

**Hlavní město Praha**  
**ZASTUPITELSTVO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

**U S N E S E N Í**

Zastupitelstva hlavního města Prahy

číslo 40/19  
ze dne 16.9.2010

ke zprávě o aktuálním vývoji taxislužby v roce 2010

**Zastupitelstvo hlavního města Prahy**

**I. bere na vědomí**

zprávu o aktuálním vývoji taxislužby v roce 2010

**II. souhlasí**

s návrhem zákona, kterým se mění zákon o silniční dopravě, uvedený v příloze č. 1 tohoto usnesení

**III. předkládá**

návrh zákona podle bodu II. tohoto usnesení Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR

**IV. pověřuje**

náměstka primátora JUDr. Rudolfa Blažka jednat za Zastupitelstvo hlavního města Prahy o návrhu zákona podle bodu II. tohoto usnesení v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR a jejích orgánech

**V. ukládá**

1. primátorovi hl.m. Prahy

1. zaslat návrh zákona podle bodu II. tohoto usnesení předsedovi Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR

Termín: 1.10.2010

Předkladatel: Rada HMP  
Tisk: Z-829  
Provede: primátor hl.m. Prahy  
Na vědomí: odborům MHMP

## **Návrh novely zákona o silniční dopravě.**

### **1. Návrh zákona**

N á v r h

**ZÁKON**

ze dne ... 2009,

kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 38/1995 Sb., zákona č. 304/1997 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 150/2000 Sb., zákona č. 361/2000 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 577/2002 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 1/2005 Sb., zákona č. 229/2005 Sb., zákona č. 253/2005 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 250/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb. a zákona č. 227/2009 Sb. se mění takto:

1. V § 2 odstavce 8 a 10 včetně poznámky pod čarou č. 1b znějí:

„(8) Taxislužba je veřejná silniční doprava, kterou se zajišťuje přeprava osob a jejich zavazadel vozidly kategorie M1<sup>1b)</sup>. Převážní služby taxislužbou se nabízejí a objednávky k přepravě se přijímají prostřednictvím řidiče na stanovištích taxislužby, na veřejně přístupných pozemních komunikacích a jiných veřejných prostranstvích, prostřednictvím radiodispečinku taxislužby, nebo prostřednictvím zprostředkovatele služeb v dopravě<sup>1)</sup>. Asistenční taxislužbou se rozumí taxislužba, při které se zajišťuje přeprava osob a jejich zavazadel výhradně vozidly přepravovaných osob.

(10) Příležitostná osobní doprava je neveřejná osobní doprava, která není linkovou osobní dopravou podle odstavce 6, mezinárodní kyvadlovou dopravou podle odstavce 7 a ani taxislužbou podle odstavce 8. Objednávky jednotlivých přepravních výkonů se u tohoto druhu dopravy přijímají výhradně předem v sídle nebo v provozovně, je-li provozovatelem příležitostné osobní dopravy právnická osoba, a v místě trvalého pobytu, v místě podnikání nebo v provozovně, je-li provozovatelem příležitostné osobní dopravy fyzická osoba, nestanoví-li tento zákon jinak. Pro účely tohoto ustanovení se za provozovnu nepovažuje vozidlo příležitostné osobní dopravy.

-----  
<sup>1b)</sup> Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č.168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu

vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“.

2. V § 3 odst. 1 se odkaz na poznámku pod čarou č. 3a nahrazuje odkazem na poznámku pod čarou č. 1b a poznámka pod čarou č. 3a se zrušuje.
3. V § 3 odst. 1 se písmena c) a d) včetně poznámek pod čarou č. 4b a 4c zrušují.

Dosavadní písmeno e) se označuje jako písmeno c).

4. V § 3 se odstavec 2 zrušuje.

Dosavadní odstavce 3 a 4 se označují jako odstavce 2 a 3.

5. V § 3 odstavec 2 zní:

„(2) Tuzemský dopravce provozující silniční dopravu vozidly určenými k přepravě osob, s výjimkou osobních vozidel používaných pro vlastní potřebu, a dopravce provozující silniční dopravu vozidly určenými k přepravě zvířat a věcí, jejichž celková hmotnost včetně přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, je povinen zajistit, aby řidič vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, a tento záznam je povinen uchovávat po dobu 1 roku od ukončení přepravy. Způsob vedení záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, náležitosti tohoto záznamu a požadavky na vybavení vozidla záznamem o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku stanoví prováděcí právní předpis.“.

6. V § 3 odst. 3 se písmeno a) zrušuje.

Dosavadní písmena b) a c) se označují jako písmena a) a b).

7. V § 3 odst. 3 písmeno a) zní:

„a) záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, pokud je povinen jej vést podle odstavce 2,“.

8. V § 5 odstavce 4 a 5 znějí:

„(4) Dobrá pověst musí trvat po celou dobu provozování dopravy. Dopravní úřad příslušný pro vydání stanoviska ke koncesi zkoumá splnění podmínky dobré pověsti dopravce nejméně jednou za pět let. Za účelem zjištění, zda osoba uvedená v odstavcích 2 a 3 splňuje podmínku bezúhonnosti podle odstavce 1 písm. a), si dopravní úřad vyžádá podle zvláštního právního předpisu<sup>5c)</sup> výpis z evidence Rejstříku trestů. Žádost o vydání výpisu z evidence Rejstříku trestů a výpis z evidence Rejstříku trestů se předávají v elektronické podobě, a to způsobem umožňujícím dálkový přístup. Za účelem zjištění, zda osoba uvedená v odstavcích 2 a 3 má dobrou pověst podle odstavce 1 písm. b) až d), je dopravní úřad oprávněn nahlížet do spisu týkajícího se trestního řízení vedeného s touto osobou a na svou žádost získat údaje od živnostenského úřadu o pokutách uložených této osobě v souvislosti s neoprávněným podnikáním v silniční dopravě a o zrušení živnostenského oprávnění k provozování silniční dopravy vedené v živnostenském rejstříku podle zvláštního právního předpisu<sup>1)</sup>. Žádost o údaje ze živnostenského rejstříku a sdělení požadovaných údajů se předávají v elektronické podobě, a to způsobem umožňujícím dálkový přístup.“.

(5) Dopravce je povinen dopravnímu úřadu za účelem zkoumání splnění podmínky dobré pověsti sdělit potřebné údaje a předložit mu požadované doklady.“.

9. V § 6 odstavec 6 zní:

„(6) Zkoušky uvedené v odstavci 1 skládá žadatel před dopravním úřadem, v případě taxislužby před dopravním úřadem nebo jím pověřenou osobou, příslušným podle místa trvalého pobytu žadatele.“.

10. V § 8 odst. 1 se na konci písmene f) čárka nahrazuje tečkou a písmena e) a g) se zrušují.

Dosavadní písmeno f) se označuje jako písmeno e).

11. V § 8 se odstavce 3 a 4 zrušují.

12. V § 9 odst. 2 písm. c) a d) se odkaz na poznámku pod čarou č. 5 zrušuje.

13. V § 9 odst. 2 písmeno e) zní:

„e) práci řidiče taxislužby vykonávala pouze osoba, která má průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby“,

14. V § 9 odst. 2 se za písmeno e) vkládá nové písmeno f), které zní:

„f) práci řidiče vozidla kategorie M1<sup>1b)</sup> ve vnitrostátní příležitostné osobní dopravě vykonávala pouze osoba spolehlivá podle odstavce 3 a bezúhonná podle odstavce 4.“.

15. V § 9 odst. 3 písmena d) a e) znějí:

„d) která se v posledních třech letech dopustila jednání, za které jí byla uložena sankce podle § 35 odst. 6 písm. c),

e) která se jako řidič taxislužby v posledních třech letech dopustila jednání uvedeného v § 21d odst. 6 písm. a) až h), nebo“.

16. V § 9 odst. 3 se na konci písmene f) čárka nahrazuje tečkou a písmeno g) se zrušuje.

17. V § 9 odstavec 4 včetně poznámky pod čarou č. 5d zní:

„(4) Pro účely posuzování bezúhonnosti řidiče podle odstavce 2 a § 21d odst. 2 a 8 se za bezúhonného nepovažuje ten, který byl pravomocně odsouzen

a) pro trestný čin spáchaný úmyslně, ať již samostatně nebo v souběhu s jinými trestnými činy, a byl mu uložen nepodmíněný trest odnětí svobody v trvání nejméně jednoho roku, nebo

b) pro trestný čin spáchaný úmyslně, na který se nevztahuje písm. a), jestliže byl tento trestný čin spáchán v souvislosti s výkonem práce řidiče nebo s řízením silničního motorového vozidla,

pokud se na něho nehledí, jako by nebyl odsouzen<sup>5d)</sup>.

-----

<sup>5d)</sup> Například § 60, 60a nebo 70 trestního zákona.“.

Dosavadní odstavec 4 se označuje jako odstavec 5.

18. V § 9 odst. 5 písmeno a) zní:

„a) oznámit dopravnímu úřadu v místě sídla nebo trvalého pobytu všechny změny a doplnění údajů potřebných pro vydání dokladů podle tohoto zákona, a to do 30 dnů ode dne jejich vzniku,“.

19. V § 19b se odstavec 4 zrušuje.

Dosavadní odstavce 5 a 6 se označují jako odstavce 4 a 5.

20. Za § 20 se vkládá nový § 20a, který včetně nadpisu zní:

„§ 20a

### **Příležitostná osobní doprava**

(1) Provozovatel příležitostné osobní dopravy je povinen zajistit, aby jím používaná vozidla nebyla označena způsobem zaměnitelným s vozidly taxislužby, nebyla opatřena střešní svítlnou nebo štítem střešní svítlnu napodobujícím, nikde na ploše vozidla nebyl uveden nápis obsahující slovo „TAXI“ nebo jemu podobný nebo jeho cizojazyčný ekvivalent a nikde na ploše vozidla nebyla uvedena reklama nebo odkaz na radiodispečink taxislužby nebo zprostředkovatele služeb v dopravě<sup>1)</sup>. Provozovatel příležitostné osobní dopravy je dále povinen zajistit, aby jím provozovaná vozidla kategorie M1<sup>1b)</sup> při provozování příležitostné osobní dopravy neparkovala a neúčastnila se silničního provozu na veřejně přístupných komunikacích a jiných veřejných prostranstvích bez objednávky podle odstavce 2.

(2) Vozidlem příležitostné osobní dopravy lze poskytnout přepravu pouze na základě předchozí objednávky přijaté v souladu s § 2 odst. 10 větou druhou. Provozovatel příležitostné osobní dopravy je povinen objednávku přepravního výkonu předem zaznamenat v místě přijetí objednávky podle § 2 odst. 10 věty druhé do evidenční knihy objednávek a zajistit, aby písemná kopie objednávky byla umístěna ve vozidle, kterým se přeprava vykonává. Náležitosti evidenční knihy objednávek a náležitosti objednávky stanoví prováděcí právní předpis.

(3) Provozovatel příležitostné osobní dopravy je povinen evidenční knihu objednávek a objednávky přepravních výkonů uchovávat nejméně po dobu jednoho roku od ukončení přepravy.

(4) Provozovatel příležitostné osobní dopravy je povinen zajistit, aby přepravovaná osoba neplatila za přepravu přímo řidiči vozidla, pokud platba není uskutečněna na předem vystavenou fakturu, která musí být umístěna ve vozidle, kterým se přeprava vykonává.

(5) Ustanovení odstavců 2 až 4 a § 2 odst. 10 věty druhé neplatí pro provozování příležitostné osobní dopravy vozidly kategorie R, M2, M3 a historickými vozidly<sup>1b)</sup>.“.

21. § 21 až 21b včetně nadpisů a poznámek pod čarou č. 6a až 6c znějí:

## „HLAVA TŘETÍ

### ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO TAXISLUŽBU

#### § 21

#### **Evidence vozidel taxislužby**

(1) Provozovatel taxislužby je oprávněn provozovat taxislužbu pouze vozidlem, které je na něj pro tyto účely evidováno dopravním úřadem. Vozidlo může být evidováno pouze na jednoho provozovatele taxislužby.

(2) Provozovatel taxislužby předem písemně požádá dopravní úřad příslušný pro vydání stanoviska ke koncesi o zařazení vozidla, které má být užito k provozování taxislužby, do evidence vozidel taxislužby.

(3) Žádost musí obsahovat

a) obchodní firmu, popřípadě název, sídlo a identifikační číslo provozovatele taxislužby, je-li provozovatelem taxislužby právnická osoba, nebo obchodní firmu, popřípadě jméno a příjmení, případně odlišující dodatek, adresu místa trvalého pobytu a místa podnikání, liší-li se od místa trvalého pobytu, a identifikační číslo provozovatele taxislužby, je-li provozovatelem taxislužby fyzická osoba,

b) státní poznávací značku, tovární značku, obchodní označení, rok výroby a barvu vozidla,

c) datum, k němuž má být vozidlo zařazeno do evidence vozidel taxislužby,

d) kopii technického průkaz silničního motorového vozidla<sup>1b)</sup>,

e) souhlas vlastníka vozidla se zařazením vozidla do evidence vozidel taxislužby.

(4) Na základě písemné žádosti uvedené v odstavci 2 dopravní úřad zařadí vozidlo do evidence vozidel taxislužby ke dni uvedenému provozovatelem taxislužby podle odstavce 3 písm. c) a vydá provozovateli taxislužby doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby. Doklad musí obsahovat údaje uvedené v odstavci 3 písm. a) až c) a evidenční číslo vozidla taxislužby, které je shodné se státní poznávací značkou vozidla. Dopravní úřad předá doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby k doručení provozovateli taxislužby nejpozději do 7 dnů ode dne, kdy obdržel žádost provozovatele taxislužby obsahující veškeré požadované podklady.

(5) Provozovatel taxislužby je povinen písemně oznámit veškeré změny týkající se údajů uvedených v odstavci 3 písm. a) a b) nejpozději do 7 dnů od jejich vzniku dopravnímu úřadu, který doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby vydal. Nejpozději do 7 dnů ode dne obdržení oznámení provozovatele taxislužby předá příslušný dopravní úřad k doručení provozovateli taxislužby nový doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby, který odpovídá změnám oznámeným provozovatelem taxislužby. Vydáním tohoto dokladu pozbývá původní doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby platnosti.

(6) Provozovatel taxislužby předem písemně požádá dopravní úřad, který vydal doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby, o vyřazení vozidla, které již nebude používat k provozování taxislužby, z evidence vozidel taxislužby. Žádost musí obsahovat údaje uvedené v odstavci 3 písm. a) a b) a datum, k němuž má být vozidlo z evidence vozidel taxislužby vyřazeno.

(7) Dopravní úřad vyřadí vozidlo z evidence vozidel taxislužby

a) ke dni uvedenému v písemné žádosti podle odstavce 6,

b) neprodleně poté, co se dozvěděl, že již není dopravním úřadem příslušným pro vydání stanoviska ke koncesi pro provozovatele taxislužby, zejména z důvodu změny jeho místa trvalého pobytu u fyzické osoby nebo sídla u právnické osoby, nebo

c) neprodleně poté, co se dozvěděl, že provozovatel taxislužby přerušil provozování živnosti, nebo že nabylo právní moci a vykonatelnosti rozhodnutí živnostenského úřadu o pozastavení provozování živnosti nebo o zrušení živnostenského oprávnění provozovatele taxislužby.

(8) Dopravní úřad písemně vyrozumí provozovatele taxislužby o skutečnosti, že jím provozované vozidlo bylo vyřazeno z evidence vozidel taxislužby s uvedením dne, k němuž bylo vozidlo z evidence vyřazeno. Vyřazením vozidla z evidence vozidel taxislužby pozbývá doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby platnosti.

(9) Provozovatel taxislužby je povinen odevzdat doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby dopravnímu úřadu, který tento doklad vydal, a to nejpozději do 7 dnů poté, co se dozvěděl, že tento doklad pozbýl platnosti.

(10) Ustanovení odstavců 1 až 9 se při provozování asistenční taxislužby nevztahují na vozidla přepravovaných osob, která se pro účely tohoto zákona nepovažují za vozidla taxislužby.

## § 21a

### **Evidence řidičů taxislužby**

(1) Provozovatel taxislužby je oprávněn pověřit výkonem práce řidiče taxislužby pouze řidiče, který je na něj pro tyto účely evidován dopravním úřadem.

(2) Provozovatel taxislužby předem písemně požádá dopravní úřad příslušný pro vydání stanoviska ke koncesi o zařazení řidiče, kterého hodlá pověřit výkonem práce řidiče taxislužby, do evidence řidičů taxislužby.

(3) Žádost musí obsahovat

a) obchodní firmu, popřípadě název, sídlo a identifikační číslo provozovatele taxislužby, je-li provozovatelem taxislužby právnická osoba, nebo obchodní firmu, popřípadě jméno a příjmení, případně odlišující dodatek, adresu místa trvalého pobytu a místa podnikání, liší-li se od místa trvalého pobytu, a identifikační číslo provozovatele taxislužby, je-li provozovatelem taxislužby fyzická osoba,



- b) jméno, příjmení a místo trvalého pobytu řidiče a číslo a dobu platnosti jeho průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby,
- c) datum, k němuž má být řidič zařazen do evidence řidičů taxislužby,
- d) souhlas řidiče, případně kopii dokladu o uzavření pracovněprávního vztahu,
- e) kopii průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby.

(4) Na základě písemné žádosti uvedené v odstavci 2 dopravní úřad v případě, že řidič splňuje podmínku pro výkon práce řidiče taxislužby podle § 9 odst. 2 písm. e), zařadí řidiče do evidence řidičů taxislužby ke dni uvedenému provozovatelem taxislužby podle odstavce 3 písm. c) a vydá provozovateli taxislužby doklad o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby. Doklad musí obsahovat údaje uvedené v odstavci 3 písm. a) až c). Dopravní úřad předá doklad o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby k doručení provozovateli taxislužby nejpozději do 7 dnů ode dne, kdy obdržel žádost provozovatele taxislužby obsahující veškeré požadované podklady.

(5) Provozovatel taxislužby je povinen písemně oznámit veškeré změny týkající se údajů uvedených v odstavci 3 písm. a) a b) nejpozději do 7 dnů od jejich vzniku dopravnímu úřadu, který doklad o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby vydal. V případě změny průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby musí být oznámení doloženo kopií nového průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby. Nejpozději do 7 dnů ode dne obdržení oznámení provozovatele taxislužby předá příslušný dopravní úřad k doručení provozovateli taxislužby nový doklad o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby, který odpovídá změnám oznámeným provozovatelem taxislužby. Vydáním tohoto dokladu pozbývá původní doklad o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby platnosti.

(6) Provozovatel taxislužby předem písemně požádá dopravní úřad, který vydal doklad o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby, o vyřazení řidiče, kterého již nebude pověřovat výkonem práce řidiče taxislužby, z evidence řidičů taxislužby. Žádost musí obsahovat údaje uvedené v odstavci 3 písm. a) a b), souhlas řidiče nebo kopii dokladu o řádném ukončení pracovněprávního vztahu a datum, k němuž má být řidič z evidence řidičů taxislužby vyřazen.

(7) Řidič může písemně požádat dopravní úřad, který vydal doklad o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby, o vyřazení z evidence řidičů taxislužby, pokud již pro provozovatele taxislužby nebude vykonávat práci řidiče taxislužby. Žádost musí obsahovat údaje uvedené v odstavci 3 písm. a) a b), souhlas provozovatele taxislužby nebo kopii dokladu o řádném ukončení pracovněprávního vztahu a datum, k němuž má být z evidence řidičů taxislužby vyřazen.

(8) Dopravní úřad vyřadí řidiče z evidence řidičů taxislužby

- a) ke dni uvedenému v písemné žádosti podle odstavce 6 nebo 7,
- b) neprodleně poté, co se dozvěděl, že již není dopravním úřadem příslušným pro vydání stanoviska ke koncesi pro provozovatele taxislužby, zejména z důvodu změny jeho místa trvalého pobytu u fyzické osoby nebo sídla u právnické osoby,

c) neprodleně poté, co se dozvěděl, že provozovatel taxislužby přerušil provozování živnosti, nebo že nabylo právní moci a vykonatelnosti rozhodnutí živnostenského úřadu o pozastavení provozování živnosti nebo o zrušení živnostenského oprávnění provozovatele taxislužby, nebo

d) neprodleně poté, co se dozvěděl, že průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby pozbyl platnosti.

(9) Dopravní úřad písemně vyrozumí provozovatele taxislužby a řidiče o skutečnosti, že řidič byl vyřazen z evidence řidičů taxislužby s uvedením dne, k němuž byl řidič z evidence vyřazen. Vyřazením řidiče z evidence řidičů taxislužby pozbývá doklad o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby platnosti.

(10) Provozovatel taxislužby je povinen odevzdat doklad o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby dopravnímu úřadu, který tento doklad vydal, a to nejpozději do 7 dnů poté, co se dozvěděl, že tento doklad pozbyl platnosti.

## § 21b

### **Povinnosti provozovatele taxislužby**

(1) Provozovatel taxislužby je povinen zajistit, aby vozidlo taxislužby bylo při provozování taxislužby označeno a vybaveno předepsaným způsobem. Způsob označení vozidla taxislužby, podmínky používání tohoto označení, požadavky na vybavení vozidla taxislužby doklady, náležitosti těchto dokladů a další požadavky na vybavení vozidla taxislužby a podmínky a způsob jeho používání stanoví prováděcí právní předpis.

(2) Provozovatel taxislužby je povinen zajistit, aby řidič při provozování taxislužby vozidlem taxislužby používal úředně ověřený a zaplombovaný taxametr schváleného typu<sup>6a)</sup> splňující technické požadavky na měřidla<sup>6b)</sup>, jehož součástí je tiskárna a paměťová jednotka schopná uchovávat denní a měsíční zaznamenané hodnoty o provozu vozidla alespoň po dobu pěti let ode dne jejich záznamu, a po ukončení jízdy bez vyzvání vydal cestujícímu nepoškozený a čitelný doklad o výši jízdného pořízený jako výstup z tiskárny taxametru. Zobrazovací jednotka taxametru musí být umístěna viditelně na horní hraně palubní desky nad středním sloupkem, nebo ve zpětném zrcátku, nebo v jeho okolí. Podrobnosti o užití taxametru a náležitostech dokladu o výši jízdného stanoví prováděcí právní předpis. Doklad o výši jízdného, záznamy o provozu vozidla taxislužby podle odstavce 3 a denní a měsíční hodnoty o provozu vozidla zaznamenané na paměťové jednotce taxametru jsou jiným dokladem sloužícím k přehledu o stavu hospodaření a majetku nebo k jeho kontrole podle zvláštního právního předpisu<sup>6c)</sup>.

(3) Provozovatel taxislužby je povinen zajistit, aby řidič vedl záznam o provozu vozidla taxislužby, který je povinen uchovávat po dobu jednoho roku od ukončení přepravy. Způsob vedení záznamu o provozu vozidla taxislužby, náležitosti tohoto záznamu a požadavky na vybavení vozidla záznamem o provozu vozidla taxislužby stanoví prováděcí právní předpis.

(4) Provozovatel taxislužby je povinen zajistit, aby řidič, který nabízí přepravní služby na území hlavního města Prahy, statutárních měst nebo obcí s počtem obyvatel nad 20 000, měl složenou zkoušku podle § 21c odst. 1, pokud obec využila oprávnění podle § 21c odst. 1.

(5) Provozovatel taxislužby je povinen zajistit, aby řidič dodržoval Provozní řád taxistanoviště, pokud obec využila oprávnění podle § 21c odst. 2.

(6) Provozovatel taxislužby je povinen zajistit, aby vozidlo taxislužby, kterým provozuje taxislužbu na území hlavního města Prahy, statutárních měst nebo obcí s počtem obyvatel nad 20 000, splňovalo další požadavky na barvu, označení a emisní limity<sup>1b)</sup> stanovené obecně závaznou vyhláškou obce vydanou podle § 21c odst. 3, pokud obec využila oprávnění podle § 21c odst. 3.

(7) Provozovatel taxislužby je povinen nejpozději do 7 dnů poté, co přerušil provozování živnosti, nebo co nabylo právní moci rozhodnutí živnostenského úřadu o pozastavení provozování živnosti nebo o zrušení živnostenského oprávnění provozovatele taxislužby, oznámit písemně tuto skutečnost dopravnímu úřadu příslušnému pro vydání stanoviska ke koncesi.

-----  
<sup>6a)</sup> Zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>6b)</sup> Nařízení vlády č. 464/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na měřidla.

<sup>6c)</sup> § 125 odst. 1 trestního zákona.“.

Dosavadní § 21a se označuje jako § 21c.

22. V § 21c se doplňuje odstavec 3, který zní:

„(3) Hlavní město Praha, statutární města a další obce s počtem obyvatel nad 20 000 mohou stanovit v samostatné působnosti<sup>6d)</sup> obecně závaznou vyhláškou obce další požadavky na barvu, označení a emisní limity<sup>1b)</sup> vozidel taxislužby pro provozování taxislužby na území obce.“.

23. Za § 21c se vkládá nový § 21d, který včetně nadpisu a poznámek pod čarou č. 6e a 6f zní:

„§ 21d

### **Řidič taxislužby**

(1) Osoba, která hodlá vykonávat práci řidiče taxislužby, požádá dopravní úřad příslušný podle místa jejího trvalého pobytu o vydání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby. Žádost musí obsahovat

a) jméno, příjmení, rodné číslo, místo trvalého pobytu a doručovací adresu žadatele,

b) výpis z evidenční karty řidiče, který nesmí být starší 3 měsíců,

c) jednu fotografii žadatele, která vyhovuje požadavkům stanoveným zvláštním právním předpisem<sup>6e)</sup>,

d) jiné doklady osvědčující spolehlivost nebo bezúhonnost žadatele, pokud si je dopravní úřad vyžádá.

(2) Dopravní úřad v případě, že žadatel splňuje podmínku spolehlivosti podle § 9 odst. 3 a bezúhonnosti podle § 9 odst. 4 a je starší 21 let, vydá žadateli průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby znějící na jeho jméno. Dopravní úřad je povinen rozhodnout ve věci do 30 dnů ode dne, kdy obdržel žádost včetně souvisejících dokladů. Průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby je

veřejnou listinou a vydává se s platností na dobu pěti let. Vzor průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby stanoví prováděcí právní předpis.

(3) Průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby pozbývá platnosti

- a) uplynutím doby, na kterou byl vystaven,
- b) dnem nabytí právní moci rozhodnutí dopravního úřadu o odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby,
- c) dnem, kdy bylo dopravnímu úřadu příslušnému podle odstavce 1 doručeno písemné oznámení podle odstavce 5 písm. a), nebo
- d) dnem, kdy řidič taxislužby odevzdal průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby dopravnímu úřadu příslušnému podle odstavce 1.

(4) Řidič taxislužby je povinen odevzdat průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby dopravnímu úřadu příslušnému podle odstavce 1 nejpozději do 7 dnů poté, co

- a) průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby pozbyl platnosti podle odstavce 3 písm. a) nebo b), nebo
- b) nalezne nebo jinak získá zpět průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, jehož ztrátu, zničení, odcizení nebo zneužití písemně oznámil dopravnímu úřadu

(5) Řidič taxislužby je povinen do 7 dnů písemně oznámit dopravnímu úřadu příslušnému podle odstavce 1

- a) ztrátu, zničení, odcizení nebo zneužití průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby,
- b) veškeré změny v údajích oznámených dopravnímu úřadu podle odstavce 1 písm. a).

(6) Dopravní úřad příslušný podle odstavce 1 rozhodne o odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby z důvodu

- a) účtování jízdného cestujícím v rozporu se zvláštním právním předpisem<sup>6f)</sup>,
- b) nevydání dokladu o zaplacení jízdného z tiskárny taxametru cestujícím,
- c) uvedení nepravdivých údajů na dokladu o zaplacení jízdného,
- d) nabízení přepravních služeb na území hlavního města Prahy, statutárních měst nebo obcí s počtem obyvatel nad 20 000 bez složené zkoušky podle § 21c odst. 1, pokud obec využila oprávnění podle § 21c odst. 1,
- e) neumožnění výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě ve smyslu § 34,
- f) výkonu práce řidiče taxislužby vozidlem, které není evidováno dopravním úřadem jako vozidlo taxislužby,

g) výkonu práce řidiče taxislužby vozidlem označeným jménem provozovatele taxislužby, na kterého není řidič dopravním úřadem evidován jako řidič taxislužby,

h) užití vozidla evidovaného a označeného způsobem zaměnitelným s vozidlem taxislužby k provozování jiného druhu silniční dopravy pro cizí potřeby než taxislužby, nebo

i) ztráty spolehlivosti řidiče podle § 9 odst. 3 nebo bezúhonnosti řidiče podle § 9 odst. 4.

(7) Dopravní úřad je oprávněn zadržet průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby na místě kontroly z důvodu podle odstavce 6. Na zadržení průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby na místě kontroly se nevztahuje správní řád. Dopravní úřad řidiči vystaví na místě kontroly písemné potvrzení, například formou protokolu. Dopravní úřad písemně oznámí zadržení průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby dopravnímu úřadu příslušnému podle odstavce 1, kterému oznámení předá spolu se zadrženým průkazem bez zbytečného odkladu, nejpozději do tří pracovních dnů po dni zadržení průkazu. Příslušný dopravní úřad je do 15 dnů ode dne, kdy se o zadržení průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby dozvěděl, povinen zahájit řízení o odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby. Lhůta je zachována, pokud je oznámení o zahájení správního řízení vypraveno nejpozději v její poslední den. Zastaví-li dopravní úřad řízení o odebrání zadrženého průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby, vrátí jej řidiči taxislužby bez zbytečného odkladu.

(8) Dopravní úřad posuzuje podmínku spolehlivosti řidiče podle § 9 odst. 3 a bezúhonnosti řidiče podle § 9 odst. 4 kdykoliv je to potřebné pro plnění jeho úkolů podle tohoto zákona.

(9) Za účelem posouzení spolehlivosti a bezúhonnosti řidiče podle odstavců 2 a 8 si dopravní úřad vyžádá podle zvláštního právního předpisu<sup>5c)</sup> výpis z evidence Rejstříku trestů. Žádost o vydání výpisu z evidence Rejstříku trestů a výpis z evidence Rejstříku trestů se předávají v elektronické podobě, a to způsobem umožňujícím dálkový přístup. Dále je dopravní úřad oprávněn nahlížet do spisu týkajícího se trestního řízení vedeného s řidičem a na svou žádost získat údaje od živnostenského úřadu o pokutách uložených osobě řidiče v souvislosti s neoprávněným podnikáním v silniční dopravě a o zrušení živnostenského oprávnění k provozování silniční dopravy vedené v živnostenském rejstříku podle zvláštního právního předpisu<sup>1)</sup>. Žádost o údaje ze živnostenského rejstříku a sdělení požadovaných údajů se předávají v elektronické podobě, a to způsobem umožňujícím dálkový přístup.

<sup>5c)</sup> Vyhláška č. 642/2004 Sb., kterou se provádí zákon o občanských průkazech a zákon o cestovních dokladech, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>6f)</sup> Například zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů.“.

24. V § 34 odst. 1 větě třetí se slova „ a nad financováním dopravní obslužnosti“ zrušují.
25. V § 34 odst. 2 větě první se za slova „provozování silniční dopravy“ vkládají slova „ a pořizovat zvukové a obrazové záznamy vztahující se k předmětu dozoru“.
26. V § 34 odst. 3 se za větu první vkládá věta „Při silniční kontrole se prokazuje řidiči, který pro účely výkonu státního odborného dozoru zastupuje dopravce.“.
27. V § 34b odstavce 1 až 3 znějí:

„(1) Registr dopravců je informačním systémem veřejné správy podle zvláštního zákona<sup>7b)</sup>, jehož správcem je dopravní úřad.

(2) Dopravní úřad vede v registru dopravců evidenci

a) dopravců, včetně jejich osobních údajů a údajů o finanční způsobilosti, dobré pověsti a odborné způsobilosti podnikatelů v silniční dopravě, pro které je příslušný pro vydání stanoviska ke koncesi,

b) dokladů vydaných dopravcům a řidičům podle tohoto zákona,

c) sankcí uložených dopravcům a řidičům podle tohoto zákona,

d) vozidel hlášených dopravnímu úřadu podle § 9 odst. 5 písm. d),

e) vozidel a řidičů taxislužby podle § 21 a 21a,

f) řidičů taxislužby, na jejichž jména vystavil průkazy o způsobilosti řidiče taxislužby, včetně jejich osobních údajů a údajů o jejich spolehlivosti,

včetně změn zapisovaných údajů.

(3) V případě, že dojde změnou místa trvalého pobytu nebo místa pobytu na území České republiky fyzické osoby, nebo sídla nebo adresy organizační složky podniku na území České republiky právnické osoby ke změně místní příslušnosti dopravního úřadu k vedení údajů v registru dopravců, předá dopravní úřad celou složku a údaje, které dosud vedl o této osobě v registru dopravců, neprodleně nově příslušnému dopravnímu úřadu.“

28. Za § 34c se vkládá nový § 34d, který zní:

#### „§ 34d

(1) Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy může rozhodnutím uložit dopravci odstranění nedostatků zjištěných při výkonu státního odborného dozoru podle § 34. Prvním úkonem je vydání rozhodnutí.

(2) V rozhodnutí podle odstavce 1 se k odstranění nedostatků stanoví přiměřená lhůta.

(3) Proti rozhodnutí podle odstavce 1 se nelze odvolat

(4) Na žádost dopravce může v odůvodněných případech dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy lhůtu stanovenou podle odstavce 2 přiměřeně prodloužit.

(5) Jestliže dopravce ve stanovené lhůtě nedostatky odstraní v souladu s rozhodnutím podle odstavce 1, dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy nepostupují podle § 35.“

29. V § 35 odst. 1 písmena a) a b) znějí:

„a) nezajistí, aby v každém vozidle byl záznam o provozu vozidla taxislužby, nebo nezajistí jeho řádné vedení, pokud je povinen jej vést,

b) nezajistí, aby v každém vozidle byl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, nebo nezajistí jeho řádné vedení, pokud je povinen jej vést,“.

30. V § 35 odst. 1 písm. d) se odkaz na poznámku pod čarou č. 3a nahrazuje odkazem na poznámku pod čarou č. 1b.

31. V § 35 odst. 1 písm. g) se číslo „4“ nahrazuje číslem „5“.

32. V § 35 se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena j) a k), která znějí:

„j) opakovaně poruší povinnost přepravit spojem uvedeným v jízdním řádu každého, jsou-li splněny smluvní přepravní podmínky a tarif, nebrání-li tomu okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit nebo jim zabránit, nebo

k) poruší ustanovení tohoto zákona jiným způsobem než uvedeným v písm. a) až j) nebo v odstavcích 2 až 4.“.

33. V § 35 odst. 3 písmena b) až g) znějí:

„b) poskytuje přepravní služby formou příležitostné osobní dopravy, aniž přijme objednávku v souladu s § 2 odst. 10 větou druhou, nebo aniž předem provede záznam objednávky do evidenční knihy objednávek, nebo nezajistí, aby ve vozidle kategorie M1<sup>1b)</sup>, kterým se přeprava vykonává, byla umístěna písemná kopie objednávky přepravního výkonu obsahující předepsané údaje, nebo nezajistí, aby přepravovaná osoba neplatila za přepravu přímo řidiči vozidla,

c) nezajistí, aby při provozování příležitostné osobní dopravy vozidla kategorie M1<sup>1b)</sup> neparkovala a neúčastnila se silničního provozu na veřejně přístupných komunikacích a jiných veřejných prostranstvích bez písemné objednávky přepravního výkonu obsahující předepsané údaje,

d) nezajistí, aby jím provozované vozidlo příležitostné osobní dopravy splňovalo požadavky stanovené v § 20a odst. 1 větě první,

e) provozuje vozidlem evidovaným jako vozidlo taxislužby a označeným způsobem zaměnitelným s vozidlem taxislužby jiný druh silniční dopravy pro cizí potřeby než taxislužbu,

f) provozuje taxislužbu vozidlem, které na něj není evidováno jako vozidlo taxislužby podle § 21, nebo pověřil výkonem práce řidiče taxislužby řidiče, který na něj není evidován jako řidič taxislužby podle § 21a,

g) při provozování taxislužby nezajistí, aby řidič taxislužby řádně používal taxametr, nebo aby po ukončení přepravy vydal cestujícímu nepoškozený a čitelný doklad o výši jízdného pořízený jako výstup z tiskárny taxametru a obsahující předepsané náležitosti,“.

34. V § 35 odst. 3 písm. h) se číslo „21“ nahrazuje slovem „21b“.

35. V § 35 se za odstavec 5 vkládají nové odstavce 6 a 7, které znějí:

„(6) Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy uloží pokutu až do výše 100 000 Kč osobě, která

a) neodevzdala průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby podle § 21d odst. 4, nebo neoznámila jeho ztrátu, zničení, odcizení nebo zneužití podle § 21d odst. 5 písm. a), nebo neoznámila změnu údajů podle § 21d odst. 5 písm. b),

b) jako řidič kontrolovaného vozidla neumožnila výkon státního odborného dozoru podle § 34, nebo

c) použila v silničním provozu vozidlo označené způsobem zaměnitelným s vozidlem taxislužby, aniž by toto vozidlo bylo evidováno jako vozidlo taxislužby, nebo aniž by byla držitelem průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby.

(7) Osobě, která použije v silničním provozu vozidlo označené způsobem zaměnitelným s vozidlem taxislužby a nemá průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, dopravní úřad, v jehož územním obvodu k uvedenému zjištění došlo, uloží zákaz činnosti řidiče v taxislužbě na území České republiky na dobu tří let. Prvním úkonem je vydání rozhodnutí. Odvolání proti rozhodnutí nemá odkladný účinek.“.

Dosavadní odstavce 6 a 7 se označují jako odstavce 8 a 9.

36. § 35b včetně nadpisu zní:

„§ 35b

### **Vybírání kaucí**

(1) Orgány Policie České republiky nebo obecní policie při provádění kontroly podle § 37 odst. 1 nebo celní úřady při provádění státního odborného dozoru podle § 34 odst. 1 jsou oprávněny v případě podezření, že došlo k porušení povinností stanovených přímo použitelnými předpisy Evropského společenství, mezinárodními smlouvami nebo tímto zákonem, jedná-li se o dopravce, který má bydliště nebo sídlo mimo území České republiky, nebo o provozovatele taxislužby, vybírat kauci, a to v rozmezí od 10 000 Kč do 50 000 Kč podle závažnosti porušené povinnosti.

(2) Nesloží-li řidič, který pro účely vybírání kaucí při kontrole vždy zastupuje dopravce, požadovanou kauci, jsou orgány Policie České republiky, obecní policie, nebo celní úřady oprávněny přikázat řidiči jízdu na nejbližší, z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, vhodné místo k odstavení vozidla, zadržet řidiči doklady k vozidlu a k nákladu a zakázat pokračování v jízdě. Náklady spojené s jízdou vozidla do místa odstavení jdou k tíži dopravce. Odpovědnost dopravce za vozidlo, náklad a přepravované osoby není dotčena.

(3) Vozidlo, které bylo orgány Policie České republiky, obecní policie, nebo celními úřady znehybněno a odstaveno, může pokračovat v jízdě až po zaplacení požadované kauce nebo po zaplacení pokuty uložené dopravním úřadem za spáchání správního deliktu, pro který byla kauce vybrána, a nákladů správního řízení o pokutě. Bezprostředně po zaplacení kauce nebo pokuty a nákladů správního řízení o pokutě budou řidiči nebo dopravci vydány zadržené doklady.

(4) Při výběru kauce jsou orgány Policie České republiky, obecní policie, nebo celní úřady povinny vydat řidiči stvrzenku o převzetí kauce, sepsat ve čtyřech vyhotoveních protokol



o zjištěném porušení a předat řidiči poučení o tom, že hodlá-li se dopravce k věci vyjádřit, je povinen tak učinit nejpozději ve lhůtě 15 dnů ode dne vybrání kauce k příslušnému dopravnímu úřadu, a to v českém jazyce. Jedno vyhotovení protokolu obdrží řidič vozidla, druhé si ponechá orgán Policie České republiky, obecní policie nebo celní úřad a zbylá dvě vyhotovení předá spolu s kaucí nebo s doklady k vozidlu a nákladu nejpozději do tří pracovních dnů ode dne vybrání kauce dopravnímu úřadu, v jehož místě působnosti byla kauce vybrána. Vzor stvrzenky o převzetí kauce stanoví prováděcí právní předpis.

(5) Doklad o převzetí kauce se vydá v českém jazyce. V dokladu o převzetí kauce musí být uvedeno, kde bude vedeno správní řízení o pokutě a vymezen skutek, pro který byla kauce vybrána.

(6) Doručením vyjádření k uložení kauci, nebo dostavením se k jednání v pracovních dnech nebo době je zahájeno správní řízení o pokutě. Po provedeném řízení o pokutě se kauce buď vrátí, nebo se započte na zaplacení pokuty a nákladů správního řízení o pokutě, což se uvede ve výroku rozhodnutí. Jsou-li uložena pokuta a náklady správního řízení o pokutě nižší než vybraná kauce, vrátí se částka, která po započtení zbývá. Nevyjádří-li se subjekt, kterému byla uložena kauce, v požadované lhůtě, nebo se nedostaví k jednání, správní řízení o pokutě se nezahájí, kauce bez dalšího propadá a je příjmem orgánu, u kterého mělo být vedeno správní řízení o pokutě.“.

37. Za § 35b se vkládá nový § 35c, který včetně nadpisu zní:

„§ 35c

#### **Zabrání vozidla**

(1) Dopravní úřady, obecní policie nebo Policie České republiky jsou oprávněny v případě opakovaného zjištění neoprávněného provozování taxislužby odejmout na místě kontroly vozidlo, kterým byla taxislužba provozována. Řidič si může na místě kontroly z vozidla vyzvednout osobní věci. Řidiči na místě odejmutí vozidla předá dopravní úřad, obecní policie, nebo Policie České republiky potvrzení o odejmutí vozidla, např. formou protokolu.

(2) Policie České republiky a obecní policie zašle oznámení o zjištění a odejmutí vozidla, včetně dokladů od vozidla, dopravnímu úřadu příslušnému podle místa, kde k odejmutí vozidla došlo, nejpozději do 3 pracovních dnů ode dne odejmutí vozidla. Dopravní úřad rozhodne o zabrání vozidla, jestliže řidič vozidla opakovaně neoprávněně provozoval taxislužbu, přičemž není podmínkou, aby k tomu užíval téhož vozidla.

(3) Vlastníkem zabraného vozidla včetně vybavení se stává obec, na jejímž území ke zjištění došlo.“.

38. § 37 zní:

„§ 37

Orgány Policie České republiky v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu podle zvláštního předpisu 8), obecní policie v rámci dohledu nad provozováním taxislužby nebo celní úřady kontrolují, zda je vozidlo v provozu vybaveno doklady předepsanými tímto zákonem, zda vozidlo v provozu je stanoveným způsobem označeno nebo jinak vybaveno a zda jsou dodržovány doby řízení vozidla, bezpečnostní

přestávky a doby odpočinku řidičů. Řidič vozidla je povinen předložit orgánům uvedeným ve větě první doklady předepsané tímto zákonem a umožnit jim přístup k záznamovému zařízení.“.

39. V § 41 odstavce 2 a 3 znějí:

„(2) Ministerstvo dopravy vydá prováděcí právní předpis k provedení § 3 odst. 1 písm. b), § 3 odst. 2, § 4a odst. 6, § 6 odst. 1, § 6 odst. 8, § 7 odst. 3, § 9 odst. 1, § 17 odst. 6, § 18b odst. 2, § 19a odst. 3, § 19b odst. 5, § 20a odst. 2, § 21b odst. 1 až 3, § 21d odst. 2, § 22 odst. 5, § 30 odst. 2, § 34 odst. 1, § 34c odst. 5, § 35b odst. 4 a § 38a odst. 3.

(3) Hlavní město Praha, statutární města a další obce s počtem obyvatel nad 20 000 mohou obecně závaznou vyhláškou upravit podmínky pro provozování taxislužby podle § 21c odst. 1 a 3; obec může obecně závaznou vyhláškou upravit podmínky pro provozování taxislužby podle § 21c odst. 2.“.

## Čl. II

### Přechodná ustanovení

(1) Platnost dokladů o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby vydaných přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona není ustanovením § 21 dotčena. Provozovatel taxislužby je povinen na žádost dopravního úřadu doložit k vozidlu, které bylo dopravním úřadem zařazeno jako vozidlo taxislužby přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, souhlas vlastníka vozidla se zařazením vozidla do evidence vozidel taxislužby. Jestliže provozovatel taxislužby ve stanovené lhůtě, která nesmí být kratší než 15 dnů, souhlas nedoloží, dopravní úřad vozidlo z evidence vozidel taxislužby vyřadí.

(2) Průkazy o způsobilosti řidiče taxislužby vydané dopravními úřady přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona na řidiče taxislužby, který je zároveň provozovatelem taxislužby, jemuž byl průkaz vydán, zůstávají v platnosti po dobu v nich uvedenou a práva a povinnosti vztahující se k těmto průkazům se řídí novými právními předpisy. Ostatní průkazy o způsobilosti řidiče taxislužby vydané dopravními úřady přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona pozbývají platnosti nejpozději uplynutím tří měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona a práva a povinnosti vztahující se k těmto průkazům se řídí dosavadními právními předpisy.

(3) Provozovatel taxislužby je povinen do tří měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona požádat příslušný dopravní úřad o zařazení řidiče, na kterého měl vydaný průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona a kterého i po tomto dni hodlá pověřovat výkonem práce řidičem taxislužby, do evidence řidičů taxislužby podle § 21a ke dni, od kterého řidič pro něj vykonává práci řidiče taxislužby. Dopravní úřad zařadí řidiče do evidence řidičů taxislužby podle § 21a ke dni uvedenému v žádosti podle věty první. Do té doby je provozovatel taxislužby oprávněn tohoto řidiče pověřovat výkonem práce řidiče taxislužby pouze má-li pro něj vydaný platný průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby.

## Čl. III

### Účinnost

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2011.

## **2. Důvodová zpráva**

Hlavní město Praha (dále jen „navrhovatel“), po projednání návrhu novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů předloží materiál do PSP ČR. Návrhy zákonů, pokud se nejedná o vládní návrh, musí být postoupeny předsedou PS vládě, která má lhůtu 30 dnů na vyjádření formou stanoviska. Po vyjádření vlády nebo po uplynutí 30 dnů doporučí do 15 dnů organizační výbor předsedovi PS zařadit návrhy zákonů na schůzi PS. Návrhy zákonů se stanoviskem vlády, bylo-li předloženo včas, musí být doručeny všem poslancům a poslaneckým klubům, nejméně 10 dnů před konáním schůze PS. Běžná lhůta projednaného zákona v prvním čtení k projednání ve výborech je 60 dnů. Senát má k projednání 30 dnů, prezident 15 dnů.

Ustanovení § 90 odst. 2 zákona č.90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), umožňuje schválení návrhu zákona již v prvním čtení. Tento požadavek musí být uveden v důvodové zprávě k návrhu zákona. Proti tomu mohou vznést námitku 2 poslanecké kluby nebo nejméně 50 poslanců.

Pokud byl postup podle § 90 odst. 2 zákona zamítnut, je možné, aby kterýkoliv poslanec vznesl v prvním čtení - v rozpravě - návrh na zkrácení obecné lhůty k projednání (§ 91 odst. 2 zákona). Lhůtu lze zkrátit až o 30 dnů. O více než 30 dnů lze lhůtu zkrátit pouze, když nevznosou námitku 2 poslanecké kluby nebo nejméně 50 poslanců.

Vzhledem k zákonným lhůtám, pokud by nebyl schválen postup podle § 90 odst. 2 nebo by lhůta nebyla zkrácena např. o 50 dnů, je legislativní proces v Parlamentu (v obou komorách) déle trvající a může zabrat 3 až 4 měsíce.

## **A. Obecná část**

### **1. Zhodnocení platné právní úpravy zákona a zdůvodnění navrhované právní úpravy**

Samotný zákon o silniční dopravě byl v posledních letech novelizován již několikrát, naposledy v roce 2005, kdy na návrh hlavního města Prahy byl, po dosti podstatných úpravách v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR, nakonec schválen návrh poslance Hovorky. Jeho návrh však neřešil všechny problémy komplexně.

Novelizace přinesla pro taxislužbu několik dosti podstatných změn, např. umožnila zadržení a odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby, nově definovala spolehlivost řidiče taxislužby, a především zrušila územní omezení platnosti průkazů o způsobilosti řidiče taxislužby (průkazy platí po celém území České republiky bez ohledu na dopravní úřad, který ho vydal). Přesto se začaly v průběhu praktické aplikace novely vyskytovat problémy, se kterými nebylo při navrhování a schvalování novely počítáno, resp. byly obtížně předvídatelné, neboť mnohdy vycházejí z následného, nového chování řidičů a provozovatelů taxislužby, jako reakce na legislativní změny.

Až následná praxe ukázala, že stávající zákon o silniční dopravě neumožňuje tolik potřebné rychlé a jednoduché řešení problémů a vyžaduje další systematickou úpravu.

Příčinu stávajícího stavu lze hledat především ve špatné vymahatelnosti práva, jejíž zlepšení je jedním z hlavních cílů předkládané novely zákona o silniční dopravě. Taxikáři se dnes nebojí sankcí, které jim dopravní úřad může uložit, a svým neustálým nedodržováním nastavených pravidel a předražováním jízdného poškozují pověst nejenom hlavního města, ale celé České republiky.

Původním problémem byly velmi nízké pokuty, neboť podle zákona o cenách bylo možno ukládat pokuty pouze do výše předražení. Vzhledem k tomu, že si z takto nízkých pokut taxikáři nic nedělali, podařilo se v následující novele tohoto zákona navýšit horní hranici ukládaných pokut až na 1 mil. Kč. Když v rámci zákonného rozpětí začalo město ukládat pokuty za porušení zákona o cenách v řádu desítek až stovek tisíc Kč, začaly problémy s dodržováním jednorocní lhůty pro udělení pokuty, které byly způsobeny obstrukcemi provozovatelů taxislužby v průběhu vedeného správního řízení a při doručování písemností. Od 1. 6. 2008 je i tento „časový“ problém na základě zákonodárné iniciativy hlavního města Prahy novelou zákona o cenách vyřešen a pokutu lze uložit do tří let ode dne, kdy se o porušení cenových předpisů cenové kontrolní orgány dozvěděly, nejpozději však do pěti let ode dne, kdy k porušení cenových předpisů došlo.

Pokud se tedy nyní podaří překonat všechny překážky stávající legislativy a úskoky provozovatelů a v konečné fázi správního řízení je uložena pokuta, nastupuje další velký problém, kterým je neplacení uložených pokut provozovateli. Od roku 2002 do 30.6.2008 uložily kontrolní orgány města pokuty v celkové výši 112 946 000,- Kč, z nichž bylo k 30. 6. 2008 v právní moci 69 031 000,- Kč. Z celkové částky pravomocně uložených pokut však nebylo **51 554 466,- Kč** provozovateli uhrazeno v řádném termínu. Vzhledem k průtahům některých provozovatelů taxi s úhradou uložených pokut přistoupil odbor daní poplatků a cen Magistrátu hlavního města Prahy k nekompromisnímu vymáhání nedoplatek formou exekucí. Z celkového počtu 597 případů, které byly k exekuci předány a činí celkem 51 554 466,- Kč, bylo ve 294 případech vymoženo celkem 13 789 111,- Kč.

Aktuální stav v oblasti vymáhání pohledávek je uveden v následující tabulce.

#### Přehled o vymáhání pokut uložených provozovatelům taxislužby

Stádia vymáhání pohledávek	Aktuální stav k 30.6. 2008	
	počet	částka Kč
<b>předáno k vymáhání exekučnímu odd.</b>	<b>597</b>	<b>51 554 466</b>
<b>z toho:</b>		
<b>vymoženo celkem</b>	<b>*294</b>	<b>13 789 111</b>
<i>z toho: exekutory pověřenými soudem</i>	58	3 994 048
<i>zaměstnanci exekučního odd. DPC</i>	236	9 795 063
<b>k vymáhání zbývá</b>	<b>357</b>	<b>32 442 355</b>
<i>z toho: předáno k vymáhání exekutorům</i>	186	19 625 657
<i>zahájeno vymáhání dle zákona č.337/1992</i>	170	12 805 698
<i>k zahájení zbývá</i>	1	11 000
<b>zastavené řízení nebo odpis</b>	<b>41</b>	<b>5 323 000</b>

\*údaje o vymožených částkách i počtu zahrnují částečné platby v 95 případech. Jelikož těchto 95 případů je zahrnuto též v počtu případů k vymáhání, je celkový součet počtu případů vymožených a k vymáhání o 95 vyšší než celkový počet případů předaných k vymáhání.

Problém však nastává v okamžiku, kdy pokutovaný nemá vůbec žádný majetek a exekovat není co. **Proto na množici se případy nesplácení městem uložených pokut reagovalo město, vedle již zmíněných exekucí také tím, že v předložené novele zákona o silniční dopravě navrhlo možnost vybírání kaucí jako garancí splácení následně uložených pokut.**

Po zavedení výše zmíněného institutu spolehlivosti jako jedné ze základních podmínek pro výkon práce řidiče taxislužby se začaly objevovat problémy a nakonec i legislativní nedostatky u institutu Průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby. Podle stávající právní úpravy je průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby vydáván dopravci, pro kterého hodlá řidič taxislužbu vykonávat. Průkaz přitom vydává dopravní úřad příslušný podle provozovatele, nikoliv podle řidiče. Vzhledem k tomu, že osoba řidiče může být zaměstnána u více provozovatelů současně, může být držitelem několika průkazů současně. Problémem se z toho stává v momentě, kdy je řidiči z nějakého důvodu odebrán průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, stane se osobou nespolehlivou, ale do doby, než mu ostatní dopravní úřady odeberou všechny zbývající průkazy, jezdí bez problémů dál.

Obdobná je situace i v případech, kdy se protiprávního jednání na území jednoho dopravního úřadu dopustí řidič, kterému byl průkaz vydán jiným dopravním úřadem. V tomto případě je provozovateli uložena pokuta dopravním úřadem v místě protiprávního jednání, ale průkaz mu odebrán být nemůže, protože pro to není tento dopravní úřad příslušný. Dopravní úřad v místě protiprávního jednání pak musí na toto jednání upozornit příslušný dopravní úřad, který průkaz vydal, a čekat, jestli tento dopravní úřad průkaz pro ztrátu spolehlivosti vůbec odebere, což nemůže žádným způsobem ovlivnit. Tento problém měl odstranit Centrální registr dopravců, do kterého se ztráta spolehlivosti průběžně zaznamenává, ale v praxi se to moc neosvědčilo. Aby tento systém fungoval, musely by všechny dopravní úřady každodenně sledovat stav u všech jimi evidovaných řidičů, což je v denní praxi nerealizovatelné. Navíc právní názor dopravního úřadu, který sankci uložil a na základě ní označil daného řidiče za nespolehlivého, není pro jiný dopravní úřad závazný. Záleží pouze na jeho posouzení, zda bude takového řidiče za nespolehlivého považovat se všemi důsledky, či nikoliv.

Od 1. 7. 2005, kdy byl institut spolehlivosti zaveden a byla dána možnost zadržet na místě kontroly a následně ve správním řízení průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby odebrat, zadrželi do 30.6.2008 pracovníci odboru dopravy MHMP celkem 119 průkazů, z nichž bylo pravomocně odebráno celkem 80 průkazů.

Přesto, že se městu mnohdy podaří úspěšně sankcionovat taxikáře, který předražil, nebo mu odebrat průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, čímž řidič přestane splňovat jednu ze základních podmínek pro výkon práce řidiče taxislužby, vrátí se v mnoha případech tento taxikář do Prahy buď s průkazem mimopražského dopravce, anebo se nechá zaměstnat u firmy, která mu umožní jezdit i bez platného průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby s vědomím, že je nespolehlivý (např. firma EURO TAXI PRAHA, s.r.o., vlastněná odborovými svazy ČMKOS). Přitom jediným trestem, který hrozí, je pokuta firmě, nikoliv řidiči, který tak de facto vyvázne bez úhony, nebo začne jezdit bez oprávnění k podnikání - tzv. „černoč“. Těmto řidičům nelze prakticky žádným legálním způsobem zabránit v dalším výkonu práce řidiče taxislužby. Např. řidič Vladimír Königsmark má od prosince 2005 pravomocně odebraný průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby č. 022600 a od 27.7.2007 druhý průkaz č. 044862 a nesmí tedy dle platné legislativy vykonávat práci řidiče taxislužby. Přesto ji vykonává i nadále, nejdříve pod svojí koncesí, ale po obdržení několika pravomocných pokut (k 30.6.2008 mu byly uloženy pokuty v celkové výši 3 400 000 Kč, z nichž je již 1 840 000 Kč v právní moci) začal jezdit pod koncesí EURO TAXI PRAHA, s.r.o., takže další statisícové pokuty

ukládáné za neoprávněný výkon práce řidiče taxislužby panem Königsmarkem jdou za právnickou osobou EURO TAXI PRAHA, s.r.o. Vzhledem k celkové výši uložených pokut a k „pouze“ 100 000,- Kč ručení, vyplývajícího z právní subjektivity provozovatele, jsou další postihy v tomto případě zcela neúčinné. Dle právního názoru Ministerstva dopravy ČR nelze dle současně platné legislativy uplatnit v průběhu vedeného správního řízení ani předběžné opatření, kterým by bylo možno alespoň krátkodobě zákaz činnosti vyslovit.

**Z výše uvedených důvodů byl v novele zákona o silniční dopravě připravované navrhovatelem navržen nový systém průkazů – průkaz by měl být již pouze jeden, vydán přímo řidiči (jako např. řidičský průkaz), takže řidič již nebude mít možnost získat na jiném úřadu průkaz jiný. Vzhledem k tomu, že město v současné době nemá žádné legální možnosti, jak řidičům taxislužby, smluvní přepravy a nakonec i tzv. „černočům“, kteří nesplňují podmínku spolehlivosti, nebo bezúhonnosti, zabránit nadále vykonávat práci řidiče v taxislužbě, byl vedle toho, že byl podán příslušnému živnostenskému úřadu návrh na zrušení koncese pro EURO TAXI PRAHA, s.r.o., do navrhovatele připravované novely zákona o silniční dopravě nově zaveden institut uložení zákazu činnosti řidiče v taxislužbě na území České republiky. Porušení tohoto zákazu by pak bylo již trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí, jehož pouhá hrozba by měla mít dostatečný odstrašující účinek.**

Obdobné problémy s vymahatelností práva jsou v případech neoprávněného podnikání - tzv. černých taxikářů. Taxikáři, kteří jezdí bez jakéhokoliv povolení (koncese), nejsou ani zaměstnanci jiného provozovatele, jsou častým jevem, se kterým se kontrolní pracovníci setkávají. Odbor dopravy MHMP jim za zjištěné provozování taxislužby bez koncese uděluje několikasettisícové pokuty, které jsou však mnohdy pro nedostatek majetku řidiče nevymahatelné.

Neoprávněné podnikání je sice možno v určitých případech kvalifikovat jako trestný čin, ale musí být spolehlivě prokázáno, že provozuje taxislužbu načerno dlouhodobě a soustavně, vlastním jménem a především, že za tyto „služby“ bere peníze a získává velký majetkový prospěch. V praxi je tedy v podstatě nemožné podat trestní oznámení na „černého“ taxikáře, neboť nejsou důkazy o soustavném neoprávněném podnikání a získání velkého majetkového prospěchu. Bez účinného nástroje se černým taxikářům nepodaří zabránit v provozování taxislužby.

**V tomto smyslu byl do navrhovatele připravené novely zákona o silniční dopravě, vedle již zmíněného zákazu činnosti řidiče v taxislužbě, jehož porušení se stane trestným činem, nově zavedena i možnost zabavení vozidla v případě opakovaného zjištění neoprávněného podnikání. Možnost zabavení vozidla je dána bez ohledu na jeho vlastníka, jako věci sloužící k páčání správních deliktů.**

Vedle taxislužby je dalším druhem podnikání v silniční dopravě příležitostná osobní silniční doprava tzv. smluvní přeprava. Jedná se v podstatě o skrytou taxislužbu, která je provozována pod koncesí příležitostné osobní silniční dopravy (jiná koncese než pro taxislužbu s téměř nulovými nároky na řidiče a vozidla, včetně neregulované ceny). Narozdíl od taxislužby je však příležitostná osobní silniční doprava neveřejná osobní doprava a je určena na individuální uspokojení požadavků zákazníků (limuzíny na svatby, pohřby, odvoz vodáckých oddílů, nájem vozidla pro zajištění dopravy v průběhu celého dne, apod.).

Problém je však v tom, že většina smluvních přepravců svoje služby nabízí veřejně, způsobem s taxislužbou zaměnitelným, čímž dochází velice často k oklamání zákazníka a následnému účtování cen vyšších, než jsou ceny městem regulované. Takovýmto způsobem na bázi taxislužby funguje většina smluvních přeprav před hotely, letišťem apod., včetně tzv. „drink servisů“.

**Z výše uvedených důvodů je v novele zákona o silniční dopravě navrhované navrhovatelem přesnější definice příležitostné osobní silniční dopravy, zpřísnění podmínek pro provozování příležitostné osobní silniční dopravy, vedoucí k jednoznačnému oddělení příležitostné osobní silniční dopravy provozované osobními vozidly od taxislužby – např. zákaz parkování na veřejných komunikacích, zákaz označení vozidla např. dispečinkem taxislužby, včetně zařazení tzv. drink servisů do taxislužby a stanovení spolehlivosti a bezúhonnosti (obdobně jako u řidičů taxislužby) jako základních podmínek pro výkon práce řidiče smluvní přepravy.**

Co neřeší legislativa vůbec a na co nemá město v podstatě žádné nástroje, kromě Provozního řádu stanovišť taxislužby, vydaného ve formě obecně závazné vyhlášky, je úroveň taxislužby, do které můžeme zařadit jak chování řidičů, tak i kvalitu vozidel. Celková úroveň taxislužby a úroveň chování taxikářů je na nevalné úrovni, o čemž svědčí stížnosti zákazníků, na jejichž základě však město nemůže podniknout žádné kroky, neboť taxikáři svým špatným chováním (rozumějme drzostí a neochotou) neporušují žádný právní předpis. Obdobně lze hovořit i o úrovni a stavu vozidel, kterými se na území hlavního města taxislužba nabízí. Často se jedná o špinavá stará vozidla, bez klimatizace, s malým prostorem jak pro zákazníky, tak i pro jejich zavazadla.

Na základě městem podané novely zákona o silniční dopravě platné od 1. 7. 2005 mohlo město formou obecně závazné vyhlášky upravit podmínky pro provozování stanovišť taxislužby, čehož také využilo. V rámci obecně závazné vyhlášky stanovilo požadavky na barvu, velikost, stáří vozidla a chování řidiče taxislužby. Tato obecně závazná vyhláška však platí pouze pro taxikáře, kteří chtějí využívat městem zřízená stanoviště taxislužby, ostatní taxikáři ani jejich vozidla nemusí splňovat žádný z těchto požadavků.

**V novele zákona o silniční dopravě připravované navrhovatelem se proto navrhuje umožnit obcím stanovit vlastní požadavky na barvu, označení a emisní limity obecně. Stáří vozidel bylo z těchto požadavků vypuštěno a nahrazeno novým požadavkem na emisní limity výfukových plynů, neboť důležitější než samotné stáří vozidla je jeho technický stav a úroveň emisí, které vypouští do ovzduší města.**

Novelizaci zákona o silniční dopravě si vyžaduje rovněž technologický pokrok a vývoj na trhu silniční dopravy. Např. existuje poměrně nový druh dopravy, který není, a ani by neměl být, v zákonu o silniční dopravě definován jako samostatný druh dopravy, a to tzv. asistenční služby řidičům, kdy jsou zákazníci odvezeni i se svým vozidlem z důvodu indispozice řidiče vozidla (většinou po požití alkoholických nápojů). Jedná se o tzv. drink servisy. Technologickým pokrokem např. zastaralo vyjmenování způsobů objednávky u příležitostné osobní silniční dopravy, nebo např. došlo k rozšíření provozování dispečinku taxislužby prostřednictvím nejenom radiostanic, ale i mobilů, GPS navigací apod.

Kromě výše uvedených příkladů jednotlivých řešení (podrobně a úplně jsou rozepsány ve zvláštní části důvodové zprávy) se v navrhované novele zákona o silniční dopravě formálně upravují některá ustanovení, především v reflexi na novelu jiných právních předpisů, jako např. zrušení povinnosti dopravce zajistit, aby se řidiči pravidelně zdokonalovali v řízení motorových vozidel a podrobovali lékařské prohlídce apod. Tyto oblasti nejsou v přímé souvislosti s podnikáním v silniční dopravě a samostatně jsou upraveny v jiných, speciálních právních předpisech upravujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Z důvodu duplicity a nekoncepčnosti je proto žádoucí, aby ze zákona o silniční dopravě byly vypuštěny povinnosti, které jsou buď upraveny jinými právními předpisy, anebo svým obsahem nepatří do silničního hospodářství, případně byly tyto povinnosti již překonány (např. povinnost vést záznam o provozu vozidla). Dalšími formálními úpravami je např. zpřesnění úpravy Registru dopravců, která obsahuje chybně vymezenou místní příslušnost k vedení registru a i jinak ne zcela přesně stanovuje údaje, které mají dopravní úřady v registru dopravců vést.

Návrh připravovala expertní skupina složená z odborných pracovníků navrhovatele a Ministerstva dopravy ČR s přispěním podnětných připomínek z partnerských dopravních úřadů z Brna, Ostravy a Plzně. Výsledkem několikaměsíční práce je ucelený, systémový a citlivý návrh novely zákona o silniční dopravě obsahující navzájem propojené a na sobě úzce závislé instituty, povinnosti a tresty, včetně několika koncepčních změn a vylepšení.

Od předkládaného návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, se očekává především zlepšení vymahatelnosti práva a povinností v silniční dopravě, usnadnění podnikání v silniční dopravě, zefektivnění její státní správy a zpřehlednění a zlepšení legislativy upravující provozování silniční dopravy, tedy právní jistoty spotřebitelů, podnikatelů i správních orgánů. Novela se zaměřuje především na oblast taxislužby a příležitostně osobní silniční dopravy, kde je současný stav neuspokojivý.

## **2. Zhodnocení souladu návrhu zákona s mezinárodními smlouvami podle čl. 10 Ústavy**

Návrh zákona je plně slučitelný s právem Evropských společenství a s mezinárodními smlouvami, kterými je Česká republika vázána.

## **3. Zhodnocení souladu návrhu zákona s ústavním pořádkem České republiky**

Návrh zákona je v souladu s Ústavou a ústavním pořádkem České republiky.

## **4. Předpokládaný hospodářský a finanční dosah navrhované právní úpravy**

Navrhovaná právní úprava nebude mít žádný dopad na státní rozpočet. Příjem státního rozpočtu způsobený prodejem zabraného vozidla při neoprávněném provozování taxislužby nelze vyčíslit, protože zaprvé nelze odhadnout, jak budou kontrolní orgány využívat tohoto institutu, a zadruhé se očekává, že tento institut přiměje provozovatele taxislužby bez řádného oprávnění k úplnému ukončení jejich činnosti, což je hlavní smysl navrhovaného institutu, nikoliv zvýšení příjmů státního rozpočtu.

Navrhovaná právní úprava bude mít nepatrný kladný dopad na rozpočty krajů. Očekává se drobná úspora provozních výdajů z rozpočtu kraje z důvodu navrhovaného zrušení opakovaného vydávání časově omezených stanovisek ke koncesi (úspora personálních a kancelářských výdajů, úspora na poštovním).

Navrhovaná právní úprava nebude mít podstatný vliv na rozpočty obcí. Proti úspoře provozních výdajů z rozpočtu obce z důvodu zrušení opakovaného vydávání časově omezených stanovisek ke koncesi v taxislužbě (úspora personálních a kancelářských výdajů, úspora na poštovním), z důvodu ukončení vydávání několika průkazů o způsobilosti řidiče taxislužby pro více provozovatelů nebo při změně zaměstnavatele (úspora personálních a kancelářských výdajů, úspora na případném poštovním) a z důvodu ukončení vedení správního řízení o uložení pokuty a odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby se dvěma účastníky řízení (úspora personálních a kancelářských výdajů, úspora na poštovním) se očekává její vyvážení v obdobné výši nově vzniklými výdaji při vydání nových průkazů o způsobilosti řidiče taxislužby pro řidiče-zaměstnance dle přechodného ustanovení (personální a kancelářské výdaje, případné poštovní) a při vydávání dokladu o zařazení či vyřazení řidiče taxislužby do evidence či z evidence řidičů taxislužby (personální a kancelářské náklady, případné poštovní). Ve výsledku se neočekává žádný významný dopad na rozpočty obcí.

## **B. Zvláštní část**



## K Čl. I

### K bodu 1

V současné době, především na území hlavního města Prahy, dochází k zaměňování dvou samostatných druhů silniční dopravy pro cizí potřeby – taxislužby a příležitostné osobní silniční dopravy (obecně i mediálně nesprávně nazývané zavádějícím pojmem „smluvní přeprava“, který evokuje dojem přepravy „na smlouvu“). Důsledkem je poskytování taxislužby pod hlavičkou tzv. smluvní přepravy, kterou sice dopravci označují jako příležitostnou osobní silniční dopravu, ale prakticky se jedná o provozování taxislužby bez řádného oprávnění. Vozidla nejsou řádně označena jako vozidla taxi (často je vozidlo označeno jen částečně pásy nebo svítilnou s jiným nápisem než taxi, nevybaveno úředně ověřeným a zaplombovaným taxametrem schváleného typu apod.) a řidiči nesplňují požadavky kladené na řidiče taxislužby (nemají průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, jedná se o osoby nespolehlivé, nemají složené zkoušky řidiče taxislužby z místopisu stanovené obcí apod.). Jde především o služby taxi poskytované přes dispečinky taxislužby, hotelové taxi, letištní taxi apod., tj. přepravní služby poskytované osobními vozidly formou veřejné dopravy s cílem uspokojit především okamžitou přepravní potřebu veřejnosti, což je taxislužba a nikoliv příležitostná osobní silniční doprava, která je neveřejnou dopravou. Stávající právní úprava ne zcela přesně a jasně od sebe odlišuje oba druhy přeprav. Definice taxislužby nereflektuje vývoj a reálný stav v taxislužbě (radiodispečink taxislužby je myšlen jako prostředek provozovatele taxislužby k zajištění obslužnosti svých vozidel, ale např. na území hl. m. Prahy fungují všechny tzv. dispečinky na zajištění podnikatelské činnosti třetích osob, které nejsou současně provozovateli taxislužby). Definice příležitostné osobní silniční dopravy pak omezeně definuje možnosti přijetí objednávky (chybí např. provozovna fyzické osoby) a není zřejmé u jaké fyzické osoby či právnické osoby se objednávky přijímají (zda u objednatele nebo dopravce), ustanovení odstavce 10 navíc paušalizuje formu objednávky bez výjimky, která je u některých způsobů provozování příležitostné osobní silniční dopravy potřebná (např. projížďky historickými vozidly apod.).

V nově vymezených odstavcích 8 a 10 se přesněji vymezuje taxislužba a příležitostná osobní silniční doprava tak, jak jsou tyto druhy dopravy obecně chápány, a tak aby byly od sebe lépe odděleny a nedocházelo k poskytování taxislužby pod hlavičkou tzv. smluvní přepravy (nebo jiných, zavádějících pojmů, jako např. airport transport, hotel taxi aj.) v rámci příležitostné osobní silniční dopravy nebo aby nedocházelo k záměně obou dopravy jak ze strany dopravce, tak ze strany zákazníka, tak ze strany zprostředkovatele služeb v dopravě. Taxislužba je obecně chápána jako pohotová a operativní přeprava osob a jejich zavazadel osobními vozidly, zpravidla uspokojuje přepravní potřeby po území města a jeho blízkosti, ale nevyklučuje se ani taxislužba na dlouhé vzdálenosti (např. běžně využívaná taxislužba z Karlových Varů do Prahy a zpět zahraničními návštěvníky lázeňského města) nebo taxislužba s předchozí objednávkou (např. na další den v konkrétní hodinu apod.). Cílem taxislužby je uspokojit primární požadavek cestujícího na přepravu z výchozího do cílového místa. Taxislužba je proto chápána jako veřejná doprava (uspokojuje přepravní potřeby veřejnosti). Cestující na taxislužbu nemá obvykle další požadavky, než nechat se přepravit z jednoho místa na druhé, případně i se svými zavazadly (zde si lze představit např. požadavek zákazníka na větší vozidlo kvůli zavazadlům). Cestující obvykle vyžaduje plnění objednávky okamžitě, ale někdy požaduje i pozdější přistavení vozidla taxi na určené místo v určeném čase. Jízdné se v taxislužbě účtuje součtem nástupní sazby a částky za ujetou vzdálenost (taxa za km) a ujetý čas (taxa za minutu) podle taxometru (jako měřidlo podléhá státnímu ověření a je definován nařízením vlády č. 464/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na měřidla) – z pojmu taxa je odvozen i samotný název taxislužby.

Naproti tomu pak stojí požadavky na speciální dopravní služby osobními vozidly, které nedokáže zajistit provozovatel taxislužby, jako např. pronajmutí luxusních vozidel či limuzín k zajištění dopravy uzavřené skupiny cestujících (ne-veřejnosti) při svatbě a jiných výjimečných příležitostech

(např. zajištění vozidel i s řidičem při reprezentativní návštěvě, obchodní návštěvě apod.), nebo při provozování této dopravy autobusy, např. zájezdy, odvoz vodáckého oddílu apod. Cílem příležitostné osobní silniční dopravy osobními vozidly kategorie M1 je uspokojení speciálních požadavků na přepravu, a proto je příležitostná osobní silniční doprava chápána jako neveřejná doprava (uspokojuje individuální přepravní potřeby cestujících, dochází k úzkému obchodnímu styku mezi podnikatelem a spotřebitelem, služby nejsou poskytnuty komukoliv, ale pouze objednateli na základě uzavřeného kontraktu). Cestující si vyhledá dopravce, který tyto služby nabízí, a přímo u něj si objedná přepravní službu, zpravidla na určitou dobu (např. na celý den) nebo na určitou trasu či určité území. Cena je domluvena předem při objednávce přepravy a je často stanovena paušálně. Jelikož se jedná o neveřejnou dopravu (narozdíl od taxislužby, či veřejné linkové dopravy), je okruh cestujících, kterým bude přeprava poskytnuta předem znám, přičemž ostatní jsou z přepravy vyloučeni (obdobně jako u zvláštní linkové dopravy, která je však provozována na předem dané lince). Narozdíl od linkové dopravy však příležitostná osobní silniční doprava, jak již název této dopravy napovídá, není poskytována pravidelně po určité trase, a narozdíl od taxislužby není provozována neustále veřejně, ale příležitostně, při získání každé konkrétní zakázky. Objednávka je navíc realizována předem, s dostatečným předstihem tak, aby dopravce byl schopen zajistit přepravní výkon při splnění všech zákonných požadavků a přání spotřebitele.

V upřesněném vymezení taxislužby se pojem „osobní vozidlo s obsaditelností nejvýše devíti osob včetně řidiče“ nahrazuje legislativním pojmem vozidlo „kategorie M1“, který je vymezen v zákoně č. 56/2001 Sb., ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Na tento předpis je vložena i nová poznámka pod čarou č. 1b, která je využita i v dalších částech návrhu novely a která formálně nahrazuje stávající poznámku pod čarou č. 3a odkazující na zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 355/1999 Sb., který byl nahrazen právě zákonem č. 56/2001 Sb. a v současné době je již neplatný. V reakci na praxi, kdy provozovatelé taxislužby nepřijímají zakázky přes svůj radiodispečink taxislužby, ale využívají služeb třetích podnikatelů (přičemž se nedá hovořit o radiodispečinku, neboť zakázky nejsou často předávány prostřednictvím radiostanic, ale např. mobily nebo jinými, novými technologiemi), rozšiřuje se možnost objednávky taxislužby i prostřednictvím zprostředkovatele služeb v dopravě, který zprostředkovává dopravu vozidly kategorie M1 (taxislužby) na základě živnostenského oprávnění k provozování živnosti zprostředkování služeb v dopravě. Málokterý provozovatel taxislužby provozuje současně i radiodispečink taxislužby, kterým přijímá zakázky pro svá vozidla, ale využívá k tomu právě zprostředkovatele služeb v dopravě, který navenek vůči spotřebiteli vystupuje v roli dispečinku (nemusí se jednat o radiodispečink) a jménem dopravce nabízí přepravní služby. Nesprávně však některé dispečinky–zprostředkovatelé služeb v dopravě zákazníkovi objednávku taxi zprostředkují tzv. smluvnímu přepravci, který pak cestujícímu poskytne objednanou taxislužbu pod hlavičkou smluvní přepravy, přičemž tuto neprovozuje pod koncesí taxislužby, ale příležitostné osobní silniční dopravy, tedy neoprávněně. Zavedením pojmu zprostředkovatele služeb v dopravě do vymezení taxislužby tak získají jistotu i tito podnikatelé ve způsobu, jakým svoji činnost mají provozovat, tzn. v případě zprostředkovávání dopravy vozidly kategorie M1 zprostředkují cestujícímu přepravu taxi, nikoliv příležitostnou osobní silniční dopravu. V případě, že zákazník bude vyžadovat speciální druh dopravy, který mu nebude schopen poskytnout provozovatel taxislužby, zakázku zprostředkovatel odmítne s tím, že tuto službu neposkytuje, anebo v případě uzavřené smlouvy s řádným provozovatelem příležitostné osobní silniční dopravy (nikoliv „smluvní dopravy“) odkáže zprostředkovatel služeb v dopravě objednatel přepravy přímo na provozovatele příležitostné osobní silniční dopravy s poučením, jak má být objednávka správně provedena, aniž by sám provedl příjem objednávky, neboť v případě příležitostné osobní silniční dopravy objednávku přijímá přímo dopravce, nikoliv prostřednictvím

zprostředkovatele. Povinnost objednávky přímo u dopravce je u příležitostné osobní silniční dopravy definována naprosto přesně a je nepřijatelná, aby byla obcházena za pomoci zprostředkovatelů služeb v dopravě, nebo i jiných osob (recepční hotelu, číšníci apod.).

V poslední větě ustanovení odstavce 8 se vymezuje zvláštní způsob provozování taxislužby odrážející současný vývoj v oblasti silniční dopravy. V případě, že řidič nemůže z jakýchkoliv důvodů, většinou kvůli požití alkoholického nápoje, nadále řídit svůj vůz, má možnost pohotově si objednat odvoz, který odveze jeho, jeho vůz i případnou osádku vozu (dnes provozované pod pojmem „asistenční služby řidičů“, nesprávně pod koncesí příležitostné osobní silniční dopravy). Zpravidla přijede vozidlo dopravce s druhým řidičem, který zaujme místo indisponovaného řidiče v jeho vozu a odveze vůz i osádku na požadované místo. Doprovodný vůz dopravce většinou následuje z důvodu vyzvednutí řidiče po výkonu přepravy vozidlem zákazníka (není přítom nutností, aby zákazník, indisponovaný řidič, byl majitelem či provozovatelem vozidla, podstatné je, že k tomuto vozidlu měl užívací právo od provozovatele vozidla – jím samozřejmě není myšlen dopravce). Vozidlo dopravce, které bude sloužit pouze k převozu řidičů nebude muset splňovat požadavky na vozidla taxislužby, neboť tímto vozidlem není vykonávána taxislužba (doprava pro cizí potřeby), ale toto vozidlo je používáno pouze pro vlastní potřeby provozovatele silniční dopravy – převozu vlastních řidičů. Taktéž nelze vyžadovat označení a vybavení u vozidla zákazníka, neboť toto vozidlo neslouží k pravidelnému, živnostenskému provozování taxislužby. Rovněž tak další požadavky kladené na vozidlo, kterým je silniční doprava provozována, jako např. požadavky na roční pravidelné technické prohlídky a měření emisí, ohlašovací povinnosti apod., nelze v případě zákaznickova vozidla požadovat; toto vozidlo bude muset splňovat pouze obecné předpisy o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Specifika této formy taxislužby jsou následně ošetřena i u požadavků na vybavení a označení vozidla ve zvláštních podmínkách pro provozování taxislužby. Pokud by však některý z cestujících měl být převezen i vozidlem dopravce, např. protože se již nevejde do zákaznickova vozidla, toto vozidlo dopravce musí již být vozidlem taxislužby, včetně všech povinností z toho vyplývajících (označení, vybavení, požadavky na řidiče atd.).

Vzhledem k tomu, že asistenční služby řidičům svým charakterem odpovídají veřejné osobní dopravě, poskytované operativně a pohotově, jejímž cílem je přeprava zákazníka, v tomto případě i s vozidlem, z výchozího do cílového místa, zpravidla po území města či jeho blízkosti, a objednávky jsou obvykle přijímány prostřednictvím dispečinku či zprostředkovatele služeb v dopravě, je zcela přirozené, že tato forma dopravy je zahrnuta do taxislužby, aniž by byla zavedena jako samostatný druh dopravy, který by vyžadoval speciální odbornou způsobilost dopravce a zvláštní koncesi. V případě, že je na území obce cena v taxislužbě regulována, předpokládá se právě u této zvláštní formy taxislužby, která se od řádné taxislužby liší případnou potřebou zaměstnání dvou řidičů (což není podmínkou, protože řidič se může na místo dostavit i prostředky městské hromadné dopravy), možnost dopravce využít ustanovení § 2 vyhlášky č. 580/1990 Sb., kterou se provádí zákon o cenách, ve znění pozdějších předpisů, která umožňuje v těchto případech navýšit regulovanou cenu o ekonomicky oprávněné náklady, které by u asistenční taxislužby činily právě např. mzdové náklady na případného druhého řidiče. Zvýšenou cenu však provozovatel asistenční taxislužby musí řádně doložit vlastní kalkulací nákladů, které jsou na druhou stranu sníženy o náklady na vybavení a označení vozidla taxislužby a další požadavky na vozidla taxislužby kladené. Přesná úprava a metodické instrukce ke způsobu určení ceny u asistenční taxislužby nejsou však předmětem novely zákona o silniční dopravě, ale příslušných cenových předpisů a cenových orgánů.

V upřesněném vymezení příležitostné osobní silniční dopravy v odstavci 10, která je doprovázena příslušnými změnami ustanovení o zvláštních podmínkách pro provozování taxislužby nově v § 20a (stávající § 21b), se z důvodu oddělení příležitostné osobní silniční dopravy od taxislužby předpokládá striktní rozdělení právě u provozování příležitostné osobní silniční dopravy pouze vozidly kategorie M1. O zaměnitelnosti taxislužby a příležitostné osobní silniční dopravy

provozované jinými vozidly (historickými či speciálními vozidly, nebo autobusy či mikrobusy) lze těžko uvažovat. V tomto duchu jsou upraveny i konkrétní zvláštní podmínky pro provozování příležitostné osobní silniční dopravy v § 20a. Dále z důvodu zamezení zneužívání pojmu „mobilní provozovna“ zavedené novelou živnostenského zákona se a priori vylučuje použití vozidla jako provozovny k přijímání objednávek u tohoto druhu dopravy, aby bylo zamezeno případnému obcházení zákona o silniční dopravě u přijímání objednávek tím, že by objednávky byly přijímány na ulici ve vozidle dopravce jako jeho provozovně.

Upřesnění pojmů taxislužba a příležitostná osobní silniční doprava je základním pilířem pro zamezení zaměnitelnosti obou doprav či dokonce vědomého, případně i nevědomého, provozování taxislužby pod hlavičkou tzv. smluvní přepravy v rámci koncese k provozování příležitostné osobní silniční dopravy, ačkoliv ustálený způsob přepravy, jakým se provádí tzv. „smluvní přeprava“ (jedná se o nelegislativní pojem), odpovídá taxislužbě a smluvní přeprava by tak měla být provozována v rámci koncese k provozování taxislužby. Pro řádné provozovatele příležitostné osobní silniční dopravy se novelizace ustanovení prakticky nedotkne.

Závěrem lze konstatovat, že upřesněné vymezení obou druhů doprav lépe diferencuje rozdíly mezi přepravou vozidly kategorie M1 provozované jako taxislužba, u které je primárním cílem přeprava cestujícího a jeho zavazadel bez dalších požadavků, a jako příležitostná osobní silniční doprava v ostatních případech (např. pronájem limuzín na svatbu, vyhlídkové jízdy apod.).

## **K bodu 2**

Navrhovaná změna odkazu na poznámku pod čarou č. 3a na odkaz na poznámku pod čarou č. 1b se současným zrušením poznámky pod čarou č. 3a toliko aktualizuje odkaz na nově zavedenou poznámku pod čarou č. 1b, která uvádí platný právní předpis, zákon č. 56/2001 Sb., ze dne 10. ledna 2001 o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, narozdíl od současného stavu, kdy poznámka pod čarou č. 3a odkazuje na již neúčinný právní předpis, zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 355/1999 Sb. Touto navrženou úpravou dojde sice pouze k formálnímu „přečíslování“ poznámek pod čarou, které nemají normativní charakter, nicméně aktualizace poznámek pod čarou přispívá k právní jistotě adresátů zákona o silniční dopravě, úspoře času při hledání platného právního předpisu a k omezování nepřehlednosti stavu právních předpisů České republiky.

## **K bodu 3**

Snahou této úpravy je zjednodušit přehlednost právního systému České republiky a zákonem o silniční dopravě neupravovat oblasti upravené ve speciálním zákonu č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a v zákonu č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Navrhuje se proto úpravu oblasti pravidelného školení a přezkoušení řidičů z povolání a úpravu oblasti pravidelných lékařských prohlídek řidičů ponechat na speciálních zákonech a na odpovědnosti jednotlivých řidičů. Tyto dvě oblasti souvisí s bezpečností silničního provozu, nikoliv se silničním hospodářstvím, a proto není opodstatněné, aby byli dopravci v rámci své podnikatelské činnosti odpovědní za neplnění povinností kladených zvláštními právními předpisy na řidiče vozidla, a aby tyto oblasti upravoval zákon o silniční dopravě.

Pravidelné školení řidičů z povolání a přezkoušení z pravidel silničního provozu upravuje pod pojmem zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, jehož novelizací zákonem č. 347/2007 Sb. je zdokonalování řidičů omezeno pouze na řidiče z povolání vykonávající řízení motorových vozidel, k jejichž řízení opravňuje řidičské oprávnění skupiny C, C+E, D a D+E nebo podskupiny C1, C1+E, D1 a D1+E. Nad rámec zákona č. 247/2000 Sb. nařizoval zákon o silniční dopravě provozovatelům silniční dopravy zajistit, aby každý jejich řidič z povolání, tzn. i např. řidič motocyklu, se zúčastnil pravidelného školení řidičů z povolání a absolvoval přezkoušení z pravidel silničního provozu. Detailní úprava školení a přezkoušení je formou odkazu na poznámku pod čarou č. 4b ponechána právě na zákonu 247/2000 Sb., který však upravuje zdokonalování odborné způsobilosti jenom pro výše uvedené skupiny řidičského oprávnění, přičemž zákon č. 247/2000 Sb. neklade podmínku, aby řidič řídil vozidlo v rámci silniční dopravy dle zákona o silniční dopravě. Jelikož poznámka pod čarou č. 4b není již v zákoně o silniční dopravě použita, spolu s ustanovením se ruší i poznámka pod čarou č. 4b.

Pravidelné lékařské prohlídky jsou zcela duplicitně upraveny v ustanoveních § 87 až 89 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, provedených vyhláškou č. 277/2004 Sb., ze dne 26. dubna 2004 o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitostí lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění pozdějších předpisů. Jelikož i zdravotní způsobilost řidiče je záležitostí bezpečnosti silničního provozu, nikoliv silničního hospodářství, ruší se ustanovení odstavce 1 písm. d), včetně poznámky pod čarou č. 4c, která v zákoně o silniční dopravě není již dále použita.

Navrhované zrušení ustanovení § 3 odst. 1 písmene c) a d) přispěje k větší čitelnosti právního řádu České republiky, právní jistotě adresátů práv a povinností a k omezování veřejně i mediálně tolik kritizované nepřehlednosti právního řádu.

#### **K bodu 4**

Záznam o provozu vozidla, který zpočátku plnil funkci záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, a dopravce jej musel vést u každého svého vozidla, ztratil po zavedení záznamů o dobách řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, především po vstupu České republiky do Evropské unie a v rámci aplikace evropských směrnic a nařízení, své opodstatnění. Novelou zákona o silniční dopravě zákonem č. 150/2000 Sb. byl okruh vozidel, u kterých bylo povinností dopravce vést záznam o provozu vozidla a archivovat jej pět let od ukončení přepravy, zúžen na vozidla určená k přepravě osob a nákladní vozidla nad 3,5 tuny. Další novelou zákona o silniční dopravě zákonem č. 411/2005 Sb. byl okruh vozidel omezen už pouze na vozidla určená k přepravě osob. Z důvodu nadbytečnosti záznamu o provozu vozidla i u vozidel používaných pro přepravu osob se navrhuje tento duplicitní záznam zcela zrušit vyjma taxislužby, kde má záznam o provozu vozidla taxislužby opodstatnění při vyměřování daně a přehledu o stavu hospodaření provozovatele taxislužby. Duplicita záznamu o provozu vozidla a záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku je patrná i ze znění prováděcího ustanovení § 1b vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, kde náležitosti záznamu o provozu vozidla jsou řešeny odkazem na náležitosti záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku (§ 1b odst. 4 vyhlášky), navíc obsahuje jen název a podpis dopravce. Oba záznamy lze navíc sloučit do jednoho záznamu (§ 1b odst. 3 vyhlášky). U příležitostné osobní silniční dopravy se náležitosti

záznamu o provozu vozidla (údaje o objednateli) projeví v nově stanovených náležitostech objednávky, kam logicky patří (navrhované ustanovení § 20a).

Záznam o provozu vozidla je v dnešní době již zbytečný institut, který jen zatěžuje dopravce nad rámec vyžadovaného přehledu o provozování dopravy určitým vozidlem a řidičem, neboť vyjma taxislužby není oblastí, ve které by se záznam o provozu vozidla využíval a měl své opodstatnění. Zrušením záznamu o provozu vozidla dojde ke snížení nákladů jednotlivých dopravců, kteří tento záznam museli dosud vést buď samostatně, nebo o něj rozšířit záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a doby odpočinku, a archivovat jej pět let. U taxislužby, u které má záznam o provozu vozidla daňové a účetní opodstatnění, se záznam o provozu vozidla zachovává, avšak upravuje jej ustanovení § 21b odst. 3 ve zvláštní části pro provozování taxislužby.

### **K bodu 5**

Upřesňuje se znění ustanovení § 3 odstavce 2 tak, aby nedocházelo k mylným výkladům tohoto ustanovení, včetně upřesnění zmocnění k provedení tohoto ustanovení. Tato formální úprava přispívá k právní jistotě občanů i správních orgánů a úřadů vydávajících prováděcí právní předpisy k zákonu o silniční dopravě. Úprava též vede k omezení nepřehlednosti a nejednoznačnosti stavu právních předpisů České republiky.

### **K bodu 6**

Jelikož se ruší ustanovení § 3 odst. 2, tj. povinnost vést záznamu o provozu vozidla, ruší se i povinnosti dle ustanovení § 3 odst. 3 písm. a) mít tento záznam ve vozidle.

### **K bodu 7**

Z důvodu změny číslování odstavce stanovující povinnost vést záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a ve snaze ujednotit používání legislativních pojmů v zákoně je nově definováno ustanovení o povinnosti zajistit, aby tento záznam byl ve vozidle.

### **K bodu 8**

V rámci zkoumání dobré pověsti se rozšiřují možnosti dopravních úřadů vyžádat si potřebné údaje od živnostenského úřadu o pokutách uložených za neoprávněné podnikání v silniční dopravě a o zrušených koncesích pro provozování silniční dopravy, neboť jen na základě těchto údajů může dopravní úřad rozhodnout, zda zkoumaná osoba splňuje podmínku dobré pověsti, tzn. zda neprovozovala silniční dopravu pro cizí potřeby v posledních pěti letech neoprávněně nebo zda jí v posledních pěti letech nebyla zrušena koncese k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby z důvodu porušování povinností stanovených pro provozování silniční dopravy. V rámci elektronizace veřejné správy se jak žádosti dopravního úřadu, tak sdělení živnostenského úřadu, budou předávat způsobem umožňujícím dálkový přístup (např. emailovým dotazem s ověřeným elektronickým podpisem oprávněné úřední osoby, popř. bude v následující době implementován přímý přístup do rejstříku živnostenského podnikání pracovníky dopravního úřadu, čímž by došlo k výraznému zefektivnění veřejné správy, snížení nákladů na státní správu a ke zvýšení úrovně kontroly nad dodržováním podmínek pro provozování silniční dopravy).

Dopravní úřad bude mít podle navrhovaného odstavce 5 dále možnost si údaje potřebné pro zkoumání dobré pověsti vyžádat i přímo od dopravce, jako např. údaje o statutárním zástupci právnické osoby, jejím jednateli, nebo odpovědném zástupci dopravce.

## **K bodu 9**

Navrhovaná úprava má umožnit dopravním úřadům především v malých obcích s malým počtem úředníků a především s malým počtem zkoušek pověřit prováděním zkoušek odborné způsobilosti dopravců pro provozování taxislužby jinou osobu k tomu speciálně pověřenou (pro připomenutí: u ostatních druhů dopravy je dopravním úřadem, který provádí zkoušky odborné způsobilosti, krajský úřad, u něhož se nedostatek odborně kvalifikovaných úředníků nepředpokládá). Mělo by se přitom jednat o osobu, u níž jsou předpoklady, že provádění zkoušek dostatečně účinně zajistí (např. veřejné organizace zabývající se dopravou, autoškoly apod.). Financování provádění odborné způsobilosti dopravců formou nazývanou především v komerční sféře „outsourcing“ vyjde malým obcím levněji, než kdyby provádění zkoušek musely personálně zajišťovat samy (obzvláště kdyby prováděly pár zkoušek za rok). Přičemž zkoušky odborné způsobilosti budou prováděny vždy v územním obvodu dopravního úřadu, ve kterém má žadatel trvalý pobyt, i když budou prováděny pověřenou osobou, která může sídlit i mimo území dopravního úřadu. Není přípustné, aby pověřená osoba konala fyzicky zkoušky mimo územní obvod dopravního úřadu, který ji ke konání zkoušek pověřil.

## **K bodům 10 a 11**

Ze samotné podstaty stanoviska ke koncesi i jeho vymezení v § 8 odstavci 1 zákona o silniční dopravě vyplývá, že se jedná o institut „souhlasu“ státní odborného orgánu s udělením, případně změnou koncese, která má charakter jednorázového aktu – udělení „souhlasu“ – neboť stanovisko dopravního úřadu je potřebné k vydání koncese nebo její změně. Je proto nadbytečné, aby dopravní úřad každých 5-10 let vydával nové stanovisko, neboť důvody, které by mohly vést k opačnému stanovisku než při udělení koncese (podmínka dobré pověsti a podmínka finanční způsobilosti musí trvat po celou dobu provozování silniční dopravy a ostatní podmínky jsou jednorázovými vstupními informacemi při zahájení provozování dopravy), jsou ověřovány samostatně, nezávisle na stanovisku ke koncesi (dobrá pověst se zkoumá kdykoliv je to potřebné, např. při podezření na ztrátu dobré pověsti nebo oznámení, a to nejméně jednou za pět let a finanční způsobilost každý rok). V případě, že podmínky, které musí trvat po celou dobu provozování silniční dopravy, nejsou splněny, dopravní úřad podá u příslušného živnostenského úřadu návrh na zrušení koncese, a nikoliv nové stanovisko ke koncesi.

Zrušením pravidelného stanoviska ke koncesi budou navíc ušetřeny náklady správního orgánu, a to na pracovní době zaměstnanců, kancelářských pomůckách a poštovním, které si pravidelné vydávání stanoviska ke koncesi vyžaduje (dopravní úřady musí vydávat stanoviska ke koncesi více jak 80 000 dopravcům, tj. 8 000 ročně – 670 měsíčně – 33 denně). Podle navrhované úpravy by dopravní úřady stanovisko vydaly pouze v případě vzniku nového dopravce nebo změny jeho koncese (např. při rozšíření o nový druh dopravy).

Časové omezení stanovisek ke koncesi vydaných do účinnosti tohoto zákona se stane bezpředmětným a stanoviska dosud vydaná tak přestanou být „živým“ dokladem, neboť svoji funkci splnila při svém vydání. Jejich lineární funkce bude zrušena, a proto navrhovaná změna nebude mít žádný vliv na dosud vydaná stanoviska.

## **K bodu 12**

V případě zkoumání bezúhonnosti řidiče se navrhuje používat vymezení dle nově vloženého odstavce 4; při zkoumání bezúhonnosti podnikatele (např. dle ustanovení § 5 odst. 1 písmene a)) se ponechává odkaz na vymezení bezúhonnosti dle živnostenského zákona. Je protismyslné, že práci řidiče nemůže vykonávat osoba, která spáchala trestný čin v souvislosti s podnikáním, a naopak, že může vykonávat práci řidiče osoba, která spáchala trestný čin v souvislosti s řízením vozidla.

Navrhuje se proto bez náhrady zrušit odkazy na poznámku pod čarou č. 5 u posuzování bezúhonnosti řidiče. Bezúhonnost řidiče bude zkoumána dle nově zavedeného vymezení v odstavci 4.

### **K bodu 13**

Vzhledem k tomu, že podmínkou pro vydání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby a důvodem pro jeho případné odebrání, je splnění podmínky 21 let a podmínky bezúhonnosti a spolehlivosti řidiče taxislužby, upravuje se stávající ustanovení v tom smyslu, že podnikatel v silniční dopravě, v tomto případě přímo provozovatel taxislužby, bude muset zajistit, aby práci řidiče taxislužby vykonávala osoba mající průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, tedy osoba starší 21, která již splňuje podmínku spolehlivosti a bezúhonnosti, jinak by jí nebyl vydán průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, resp. by jí byl odebrán a osoba řidiče by tak nebyla držitelem platného průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby. Ustanovení je provázáno i s § 21a odst. 4 a odst. 8 písm. c), podle kterého dopravní úřad řidiče nezařadí do evidence řidičů taxislužby, resp. ho z evidence řidičů taxislužby neprodleně vyřadí, jestliže zjistí, že řidič není držitelem platného průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby. Provozovatel taxislužby o tom musí být ihned uvědomen, a tak během svého podnikání má i jistotu, že pokud je řidič na něj evidován dopravním úřadem a není vyřazen, má platný průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby.

Cílem ustanovení je tedy zaprvé odstranit podmínky věku 21 let, bezúhonnosti a spolehlivosti pro výkon práce řidiče taxislužby jako duplicitní s podmínkami pro vydání a platnost průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby a zadruhé zajistit provozovatelům taxislužby právní jistotu, že pokud na něj dopravní úřad zařadí řidiče, resp. ho nevyřadí z evidence řidičů taxislužby, zaměstnává osobu spolehlivou a bezúhonnou, na níž se může při podnikání v tomto smyslu spolehnout.

Ustanovení je částečně propojeno i s navrhovaným § 35 odst. 6 písm. c), dle kterého je řidič spoluodpovědný za to, že má platný průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby.

### **K bodu 14**

V případě, kdy se řidiči taxislužby stali nespolehlivými nebo ne bezúhonnými osobami a nesmí vykonávat práci řidiče taxislužby, neboť je jim zároveň odebrán průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, odcházejí pracovat jako řidiči osobních vozidel příležitostně osobní silniční dopravy, často nabízené způsobem zaměnitelným s taxislužbou, takže ve výsledku nejsou spotřebitelé ochráněni před těmito osobami. Obdobně jako u taxislužby dochází totiž i při provozování příležitostně osobní silniční dopravy vozidly kategorie M1 k úzkému styku mezi řidičem a cestujícím, případně malou skupinou cestujících. Spotřebitel musí být ochráněn před rizikem škody, která by mohla vzniknout na jeho majetku, nebo mu byla způsobena újma na zdraví či životě tím, že by vsedl do vozidla řízené nebezpečnou osobou (ne bezúhonným) nebo nepoctivým řidičem (nespolehlivým). V těchto případech, narozdíl od přepravy např. autobusy či mikrobusy, kde je cestujících podstatně více a prostory řidiče jsou výrazněji od cestujících odděleny, je důležité, aby cestující měl jistotu, že mu ze strany řidiče nehrozí nebezpečí na životě nebo majetku a služba mu bude poskytnuta na odpovídající úrovni.

Nově je proto podmínka bezúhonnosti a spolehlivosti požadována i od řidiče příležitostně osobní silniční dopravy s omezením na vozidla M1, kde dochází k přímému individuálnímu styku se spotřebitelem. Protože řidiči příležitostně osobní silniční dopravy není vydáván průkaz o jeho způsobilosti, jako je tomu u řidičů taxislužby, je povinností dopravce zajistit přímo, aby řidič byl osobou bezúhonnou a spolehlivou. Bezúhonnost si snadno ověří podle řidičem předloženého výpisu z rejstříku trestů, což je běžný postup přijímání zaměstnanců nejenom při provozování silniční dopravy. Spolehlivost si bude moci ověřit písemným dotazem na příslušný dopravní úřad, resp.



Ministerstvo dopravy ČR, které jsou povinny údaje o spolehlivosti řidiče sdělit podle § 34b odst. 5 písm. f), resp. § 34c odst. 3 i jiným fyzickým nebo právnickým osobám na základě písemného souhlasu osoby, o níž se údaje vydávají (pokud řidič odmítne dát souhlas dopravci k získání údajů o něm a dopravce přesto takového řidiče zaměstná, ponese pak v případě, že řidič je osobou nespolehlivou, za své jednání trest v podobě pokuty, je totiž nasnadě, že řidič, který je osobou spolehlivou, nebude mít důvodu odmítnout dát svému zaměstnavateli potřebný písemný souhlas).

### **K bodům 15 a 16**

Vymezení pojmu spolehlivosti (§ 27 odst. 2 do 29. 2. 2000 platného živnostenského zákona, dle kterého se spolehlivost posuzovala ve vztahu k předmětu podnikání se zřetelem na ochranu života, zdraví, majetkových a jiných práv osob a veřejných zájmů) jako institut podmínky pro výkon práce řidiče taxislužby bylo zrušeno novelizací živnostenského zákona zákonem č. 356/1999 Sb. Znovu došlo k jeho vymezení až novelou zákona o silniční dopravě zákonem č. 229/2005 Sb., který nabyt účinnosti dne 1. 7. 2005. V průběhu posledních tří let praxe ukázala určité nedostatky a až absurdní následky některých ustanovení, např. ustanovení původního písmene c) (nespolehlivý byl i řidič, který se opakovaně dopustil prohřešků proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, tedy např. i ten, který dvakrát špatně zaparkoval) a neomezení lhůty, po kterou je řidič nespolehlivý v písmenu b) (např. při požití alkoholu před 30 lety byl řidič stále nespolehlivou osobou). Tyto dosud zjištěné „nedostatky“ byly odstraněny novelou zákona o silniční dopravě zákonem č. 226/2005 Sb., kde ustanovení původního písmene c) bylo úplně zrušeno a následná písmena přechíslována a v písmenu b) (požití alkoholického nápoje nebo jiné omamné látky nebo odmítnutí se podrobit vyšetření na jejich požití) byla stanovena standardní tříletá lhůta pro posuzování spolehlivosti řidiče.

V průběhu dalšího využívání institutu spolehlivosti tak, jak byl vymezen v odstavci 3 i po novele, vyplynuly na povrch další nejasnosti a problémy vyplývající ze stávajícího vymezení.

Nejzávažnější nedostatek lze spatřovat v obecně znějícím ustanovení písmene e) odstavce 3, podle kterého se za spolehlivou nepovažuje osoba, která se jako řidič vozidla taxislužby v průběhu posledních tří let dopustila jednání, za něž byla provozovateli taxislužby pravomocně uložena sankce za porušení právních předpisů souvisejících s provozováním silniční dopravy. Výsledkem takto obecně znějícího ustanovení je, že řidič se stane osobou nespolehlivou za jakékoliv jednání, kterého se dopustí, i neúmyslně nebo z nedbalosti, a kvůli kterému byla provozovateli uložena pokuta, tedy např. i pokud zapomene doma určitý doklad a při provozu ho nemá ve vozidle, nechá označit vozidlo špatnou barvou či velikostí písmen, opomene vyplnit před jízdou záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku apod. Je proto vhodné omezit tato jednání pouze na ta podstatná, kterých by se řidič taxislužby neměl dopouštět a v případě, že tak činí, neměl by po určitou dobu vykonávat práci řidiče taxislužby, aby byly ochráněny zájmy spotřebitele a veřejnosti na správném fungování taxislužby a aby měl řidič čas si v klidu při výkonu jiné činnosti promyslet svůj prohřešek a pořádně se naučit, jak se má řidič taxislužby chovat a co je jeho povinností. Tato jednání jsou již prakticky vymezena ve stávajícím § 21 odstavci 13 jako důvody pro zadržení, resp. odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby (nově označeném jako § 21d odstavec 6). Navrhuje se proto zaprvé, omezit jednání řidiče, kvůli kterému se stane osobou nespolehlivou, na jednání uvedená jako důvody pro odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby v nově číslovaném ustanovení § 21d odstavci 6, a to s výjimkou písmene i), neboť toto jako důvod pro odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby uvádí ztrátu spolehlivosti nebo bezúhonnosti řidiče, což z logiky věci nemůže být důvod pro „další“ ztrátu spolehlivosti. Naopak jsou v odstavci 6 upřesněny stávající vymezení těchto jednání a dále jsou stanovena nová závažná protiprávní jednání řidiče, která jsou důvodem pro odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby a jejichž spácháním se řidič stane osobou nespolehlivou (více viz důvodová zpráva k ustanovení § 21d). Zadruhé se navrhuje vypuštění podmínky uložení sankce provozovateli za toto jednání nebo odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby (což bude samozřejmou povinností dopravního

úřadu, avšak odebrání průkazu nebude mít již právní následek ve ztrátě spolehlivosti řidiče). Nebude podstatné, zda za jednání vymezené v ustanovení § 21d odstavci 6 písmene a) až h) bude provozovateli, u něhož byl řidič zaměstnán, uložena sankce, nebo zda za toto jednání bude řidiči odebrán průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby. Důvodem pro toto opatření je i skutečnost, že v současné době se řidiči snadno vyhnou ztrátě spolehlivosti tím, že při odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby ohlásí jeho ztrátu, čímž průkaz pozbude platnosti a správní řízení o jeho odebrání se musí zastavit z důvodu ztráty existence předmětu správního řízení. Obdobně tomu je při ukládání pokuty, kdy některá jednání jsou dle principu absorpce správních deliktů zahrnuta v sankci za jiný, závažnější delikt, který však není způsoben jednáním řidiče. Podstatné bude, zda se řidič uvedeného jednání dopustil nebo ne, tedy bez ohledu na výsledek v této souvislosti vedených správních řízení.

Dalším problematickým a systémově neopodstatněným ustanovením ztráty spolehlivosti řidiče je dosavadní písmeno d) odstavce 3, podle kterého se za spolehlivou nepovažuje osoba, která se v posledních třech letech opakovaně dopustila jednání, za které jí byla pravomocně uložena sankce za porušení právních předpisů souvisejících s provozováním silniční dopravy s výjimkou sankce za spáchání přestupku proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu podle zvláštního zákona. Dopad tohoto ustanovení je takový, že každý provozovatel silniční dopravy (nejenom taxislužby) se stane nespolehlivou osobou, jestliže mu budou uloženy 2 či více sankcí za porušení právních předpisů souvisejících s provozováním taxislužby, přičemž není rozlišující, zda se tohoto jednání dopustil jako řidič přímo, nebo zda se tohoto jednání dopustili jeho zaměstnanci. V praxi tak např. provozovatel taxislužby, který sám vykonává práci řidiče taxislužby poctivě, ale který zaměstnává i jiné řidiče, kvůli jejichž jednání mu jsou dopravním úřadem nebo jiným orgánem uloženy dvě pokuty, se stane osobou nespolehlivou a nesmí tak nadále vykonávat práci řidiče taxislužby. Toto ustanovení se navrhuje vypustit bez náhrady, neboť v případě provozovatele silniční dopravy se v zákoně o silniční dopravě nehovoří o jeho spolehlivosti, ale o jeho dobré pověsti dle ustanovení § 5. Není zdůvodnitelné, aby provozovatel nemohl vykonávat práci řidiče taxislužby, kterou vykonával dosud řádně, pokud se dopustí dvou či více chyb jako podnikatel při podnikání. Nespolehlivým by se měl stát řidič, který spáchá závažné protiprávní činy vymezené v § 21d odstavci 6, nikoliv jeho zaměstnavatel. V případě, že se bude jednat o tutéž osobu, přijde tento podnikatel o svoji spolehlivost nikoliv jako podnikatel, ale jako řidič.

Nově se zavádí ztráta spolehlivosti kvůli spáchání deliktu podle ustanovení § 35 odst. 6 písmene c), tzn., že nespolehlivou se stane osoba, která použije v silničním provozu vozidlo označené způsobem zaměnitelným s vozidlem taxislužby, aniž by toto vozidlo bylo evidováno jako vozidlo taxislužby, nebo aniž by tato osoba byla držitelem průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby. Toto ustanovení podchycuje případy, kdy řidič není řádným řidičem taxislužby (v případě řádného řidiče taxislužby se jedná o naplnění důvodu dle § 21d odst. 6 písmene f)) a užije v silničním provozu vozidla označeného zaměnitelně s vozidlem taxislužby (tzn. třeba i neúplně označeného - např. při absenci evidenčního čísla na dveřích, pásu na jedné dveřích, jiný nápis na střešní svítelně, např. smluvní přeprava, apod.) nebo řídí vozidlo taxislužby, aniž by měl platný průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby. Cílem ustanovení je zamezit zlegalizování práce řidiče taxislužby osobám, které po určitou dobu vykonávali práci řidiče taxislužby neevidovaným vozidlem nebo bez platného průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby. Tito řidiči by v žádném případě neměli po svém prohřešku dostat možnost vykonávat práci řidiče taxislužby legálně.

Navrhovaná revize vymezení spolehlivosti by tedy měla odstranit nelogická, nesprávná, neopodstatněná a nejasná ustanovení, zajistit jistotu řidičů i úřadů ohledně ztráty spolehlivosti, tj. při posuzování spolehlivosti zaručit určitou objektivitu a zároveň rozšířit a upřesnit okruh osob a jejich jednání, u kterých není žádoucí, aby vykonávali práci řidiče taxislužby.

## **K bodu 17**

V dosavadním znění se bezúhonnost řidiče taxislužby, vozidla nad 7,5 tuny v mezinárodní nákladní dopravě a autobusu zkoumala podle ustanovení § 6 odst. 2 živnostenského zákona. Při posuzování bezúhonnosti podle živnostenského zákona u trestných činů, za které byla posuzovaná osoba odsouzena na méně jak jeden rok nepodmíněně, je ale nutno přihlížet k tomu, zda byl trestný čin spáchán v souvislosti s podnikáním. Osoba, která v minulosti spáchala trestný čin při vlastním podnikání, i mimo podnikání v silniční dopravě, a která chce jako zaměstnanec vykonávat práci řidiče z povolání, dle současného znění nesmí práci řidiče z povolání u příslušných druhů doprav vykonávat. Naopak, osoba, která jako řidič spáchala trestný čin při řízení motorového vozidla, avšak nebyla za něj odsouzena na déle jak jeden rok nepodmíněně, může práci řidiče vykonávat.

Proto se pro posuzování bezúhonnosti osoby řidiče zavádí v zákoně o silniční dopravě vlastní vymezení pojmu „bezúhonnost“. Ustanovení odstavce 4 vychází z vymezení bezúhonnosti dle živnostenského zákona, avšak u méně závažných trestných činů, za které je osoba odsouzena na méně než jeden rok nepodmíněně, se omezuje okruh trestných činů nikoliv na podnikání, ale na činy spáchané v souvislosti s výkonem práce řidiče nebo s řízením silničního motorového vozidla. Touto změnou bude naplněn vlastní smysl podmínky bezúhonnosti pro výkon práce řidiče v taxislužbě, nákladních vozidel nad 7,5 tuny v mezinárodní nákladní dopravě, autobusu a nově i v příležitostné osobní silniční dopravě provozované vozidly kategorie M1, tj. zajištění určité úrovně bezpečnosti cestujících a ostatních účastníků silničního provozu tím, že vozidla, která buď svým rozměrem a hmotností (nákladní vozidla nad 7,5 tun), počtem přepravovaných osob (autobus), anebo frekvencí provozu (taxislužba a příležitostná osobní silniční doprava provozovaná vozidly kategorie M1) vyžadují kvalitativní řidiče a předpoklad, že bude řídit pouze osoba k tomu vhodná a žádoucí. Institut bezúhonnosti řidiče slouží jako prevence, respektive minimalizace rizika majetkové či zdravotní újmy cestujících, případně ostatních účastníků silničního provozu.

V případě zkoumání bezúhonnosti podnikatele v rámci jeho dobré pověsti (§ 5 zákona o silniční dopravě) je ze smyslu institutu dobré pověsti zachováno stávající znění, tj. včetně odkazu na poznámku pod čarou odkazující na živnostenský zákon. Vlastní vymezení pojmu „bezúhonnost“ dle navrhovaného nového odstavce 4 v § 9 se použije, jak již návětí odstavce napovídá, pouze při posuzování bezúhonnosti řidiče vykonávající práci řidiče v silniční dopravě podle zákona o silniční dopravě, pokud je pro něj podmínka bezúhonnosti stanovena. Při posuzování bezúhonnosti provozovatele silniční dopravy z pohledu jeho dobré pověsti se použije ustanovení § 6 odst. 2 živnostenského zákona.

### **K bodu 18**

Stávající povinnost v písmenu a) v § 9 odst. 4 (nově 5) zákona o silniční dopravě, která zakazovala dopravci provozovat silniční dopravu po uplynutí doby platnosti stanoviska ke koncesi, se stala po zrušení časové platnosti stanovisek ke koncesi nadbytečnou a postrádá opodstatnění. Proto se místo této povinnosti nově vkládá povinnost, která dosud v zákoně o silniční dopravě chyběla. V případech, kdy zákon o silniční dopravě ukládá dopravním úřadům vydat dopravcům určitý doklad (např. osvědčení řidiče z povolání, eurolicence, potvrzení o finanční způsobilosti atd.), který musí obsahovat stanovené náležitosti, resp. k jeho vydání dopravní úřad potřebuje určité informace, musí být dopravcem poskytnuta potřebná součinnost. Dopravce musí především musí dopravnímu úřadu sdělit všechny údaje potřebné pro vydání dokladu, včetně včasného oznámení jejich případných změn, které mohou mít vliv na vydaný doklad, případně změnu příslušnosti dopravního úřadu k vydání dokladu.

### **K bodu 19**

Do nabytí účinnosti zákona č. 1/2005 Sb., kterým se od 3. 1. 2005 změnil zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, byla linková osobní doprava financována z prostředků státního rozpočtu,

původně prostřednictvím okresních úřadů, po ukončení jejich činnosti prostřednictvím krajských úřadů. Jednalo se o účelově vázané prostředky, jejichž správné a oprávněné užití bylo třeba kontrolovat státními orgány. Citovaným zákonem přešlo financování základní dopravní obslužnosti veřejnou dráží i linkovou osobní dopravou na kraje, které po stanovení jejího rozsahu zastupitelstvem kraje uzavírají za tímto účelem příslušné smlouvy o závazku veřejné služby. Jedná se tak o rozpočtové prostředky, s nimiž kraj nakládá v samostatné působnosti a svými orgány provádí i nezbytnou kontrolu jejich užití. Ustanovení zákona o zmocnění Ministerstva dopravy ČR k provádění kontrol použití finančních prostředků tak ztratilo opodstatnění a není a ani nemůže být využíváno. Proto je účelné je z právního předpisu bez náhrady odstranit.

## **K bodu 20**

V první řadě se ustanovení stanovující zvláštní podmínky pro provozování příležitostné osobní silniční dopravy formálně přesouvá před § 21, který dlouhodobě upravuje taxislužbu, navíc se nově navrhuje taxislužbu jako specifickou osobní dopravu upravit samostatnou hlavou třetí. Jelikož příležitostná osobní silniční doprava je osobní dopravou, její úprava se přesouvá na konec hlavy druhé (zvláštní podmínky pro osobní dopravu) jako § 20a.

Současná právní úprava příležitostné osobní silniční dopravy je naprosto nevyhovující, nezajišťuje především její přesné a jasné odlišení od taxislužby a způsob jejího provozování je upraven nedostatečně. Navíc některé povinnosti nelze v současné době sankcionovat, neboť chybí pojmenování tohoto správního deliktu v § 35 (nově se navrhuje pojmenovat některé delikty u příležitostné osobní silniční dopravy a pro všechny ostatní povinnosti se navrhuje obecné ustanovení v § 35 odst. 1 písm. k) – více viz novelizace § 35). Tohoto nedostatku v zákoně využívají řidiči, kteří chtějí nabízet taxislužbu, ale nesplňují požadavky (např. spolehlivost) anebo nechtějí dodržovat povinnosti kladené na taxislužbu a nabízejí taxislužbu pod hlavičkou tzv. smluvní přepravy (tento pojem je užíván nesprávně i mediálně) přičemž při kontrole o sobě tvrdí, že provozují příležitostnou osobní silniční dopravu. Řádné odlišení taxislužby od příležitostné osobní silniční dopravy tak, aby nemohlo docházet nejen k jejich záměně, ale ani ke zneužívání řidiči, je kromě zavedení účinné vymahatelnosti práva dalším ze základních důvodů navrhované novely. Navrhované ustanovení přísně zakazuje zaměňování vozidel taxislužby a příležitostné osobní silniční dopravy a zároveň pro provozování tohoto druhu dopravy osobními vozidly kategorie M1 nastavují přísná pravidla s cílem zamezit zaměňování obou druhů dopravy a zneužívání jednoho druhu dopravy pro provozování druhého. Vzorem byla při tvorbě návrhu úprava příležitostné osobní silniční dopravy v Bruselu (např. zákaz parkování na veřejných prostorech).

Z důvodu řádného a jasného odlišení taxislužby od příležitostné osobní silniční dopravy se upřesňuje zakázané označení vozidla příležitostné dopravy tak, aby řidiči příležitostné dopravy nemohli využívat neznalosti zahraniční i tuzemské veřejnosti přesného označení vozidla taxislužby a nabízet tak přepravní služby zaměnitelně s taxislužbou. Dnes k tomu stačí např. odkaz na radiodispečink taxislužby, obzvláště obsahuje-li slovo taxi. Např. vozidlo označené na zadních dveřích reklamou na dispečink obsahující slovo TAXI má nejenom zahraniční návštěvníky, kteří mají dojem, že se jedná o taxi, tak i tuzemské cestující, kteří si zvykli, že při zavolání taxi přes dispečink je jim (sic nelegálně!!!) přistaveno vozidlo neoznačené řádně jako taxi, ale pouze označené reklamou dispečinku taxislužby, přičemž řidič v naprosté většině nemá průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, vozidlo není vybaveno taxametrem a není evidováno jako taxi, často dopravce není ani držitelem koncese k provozování taxislužby. Cestující tak získali v poslední době nesprávnou představu o tom, že existují dvě taxislužby, jedna provozovaná vozidly se svítilnou a druhá provozovaná neoznačenými vozidly, tzv. smluvní taxislužba (smluvní přeprava). Tomu zamezí naprostý zákaz všemožných cedulí, nápisů a nálepek, které by měly u zákazníka navodit

dojem, že se jedná o taxislužbu (např. speciální, odlišnou od taxíků se žlutou svítilnou a přerušovanými pruhy).

Vozidlu příležitostné osobní silniční dopravy se při provozu zakazuje parkovat a pohybovat se po veřejných komunikacích a jiných veřejných prostranstvích (po vzoru Bruselské úpravy). Jedná se o základní prvek odlišení od taxislužby jako veřejné dopravy, kde jsou služby nabízeny na veřejných komunikacích a prostranstvích. Vozidlo kategorie M1 (které může být s taxislužbou zaměnitelné) provozované jako vozidlo neveřejné příležitostné osobní silniční dopravy se tak logicky oproti vozidlu taxislužby nesmí objevit v ulicích bez vykonávání přepravy. Zamezením parkování a účastnění se silničního provozu bez objednávky bude zamezeno zaměnitelnému způsobu nabízení přepravních služeb s taxislužbou.

V souladu s novou definicí příležitostné osobní silniční dopravy v § 2 odst. 10 se upravují i povinnosti při přijímání objednávek k přepravě, opět s cílem jasně a precizně odlišit tuto neveřejnou dopravu od veřejného přijímání objednávek u taxislužby. Provozovatel příležitostné osobní silniční dopravy (pouze osobními vozidly kategorie M1) bude povinen objednávku zaznamenat do evidenční knihy. V případě, že objednávka nebude splňovat požadované náležitosti, bude muset vyzvat objednatele, aby svoji objednávku doplnil nebo upřesnil. Teprve po obdržení objednávky se všemi náležitostmi bude provozovatel oprávněn vykonat přepravu, přičemž při výkonu bude muset být kopie objednávky ve vozidle po celou dobu výkonu, tzn. jak při výjezdu vozidla na veřejné komunikace pro zákazníka, tak při samotné přepravě zákazníků. Jak evidenční knihu, tak objednávky bude provozovatel archivovat jeden rok pro případnou kontrolu, která vzhledem k roční lhůtě pro zahájení řízení, bude moci zkoumat objednávky a evidenční knihu rok zpět (roční lhůta je z kontrolních důvodů dostačující a zbytečně nezatěžuje dopravce několikaletým archivováním). Náležitosti stanoví Ministerstvo dopravy ČR v prováděcím právním předpisu. Objedávka by měla obsahovat datum vyhotovení objednávky, údaje o objednateli (jméno, příjmení a bydliště nebo název a sídlo, případně telefon či další údaje), údaje o provozovateli, u kterého se přeprava objednává (jméno, příjmení a adresa nebo název a sídlo), výchozí a cílové místo nebo upřesnění lokality (např. přeprava svatebních hostů z radnice do hotelu a jejich následný rozvoz po městě), požadovaného výkonu, datum a čas požadovaného výkonu (určení místa, data a času, kde a kdy má být vozidlo přistaveno), vymezení osob, které budou přepravovány (např. svatební hosté, obchodní partner apod.) a jejich počtu, další požadavky na přepravu (počet vozidel, velikost, vybavení, označení vozidel, požadavky na řidiče apod.) a podpis objednatele. Evidenční kniha objednávek by měla obsahovat identifikační údaje o provozovateli příležitostné osobní silniční dopravy a v posloupném pořadí by se do ní měly zapisovat přijaté objednávky s uvedením data přijetí objednávky, údajů o objednateli (jméno, příjmení, adresa, příp. telefon), výchozím a cílovém místě přepravního výkonu, případně lokalitě výkonu, datu a čase přepravního výkonu, počtu přepravovaných osob, a dále údaje o vozidle a řidiči, který přepravní výkon poskytne (typ a SPZ vozidla a jméno, příjmení a číslo řidičského průkazu řidiče), údaje o ceně za přepravní výkon a označení a podpis osoby, která objednávku přijala. Následně provozovatel pořídí kopii objednávky, případně ji vyhotoví v písemné podobě (pokud byla objednávka provedena např. elektronicky nebo osobně) a po podpisu objednatelem ji předá příslušnému řidiči k realizaci přepravního výkonu.

Při realizaci přepravy je nepřipustné, aby přepravovaná osoba platila přímo řidiči, pokud tento nebude mít u sebe kromě kopie objednávky i připravenou fakturu k proplacení v hotovosti či jiným způsobem (např. kartou). Náležitosti faktury se řídí obecnými obchodními předpisy (např. § 13a obchodního zákoníku). Jde o další z nástrojů, který zamezí zaměnitelnosti taxislužby s příležitostnou osobní silniční dopravou, který je i v současné právní normě, avšak rozšiřuje se možnost platby na předem vystavenou fakturu (dosud nesmí zákazník žádným způsobem platit řidiči).

Ustanovení o zákazu parkování a účastnění se silničního provozu na veřejných komunikacích a jiných veřejně přístupných prostranstvích, o způsobu záznamu objednávky, včetně archivačních

povinností, a povinnosti mít ve vozidle kopii objednávky a o zákazu platby řidiči se nevztahují na vozidla kategorie M2 (minibusy), M3 (autobusy), R (speciální vozidla) a historická vozidla, u kterých o zaměnitelnosti s taxislužbou nelze hovořit (taxislužby je silniční doprava provozovaná vozidly kategorie M1). Jde o speciální výjimku, se kterou počítá i definice příležitostné osobní silniční dopravy v § 2 odst. 10.

## **K bodu 21**

### **K ustanovení § 21 (Evidence vozidel taxislužby)**

Úprava evidence vozidel taxislužby existuje již v současné době a je stanovena v § 11 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Dle stanoviska Ministerstva vnitra (uvedeno v příloze k č. j. LG-750/2007) je však tato nad rámec zmocňovacího ustanovení dle současného znění § 21 odst. 1, a proto se na návrh Ministerstva dopravy ČR znění § 11 přesouvá z vyhlášky do zákona a kromě formálních úprav obsahuje i několik drobných změn.

Povinnost provozovatele taxislužbu používat k provozování pouze vozidla evidovaná jako taxi již stanovuje současný zákon o silniční dopravě v tomtéž ustanovení. Nově se stanovuje nemožnost použití jednoho vozidla taxislužby více provozovateli. Tento institut bude sloužit dopravním úřadům jako zákonný důvod pro odmítnutí zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby, jestliže zjistí, že toto vozidlo již je zařazeno v evidenci u jiného provozovatele. Příčinou, proč není vhodné (a prakticky ani možné), aby jedním vozidlem mohlo taxislužbu provozovat více provozovatelů, je skutečnost, že podle technických požadavků na taxametry stanovené v příloze č. 9 nařízení vlády č. 464/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na měřidla, (body 7.12, 7.14, 7.15 aj.) a protože taxametr neumožňuje, aby v něm byly nastaveny údaje o více provozovatelích, je prakticky nemožné, aby vozidlo vybavené úředně ověřeným taxametrem mohl použít jiný provozovatel, aniž by porušil právní předpisy (např. identifikační údaje na stvrzence by patřily jinému dopravci). V zájmu ochrany spotřebitele je tedy nepřipustné, aby jedno vozidlo taxislužby využívalo více dopravců, kteří by byli nuceni neoprávněně manipulovat s taxametrem, čímž by došlo k ohrožení správnosti účtování jízdného spotřebiteli. Důvodem je rovněž snaha zamezit klamání spotřebitele a orgánů veřejné správy tím, že by bylo těžko dohledatelné, kdo určité vozidlo taxislužby provozuje, pokud by jedno vozidlo bylo evidováno u více provozovatelů současně. Rovněž povinnost provozovatele vést záznamy o provozu vozidla může být zajištěna jen tehdy, pokud vozidlem provozuje taxislužbu pouze jeden provozovatel.

Provozovatel musí požádat předem o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby. Protože je provozovatel povinen vést o provozu vozidla záznamy a ve vozidle musí být při provozování doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby, je požadavek na podání žádosti před zahájením provozu taxislužby určitým vozidlem zcela oprávněný a slouží i jako ochrana provozovatele taxislužby, který by mohl porušit zákon, pokud by provozoval taxislužbu vozidlem, které dosud není evidováno jako vozidlo taxislužby. Postižen by byl i řidiči takového vozidla odebráním průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby. Nehledě na skutečnost, že dopravní úřad nemusí požadované vozidlo zařadit do evidence vozidel taxislužby, pokud tomu brání zákonné překážky (např. vozidlo je již evidováno na jiného provozovatele taxislužby, nejedná se o vozidlo kategorie M1 apod.) Teprve řádně evidované vozidlo taxislužby je vozidlem taxislužby a lze s ním provozovat taxislužbu. Vzhledem k tomu, že zaevidování vozidla má i majetkoprávní následky (jiné požadavky na pravidelné technické prohlídky a měření emisí, výše havarijního pojištění apod.) a vozidlo taxislužby se stává prostředkem veřejné dopravy, zavádí se povinnost provozovatele taxislužby doložit souhlas vlastníka vozidla k zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby. Nastavuje se tak ochrana vlastníků vozidla před případným nepovoleným provozování taxislužby (např. je-li vlastníkem leasingová společnost a nepřeje si, aby vozidlo bylo využíváno jako taxi).

Podle odstavce 4 zařadí dopravní úřad vozidlo do evidence vozidel taxislužby na základě podané žádosti. Avšak, pokud vozidlo nebude splňovat zákonné nároky na vozidlo taxislužby, tzn. že se nebude jednat o osobní vozidlo kategorie M1, vozidlo již bude evidováno jako vozidlo taxislužby na jiného provozovatele, vlastník vozidla nebude souhlasit se zařazením vozidla do evidence vozidel taxislužby, dopravní úřad vozidlo nezařadí do evidence vozidel taxislužby a v souladu s ustanovením § 155 odst. 3 správního řádu uvědomí žadatele, že jeho žádosti nemůže vyhovět s uvedením důvodů. Rovněž tak, pokud bude datum, k němuž má být vozidlo zařazeno do evidence vozidel taxislužby, v žádosti starší než datum podání žádosti, vozidlo dopravní úřad nezařadí a vyzve dopravce, aby odstranil vadu v podané žádosti, která neodpovídá zákonným požadavkům (musí být podána přede dnem, ke kterému má být vozidlo zařazeno do evidence vozidel taxislužby). Pokud bude žádost podána řádně a nebudou existovat zákonné překážky, zařadí dopravní úřad vozidlo do evidence vozidel taxislužby, která je součástí registru dopravců, a vydá provozovateli taxislužby o tom doklad, který musí být při provozování taxislužby ve vozidle a který musí dopravce při ukončení platnosti tohoto dokladu vrátit, aby bylo zamezeno zneužívání tohoto dokladu při neoprávněném provozování taxislužby (řidič by kontrolním orgánům předkládal neplatný doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby, takže by na místě kontroly působil jako oprávněný taxikář). Dopravní úřad je povinen doklad předat provozovateli do 7 dnů, přičemž podle zásad jednání veřejné správy by tak měl učinit, jakmile to je možné. V ideálním případě bude vše vyřízeno na místě při podání žádosti (tento postup se osvědčil hl. m. Praze při přeevidování vozidel podle přechodného ustanovení vyhlášky č. 281/2007 Sb.).

Aby evidence vozidel taxislužby byla aktuální a odrážela skutečný stav vozového parku v taxislužbě a provozování taxislužby jednotlivými provozovateli (např. i pro případnou finanční kontrolu placení silniční daně apod.), je nutné, aby dopravci hlásili dopravnímu úřadu změny v údajích, které se v souvislosti s evidencí vozidel taxislužby vedou v registru dopravců. Zachovává se stávající sedmidenní lhůta, která je dostatečná k podání oznámení. Na základě oznámení vydá dopravní úřad provozovateli nový doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby, který bude obsahovat aktuální údaje. Vydáním tohoto dokladu pozbude původní doklad se starými údaji platnosti a provozovatel taxislužby ho po obdržení nového dokladu bude muset vrátit do 7 dnů dopravnímu úřadu.

Dopravní úřad vyřadí vozidlo z evidence vozidel taxislužby ke dni, ke kterému ho požádá provozovatel taxislužby, anebo neprodleně poté, co se dopravní úřad doví, že již není příslušným k vydání stanoviska ke koncesi (vozidlo bude evidováno a vedeno v registru dopravců novým dopravním úřadem příslušným k vydání stanoviska ke koncesi), anebo poté, co zjistí, že provozovatel taxislužby přerušil živnost (buď mu to oznámí sám provozovatel, nebo se to dozví od živnostenského úřadu, popř. i jinou cestou, např. na základě oznámení třetí osoby), což lze ověřit i ve veřejné části rejstříku živnostenského podnikání, a vozidlem taxislužby tak již není provozována taxislužba (provozovatel taxislužby současně poruší svou oznamovací povinnost, neboť v případě, že již nebude vozidlem provozovat taxislužbu, např. z důvodu přerušování živnosti, měl o vyřazení předem požádat dopravní úřad), nebo že provozovateli byla pravomocně a vykonatelně zrušena koncese nebo pozastaveno živnost rozhodnutím živnostenského úřadu (i v těchto případech má provozovatel taxislužby povinnost předem požádat o vyřazení vozidla). Pokud by provozovatel nesplnil svou povinnost a nepožádal o vyřazení vozidla, se kterým už nebude provozovat taxislužbu z důvodu přerušování, pozastavení nebo zrušení živnosti, vozidlo by bylo evidováno jako vozidlo taxislužby, nemohlo by být zařazeno u jiného provozovatele, muselo by i nadále procházet roční technickou prohlídkou a měřením emisí, a evidence vozidel taxislužby by neodpovídala skutečnosti a docházelo by ke klamání kontrolních orgánů a zkreslování výstupů z centrálního registru dopravců, které vyžaduje Evropská unie, nehledě na záměr Evropských společenství vybudovat supercentrální registr dopravců. Je důležité, aby registr dopravců i centrální registr dopravců odrážel skutečný stav vozového parku.

O skutečnosti, že vozidlo bylo vyřazeno, uvědomí dopravní úřad provozovatele taxislužby sdělením, a hlavně z důvodu případů, kdy vozidlo není vyřazeno na žádost provozovatele, ale z důvodů uvedených v odstavci 7 písm. b) a c).

Obdržením sdělení, že vozidlo bylo vyřazeno, resp. obdržením nového dokladu o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby vydaného na základě oznámených změn, se provozovatel taxislužby doví, že původní doklad o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby pozbyl platnosti a musí ho do 7 dnů vrátit dopravnímu úřadu, který ho vydal, aby nedocházelo k jeho zneužívání řidiči taxislužby při prokazování se při silniční kontrole.

Posledním ustanovením odstavce 10 se nepožaduje, aby při provozování taxislužby formou asistenčních služeb indisponovaným řidičům bylo vozidlo zákazníka evidováno jako vozidlo taxislužby a aby tedy bylo označeno a vybaveno jako vozidlo taxislužby podle § 21b odst. 1. Z praktického hlediska by to ani nebylo možné zajistit, neboť indisponovaný řidič s určitým vozidlem potřebuje odvézt okamžitě, a nikoliv po zaevidování jeho vozidla do evidence a jeho označení a vybavení, včetně ověřeného a správně nastaveného taxametru, což může trvat i několik týdnů. Přestože vozidlem zákazníka budou přepravovány osoby a prakticky tak provozována taxislužba, nejedná se o vozidla taxislužby a nelze tedy po provozovateli požadovat, aby toto vozidlo splňovalo nároky kladené na vozidlo taxislužby. Tyto nároky bude muset splňovat doprovodné vozidlo v případech, kdy by jím byli přepravováni osoby z vozidla zákazníka, kteří se např. nevejdou do svého vozidla. Nicméně řidič, který vozidlo zákazníka bude řídit, bude muset splňovat požadavky kladené na řidiče taxislužby (bude muset mít průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, bude muset být evidován jako řidič taxislužby apod.), což je žádoucí především z důvodu ochrany majetku (vozidla) cestujících.

#### K ustanovení § 21a (Evidence řidičů taxislužby)

Zrcadlovým způsobem k § 21 (Evidence vozidel taxislužby) je navržena i evidence řidičů taxislužby, která nahrazuje zaniknuvší systém evidování řidičů u jednotlivých provozovatelů prostřednictvím vydávání průkazů o způsobilosti řidiče taxislužby (nově již nebudou průkazy vydávány pro konkrétní provozovatele – více viz důvodová zpráva k § 21d).

Provozovatel taxislužby musí předem požádat o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby, ohlásit změny v údajích o řidiči a předem požádat o jeho vyřazení z evidence řidičů taxislužby. Obdobně jako u evidence vozidel taxislužby slouží tyto povinnosti k zajištění aktuálnosti registru dopravců (podklady pro kontrolu, odraz skutečnosti v centrálním registru dopravců a případném superregistru dopravců EU). Pokud bude řidič držitelem platného průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby, zařadí dopravní úřad tohoto řidiče do evidence a vydá provozovateli o tom doklad. S dokladem o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby se zachází zcela obdobně jako s dokladem o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby (§ 21), tzn. oznamovací povinnosti změn údajů a tomu odpovídající nový doklad, povinnost odevzdat neplatný doklad.

Obdobně jako u vyřazení vozidla z evidence vozidel taxislužby (§ 21 odst. 6 a 7) se postupuje i u vyřazení řidiče z evidence řidičů taxislužby. Podmínkou vyřazení však je, aby s tím řidič, jako druhý účastník, souhlasil, anebo aby s ním byl řádně rozváznán pracovní poměr. V současné době se kontrolní pracovníci setkávají s řidiči, kteří byli vyřazení provozovatelem z evidence (přestal platit jejich průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby) bez jejich vědomí, aniž by o tom byli provozovatelem informováni. Souhlasem řidičem (např. formou podpisu na oznámení) nebo doložením řádně ukončeného pracovněprávního vztahu bude nastolena ochrana řidičů taxislužby proti zvlí jejich zaměstnavatelů, kteří je svým nekalým jednáním mohou přivést do problémů (sankce za neoprávněné provozování taxislužby, zabránění vozidla apod.). O skutečnosti, že řidič byl vyřazen z evidence řidičů taxislužby, bude vyrozuměn i řidič, čímž je završena ochrana řidičů taxislužby. Navíc v případech, kdy provozovatel ukončí s řidičem pracovní smlouvu a neodhlásí ho z evidence, může tak učinit řidič, resp. provozovatel taxislužby může dát souhlas s tím, že o vyřazení požádá místo něj řidič. Záleží na dohodě obou stran, kdo o vyřazení požádá, z hlediska zákona o silniční



dopravě budou obě žádosti rovnocenné, neboť budou obsahovat podpisy (souhlas) obou účastníků, popř. doklad o ukončení pracovního poměru s druhým účastníkem.

Dopravní úřad vyřadí řidiče taxislužby na základě žádosti provozovatele nebo řidiče, dále pak obdobně jako u vyřazení vozidla taxislužby jestliže se dozví, že provozovatel přerušil, pozastavil nebo zrušil živnost, a dále navíc v případech, kdy se dozví, že průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby pozbyl platnosti. Pokud průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby pozbude platnosti, řidič nemůže vykonávat práci řidiče taxislužby a provozovatel taxislužby ho tím nesmí pověřovat, za což je i sankčně odpovědný. V těchto případech je tedy zaprvé z hlediska aktuálnosti registru dopravců žádoucí udržovat evidenci odpovídající realitě a zadruhé dát vyřazením řidiče z evidence řidičů taxislužby, o čemž bude vyrozuměn řidič i provozovatel, provozovateli najevo, že jeho řidič již není držitelem platného průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby.

Obdobně jako u dokladu o zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby je povinností dopravce vrátit i doklad o zařazení řidiče do evidence řidičů taxislužby do 7 dnů poté, co se dozví, že tento doklad přestal platit (není podstatné, zda tento doklad na úřad přinese provozovatel nebo řidič při podání žádosti o vyřazení).

#### K ustanovení § 21b (Povinnosti provozovatele taxislužby)

Povinnosti stanovené v dosavadním § 21 jsou nově pod § 21b, přičemž evidenční povinnosti k vozidlu a řidiči jsou v samostatném § 21 a 21a, včetně povinnosti provozovat taxislužbu pouze evidovaným vozidlem a evidovaným řidičem.

Zůstává povinnost označit a vybavit vozidlo taxislužby předepsaným způsobem, přičemž označení vozidla taxislužby je stanoveno § 12 vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a vybavení § 13 téže vyhlášky. Zmocnění umožňuje Ministerstvu dopravy ČR přesněji stanovit kromě výčtu označení a vybavení vozidla i podmínky používání označení a vybavení (dnes např. v § 12 odst. 2 nebo § 15 odst. 1 vyhlášky č. 478/2000 Sb.), náležitosti jednotlivých dokladů a dalšího vybavení vozidla (např. taxametr) apod.

Obdobně zůstává povinnost provozovatele taxislužby zajistit, aby řidič používal taxametr (upřesňuje se jeho vymezení s odkazem na nové nařízení vlády č. 464/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na měřidla) a vydal cestujícímu doklad o výši jízdného z taxametru (nikoliv ručně psaný). Prováděcí předpis stanoví způsob používání taxametru a náležitosti stvrzenky (již dnes upraveno v § 15 vyhlášky č. 478/2000 Sb.). Stávající doklady, které slouží k přehledu o stavu hospodaření a majetku nebo k jeho kontrole, jsou rozšířeny o záznamy o provozu vozidla, kterými jsou podle § 2 vyhlášky č. 478/2000 Sb. měsíční uzávěrky taxametru s celkovým přehledem o provozu vozidla a kopie stvrzenek (stvrzenka je dokladem sloužícím k přehledu o stavu hospodaření a majetku nebo k jeho kontrole již od července 2005). V souvislosti se zrušením obecné povinnosti dopravců v silniční osobní dopravě vést záznam o provozu vozidla (dosud v § 3 odst. 2) se v § 21 stanovuje povinnost vést záznam o provozu vozidla jako zvláštní povinnost provozovatele taxislužby. U taxislužby má záznam o provozu vozidla opodstatnění, neboť kontrolním orgánům slouží ke kontrole hospodaření a majetku podnikatele a k ověřování poctivosti jeho podnikání (na stvrzenkách je patrné, za jaké sazby řidič jel). Lhůta pro uchování záznamu o provozu vozidla je stanovena sice jednorozční, tato je však pouze z pohledu potřeb kontrolních orgánů podle zákona o silniční dopravě. Podle jiných právních předpisů musí provozovatel taxislužby archivovat kopie stvrzenek, měsíční uzávěrky taxametru a paměťové moduly taxametru po dobu stanovenou v těchto zvláštních předpisech (např. plátců DPH až 10 let, podnikatelé vedoucí účetnictví 5 let apod.). Vzhledem k tomu, že archivační lhůty dle zvláštních právních předpisů jsou různé, stanovuje se v zákoně o silniční dopravě archivační lhůta pouze v délce potřebné pro kontrolní činnost (vzhledem k roční lhůtě pro zahájení řízení je navrhovaná lhůta postačující) a možnost dopravního úřadu si při kontrole vyžádat tyto doklady přímo od provozovatele taxislužby.

Navržené odstavce 4 až 6 jsou nové povinnosti provozovatelů taxislužby, které určují provozovatelům zajistit dodržování povinností stanovených obcemi na základě zmocnění podle § 21c obecně závaznými vyhláškami jako další podmínky pro provozování taxislužby na území obce. Jde o povinnost zajistit, aby v obci, která stanovila jako podmínku pro výkon práce řidiče taxislužby mít složenou zkoušku ze znalostí místopisu, právních předpisů a obsluhy taxametru, nabízel přepravní služby pouze řidič, který má složenou tuto zkoušku. Dále o povinnost zajistit, aby řidič dodržoval Provozní řád taxistanoviště, pokud obec na svém území zřídila taxistanoviště a vydala k nim Provozní řád a dále o povinnost zajistit, aby vozidla splňovala další požadavky obce na barvu, označení a emisní limity vozidla, pokud je obec stanovila. Bez zavedení povinnosti provozovatelů zajistit dodržování všech podmínek pro provozování taxislužby na území České republiky a všech obcí, by místní podmínky obcí na taxislužby pozbyly své opodstatnění, neboť by jejich plnění nemohlo být na dopravních vymáháno.

V posledním odstavci se stanovuje provozovateli taxislužby oznamovací povinnost nahlásit dopravnímu úřadu změny podstatné pro registrační povinnosti dopravního úřadu a pro vydávání dokladů provozovateli taxislužby a mající závažný vliv na evidenci vozidel a řidičů taxislužby.

Z dosavadních povinností se naopak v navrhovaném ustanovení již neobjevují povinnosti spojené s průkazem o způsobilosti řidiče taxislužby (odevzdání průkazu, oznamovací povinnosti), které byly v souvislosti se změnou systému vydávání průkazu na řidiči delegovány na řidiče, neboť provozovatel má povinnost zajistit, aby práce řidiče taxislužby vykonávala osoba, která má platný průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, stanovenou v § 9 odst. 2 písm. e) zákona a povinnost zajistit, aby průkaz byl při provozování ve vozidle vystaven je upraven v § 13 písm. d) prováděcí vyhlášky k zákonu a povinnost mít ve vozidle osvědčení o složené zkoušce z místopisu je rovněž již upravena v § 13 písm. e) prováděcí vyhlášky. Také povinnost označit vozidlo střešní svítlnou je v současné době již upravena ve vyhlášce č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a to v ustanovení § 12. Povinnost zahájit provozování taxislužby se odvozuje od první žádosti o zařazení vozidla nebo řidiče do evidence vozidel nebo řidičů taxislužby. Má se za to, že bez evidovaného řidiče provozovatel taxislužbu zatím neprovozuje. Rovněž povinnost řidiče vrátit průkaz provozovateli je vypuštěna, neboť se změnil systém vydávání průkazu (toto ustanovení, ale i ostatní dosavadní ustanovení ohledně průkazů, budou účinné pouze v případě průkazů o způsobilosti řidiče taxislužby vydaných přede dnem účinnosti tohoto zákona řidičům–zaměstnancům, neboť dle přechodného ustanovení se na tyto průkazy budou vztahovat dosavadní právní předpisy, a to pouze 3 měsíce po nabytí účinnosti tohoto zákona, neboť poté pozbývají platnosti).

Navrhovanou úpravou povinností provozovatelů taxislužby bylo odstranit zbytečné duplicity v zákoně o silniční dopravě a jeho prováděcí vyhlášce, zpřehlednit seznam povinností provozovatelů taxislužby a rozšířit je o povinnosti, které sice již existují, ale nejsou dosud vymezeny zákonem.

## **K bodu 22**

Taxislužba je provozována především pro přepravní potřeby obyvatel města a jeho blízkého okolí a nabízí se na veřejných komunikacích, takže vozidla taxislužby jsou v téměř permanentním pohybu po městě a dochází tak k zatěžování životního prostředí města více než svátečními řidiči, kteří městem jen projíždějí. Hl. m. Praha, statutární města a obce s počtem obyvatel nad 20 000 budou moci v samostatné působnosti stanovit jako podmínku pro provozování taxislužby na jejich území požadavek na emisní limity vozidel tak, aby docílily zlepšení ovzduší a životního prostředí na svém území. Současně se zlepšením životního prostředí budou moci větší obce zlepšit i úroveň nabízení přepravních služeb taxislužbou požadavkem na barvu vozidla taxislužby a jeho označení (povinné označení podle tohoto zákona není tímto ustanovením dotčeno, obce nebudou moci označení upravit zcela odlišně, ale budou moci stanovit další povinné označení vozidel, např. logem města

apod.). Vozidla označená jednotně pro jedno město budou spotřebitelům dávat jistotu, že využívají místní taxislužbu, tj. taxikáře s místními znalostmi, na určité úrovni. Sjednocením barvy vozidla taxislužby obce docílí snadného nalezení vozidla taxi v silničním provozu zákazníkem.

### **K bodu 23**

Průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby je v současné době vystavován provozovateli pro konkrétního řidiče, kterého hodlá pověřit výkonem práce řidiče taxislužby. Řidič, který má průkaz pro provozovatele A a hodlá současně pracovat pro provozovatele B, musí postoupit martyrium s vydáním průkazu i u provozovatele B. Následně pak je držitelem dvou průkazů o způsobilosti řidiče taxislužby (na jednoho řidiče). Průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby tak kromě funkce „potvrzovat způsobilosti osoby vykonávat práci řidiče taxislužby“ nad rámec svého smyslu omezuje tuto způsobilost pouze pro konkrétního provozovatele, ačkoliv řidič, který splňuje podmínky pro výkon práce řidiče taxislužby, může vykonávat tuto práci pro jakéhokoliv provozovatele. Rovněž tak, pokud chce řidič ukončit pracovní smlouvu s provozovatelem A a přejít k provozovateli B, musí požádat o nový průkaz pro provozovatele B, ačkoliv průkaz pro provozovatele A osvědčuje, že je osobou spolehlivou a bezúhonnou.

Dalším problémem, který vznikl vydáváním několika průkazů jednomu řidiči pro více provozovatelů, je skutečnost, že když se osoba řidiče stane nespolehlivou, např. když předraží službu při výkonu taxislužby u jednoho provozovatele, dopravní úřad mu odebere průkaz pro onoho provozovatele, ale pak musí vést ještě další (někdy i několik) správních řízení o odebrání průkazů i pro ostatní provozovatele, přičemž místní příslušnost se řídí sídlem provozovatele. Následkem toho v současné době existují řidiči, kteří mají odebraný průkaz jedním dopravním úřadem a současně jsou držiteli jiného platného průkazu vydaného jiným dopravním úřadem pro tamního provozovatele (přičemž průkaz opravňuje řidiče vykonávat práci řidiče taxislužby po celém území České republiky, tedy i v obvodu dopravního úřadu, který řidiči odebral jiný průkaz).

Proto hlavní město, vycházejíce ze smyslu průkazu, navrhuje změnu dosavadního principu vydávání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby tak, že průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby bude vydáván řidiči a nikoliv provozovateli a řidiče bude opravňovat vykonávat práci řidiče taxislužby po celém území České republiky pro jakéhokoliv provozovatele. V této souvislosti se obdobně jako u vozidel taxislužby, která jsou u provozovatele evidována, navrhuje zavést i evidenci řidičů (§ 21a), kteří pro konkrétního provozovatele vykonávají práci řidiče taxislužby - tato evidence nahradí dosavadní druhou funkci průkazu - evidenci řidičů pracujících pro konkrétní provozovatele. Místní příslušnost dopravního úřadu se bude řídit místem trvalého pobytu řidiče taxislužby (tento úřad bude příslušným i k vedení údajů o řidiči, kterému vydal průkaz, v registru dopravců).

V souvislosti se změnou principu průkazu, jehož vydávání je provozovatel de facto zbaven, čímž se pro podnikatele výrazně zjednoduší a zrychlí zaměstnávání řidiče taxislužby, je nutno povinnosti, které u průkazu měl dosud provozovatel, stanovit řidiči. Řidič bude muset požádat o vydání průkazu místně příslušný dopravní úřad podle místa trvalého pobytu, oznamovat změny údajů a průkaz vrátit. V této souvislosti se nově navrhuje v sankčním § 35 nový odstavec obsahující delikty fyzických osob, mezi které je pod písmenem a) zavedena sankce řidiči, který neodevzdá průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby podle § 21d odst. 4 nebo neoznámí jeho ztrátu, zničení, odcizení nebo zneužití podle § 21d odst. 5 písm. a), nebo neoznámí změnu údajů podle § 21d odst. 5 písm. b). Úvodní odstavce jsou až na formální úpravy spojené se změnou systému vydávání průkazu totožné s dosavadní úpravou. Doplnuje se jako nový důvod ukončení platnosti průkazu jeho dobrovolným odevzdáním dopravnímu úřadu (např. při ukončení výkonu práce řidiče).

V odstavci 6 se upřesňují dosavadní znění důvodů a vkládají se nové důvody pro odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby (současně se jedná o důvody pro ztrátu spolehlivosti řidiče

taxislužby) tak, aby byly zahrnuty všechny závažné způsoby jednání řidiče, u kterých je ve veřejném zájmu, aby se jich řidiči taxislužby nedopouštěli. Řidič, který se takového jednání dopustí, přijde o spolehlivost (viz novelizace § 9 odst. 3) a současně mu bude odebrán průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, čímž mu bude zamezeno vykonávat práci řidiče taxislužby pro jakéhokoliv provozovatele; především se zavedením institutu uložení zákazu výkonu práce řidiče v taxislužbě a hrozbou trestu odnětí svobody, neboť v současné době se nespolehliví řidiči bez průkazu shromažďují pod právníckými osobami, které je zaměstnají i bez průkazu, neboť případné sankce jsou uloženy právnícké osobě (prakticky bez majetku a možnosti pokutu vymáhat). Upřesňuje se především písmeno a), kde se pojem poškození cestujícího na ceně jízdného nahrazuje přesnějším pojmem účtování jízdného v rozporu se zvláštními předpisy, které upravují oblast cen a ochranu spotřebitele. Jako nový důvod pro odebrání (resp. zadržení) průkazu je užití vozidla označené provozovatelem, u kterého řidič není evidován jako řidič taxislužby, aby se zamezilo matení spotřebitelů, kteří mají mít jistotu, či řidič je veze, resp. jaká firma jim poskytuje služby. Formální úpravou k zajištění legislativní čistoty ustanovení se pod písmeno i) přesunuly jako důvod pro odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby ztráta spolehlivosti a bezúhonnosti řidiče taxislužby, dosud uvedeny v samostatném odstavci. Navrhované vyjmenované důvody jsou přesněji popsány a obsahují jen závažná, nežádoucí jednání řidiče, kterým je potřeba zamezit právě prostřednictvím systémů sankcí a trestů (odebrání průkazu nebo jeho zadržení na místě, ztráta spolehlivosti, následný zákaz činnosti apod.).

Dále, narozdíl od současného znění, se navrhuje, aby zadržet průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby mohly pouze dopravní úřady, a už nikoliv ostatní kontrolní orgány (např. Policie ČR), neboť jiné kontrolní orgány nemají buď kontrolní pravomoci ke zjišťování vyjmenovaných deliktů (např. předražení, nevydání stvrzenky apod.) anebo nemají potřebné přístupy do registru dopravců a centrálního registru dopravců na místě kontroly (např. pro zjištění, zda je řidič osobou nespolehlivou nebo zda je vozidlo evidováno jako vozidlo taxislužby). Z praktické nutnosti zajistit reálné dodržení lhůty pro odeslání oznámení (např. podpisová práva či úprava spisové služby na úřadu) se prodlužuje jednodenní lhůta k odeslání oznámení na třídní (pracovní dny). Jinak institut zadržení průkazu kromě formální úpravy (důvody jsou vyjmenovány u odebrání průkazu a je na ně legislativní odkaz; dosud byly vyjmenovány u zadržení průkazu a u odebrání byl legislativní odkaz – jde o formální, z legislativního hlediska správnější úpravu).

S cílem zefektivnit kontrolu spolehlivosti a bezúhonnosti řidiče taxislužby a v souvislosti s elektronizací veřejné správy budou dopravní úřady oprávněny vyžádat si potřebné údaje od živnostenského úřadu o pokutách uložených za neoprávněné podnikání v silniční dopravě a o zrušených koncesích pro provozování silniční dopravy, jako údajů potřebných k posouzení spolehlivosti řidiče podle § 9 odst. 3 písm. c) a f). Žádosti dopravního úřadu i sdělení živnostenského úřadu budou předávány způsobem umožňujícím dálkový přístup (např. emailovým dotazem s ověřeným elektronickým podpisem oprávněné úřední osoby, popř. bude v následující době implantován přímý přístup do rejstříku živnostenského podnikání pracovníky dopravního úřadu, čímž by došlo k výraznému zefektivnění veřejné správy, snížení nákladů na státní správu a ke zvýšení úrovně kontroly nad dodržováním podmínek pro provozování taxislužby).

## **K bodu 24**

Do nabytí účinnosti zákona č. 1/2005 Sb., kterým se od 3. 1. 2005 změnil zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, byla linková osobní doprava financována z prostředků státního rozpočtu, původně prostřednictvím okresních úřadů, po ukončení jejich činnosti prostřednictvím krajských úřadů. Jednalo se o účelově vázané prostředky, jejichž správné a oprávněné užití bylo třeba kontrolovat státními orgány. Citovaným zákonem přešlo financování základní dopravní obslužnosti veřejnou dráží i linkovou osobní dopravou na kraje, které po stanovení jejího rozsahu zastupitelstvem kraje uzavírají za tímto účelem příslušné smlouvy o závazku veřejné služby. Jedná

se tak o rozpočtové prostředky, s nimiž kraj nakládá v samostatné působnosti a svými orgány provádí i nezbytnou kontrolu jejich užití. Ustanovení zákona o zmocnění Ministerstva dopravy ČR k provádění kontrol použití finančních prostředků tak ztratilo opodstatnění a není a ani nemůže být využíváno. Proto je účelné je z právního předpisu bez náhrady odstranit.

### **K bodu 25**

S rozvojem moderních technologií a zpřísnováním podmínek pro pořizování audiovizuálních záznamů osob se kontrolní orgány při snaze maximálně věrohodně zaznamenat zjištěný stav porušení právních předpisů setkávají s námitkami kontrolovaných subjektů, že kontrolní orgán není oprávněn pořizovat tyto záznamy. Podle § 51 odst. 1 správního řádu lze v řízení použít všech důkazních prostředků, pokud nejsou získány v rozporu se zákonem. Z důvodu zamezení spekulacím a případnému zabránění kontrolním pracovníkům pořizovat o předmětu kontroly audiovizuální záznamy nesprávným právním výkladem výše uvedeného ustanovení, bude vhodné a žádoucí navrhovaným zmocněním umožnit kontrolním pracovníkům pořizovat o předmětu kontroly zvukové a obrazové záznamy, které v některých případech lépe zaznamenají skutečný stav věci a zefektivní kontrolu, než jejich slovní opis (např. označení vozidla, záznam jednání řidiče taxislužby při placení jízdného, manipulaci s taxametrem apod.).

### **K bodu 26**

Státní odborný dozor v silniční dopravě se procesně řídí zákona č. 552/1991 Sb., o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů, pokud zákon o silniční dopravě nestanoví jiný postup. Podle ustanovení § 12 odst. 2 písm. a) zákona o státní kontrole jsou kontrolní pracovníci oznámit kontrolované osobě zahájení kontroly a předložit pověření k provedení kontroly. Při provádění silniční kontroly, kdy kontrolní pracovník předem neví, čí vozidlo bude kontrolovat, je splnění této povinnosti problematické a často je její obcházení kritikou ze strany dopravců (povinnost oznámit kontrolu a prokázat se oprávněním je naplněna ze strany dopravního úřadu zasláním protokolu o kontrole k seznámení kontrolované osobě – dopravci, tedy fakticky po provedení kontroly). Pro řádné provedení státní kontroly, resp. státního odborného dozoru v silniční dopravě, se proto navrhuje v zákoně o silniční dopravě speciálně upravit procesní zahájení kontroly v terénu při silniční kontrole, kdy není v reálných možnostech kontrolních pracovníků doslovně naplnit požadavky na ně kladené zákonem o státní kontrole. Při zastavení vozidla bude dopravce (kontrolovanou osobu) zastupovat řidič (pokud tento nebude současně i dopravcem v jedné osobě). Pracovník dopravního úřadu zahájí výkon státního odborného dozoru v silniční dopravě tak, že předloží doklad o pověření řidiči kontrolovaného vozidla a oznámí mu zahájení kontroly. Po provedení kontroly, která zpravidla nepokračuje dalším šetřením v provozovně, ale je vyhodnocena a ukončena na místě silniční kontroly, předá řidiči jedno vyhotovení protokolu a jedno vyhotovení protokolu zašle v následujících dnech dopravci (kontrolované osobě) k seznámení, čímž bude naplněn požadavek podle ustanovení § 16 odst. 1 zákona o státní kontrole.

Řidič, který pro výkon státního odborného dozoru v silniční dopravě bude na místě silniční kontroly zastupovat dopravce, tak bude povinen umožnit výkon dozoru, tzn. předložit kontrolním pracovníkům požadované doklady, které musejí být při provozování ve vozidle, a umožnit jim přístup k záznamovému zařízení (tachograf, taxametr apod.). Neumožnění výkonu státního odborného dozoru řidičem je sankcionováno speciálně nově navrženým ustanovení § 35 odst. 6 písm. b) zákona o silniční dopravě, čímž je dán důraz na závažnost a důležitost povinnosti řidiče umožnit výkon státního odborného dozoru v silniční dopravě.

### **K bodu 27**

Podle současného znění § 34b odst. 1 vede údaje o dopravci dopravní úřad, který dopravci vydal stanovisko ke koncesi, což v případě změny sídla nebo místa trvalého pobytu dopravce vede k tomu, že dopravce eviduje dopravní úřad, který už není příslušný k vydání stanoviska ke koncesi, ale pouze mu kdysi stanovisko vydal. Nově se proto navrhuje tuto vážnou chybu napravit a místní příslušnost dopravního úřadu pro vedení údajů o dopravci v registru dopravců se bude řídit podle sídla právnické osoby nebo místa trvalého pobytu fyzické osoby, tedy podle příslušnosti dopravního úřadu pro vydání stanoviska ke koncesi. Místní příslušnost se formálně přesouvá z odstavce 1 do odstavce 2, který obsahuje narozdíl od současné úpravy přesnější vymezení údajů, které dopravní úřady vedou v registru dopravců, včetně jejich rozšíření o nově zavedené instituty a doklady a včetně omezení vedených údajů o sankcích uložených pouze podle zákona o silniční dopravě. Není potřebné a ani v silách správních orgánů evidovat úplně všechny sankce uložené kterýmkoliv orgánem veřejné správy podnikateli v silniční dopravě v souvislosti s provozováním silniční dopravy, nehledě na to, že tuto evidenci vede již živnostenský úřad ve složce podnikatele v registru živnostenského podnikání. Sankce uložené jinými orgány nemají na rozhodování dopravních úřadů vliv, neboť při zkoumání dobré pověsti, bezúhonnosti nebo spolehlivosti nebo při podávání návrhu na zrušení koncese nehrají tyto sankce roli, případně si je dopravní úřad může vyžádat od živnostenského úřadu. V souvislosti s tím se ruší i povinnost všech orgánů veřejné správy zaslat opis rozhodnutí, kterým uložil sankci podnikateli v silniční dopravě v souvislosti s provozováním silniční dopravy, stanoví dosud v odstavci 3, který se nahrazuje naopak chybějící úpravou, jak se mají dopravní úřady zachovat v případech, kdy dojde ke změně místní příslušnosti k vydání stanoviska ke koncesi a tedy i k vedení údajů o dopravci v registru dopravců.

Pokud dopravní úřad zjistí, že již není příslušný k vydání stanoviska ke koncesi dopravce, předá složku, kterou dosud o dopravci vedl, včetně všech údajů vedených v registru dopravců, nově příslušnému dopravnímu úřadu bez zbytečného prodlení. Tím by měla být zajištěna aktuálnost a správnost vedení registru dopravců.

## **K bodu 28**

Dosavadní úprava zákona o silniční dopravě neumožňuje dopravním úřadům uložit dopravcům nápravu protiprávního stavu. Přitom tento institut je zakotven např. v živnostenském zákoně, který s provozováním silniční dopravy úzce souvisí (v případech, kdy je silniční doprava provozována živnostenským způsobem). Podle dosavadní úpravy při zjištění porušení právních předpisů dopravní úřad vždy uloží pokutu za porušení, aniž by měl možnost nařídit nápravu. Dopravce tak neměl jasný signál, jak má protiprávní stav napravit, a na druhé straně, pokud dopravce vyvinul maximální snahu a protiprávní stav okamžitě napravil, nebylo mu to prakticky nic platné, neboť sankce mu byla stejně uložena.

Navrhované ustanovení umožní dopravním úřadům, resp. Ministerstvu dopravy ČR při provádění státního odborného dozoru v silniční dopravě při zjištění závady, která není závažným porušením zákona o silniční dopravě, a jejíž náprava je možná (náprava není možná především u provozních povinností, např. nevydání stvrzenky z tiskárny taxametru aj.), nařídit dopravci nápravu protiprávního stavu, přičemž v rozhodnutí ve výroku uvede, do jakého stavu má být aktuální protiprávní stav uveden, a stanoví k tomu dopravci přiměřenou lhůtu. Pokud dopravce při plnění rozhodnutí zjistí, že nápravu ve stanovené lhůtě z objektivních důvodů nestihne, může požádat dopravní úřad o prodloužení lhůty, který jeho žádosti vyhová v případech, kdy lhůtu dopravce nemůže splnit bez vlastního zavinění a příčinou jsou objektivní okolnosti nezávislé na vůli dopravce, a stanovenou lhůtu přiměřeně prodlouží tak, že vydá rozhodnutí, ve kterém původně stanovenou lhůtu prodlouží, případně žádost dopravce zamítne.

K zajištění právního stavu v České republice v oblasti silniční dopravy pokud možno bez prodlení, nemá odvolání proti rozhodnutí o nařízení nápravy odkladný účinek, takže náprava je vykonatelná dnem oznámení dopravci a tento nápravu musí provést v souladu s rozhodnutím, i když podá

odvolání. Dostatečným motivem pro dopravce, aby protiprávní stav a nedostatky napravili podle rozhodnutí dopravního úřadu nebo Ministerstva dopravy ČR, je navrhované ustanovení odstavce 5, podle kterého v případě, že dopravce uposlechne a nedostatky ve stanovené lhůtě odstraní v souladu s rozhodnutím, dopravní úřad nebo ministerstvo mu neuloží pokutu za zjištěné nedostatky.

Cílem tohoto ustanovení je na jedné straně umožnit správním orgánům z moci úřední nařídit nápravu nedostatků a zajistit tak průběžné plnění povinností stanových právními předpisy pro provozování silniční dopravy a na druhé straně poskytnout dopravcům šanci na nápravu, aniž by za své pochybení byli potrestáni. Naopak, pokud dopravce odmítne napravit nedostatky, dopravní úřady a Ministerstvo dopravy ČR při ukládání pokuty za zjištěné nedostatky podle § 35 přihlédnou k této okolnosti jako k závažné přitěžující okolnosti a uloží výrazně vyšší pokutu než obvykle.

Není vhodné tento institut používat u dopravců, kteří opakovaně porušují zákon o silniční dopravě, neboť by je nic nenutilo, aby sami od sebe plnili povinnosti a spoléhali by na to, že jim dopravní úřad vždy nařídí nápravu a oni se splněním rozhodnutí vyhnou pokutě. Rovněž je nevhodné nařídit nápravu tam, kde dopravní úřad zjistí úmyslné a záměrné porušení právních předpisů závažným způsobem.

### **K bodu 29**

Změna písmen a) a b) má pouze formální charakter, především upřesňuje a sjednocuje jejich znění a užívání pojmů v zákoně o silniční dopravě, a reaguje na navrhované změny (zrušení § 3 odst. 2). Nedochozí ke změně obsahu pojmenovaných správních deliktů.

### **K bodu 30 a 31**

Navrhovaná úprava pouze formálně odráží přečíslování ustanovení § 9 odst. 4 na § 9 odst. 5 navrhovanou novelou a nahrazení poznámky pod čarou č. 3a poznámkou pod čarou č. 1b.

### **K bodu 32**

V § 18 zákona jsou taxativně stanoveny povinnosti dopravce ve veřejné linkové dopravě, které pro tento druh dopravy podstatně rozšiřují obecné povinnosti dopravců a podnikatelů v jiných druzích dopravy. Jsou zde obsaženy takové povinnosti, které vyplývají z charakteru veřejné přepravy osob, tj. zajišťující pro její uživatele potřebnou stabilitu, opakovatelnost, předvídatelnost poskytovaných služeb a současně dostatečnou informovanost. Při nesplnění některých z obsažených povinností dopravní úřady ukládají dopravcům pokuty podle § 35 zákona, jiné z obsažených povinností mají pouze deklaratorní charakter a na jejich neplnění sankci uložit nelze.

Pokutu dosud nelze uložit dopravci za nesplnění povinnosti, obsažené v § 18 písm. d), které zní: "Doprovce ve veřejné linkové dopravě je povinen ... spojením uvedeným v jízdním řádu přepravit každého, jsou-li splněny smluvní přepravní podmínky a tarif a nebrání-li tomu okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit nebo jim zabránit.". Nesplnění tohoto ustanovení, které držitel licence a schváleného jízdního řádu ukládá určitou přepravní povinnost, může mít zásadní negativní dopady na každého, kdo hodlá veřejnou dopravu použít na základě vyhlášeného a zveřejněného jízdního řádu a na jeho údaje se oprávněně spolehně. Potenciálnímu cestujícímu, který nebude z takového důvodu přepraven do cíle jeho cesty, může být způsobena škoda nezanedbatelného rozsahu. Je tak možné dovodit, že nedodržení přepravní povinnosti z tohoto hlediska znamená nenaplnění základního atributu dopravy veřejné.

Z uvedeného důvodu je žádoucí změnit deklaratorní charakter nesplnění přepravní povinnosti na správní delikt s určenou výší sankce, který by při jejím porušení umožnil dopravním úřadům účinný postih k zabránění opakovaného vzniku takových situací.

Dále správní delikty dosud vyjmenované v ustanovení § 35 pokrývají jen velmi malou část povinností stanovených zákonem o silniční dopravě (vyjma taxislužby a přepravy nebezpečných věcí, kde je možné sankcionovat všechna porušení zákona). Proto se nově navrhuje „obecné“ písmeno k), dle kterého dopravní úřady nebo Ministerstvo dopravy ČR postihne dopravce sankcí do výše 100 000 Kč za jakýkoliv správní delikt, kterého se dopravce dopustí při provozování silniční dopravy podle zákona o silniční dopravě, který není konkrétně uveden v jednotlivých ustanoveních § 35. Skutečnost, že správní delikt, není vyjmenován konkrétně v jednotlivých ustanoveních § 35, naznačuje i menší závažnost a význam porušení stanovených povinností, a k tomu by měl dopravní úřad přihlídnout při stanovování výše pokuty. Při ukládání pokuty podle § 35 odst. 1 je nutné si uvědomit, že hranice 100 000 Kč je horní hranicí a její dosažení by mělo být výjimečné, a to jen v opravdu závažných případech. Ustanovení formulované obecně a zahrnující nevyjmenované porušení zákona najdeme např. v § 22 odst. 1 písm. l) přestupkového zákona. V případě zákona o silniční dopravě, která upravuje výraznou část i součást našeho života, životního prostředí a naší činnosti (na 80 tis. dopravců provozuje téměř 150 tis. vozidel), je nepochybně potřebné, aby dopravci byli za každou povinnost stanovenou tímto zákonem odpovědní a za nedodržování byli potrestáni (v opačném případě bychom značnou část zákona o silniční dopravě vydat jen jako metodiku a doporučení). Povinnost, za kterou nelze trestat, není vymahatelnou povinností a ztrácí tak vlastní smysl.

Cílem navrhované úpravy je tedy pojmenování nového správního deliktu, jako deliktu závažnější povahy než jiné nejmenované delikty, jejichž naplnění (porušení povinností stanovené dopravci zákonem o silniční dopravě) bude nově sankcionováno podle § 35 odst. 1 písm. k) (dosud dopravní úřady a Ministerstvo dopravy ČR nemohly za jejich porušení dopravce sankcionovat vůbec). Dopravci by si měly být vědomi, že dodržovat se musí celý zákon o silniční dopravě, nejenom ustanovení, za která jim hrozí sankce. Ustanovení je úzce propojeno s nově navrhovaným § 34d, který umožní dopravním úřadům a Ministerstvu dopravy ČR nařídit nápravu zjištěné závady. Při splnění nařízení nápravy nedojde totiž k uložení pokuty podle § 35, takže dopravci se nemusí obávat, že by při jakémkoliv nepodstatném nesplnění povinností vyplývajících ze zákona o silniční dopravě byli sankcionováni podle písmene k), pokud svou chybu napraví.

### **K bodu 33**

Protože byly zavedeny nové povinnosti závažného charakteru, z důvodu upřesnění nebo úpravy stávajících povinností a proto, že některá dosavadní ustanovení již byla překonána a nemají opodstatnění, navrhuje se ustanovení pod písmeny b) až g) definovat znovu včetně jejich tematického pořadí s tím, že stávající znění se přizpůsobí navrhovaným úpravám povinností a zrušené delikty se nahradí nově definovanými, které odrážejí vznik nových povinností i vysokou závažnost stávajících.

Zcela se vypouští pojmenování správního deliktu v dosavadním písmenu f), jehož opodstatnění novelizací zákona o silniční dopravě zákonem č. 150/2000 Sb. zaniklo. Od 30. 6. 2000 dopravní úřady již nemohou stanovovat vlastní přepravní podmínky pro taxislužbu, a tudíž i tento delikt jako takový zanikl. Dále dosavadní správní delikt pojmenovaný v ustanovení písmene g) sice nezanikl, řidiči musí i nadále dodržovat provozní řád taxistanoviště, nicméně tento delikt je již obsažen ve správním deliktu pod písmenem h), přičemž se nejedná o tak závažný správní delikt, aby musel být samostatně pojmenován.

Místo zcela vypuštěných pojmenovaných deliktů se navrhuje pojmenovat správní delikt, který je sice zahrnut již pod stávajícím písmenem h), ale jehož závažnost si vyžaduje samostatné pojmenování, a to nevydání stvrzenky z tiskárny taxametru, což je jedno z nejzávažnějších porušení zákona o silniční dopravě při provozování taxislužby, o čemž svědčí i fakt, že nevydání stvrzenky z tiskárny taxametru je trestným činem podle trestního zákona. Takto závažný delikt by měl být samostatně pojmenován. Dále se na místo vypuštěného deliktu pojmenovává nový delikt, tj.



porušení povinnosti zajistit, aby vozidla příležitostně osobní silniční dopravy kategorie M1 neparkovala a neúčastnila se silničního provozu bez písemné objednávky ve vozidle. Jelikož jde o zásadní pilíř snahy zamezit zaměnitelnému nabízení přepravních služeb mezi příležitostnou osobní silniční dopravou a taxislužbou, je potřebné tento delikt samostatně pojmenovat.

Dále nově zavedená povinnost v zákoně o silniční dopravě pro provozovatele taxislužby pověřit výkonem práce řidiče taxislužby pouze řidiče, který je na provozovatele taxislužby evidován dopravním úřadem, je připojena k obdobnému deliktu, který je v dosavadní době pojmenován v písmenu b). Vzhledem k úpravě evidence vozidel taxislužby, upravuje se i dosavadní pojmenování deliktu. Evidování vozidla a řidiče dopravním úřadem je na úrovni osvědčení, že vozidlo splňuje požadavky na vozidlo taxislužby (je kategorie M1, tedy je to vozidlo určené k přepravě osob, a není evidováno na jiného provozovatele, tedy je zamezeno případné nutné manipulaci s taxametrem) a řidič splňuje požadavky na řidiče taxislužby (je starší 21 let a jako osoba spolehlivá a bezúhonná má platný průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby). Při případných stížnostech a oznámeních navíc evidence vozidel a řidičů taxislužby slouží k rychlému vyhledání odpovědného dopravce a jeho rychlému potrestání, což má efektivní výchovný účinek okamžitého pocítění porušení povinnosti. Je proto žádoucí, aby evidence vozidel a řidičů taxislužby byla aktuální a odpovídala provozování taxislužby podnikatelem. Sníží se tím i náklady správních orgánů a osob, které by musely potřebné údaje dohledat a poskytnout, na dohledávání viníka. Pojmenování tohoto deliktu má tedy opodstatnění.

Nové znění ustanovení dosavadního písmene e), nově písmene b), reaguje na změnu definice příležitostně osobní silniční dopravy a ustanovení § 20a obsahující upřesněné povinnosti provozovatele příležitostně osobní silniční dopravy ohledně objednávky. Obsahově se pojmenovaný správní delikt přímo nemění, jenom se rozšiřuje o závažné porušení povinnosti dopravce zajistit, aby přepravovaná osoba neplatila řidiči (pokud platba není provedena na předem vystavenou fakturu, což umožňuje navrhované ustanovení § 20a odst. 4).

### **K bodu 34**

Navrhovaná úprava pouze formálně odráží přečíslování ustanovení § 21 na § 21b.

### **K bodu 35**

K nově vloženému odstavci 6 (pokuty řidičům):

Vzhledem k tomu, že navrhovaný systém vydávání průkazů o způsobilosti řidiče taxislužby je nově koncipován ve vztahu k řidiči a nikoliv provozovateli, včetně stanovení povinností týkajících se zacházení s průkazem (povinnost nahlášení změn, povinnost vrátit neplatný průkaz apod.), přenáší se částečně odpovědnost za porušení těchto povinností na řidiče. Řidič taxislužby bude osobou, které bude vydán průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, se kterým jsou spojeny určité povinnosti, a proto jen řidič taxislužby musí být právně odpovědný za jejich nedodržení. Rovněž tak jde o snahu přenést částečně odpovědnost za jednání i na řidiče, neboť podle stávajících předpisů je veškerá odpovědnost stanovena provozovateli taxislužby, kterému je za porušení právních povinností (i řidičem) uložena sankce; proto se vkládá nový odstavec 6.

V rámci písmene a) je možnost řidiči taxislužby uložit pokutu až do výše 100 000 Kč za to, že neodevzdá průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby (porušení této povinnosti je poměrně závažným deliktem obzvláště v případech, kdy řidič i nadále neplatný průkaz používá při výkonu práce řidiče taxislužby a prokazuje se jím jak zaměstnavateli, tak kontrolním orgánům, proto je žádoucí zajistit u řidičů dodržování především této povinnosti) nebo za porušení oznamovací povinnosti (porušení pouhé oznamovací povinnosti v těchto případech není závažným porušením zákona o silniční dopravě, a proto se horní hranice 100 000 Kč může zdát příliš nadsazená. Dopravní úřady by měly

využívat především její spodní hranici, avšak v případech, kdy řidič soustavně a úmyslně dopravnímu úřadu zatajuje změnu údajů nebo ztrátu průkazu, lze si představit i pokutu vyšší). Cílem tohoto ustanovení je pod hrozbou sankce zajistit aktuálnost vedené evidence řidičů taxislužby a především disciplínu řidičů při zacházení s průkazem o způsobilosti řidiče taxislužby.

V rámci písmene b) je zavedena přísnější sankce za neumožnění výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě, než jak je tomu dosud podle § 19 odst. 1 zákona č. 552/1991 Sb., o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů, (pořádkovou pokutu až 50 000 Kč lze uložit jakékoliv osobě za to, že zapříčiní, že kontrolovaný subjekt nesplní své povinnosti podle zákona o státní kontrole). Je nutno si uvědomit, že narozdíl od jiných oblastí se kontrolou v silniční dopravě, resp. státním odborným dozorem v silniční dopravě, zajišťuje především ochrana zdraví a životů obyvatelstva (např. při přepravě nebezpečných věcí), tomu odpovídá i výše možných sankcí za případná porušení zákona o silniční dopravě (až do výše 1 milionu korun). Může tak dojít k situaci, kdy řidič raději neumožní kontrolu, než aby úřad zjistil zásadní (nebo dokonce i veřejně nebezpečné) porušení předpisů upravujících silniční dopravu, za což mu hrozí toliko sankce do 50 000 Kč. Dále je nutno mít na paměti, že při silniční kontrole (kvůli níž je toto ustanovení navrženo) je řidič osobou zastupující na místě dopravce a jménem dopravce předkládá kontrolním pracovníkům požadované doklady a umožňuje jim přístup k záznamovým zařízením. Podstatným důvodem pro zavedení této speciální sankce je i skutečnost, že případné porušení předpisů v rámci praktického výkonu silniční dopravy nelze ve většině případů zjistit následným dohledáním v dokumentech dopravce, neboť kontrolu povinností stanovených na vozidlo a řidiče při provozování silniční dopravy lze zjistit jen při silniční kontrole. Státní odborný dozor v silniční dopravě při praktickém provozu silniční dopravy v terénu musí být proveden přímo na ulici a řidič, který je od počátku přítomen kontrole a během kontroly vystupuje jménem dopravce a který je v daný moment jedinou osobou schopnou umožnit kontrolním orgánům přístup k záznamovému zařízení ve vozidle, si musí být vědom, že případné neumožnění státního odborného dozoru v silniční dopravě je závažným porušením povinností. Cílem navrhované úpravy je tedy stanovit větší odpovědnost řidiče motorového vozidla za znemožnění výkonu státního odborného dozoru, než jak je dosud stanoven v zákoně o státní kontrole, a zdůraznit skutečnost, že při silniční kontrole řidič zastupuje dopravce a má zajistit bezproblémové provedení výkonu státního odborného dozoru.

V rámci písmene c) je zavedena velmi přísná sankce osobám, které užijí v silničním provozu vozidla označeného zaměnitelně s taxislužby (např. vozidlo označené jen přerušovanými pruhy nebo jen střešní svítilnou apod., tedy i vozidlo, které nespĺňuje doslova všechny požadavky na označení vozidla taxislužby, ale svým označením působí s vozidly taxislužby zaměnitelně), aniž by toto vozidlo bylo evidováno jako vozidlo taxislužby nebo aniž by tyto osoby byly držitelem platného průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby. Toto ustanovení se tedy sankčně dotkne nejenom osob nemajících průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby a řídící vozidlo taxi, ale i samotných řidičů taxislužby, kteří budou řídit vozidlo označené jako taxi, avšak neevidované jako taxi. Dále je výsledkem spoluodpovědnost řidiče taxislužby za výkon práce řidiče taxislužby s neplatným průkazem o způsobilosti řidiče taxislužby, především v souvislosti s podmínkou spolehlivosti a bezúhonnosti (v současné době řidiči často nesdělují svým zaměstnavatelům, že přišli o spolehlivost nebo bezúhonnost, nebo se dokonce s tímto vědomím nechávají nově zaměstnat, přičemž za jejich nespolehlivost či nebezúhonnost je provozovatel sankčně odpovědný). Za to, že řidiči svým zaměstnavatelům lhali ohledně své bezúhonnosti či spolehlivosti jim dosud nehrozí prakticky žádná sankce. Cílem navrhované úpravy je zajistit v silničním provozu pohyb pouze řádných vozidel taxislužby, která budou řízena pouze osobami oprávněnými, aby veřejnost měla jistotu, že vozidlo, které si zákazník hodlá případně objednat jako taxi je skutečně taxi a řidič spĺňuje všechny podmínky pro výkon práce řidiče taxislužby, čímž by měli být cestující ochráněni před nepoctivci a neměli by být vystaveni ohrožení života nebo majetku. Dále se chce zamezit, aby se řidiči záměrně nechávali zaměstnávat i s neplatným průkazem o způsobilosti řidiče taxislužby.

Toho by mělo být docíleno hrozbou vysoké sankce těm, kteří budou do silniční provozu zasahovat nevidovaným vozidlem taxi nebo bez platného průkazu.

K nově vloženému odstavci 7 (uložení zákazu činnosti řidiče v taxislužbě):

Jednání členů odborového svazu Taxi Praha, kteří si za přepravu taxi na území hl. m. Prahy účtují až 99 Kč za km, což prezentují i jako „oficiální“ cenu na dveřích vozidla taxi a tuto cenu si účtují otevřeně, a kteří práci řidiče taxislužby vykonávají jako osoby nespolehlivé, bez platného průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby, je ukázkou neschopnosti správních orgánů preventivně bránit poškozování spotřebitele před svévolným chováním podnikatele. Neschopnost správních úřadů zabránit těmto taxikářům v „oficiálním“ předražování jízdného a v jejich další činnosti pramení nikoliv z nečinnosti správních orgánů, ale z absence jakýchkoliv právních nástrojů, kterými by mohly účinně, reálně a fyzicky zamezit osobám v páchání protiprávního jednání. Odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy uložil těmto osobám několik desítek pokut v řádech statisíců korun a odebral jim průkazy o způsobilosti řidiče taxislužby za předražování jízdného; dále uložil desítky pokut za výkon práce řidiče taxislužby osobou nespolehlivou nebo bez průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby, avšak řidiči zareagovali seskupením se buď pod provozovatele mimo území hl. m. Prahy, kterému mimopražský dopravní úřad vydal průkazy o způsobilosti řidiče taxislužby pro tyto osoby (např. v době, kdy tyto osoby ještě nebyly v Centrálním registru dopravců označeny jako nespolehlivé, ale jsou i případy, že si pracovník dopravního úřadu v Centrálním registru dopravců neověří spolehlivost řidiče a bez dalšího mu průkaz vydá). Běžné jsou i případy, kdy se řidiči „zorganizují“ i pod pražské dopravce, jako např. pod společnost Odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravenství Čech a Moravy, provozovatele taxislužby EURO TAXI PRAHA, s. r. o., který pověřuje výkonem práce řidiče taxislužby osobou nespolehlivé, kterým byl odebrán průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, řidiče zaměstnává bez platného průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby a otevřeně odmítá dodržovat platné právní předpisy včetně toho, že účtování vyšší ceny na území hl. m. Prahy než maximální ohlašuje i Magistrátu hl. m. Prahy. Správní orgány mají toliko možnost provádět kontrolu a následně za zjištěná porušení (skutečné účtování vyšší ceny, skutečný výkon práce řidiče taxislužby nespolehlivou osobou) ve správním řízení uložit pokutu, přičemž až teprve po nabytí právní moci několika pokut může dopravní úřad dát návrh na zrušení koncese živnostenskému úřadu (koncese se rovněž ruší ve správním řízení trvajícím několik týdnů až měsíců). Řidičům, kteří nemají průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby a jsou nespolehlivými osobami, prakticky nehrozí žádný trest, který by pocítili na vlastní kůži, neboť pokuta se ukládá provozovateli taxislužby, většinou právnické osobě bez majetku. Po zrušení koncese této právnické osobě se zpravidla taxikáři pouze shromáždí pod jinou právnickou osobou do té doby, než i jí je zrušena koncese, atd.

Výsledkem je frustrace nejen poctivých taxikářů, kteří si dobývají chléb poctivě a nesnaží se zbohatnout, ale pouze si vydělat na živobytí, ale i široké veřejnosti, spotřebitelů, kteří ztrácí důvěru ve státní správu, která je nedokáže ochránit před jedinci, kteří se netají úmyslem je okrást a podle zákona vlastně ani nesmějí vykonávat práci taxikáře. Podmínka spolehlivosti a bezúhonnosti řidiče taxislužby má ochránit veřejnost před jedinci, kteří by je mohli ohrozit na majetku či životě, neboť je nutno si uvědomit, že v taxislužbě je cestující často v přímém osobním a individuálním kontaktu s řidičem bez druhé osoby. Je nepřijatelné, aby občan vsedal do vozidla taxislužby k osobě, která ho může poškodit na majetku, nebo dokonce na zdraví či životě. Proto je nutno co nejrychleji zajistit vymahatelnost plnění podmínek spolehlivosti a bezúhonnosti řidiče taxislužby tím, že řidičům, kteří budou vykonávat činnosti řidiče taxislužby a kteří nebudou držiteli platného průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby (podmínkou pro vydání průkazu a jeho případné odebrání je ztráta spolehlivosti nebo bezúhonnosti řidiče), bude uložen zákaz činnosti řidiče v taxislužbě.

Cílem navrhované úpravy je tedy umožnit správním orgánům (dopravním úřadům) účinně ochránit spotřebitele před svévolí podnikatelů a řidičů taxislužby. Narozdíl od bezzubé pokuty provozovateli taxislužby za zaměstnání nespolehlivé nebo nebezúhonné osoby, které se taxikáři nebojí, je

porušení zákazu výkonu činnosti řidiče v taxislužbě trestným činem podle § 171 trestního zákona (maření výkonu úředního rozhodnutí). Právě obava před odnětím svobody za spáchání trestného činu je účinnější nástroj, jak donutit taxikáře, kteří se dopustili nežádoucího jednání a po stanovenou dobu nesmějí vykonávat práci řidiče taxislužby, aby práci řidiče taxislužby opravdu nevykonávali a počkali si na vypršení doby ztráty spolehlivosti nebo bezúhonnosti, a teprve poté zkusili výkon této profese znovu. Pokud nespolehlivý řidič nebo nebezuhonný řidič po ztrátě své spolehlivosti či bezúhonnosti přestane vykonávat činnosti řidiče taxislužby, nebude mu uložen žádný zákaz, neboť k tomu není opodstatnění. Zákaz činnosti bude uložen až v případě, že takováto osoba bude chycena, že ačkoliv nespĺňuje podmínky pro výkon práce řidiče taxislužby, přesto tuto činnost vykonává nadále.

### **K bodu 36**

Kromě několika formálních úprav textu ustanovení § 35b, které zpřesňují postup jednání Policie České republiky a Celních úřadů při vybírání kaucí, dosud buď ne zcela přesných nebo dokonce zavádějících a matoucích, se navrhuje v souvislosti s novým správním řádem, který začal platit od 1. 1. 2006 a dle kterého jsou v řízení o uložení pokuty ukládány kromě pokuty i náklady řízení, uhradit vybranou kaucí i náklady řízení, neboť za současného znění nastává paradoxní situace, kdy pokuta je uhrazena kaucí, resp. je její uhrazení podmínkou pro uvolnění vozidla a vrácení dokladů, úřadu ve výsledku zbývá 1 000 Kč nákladů řízení, které musí předat k vymáhání a které jsou z exekučního hlediska nevyimadatelné obdobně, jako samotná pokuta uložená zahraničnímu dopravci. Je tedy naprosto logické, aby bylo zajištění zaplacení nejenom pokuty, ale i nákladů řízení, a to buď vybranou kaucí, anebo dopravcem před uvolněním vozidla.

Druhou podstatnou změnou, která se navrhuje, je umožnit vybírání kaucí i u provozovatelů taxislužby (bez ohledu na státní příslušnost), neboť velká část českých taxikářů jsou svojí platební disciplínou na úrovni zahraničních dopravců z nestabilních zemí. Např. v hl. m. Praze bylo z celkem 43,8 mil. Kč uložených taxikářům na pokutách a předaných k exekučnímu vymáhání vymoženo jen 11,9 mil. Kč, tj. pouhých 27 %. Exekuční řízení bylo u pokut ve výši 4,3 mil. Kč už zastaveno a pokuty byly odepsány jako nevyimadatelné. Obdobný osud zřejmě čeká i další pokuty v řádech desítek milionů Kč. Neuhrazené pokuty mají především taxikáři, kteří souvisle nedodržují právní předpisy nebo jezdí dokonce bez oprávnění a kteří nevlastní žádný majetek, který by bylo možno exekučně vymoci a zajistit tak nejenom úhradu pokuty, ale především její výchovný a odstrašující efekt, kvůli kterému byla primárně uložena. Ukládání pokut je v taxislužbě v případě dlouhodobě problémových taxikářů naprosto neúčinné. Tito taxikáři, který na sebe nemají napsaný žádný majetek a jsou smířeni s tím, že do konce života si nebudou vydělávat legálně, nemají obavu z exekutorů, natož z uložení sankce. Z pokut si přitom dělají přímo legraci, kdy na ulici kontrolní pracovníky prosí, aby jim „Magistrát uložil pokutu alespoň milion korun“, nebo se drze přiznávají, že „dokud se za to nebude zavírat, bude porušovat předpisy a okrádat cestující a jezdit načerno“. Druhou skupinou jsou právnické osoby provozující taxislužbu, většinou společnosti s ručením omezeným se základním vkladem 100 000 Kč, avšak jakéhokoliv evidovaného majetku v účetní rozvaze společnosti, z nichž exekutoři rovněž nedokážou uloženou pokutu vymáhat a při jejich zrušení a likvidaci se všechny uložené pokuty musí odepsat (neuhrazený pak zůstávají i náklady na exekutora).

Třetí podstatnou změnou, která se navrhuje, je umožnit vybírání kaucí i obecní policii, která se s porušováním zákonů a s neurvalým chováním taxikářů setkává při své dohlídkové činnosti nejvíce, prakticky denně.

Cílem navrhované úpravy je zajistit vymahatelnost práva i pokut od taxikářů, kteří neplatí pokuty a exekučně na nich nelze nic vymáhat (není z čeho). V případě, kdy kontrolní orgány zkontrolují taxikáře, u kterého zjistí závady, můžou od něj vybrat kaucí ve výši 10 až 50 tisíc korun, dle zjištěné závady. Nepředpokládá se přitom, že taxikáři s sebou tuto hotovost budou vozit. Poctiví

taxikáři, kteří budou mít vše v pořádku, s sebou žádné peníze na kauci vozit nemusí, neboť kontrolní orgány nebudou mít vůbec důvod k případnému vybrání kauce. Nepoctiví taxikáři pak mají možnost si případnou kauci vybrat v nejbližším bankomatu, bance anebo následně uhradit na úřadu. Do doby zaplacení kauce jim bude odstaveno a znehybněno vozidlo. Nepoctiví taxikáři tak nebudou moci vykonávat taxislužbu do té doby, než složí kauci. Toto opatření dá jasný signál nepoctivým taxikářům, že v budoucnu se již nevyhnou žádné pokutě za své prohřešky. V případě, že taxikář pokuty splácí, uplatnění kauce se v tomto případě neočekává. Smyslem navrhované úpravy je nastavit reálnou a citlivou hrozbu nepoctivým taxikářům, kteří se do současné doby vyhýbali svému trestu a pocítili tak vůbec na vlastní kůži trest za porušení povinností.

Vybírání kaucí u nepoctivých taxikářů, kteří se vyhýbají placení pokut a na které uložení pokuty nemá výchovný a represivní vliv, bude jedním ze základních pilířů reálné vymahatelnosti práva, jednoho z hlavních důvodů navrhované novely zákona o silniční dopravě.

### **K bodu 37**

Obdobně jako v případě vybírání kaucí u provozovatelů taxislužby bude i zabránění vozidla „černým taxikářům“ jedním ze základních pilířů účinné a reálné vymahatelnosti práva v České republice. S obdobným institutem (zabavení vozidla) počítá do budoucna i Evropská komise, která dne 23. 5. 2007 přijala návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání provozovatele silniční dopravy, ve kterém se uvažuje o zavedení sankce zabavení vozidla v čl. 21, bodu 81 „Sankce uvedené v odstavci 1 zahrnují zejména dočasné nebo částečné pozastavení povolení k výkonu povolání, odnětí povolení a prohlášení o nezpůsobilosti dotčených správců dopravy. Tyto sankce zahrnují rovněž zabavení vozidla používaného podnikem, který provádí přepravu bez povolení stanoveného tímto nařízením.“ (č. řízení COD 2007/0098, celexové č. 52007PC0263, tisková zpráva č. IP/07/697). Navrhovaný institut zabránění vozidla je v souladu s cílem Evropské komise na modernizaci legislativních pravidel pro provozování silniční dopravy a na zajištění spravedlivého přístupu na trh silniční dopravy.

Ačkoliv se navrhované ustanovení může zdát přísné a kontroverzní, neboť není rozhodující, kdo je vlastníkem zabraněného vozidla, tzn. že to nemusí být osoba, která vozidlo používala k neoprávněnému provozování taxislužby a hodnota vozidla může být i v řádech statisíců, je adekvátní společenské nebezpečnosti tohoto jevu (tito řidiči, kteří nedodržují základní povinnosti v silniční dopravě, nedodržují ani další povinnosti kladené na řádné dopravce, které mají zajistit ochranu majetku, zdraví a života cestujících a ochranu životního prostředí). Vlastník vozidla, jako svépřírodní bytost, nemusí poskytnout vozidlo osobě, které nedůvěřuje a má obavu, že s vozidlem bude provozovat silniční dopravu formou taxislužby bez oprávnění, případně pak po něm může požadovat soudně náhradu škody, která mu zabráním vozidla vznikla. Cena vozidel používaných k neoprávněnému provozování taxislužby se zpravidla pohybuje v řádech desetitisíců, protože se ve většině případů jedná o ojeté, staré vozy, a k tomu je nutno si uvědomit, že sankce za neoprávněné provozování silniční dopravy formou taxislužby bez koncese nebo povolení může podle § 35 odst. 3 písm. a) zákona o silniční dopravě dosáhnout až 750 000 Kč, v případě, že provozování taxislužby bude prováděno živnostenským způsobem (tzn. soustavně, za účelem dosažení zisku), hrozí osobě, která se dopustí neoprávněného podnikání koncesované živnosti, podle § 63 živnostenského zákona pokuta až 1 000 000 Kč. Jestliže se prokáže neoprávněné provozování taxislužby ve větším rozsahu, bude tato osoba souzena pro trestný čin neoprávněného podnikání podle § 118 trestního zákona a může být odsouzena až na jeden rok odnětí svobody nebo k peněžitému trestu, v závažných případech na 6 měsíců až 3 léta odnětí svobody. Výše uvedené současné možnosti potrestání provozovatele taxislužby bez oprávnění jen potvrzují vysokou společenskou nebezpečnost tohoto jednání. Nicméně jak je uvedeno v úvodu, uložení sankce neoprávněnému provozovateli taxislužby ho dostatečně účinně neodrazuje od neustálého

provozování silniční dopravy formou taxislužby bez náležitého oprávnění (o některých řidičích má hl. m. Praha i 16 oznámení ročně). Vzhledem k tomu, že je obtížné dostatečně prokázat taxikářům podnikání v taxislužbě ve velkém rozsahu (v silniční dopravě se řidiči neustále pohybují, narozdíl od případného podnikání s nutností stále provozovny), případně získání většího majetkového prospěchu (cestující, kteří cestu zaplatili s obavou o vlastní zdraví a život odmítají tuto skutečnost správním orgánům dosvědčit, raději nechtějí s taxikáři mít nic společného), ačkoliv je tato skutečnost obecně známá, hrozba odnětí svobody v taxislužbě je naprosto lichá.

Zabrání vozidla bude možné pouze při opakovaném zjištění, přičemž nebude podstatné, zda řidič neoprávněně provozoval taxislužbu stejným vozidlem, nebo zda při každém zjištění řídil jiné vozidlo. Zabráno bude vozidlo, se kterým vykonával taxislužbu bez oprávnění při posledním zjištění. Pracovníci dopravního úřadu, Policie České republiky, nebo obecní policie (jejichž součinnost je předpokladem k zajištění realizace tohoto sankčního nástroje) umožní na místě řidiči, aby si z vozidla vyndal pouze osobní věci (doklady, věci osobní spotřeby a další předměty, které nepatří k vozidlu a netvoří přímo vozidlo nebo jeho výbavu), tzn. že řidič nebude moci z vozidla vymontovat součásti vozidla (motor, pohonné hmoty v nádrži, rádio atd.), ani předměty tvořící povinnou výbavu vozidla (lékárnička, rezerva atd.). Poté, co si řidič vyndá z vozidla osobní věci, budou mu odňaty doklady od vozidla a klíčky a vozidlo bude přemístěno na bezpečné místo do doby rozhodnutí ve věci buď po vlastní ose, anebo prostřednictvím odtahové služby. Na místě vydá kontrolní orgán řidiči potvrzení o odejmutí vozidla, např. formou protokolu, který s ním o zjištěném porušení na místě kontroly rovněž sepíše.

V případě, že vozidlo bude odejmuto příslušníky Policie České republiky, nebo strážníky obecní policie předají doklady od vozidla spolu se sepsaným oznámením příslušnému dopravnímu úřadu, v jehož územním obvodu ke zjištění došlo. Pokud dopravní úřad v řízení o zabránění vozidla prokáže opakované provozování silniční dopravy formou taxislužby bez koncese nebo povolení dopravního úřadu, rozhodne o zabránění vozidla. Po právní moci rozhodnutí případně vozidlo včetně jeho vybavení obci na jejímž území ke zjištění došlo.

### **K bodu 38**

V souvislosti s výše uvedenými body 36 a 37, ve kterých se umožňuje i obecní policii vybírat kauce a zabírat vozidla se i v § 37 rozšiřuje okruh kontrolních orgánů o obecní policii.

### **K bodu 39**

V rámci změny zmocňovacích ustanovení na několika místech zákona bylo nutno aktualizovat i znění zmocňovacího § 41. Změna odráží toliko zrušení některých stávajících zmocnění, zavedení nových zmocnění a změny číslování jednotlivých ustanovení.

## **K Čl. II**

Protože ustanovení § 21 je až na malé změny totožné se současným ustanovením § 11 vyhlášky č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a vozidla zařazená do evidence vozidel taxislužby a k nim vydané doklady přede dnem účinnosti tohoto zákona prakticky splňují náležitosti kladené navrhovaným ustanovením § 21, zůstávají dosud evidovaná vozidla taxislužby i nadále v evidenci vozidel taxislužby a doklady k nim vydané zůstávají v platnosti. Dopravní úřady budou prakticky pokračovat v evidenci vozidel taxislužby, kterou dosud vedly podle § 11 vyhlášky č. 478/2000 Sb., avšak úkony spojené a případné návazné sankce se již budou řídit pouze ustanovení zákona o silniční dopravě, neboť ustanovení § 11 prováděcí vyhlášky ztratí na svém významu a opodstatnění (při nejbližší novelizaci vyhlášky č.

478/2000 Sb. Ministerstvem dopravy ČR bude vhodné celé ustanovení § 11 zrušit). V případech, kdy dopravní úřad bude mít důvodné podezření na nekalé praktiky při provozování taxislužby určitým vozidlem zaevidovaným přede dnem účinnosti tohoto zákona (především využití vozidla k provozování taxislužbě bez souhlasu vlastníka), může si od provozovatele taxislužby vyžádat doplnění spisu k vozidlu o souhlas vlastníka, který je dle navrhované úpravy podmínkou pro zařazení vozidla do evidence vozidel taxislužby. U vozidel zařazených před účinností tohoto zákona, ke kterým nemá dopravní úřad k dispozici souhlas vlastníka s užitím vozidla k provozování taxislužby, se má za to, že s užitím souhlasí, pokud dopravní úřad nevyužije navržené oprávnění a souhlas si od provozovatele nevyžádá. V případě, že provozovatel taxislužby nedoloží souhlas vlastníka s užitím vozidla pro provozování taxislužby ve lhůtě 15 dnů, má se za to, že vlastník nesouhlasí a vozidlo se z evidence vozidel taxislužby vyřadí. V případě, že provozovatel taxislužby získá souhlas vlastníka později, může samozřejmě zažádat o opětovné zařazení tohoto vozidla do evidence vozidel taxislužby (náklady spojené s vyřazením a zařazením vozidla mu nevzniknou, neboť evidenční číslo bude stále stejné – SPZ vozidla).

Průkazy o způsobilosti řidiče taxislužby byly dosud vydávány na jméno řidiče pro provozovatele taxislužby. Pokud provozovatelem i řidičem byla tatáž osoba, bylo na průkazu uvedeno jeho jméno dvakrát. Žádné jiné jméno se na průkazu neobjevilo. Navíc pro vydání tohoto průkazu byl dosud místně příslušný dopravní úřad podle místa trvalého pobytu provozovatele, takže místní příslušnost u těchto řidičů zůstane zachována, i když se bude nově odvíjet od místa trvalého pobytu řidiče (jedná se o jednu a tutéž osobu s jedním místem trvalého pobytu). Proto není nutné vyměnit všechny průkazy o způsobilosti řidiče taxislužby, což by bylo v případě 10 tisíc řidičů obtížné (u vydání průkazu se posuzuje bezúhonnost a spolehlivost řidiče, což je poměrně náročná úřední činnost), ale postačí vydat průkazy pouze řidičům-zaměstnancům, kteří nejsou současně provozovatelem taxislužby. Vzhledem k tomu, že průkaz byl vydán na řidiče, který je odlišný od provozovatele (často jsou oba fyzickými osobami), obsahoval jak jméno provozovatele, tak jméno řidiče. Zákazník si tak nebyl zcela jist, jaký řidič mu poskytuje služby (např. zda Josef Novák nebo Václav Novotný). Jelikož taxislužbu provozuje cca 9 tisíc provozovatelů s cca 10 tisíci řidiči a předpokládaný počet řidičů, u kterých bude muset být vydán nový průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, bude kolem 1 000 osob, je stanovení tříměsíční lhůty, po které pozbudou tyto průkazy se dvěma jmény platnosti, dostatečná. Zkušenosti z novely zákona o silniční dopravě zákonem č. 229/2005 Sb., dle kterého byla rozšířena územní platnost všech vydaných průkazů o způsobilosti řidiče taxislužby, došlo k nežádoucímu jevu, kdy jeden řidič taxislužby měl pro jednoho provozovatele několik platných průkazů (nabízel služby ve více městech a pro každé měl vydaný průkaz). Po uplynutí tříměsíční lhůty tak bude „vyčištěna“ evidence vydaných průkazů o způsobilosti řidiče taxislužby. Nebude řidiče, který by měl vydáno více průkazů (dosud má pro každého provozovatele vydaný zvláštní průkaz). Těm, kteří jezdí sami na sebe, průkaz zůstane, a zaměstnancům bude vydán nový. Důvodem proč se nevyměňují průkazy všem řidičům je i skutečnost, že by najednou došlo k výměně všech průkazů, což by byl velký nápor na státní správu, který by se každých pět let opakoval (průběžně by byly vydávány průkazy jen novým řidičům), kdy by uplynula doba platnosti průkazů.

V souvislosti se zavedením evidence řidičů taxislužby navrženým ustanovením § 21a se navrhuje během tří měsíců založit na čistém základu nezatíženém minulostí přesnou a aktuální evidenci řidičů vykonávajících práce řidiče taxislužby pro své zaměstnavatele. O tuto evidenci se pak budou moci bez obav opřít další kontrolní orgány v rámci své kontroly jako např. inspekce práce nebo finanční úřady. Vzhledem k tomu, že při zařazování řidiče se zkoumá pouze podmínka, zda řidič má platný průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, což lze snadno ověřit dálkovým přístupem v Centrálním registru dopravců, počet řidičů taxislužby se v současné době pohybuje v České republice okolo 10 tisíc a přibližně polovina z nich je z Prahy a největší nápor se tedy očekává v Praze, která je ale na urychlené vyřízení evidence řidičů taxislužby připravena (dopravní úřad v hl. m. Praze bez problémů zajistil „přeregistraci“ všech vozidel taxislužby v návaznosti na vyhlášku

č. 281/2007 Sb., kterou se novelizovala vyhláška č. 478/2000 Sb., a to v počtu 3000 vozidel), je stanovená tříměsíční lhůta dostačující. Z důvodu přesnosti evidence a případného zkoumání historie zaměstnání jednotlivých taxikářů dopravci sdělí faktické datum, od kdy řidiči pro něj vykonávali práci řidiče taxislužby, tedy i několik let zpět. K tomuto datu dopravní úřad zařadí řidiče do evidence řidičů taxislužby. Do konce tříměsíční lhůty mohou dopravci pověřovat prací řidiče taxislužby pouze ty osoby, které měly na něj vydaný průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby a průkaz je platný, aniž by tato osoba byla ještě evidována jako řidič taxislužby. Po uplynutí tříměsíční lhůty pak dopravci poruší zákon, pokud pověří výkonem práce řidiče taxislužby, který na něj není evidován jako řidič taxislužby. V případech, kdy se jedná o zaměstnance, navíc průkazy o způsobilosti řidiče taxislužby, na základě nichž dosud pověřoval dopravce svého zaměstnance výkonem práce řidiče taxislužby, pozbývají uplynutím tříměsíční lhůty platnosti a dopravce tak není schopen zajistit primární požadavek, aby práci řidiče taxislužby vykonávala pouze osoba, která má průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby (v případě neplatného průkazu jí nadto hrozí uložení zákazu činnosti práce řidiče taxislužby na pět let). Je v zájmu dopravců i řidičů taxislužby, aby stanovenou tříměsíční lhůtu nezmeškali.

### **K ČL. III**

Vhodný termín pro účinnost tohoto zákona je 1. leden 2011 za předpokladu, že alespoň dva měsíce před tímto datem bude zákon vyhlášen ve Sbírce zákonů, aby se po tuto na novelu připravili dopravní úřady, Ministerstvo dopravy i samotní dopravci. V případě, že by se očekávaný časový rozdíl mezi účinností zákona a jeho vyhlášením ve Sbírce zákonů zkrátil na méně jak jeden měsíc, bylo by vhodné posunout účinnost zákona i data v přechodných ustanoveních o příslušnou dobu.