

V Praze dne 1. 12. 2016

Věc: Stanovisko společnosti AAA radiotaxi s.r.o. k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Vážený pane(i),

k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, publikovanému dne 14.4.2016 na <http://www.lepsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=69> a <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNA9KFY62A>

uvádím připomínky ke změně některých aspektů právní úpravy taxislužby a dílčím změnám vyvolaným potřebami praxe taxislužby.

Připomínky k bodu 2 Novely - §9, odst.3, písm. a) bod 1.

Návrh zavádí systém „jednou a dost“ pro případ poškození cestujícího na ceně jízdného v taxislužbě řidičem taxislužby. Není stanovena výše a metrika poškození. **Ztráta spolehlivosti řidiče taxislužby a následný zákaz činnosti může být důsledkem jednoho případu poškození cestujícího na ceně jízdného ve výši 1 Kč.** Takové ustanovení v oblasti služeb podle živnostenského zákona nemá v jiných oborech podnikání obdoby. Je diskriminační a likvidační pro vybranou skupinu pracovníků – řidičů taxislužby. Extrémní přísnost ustanovení koliduje se základními principy ústavnosti a lidskými právy zaručenými v České republice.

Poznámka:

Dále nevím, zda již bezvadně funguje registr řidičů taxislužby pro celé území České republiky (je přístupný všem Dopravním úřadům České republiky?), který je definován v platném znění zákona o silniční dopravě. Bezvadná funkčnost tohoto nástroje pro aktualizace údajů o všech řidičích taxislužby v České republice (i bývalých) by dle mého názoru měl být zárukou toho, že řidič taxislužby, který ztratí spolehlivost, nemůže následně požádat o oprávnění k výkonu práce řidiče taxislužby na území České republiky, pokud je nespolehlivý.

Připomínky k bodu 33 Novely - §21b, odst.1, písm. a)

§ 87b odst.1 zákona o silničním provozu stanoví

(1) Dopravně psychologickým vyšetřením se zjišťuje psychická způsobilost k řízení motorových vozidel (dále jen „psychická způsobilost“).

Tato povinnost je novelou uložena také řidičům taxislužby, tedy vybrané skupině řidičů z povolání malých osobních vozidel. Proč právě této skupině řidičů a ne také všem ostatním

skupinám řidičů z povolání, kteří při výkonu práce řídí malá osobní vozidla? **Přitom prověření psychické způsobilosti v této formě nijak nesouvisí se specifiky výkonu práce řidiče taxislužby.** Návrh naprosto nekoncepčně řeší problematiku řidičů z povolání malých osobních vozidel.

Neexistují žádné průkazné statistiky, údaje nebo četné případy k řidičům taxislužby, z kterých by vyplývala nutnost takové změny právní úpravy (zejména např. statistika míry nehodovosti řidičů taxislužby). **Navrhované ustanovení je pro vybranou skupinu řidičů z povolání – řidiče taxislužby diskriminační.**

Připomínky k bodu 34 Novely - §21b, odst.3

Ustanovení logicky povede k nerovným technickým podmínkám podnikání v taxislužbě na území České republiky. Zákon o silniční dopravě tímto rezignuje na základní definice taxislužby jako takové. Přitom zákon o silniční dopravě je technickým předpisem, který by měl taxislužbu jasně úplně a dostatečně technicky definovat a zajišťovat rovné podnikatelské prostředí pro všechny podnikatele v taxislužbě na území celé České republiky. Jednotlivé obce tak budou mít možnost stanovit základní povinnosti v taxislužbě bez ohledu na potřeby dopravní obslužnosti okolních destinací formou taxislužby a prakticky zničit konkurenční prostředí taxislužby v České republice (např. v obci Kladno budou moci nabízet služby jen vozidla zelená, v Praze žlutá, tím zanikne možnost vzájemné konkurence provozovatelů taxislužby pražských a kladenských). Mohou vznikat případy, kdy každé nové obecní zastupitelstvo po volbách zavede z důvodu „lobby“ nové podmínky pro taxislužbu na území obce. Důsledky mohou být pro provozovatele taxislužby katastrofální – nucená neekonomická změna vozového parku, nucená změna barvy a označení vozidel, nucená změna vybavení vozidel, atd ... **V takto nastaveném podnikatelském prostředí, kde provozovatelům taxislužby bude reálně hrozit zmaření vlastních investic, nebude možné očekávat zachování svobodného konkurenčního prostředí, ale vznik prostředí totálně prokorupčního. Takový stav následně povede k vysokým cenám taxislužby na území obce a nedostupnosti taxislužby pro širokou veřejnost a likvidaci drobných podnikatelů v taxislužbě.** Přitom, povinnost může být osobě podnikající na území České republiky stanovena „toliko zákonem“ a nikoli obecně závaznou vyhláškou obce. Ustanovení se po zvážení možných důsledků jeví jako protiústavní.

Připomínky k bodu 40 Novely - §21da, odst.1 a k bodu 71 Novely - §35 odstavec 6

Navrhovaná právní úprava je naprostou rezignací státní správy na výkon státního odborného dozoru v České taxislužbě. Osoby – zprostředkovatelé nemají potřebné nástroje k tomu, aby mohly prověřovat, zda příslušná oprávnění řidičů taxislužby jsou platná či nikoli. Nemají oprávnění vstupovat do příslušných státních registrů Ministerstva dopravy a Dopravních úřadů pro silniční dopravu a zde ověřovat příslušná fakta o provozovatelích a řidičích taxislužby. Skutečnost, že řidič taxislužby má fyzicky v ruce oprávnění řidiče taxislužby – např. žlutý průkaz řidiče taxislužby není důkazem toho, že je oprávněn k výkonu práce řidiče taxislužby a jeho předložení zprostředkovateli ke kontrole nic neřeší, protože

zprostředkovatel není schopen zkontrolovat platnost průkazu. V praxi jsem se s těmito případy setkal. Řidič taxislužby předstíral ztrátu žlutého průkazu řidiče taxislužby. Na příslušném odboru dopravy, mu byl vystaven průkaz nový. Když mu byl v budoucnu nově vystavený průkaz odebrán ve správním řízení, prokazoval se u mé společnosti průkazem předchozím tím „údajně ztraceným“, který měl pro tento případ „v záloze“. Povinnost v § 21da odstavec 2 písmeno b) nebude schopen legálně spolehlivě zajistit žádný zprostředkovatel v České republice. Co se týče řidiče taxislužby, který je v pracovně právním vztahu se zaměstnavatelem - provozovatelem taxislužby je opět pro zprostředkovatele velmi problematické kontrolovat platnost tohoto vztahu. Obdobně mám z praxe osobní zkušenosti s pracovněprávními vztahy řidičů taxislužby s provozovatelem taxislužby, které byly fiktivní doložené fiktivními pracovními smlouvami. V praxi jsou velmi časté případy (troufám si říci v desítkách procent všech pracovněprávních vztahů v pražské taxislužbě), kdy řidič taxislužby je zaměstnán na dohodu o provedení práce. Přitom pracuje 12 hodin denně 365 dní v roce a navíc současně při uzavření dohody řidič taxislužby podepisuje dohodu o ukončení dohody o provedení práce bez vyplněného data. Pokud se pak v budoucnu řidič taxislužby dopustí správního deliktu a zaměstnavateli – provozovateli taxislužby hrozí sankce dle zákona o silniční dopravě ve správním řízení provozovatel „vytáhne“ dohodu o ukončení dohody o provedení práce s vhodně doplněným datem a konstatuje, že v době spáchání deliktu s ním již řidič nebyl v pracovněprávním vztahu.

Bez součinnosti orgánů státní správy je nemožné prokázat platnost nebo neplatnost pracovněprávního vztahu. Zprostředkovatel takovou spolupráci od příslušných orgánů státní správy vynutit nemůže. Povinnost v § 21da odstavec 2 písmeno a) nebude schopen legálně spolehlivě zajistit žádný zprostředkovatel v České republice.

Ustanovení § 21da jsou prokorupční, úředník státního odborného dozoru v taxislužbě může využít případu, kdy zadrží průkaz řidiče taxislužby řidiči taxislužby, jehož vozidlo taxi je označeno logem zprostředkovatele a následně v krátkém časovém intervalu provede státní odborný dozor u tohoto zprostředkovatele. Pravděpodobnost, že zprostředkovatel, v tomto okamžiku tohoto případu řidiči ještě poskytuje službu zprostředkování, bude velmi vysoká. Protože řidič zprostředkovateli bezodkladně ztrátu průkazu nenahlásil a zprostředkovatel tuto skutečnost nemá sám jak zjistit. Obdobně v případě, kdy pracovník státního odborného dozoru zjistí, že řidič taxislužby má fiktivní pracovní smlouvu, je opět velmi pravděpodobné, že o této skutečnosti příslušný zprostředkovatel vůbec neví a je snadnou „kořistí“ pro státní odborný dozor.

Samozřejmě „pozice“ pracovníka státního odborného dozoru je v diskutovaných případech řekněme „velmi silná“ a vytváří předpoklady pro jeho možné prokorupční jednání. Výsledkem takového prokorupčního jednání může být v tísni zaplacený úplatek zprostředkovatelem úředníkovi s cílem snížit postih zprostředkovatele podle § 35 odstavec 6 písmeno a) nebo pokuta zaplacená zprostředkovatelem, která může v některých případech (zejména při opakovaně uložených pokutách) být, pro subjekt zprostředkovatele i likvidační.

Z výše uvedeného vyplývá, že ve vztahu mezi zprostředkovatelem, poskytovatelem přepravy a řidičem je nutno směřovat povinnosti řešené Novelou jednoznačně na poskytovatele přepravy a ne na zprostředkovatele. Poskytovatel přepravy je jediná osoba, která je schopna

zajistit povinnosti stanovené §21da vůči zprostředkovateli a státnímu odbornému dozoru v silniční dopravě.

§21da, odst. 2, písm. a) stanoví, že poskytovatel přepravy má být podnikatelem v silniční dopravě. Proč toto ustanovení nestanoví podmínku, že poskytovatel přepravy má být podnikatelem v silniční dopravě a současně držitelem koncese pro provozování osobní silniční dopravy malými vozidly?

Konečně garantem legálnosti podnikatelských subjektů a řidičů v taxislužbě může být pouze a právě systém státního odborného dozoru v taxislužbě. Ustanovení se tak jeví jako nesmyslné, protiústavní a jím stanovené povinnosti v praxi od zprostředkovatelů nevynutitelné.

Vážený pane(i),

dne 29. 11. 2016 zahájil Soudní dvůr EU projednávání věci C-434/15 (žalobce: Asociación Profesional Elite Taxi, žalovaná: Uber Systems Spain, S.L.). Rozhodnutí soudního orgánu v této věci bude mít významný dopad na právní aspekty definice a vymezení odpovědnosti zprostředkovatelů v oblasti podnikání *silniční motorová doprava – taxislužba*. Přelomové rozhodnutí by mělo napomoci k následné harmonizaci právních předpisů členských států EU, které jsou v současné době v otázce tzv. sdílené ekonomiky a nových zprostředkujících platforem, bohužel, velmi roztržité a nejasné. Jsem přesvědčen, že je nejen smysluplné, ale přímo nutné, odložit projednávání návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů do doby, než bude znám výsledek toho rozhodnutí.

Z výše uvedených důvodů, Vás osobně i ostatní členy obou komor Parlamentu České republiky, a rovněž tak členy vlády České republiky, žádám, abyste zohlednili výše uvedené relevantní připomínky a vzali je v potaz ve svém rozhodování.

V úctě

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

Na vědomí:

členové vlády České republiky

Úřad vlády České republiky

nábřeží Edvarda Beneše 4, 118 01 Praha 1

Jmenovitě:

Mgr. Bohuslav Sobotka, předseda vlády České republiky

Ing. Andrej Babiš, 1. místopředseda vlády pro ekonomiku a ministr financí

MVDr. Pavel Bělobrádek, Ph.D., MPA, místopředseda vlády pro vědu, výzkum a inovace

Mgr. Richard Brabec, ministr životního prostředí

Mgr. Daniel Herman, ministr kultury

Milan Chovanec, ministr vnitra

JUDr. Jan Chvojka, ministr pro lidská práva, rovné příležitosti a legislativu

Ing. Marian Jurečka, ministr zemědělství

JUDr. Ing. Miloslav Ludvík, MBA, ministr zdravotnictví

Mgr. Michaela Marksová-Tominová, ministryně práce a sociálních věcí

Ing. Jan Mládek CSc., ministr průmyslu a obchodu

JUDr. Robert Pelikán, Ph.D., ministr spravedlnosti

MgA. Martin Stropnický, ministr obrany

Ing. Karla Šlechtová, ministryně pro místní rozvoj

Ing. Dan Ťok, ministr dopravy

Mgr. Kateřina Valachová, Ph.D., ministryně školství

PhDr. Lubomír Zaorálek, ministr zahraničních věcí