokud se však navrhovatel rozhodl jít cestou kasuistických reakcí na „neduhy praxe“, je s podivem, že mu „vadí“ nepravdivé údaje „o dopravci, vozidle nebo řidiči,“, ale nezmiňuje nepravdivé údaje o ujetých kilometrech (trase), ceně, době čekání apod. – tyto nedostatky dokladu navrhovaná textace nepokrývá.

#### K čl. 1 novelizačnímu bodu 6. návrhu

ZSD by měl jasně stanovit, že přestupek „neumožnění kontroly“ je spáchán i v případě neumožnění (technické) kontroly vozidla, ověřující zda vozidlo není vybaveno „turbem“ (viz připomínky k čl. 1 novelizačnímu bodu 4. a 13. shora).

#### K čl. 1 novelizačnímu bodu 13. a 18. návrhu

Navrhované ustanovení novelizačního bodu 13. by bylo vhodné doplnit tak, aby bylo bez veškerých pochybností, že přestupku se nemůže dopustit řidič taxislužby, který doprovází jako „druhé vozidlo“ dalšího řidiče taxislužby, který provádí taxislužbu „vozem zákazníka“ (tzv. drink servis), či který po ukončení takové jízdy sváží odvoz již vykonávajícího řidiče taxislužby do jím určeného místa.

V této souvislosti je třeba upravit novelizační bod 18. návrhu tak, aby odpovídal realitě. Je pravidlem, že pokud je „doprovodné vozidlo“ vozidlem taxislužby, tedy v případech, kdy je drink servis vykonáván (spíše okrajově v době maximálního vytížení drink servisů v období konce roku apod.) dvěma vozidly taxislužby, je jedno z nich doprovodným vozidlem a druhé vozidlo taxislužby je zaparkováno (odstaveno) v místě počátku přepravy s tím, že jeho řidič přesejde do vozidla zákazník; jen zřídka kdy pak „doprovodné vozidlo“ současně přepravuje další členy posádky odváženého vozu či jiné pasažéry. Rozlišovat takové případy a pouze v jednom z nich nutit na dobu odvozu doprovázející vozidlo taxi „odstrojit“ od označení TAXI, je neúčelné a neodůvodněné.

Navrhuji proto upravit příslušné ustanovení písm. c) tak, že v něm spojka „a“ bud nahrazena slovem „nebo“ takto:

*„c) zajistit, aby doprovodné vozidlo nebylo označeno způsobem zaměnitelným s vozidlem taxislužby, pokud není vozidlem taxislužby a **nebo** nepřeváží část posádky přepravovaného vozidla.“*

#### K čl. 1 novelizačnímu bodu 20. návrhu

##### a) Zkoušky ze světového jazyka.

Již před prázdninami t. r. (2015) vzešla z Magistrátu hl. m. Prahy iniciativa novelizovat obecně závaznou vyhlášku č. 23/1998 hl. m. Prahy o ověřování znalostí řidičů taxislužby. Ponechám stranou celkově mylný ideový základ tehdejší iniciativy MHMP, postavený na nesprávné úvaze, že nepoctiví taxikáři jsou Ti „hloupější“ a neprojdou zpřísněnými testy z místopisu Prahy (nově - v době GPS a navigací - bez mapy!) a nezvládnou nově navrhovanou zkoušku ze světového jazyka; osobně si myslím, že opak je pravdou - „okrádači“ cizinců jsou šikovní a jazyků znalí.

Jak jsem již tehdy MHMP (i četné členy zastupitelstva i poslance PSP ČR) upozorňoval, jsou shora uvedené úvahy zcela vedlejší ve světle toho, že MHMP takovým způsobem - stran jazyků - svoji vyhlášku novelizovat nemůže, protože by překročil zákonné zmocnění obsažené v § 21b ZSD. MHMP si evidentně vzal mé připomínky k srdci a nyní se tedy snaží zmocnění obsažené v § 21b ZSD rozšířit. Z navrhovaného novelizovaného znění vyjímám:

*„(1) Obec je oprávněna obecně závaznou vyhláškou stanovit řidiči taxislužby jako podmínku pro poskytování přepravy zahájené a ukončené na území obce povinnost prokázat znalosti jednoho světového jazyka, ...“.*

Celý problém má několik rovin.

I. Je ústavněprávně konformní omezit možnost výkonu podnikání (ale i zaměstnání u řidičů taxislužby v pracovněprávním vztahu) všech řidičů taxislužby na území města Prahy znalostí světového jazyka, když v jiných oblastech obchodu a služeb takový požadavek ze zákona stanoven není? Podotýkám, že nic nebrání MHMP, aby např. v případě výběrového řízení, na společnosti „obsluhující“ taxislužbu na letištích, u kongresových center apod. takové požadavky zadal do podmínek specifického výběrového řízení.

II. Je možné, aby zmocnění bylo takto obecné - stanovit jako podmínku „*znalost jednoho světového jazyka*“ - bez stanovení úrovně jeho znalosti? V této souvislosti stojí za povšimnutí, že zák. č. 312/2002 Sb., o úředních územních samosprávních celcích neklade ani na úředníky obcí (tedy ani úředníky MHMP) zdaleka podobné nároky. Jeho § 4 (Předpoklady pro vznik pracovního poměru úředníka) odst. 1 uvádí: „(1) *Úředníkem se může stát fyzická osoba, která je státním občanem České republiky, popřípadě fyzická osoba, která je cizím státním občanem a má v České republice trvalý pobyt, dosáhla věku 18 let, je způsobilá k právním úkonům, je bezúhonná, ovládá jednacím jazyk a splňuje další předpoklady pro výkon správních činností stanovené zvláštním právním předpisem.*“

Podotýkám, že jednacím jazykem je čeština, slovenština a ve dvou okresech ČR též jazyk polský.

Navrhovanou úpravou se můžeme „posunout“ do paradoxní situace, kdy řidič taxislužby v Praze bude muset mít znalost jednoho světového jazyka, znalost některého z „úředních jazyků“ ČR však zapotřebí nebude.

III. K dovršení všeho český právní řád neobsahuje zákonnou definici (vymezení množiny) „**světových jazyků**“. A tato množina i v pojetí „zvykovém“ vykazuje dynamické změny.

Dle odhadů zveřejněných na

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam\\_jazyk%C5%AF\\_podle\\_po%C4%8Dtu\\_mluv%C4%8D%C3%ADch](https://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_jazyk%C5%AF_podle_po%C4%8Dtu_mluv%C4%8D%C3%ADch)

World Almanac 2005 odhaduje prvních deset nejrozšířenějších jazyků na světě takto:

1. čínština (tj. standardní čínština) 750 milionů
2. angličtina 514 milionů
3. hindština 496 milionů
4. španělština 425 milionů
5. ruština 275 milionů
6. arabština 256 milionů
7. bengálština 215 milionů
8. portugalština 194 milionů

9. malajština-indonéština 177 milionů
10. francouzština 129 milionů
11. němčina 125 milionů

Bude tedy mezi tyto zkoušky ze strany MHMP zařazena např. čínština? Napadají mě též další provokativní otázky - budeme brát pro taxikáře za vzor pracovní jazyky Evropské komise nebo s ohledem na přídomek „světový“ budeme vzhlížet k jazykům používaným při jednání celosvětových institucí? Co třeba ruština – patří do této skupiny „obmyšlené“ magistrátem při koncepci návrhu novely?

Pokud se pro inspiraci podíváme na prováděcí předpisy k novému zákonu o státní službě, pak jedním z požadavků na obsazení služebních míst státního zaměstnance je prokázání znalosti předpisy požadované úrovně některého z následujících jazyků: anglického, francouzského nebo německého. Na druhé straně řidiči taxislužby nejednají s úředníky EU, někteří z nich (např. na letištích či u hotelů) potřebují skutečně jen základy cizích jazyků – mnoho z nich však vozí hlavně turisty z Číny, Koreje a Ruska.

**Závěr k problematice cizích jazyků** – trh si dávno poradil – Ti taxikáři, kteří se zaměřují na zahraniční turisty, příslušné jazyky v potřebné úrovni ovládají; ty ostatní taxikáře není potřeba jazyky „trápit“.

Pokud by měl přesto návrh projít, je třeba jasně vymezit množinu cizích jazyků, požadovanou úroveň jejich znalosti a způsob jejich přezkoušení.

- b) Podmínka nabízení přepravy na území obce.

Dle stávajícího znění § 21b odst. 1 ZSD je obec „*oprávněna obecně závaznou vyhláškou stanovit řidiči taxislužby jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce povinnost prokázat ....*“

Navrhovaná změna spočívající v níže naznačené změně: „*Obec je oprávněna obecně závaznou vyhláškou stanovit řidiči taxislužby jako podmínku pro ~~zahájení nebo nabízení poskytování~~ přepravy **zahájené a ukončené** na území obce povinnost prokázat ...*“ je podmínkou významně otevírající trh pražské (ale i jiné „obecní“) taxislužby dalším („mimopražským“) subjektům; zejména kumulace obou podmínek tedy přepravy „zahájené a ukončené na území obce“ povede k tomu, že - zejména u mnoha menších obcí než je Praha či v oblasti aglomerací více měst - nebudou obě podmínky velmi často kumulativně splněny - o účelovém formálním ukončení jízd až za hranicemi obce nemluvě. MHMP tedy navrhovanou změnou dosáhne toho, že na pražských ulicích budou zcela legálně nabízet služby taxikáři bez příslušného ověření znalostí řidičů taxislužby dle magistrátní vyhlášky – při příslušné kontrole stačí prohlásit, že nabízejí odvozy, které nebudou ukončené na území obce. Ostatně pokud by si klient objednal odvoz do Kladna a následně se rozhodl cestu ukončit již v Dejvicích – může to snad „chudák“ taxikář ovlivnit?

- c) Charakter osvědčení a jeho platnost.

Navrhovaný novelizovaný text § 21b odst. 1 ZSD má i nadále obsahovat text, dle kterého je - tak jako dosud - osvědčení o složení zkoušky veřejnou listinou. Zachována má být i úprava, dle které je obec oprávněna stanovit dobu platnosti osvědčení.

V minulosti MHMP projevil snahu, „přezkoušet“ - po novelizaci obecně závazné vyhlášky hl. m. Prahy o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hl. m. Prahy (v návaznosti na

schválení navrhované novelizace ZSD) - všechny řidiče taxislužby, tedy i ty, kterým v minulosti vydal osvědčení (veřejnou listinu) bez omezení časové platnosti, s tím, že platnost nového osvědčení bude nově pouze na dobu pěti let.

Navrhuji proto, ve snaze předejít záměru zjevně chybné aplikace zákona ze strany MHMP, uvést v rámci závěrečných ustanovení konstatování, že na platnost osvědčení vydaných obcemi na základě využití zmocnění obsaženého v § 21b ZSD do jeho novelizace, zůstávají v platnosti bez časového omezení, resp. po dobu jejich platnosti, pokud obec oprávnění jejich platnost časově omezit, při jejich vydání využila. Pro příklad uvádím, že není možné „ukončit“ taxikaření pražského řidiče taxi, který neuspěl při „přezkoušení z jazyků“, pokud svůj podnikatelský plán založil (např. si vzal leasing na nové auto) na dříve vydaném časově neomezeném „osvědčení pro Prahu“; škody takto právně pochybným způsobem vzniklé by byly nemalé.

V Praze dne 31. srpna 2015

Jiří Kvasnička,  
jednatel společnosti A A A radiotaxi s.r.o.