



RADIOTAXI s.r.o.

Výbor pro hospodářství,
zemědělství a dopravu
Senát Parlamentu ČR
Ing. Jan Hajda
předseda výboru
Valdštejnské náměstí 17/4
118 01 Praha 1

Na vědomí:

Hospodářská komora ČR

k rukám

Míluše Kohoutkové

Připomínkování legislativy

V Praze dne 14. 8. 2017

Věc: Vyjádření k hlavním problematickým bodům novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě – tisk 182

Vážený pane senátore,

dovoluji se na Vás obrátit v souvislosti s **projednáváním návrhu novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě** ve Vašem výboru.

Dle důvodové zprávy měl vládní návrh (z dílny Ministerstva dopravy) původně za cíl změny zákona č. 111/1994 Sb., které se týkají především úpravy:

- licenčního řízení v linkové osobní dopravě,
- schvalování jízdních řádů,
- problematiky provozování taxislužby.

Nikterak nezpochybňuji potřeby úprav prvních dvou oblastí, a to i z pohledu (jako obvykle termínově napjatých) otázek unijně-transpozičních; je však zřejmé, že k těmto potřebným úpravám byly ve vládním návrhu „přibaleny“ nekonceptní a s odborníky na danou oblast v podstatě nekonzultované návrhy změn právní úpravy taxislužby. Důvodem byla snaha Ministerstva dopravy, které si bohužel osvojilo některé nešťastné legislativní podněty pražského magistrátu z roku 2015, dát průchod „společenské objednávkce“ a poskytnout zejména pražskému magistrátu „kladivo na taxikáře“. Právě volání pražského magistrátu po dalších pravomocích „proti nepoctivým taxikářům“, se současným přiznáním jeho neschopnosti využívat pravomoci stávající, bylo „ve veřejném prostoru nejhlásitější“ – srov. prohlášení paní primátorky o nutnosti „vyčistit trh“ zpřísněním zkoušek „nových“ taxikářů (ne těch nepoctivých, starých!) a přezkušovat adepty taxikářství (v době navigací!) ze znalosti více než 7.000 pražských ulic z paměti a jiné excesivní návrhy podobného druhu.

AAA RADIOTAXI s.r.o., WUCHTERLOVA 7, 160 00 PRAHA 6, e-mail: kvasnicka@aaa.radiotaxi.cz

TEL.: 14 0 14, 222 333 222, 2211 0 2211, 729 33 11 33, FAX: 2211 0 2233

www.aaataxi.cz

IČ: 64 94 44 84, DIČ: CZ 64 94 44 84

Zapsána v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka: odd. C, vložka 42646

Bohužel je stále patrné, že za současnými legislativními návrhy úpravy taxislužby v tisku 182, resp. za tím co z původního konceptu úpravy taxislužby ve vládním návrhu zbylo (po – a to je příznačné – projednání nejrůznějších a často naprosto „protichůdných“ připomínek v PSP ČR), je spíše snaha „něco“ (rozuměj cokoliv) prosadit a moci následně prohlásit před voliči „my jsme s tím něco udělali – snaha a odvaha byla“.

Mnohé z částí návrhu novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, které se zabývají taxislužbou, vznikly bez předchozích hlubších (či vůbec žádných) analýz, a kdo sledoval všechny peripetie geneze návrhu, musí si být vědom, že **formou zákona zde bude v případě změn právní regulace taxislužby legitimizována metoda „pokus – omyl“!** V případě omylu však dojde k výrazné deformaci trhu taxislužby v celorepublikovém rozsahu. Pro mnohé, zejména střední a malé podnikatele v taxislužbě, mohou být navrhovaná ustanovení likvidační. Hrozí rovněž vznik prokorupčního prostředí. Dovolím si Vás v určité zkratce upozornit na ty nejzásadnější „hrozby skryté v návrhu“ v pořadí, které odpovídá jejich naléhavosti.

I. Zadržení průkazu řidiče taxislužby – § 35h; (novelizační bod 111.)

Za nejzávažnější považuji zajímavý posun nazírání na presumpci nevinu a vůbec na standardy právního státu; ten by měl nově spočívat v tom, že v ČR budeme dle předkládané novely trestat již pouhé podezření ...

Tak to je alespoň obsaženo v návrhu nové specifické sankce, která má s ohledem na dopad do výdělkové sféry řidiče, lhotejno zda OSVČ či zaměstnance, likvidační dopady a nedává svojí konstrukcí správnímu orgánu prostor pro správní uvážení (o osobních a majetkových poměrech podezřelého přestupce ani o výši sankce). **Jedná se o návrh sankce s okamžitým účinkem pro řidiče (pouze!) podezřelého** ze spáchání přestupku, aniž by bylo zahájeno a ukončeno správní řízení. Zamezením možnosti pokračovat v obstarávání výdělku výkonem práce řidiče (ať živnostníka či zaměstnance), **je tedy potrestán „sprostý podezřelý – řidič taxi“ i s celou svojí rodinou**, závislou na jeho výdělku; pokud se později ukáže, že se podezření nepotvrdilo, nebude mít nárok na žádné odškodnění – bylo totiž postupováno zcela v souladu s novelizačním bodem z dílny Ministerstva dopravy. Neuvěřitelné, že?

I „normální“ živnostník může být potrestán až v případě, že je mu prokázáno spáchání přestupku, dokonce např. i řidič – soukromý přepravce autokarem podle zákona č. 111/1994 Sb., není za porušení cenových předpisů potrestán, dokud nedojde k prokázání přestupku; řidiči taxi to je jiná – na ty je třeba přísnost; co na tom, že jako zaměstnanci – řidiči taxi u taxikářské firmy, dostanou v takovém případě oprávněně výpověď z pracovního poměru – bez průkazu řidiče taxislužby totiž nemohou vykonávat dojednanou práci.

Obávám se, co udání se v Čechách nově objeví na řidiče taxi – vždyť již pouhé podezření znamená, že se na hezkou dobu můžete zbavit konkurence.

Na základě poučení z přístupu Nejvyššího správního soudu i Ústavního soudu k podobně konstruovaným sankcím s likvidačními důsledky **bych se velmi přimlouval za vypuštění ustanovení § 35h vládního návrhu.**

II. Navrhované zpřísnění podmínek pro ztrátu spolehlivosti (řidiče taxi) dle ustanovení § 9 odst. 3 písm. a); (novelizační bod 4.)

Vláda v návrhu de facto zavádí pravidlo „jednou a dost“. Při přijetí navrhovaného znění bude záhy po účinnosti novely docházet k situacím, při kterých již první uložení sankce, i jen za bagatelní či neúmyslné (lidskou chybou či únavou způsobené) předražení o „1 korunu“, způsobí „ex lege“ ztrátu způsobilosti být řidičem vozidla taxislužby; navíc tak v důsledku jednoho skutku bude řidič potrestán hned dvakrát – jednou sankcí za přestupek a podruhé tím, že – vždy (bez ohledu na závažnost přestupku, výši předražení, okolnosti či výši za něj uložené sankce) - přijde i o možnost pokračování v živnosti či v zaměstnání řidiče taxislužby (tedy o možnost legální obživy) na 5 let.

Návrh se snaží vyjít vstříc „volání lidu“ a „došlápnout si na nepoctivé taxikáře“ (proti tomu nelze ničeho namítat), činí tak ovšem způsobem, který zavání až populismem „tvrdé ruky“, a který nemá u nás v oblasti živnostenského podnikání co do své likvidační podstaty obdoby – vzbuzuje i silné pochyby stran své ústavněprávní konformity.

Nevím, jestli si navrhovatel uvědomil, že kdyby mělo být podobného metru použito např. v pohostinství, pak by každý hospodský, kterého ČOI přistihne při tom, že natočí pivo o 0,5 cm „pod míru“ či se v součtu dopustí na účtu předražení o jednu korunu, musel nejen zaplatit pokutu, ale současně rovnou i zavřít na 5 let svoji hospodu – pokud Vám to připadá, stejně jako mně neuvěřitelné, neměli byste v tomto bodě pro daný návrh hlasovat, **tedy vypustit novelizační bod 4** a ponechat tak v účinnosti nadále stávající úpravu, která zní:

*(3) Za spolehlivého se pro účely tohoto zákona nepovažuje ten,
a) komu byla v posledních 5 letech dvakrát nebo vícekrát uložena sankce za přestupek nebo jiný správní delikt spáchaný při výkonu práce řidiče taxislužby spočívající v.....*

III. Zmocnění obcí stanovovat zvláštní požadavky na vozidla – ustanovení § 21b odst. 3; (novelizační bod 50.)

Při přijetí této úpravy dojde k posílení práva obcí regulovat direktivně další aspekt podnikatelské činnosti v otázce, která dosud – i bez regulace – nečiní v praxi žádný problém (v této oblasti žádný problém současné „taxikařiny“ nespočívá). Ani argumenty ze skupiny „ekologických“ požadavků (potřeba stanovení stupně plnění emisní úrovně nebo druhu paliva) v tomto ohledu nevyznívají přesvědčivě; ekologie je věcí globálního charakteru a měla by být v naší malé zemi řešena v tomto ohledu plošně (celostátně) a ne různě „obec od obce“ či ještě lépe „zastupitelstvo od zastupitelstva“ – navíc s takovými (až případně likvidačními) dopady na podnikání malého živnostníka, kterým běžný taxikář, se svým jediným vozem, zpravidla je.

Obce ostatně takovou pravomoc již nyní - ve zcela dostatečném a rozumném rozsahu, resp. doporučně k tomu, co takto regulovaným osobám poskytují – mají; **zvláštní požadavky na vozidla taxislužby jsou v současné době obcemi stanovována v rámci zmocnění podle ustanovení § 21b odst. 2 a jsou tak omezena pouze na vozidla taxislužby užívající stanoviště taxislužby zřízená obcí** (to má svoji přesvědčivou logiku – obec tak vyjadřuje vůli,

aby na jí řízených stanovištích stála pouze vozidla s určitými parametry – barvou, velikostí kufru apod.). Stejně tak logické se zdá, že řidičům, kterým obec podobnou výhodu stání na jejich stanovištích neposkytuje, do druhu auta, se kterým jezdí a hledají si zákazníka (zcela bez pomoci obce), mluvit nebude – to se však má změnit. Je zřejmou snahou předkladatele, aby bylo možné kdykoliv (nejlépe po každých municipálních volbách) – zcela na základě zákona – měnit barvu všech taxíků v obci (i těch co „obecní stání“ nevyužívají) i další parametry taxíků. Co na tom, že přitom dojde k tomu, že taxikáři, kteří si koupili nové auto dle své úvahy (nejezdí s využitím stanovišť obce), náhle „spadnou“ do skupiny, jejichž nový vůz jako taxi dosud vyhovoval a nyní již nově nebude.

Dá se tak i hezky zasahovat do konkurenčního prostředí na stáních provozovaných obcí; skutečnost, že obec může dle návrhu jako technický požadavek stanovit např. i „maximální rozměry vozidla“, přímo nabádá k úvaze, že cílem není vyřadit z taxikářiny vozidla typu 10metrových amerických limuzín (ta ostatně nejsou jako taxíky v ČR k vidění), ale pohrát si s centimetry rozdílů v délce karoserií, k radosti spřátelených prodejců určité značky, či konkurence, která chce stání převzít. Skutečnost, že „zvláštní požadavky na vozidla taxislužby nesmí zvýhodňovat určitého výrobce, tovární značku nebo typ vozidla“ pleticháře trápit nemusí; než v běžných lhůtách český soud rozhodne, konkurent zkrachuje a obecní zastupitelstvo se mezitím v nových volbách převolí – „promiňte, to ne my – to ti před námi“.

Nelze identifikovat žádný rozumný důvod pro to, aby se technické požadavky na veškerá vozidla taxi lišila „obec od obce“ - rizika takového postupu jsou zřejmá a v ČR již v praxi „vyzkoušená“, **prokorupční potenciál je obrovský** a rizika možnosti narušení pravidel hospodářské soutěže v případě, kdy tato oprávnění mají obce, jsou evidentní. Stávající regulační oprávnění obce omezená na taxíky na obecních stáních jsou dostatečná, jakákoliv další regulace je nadbytečná a v konečném výsledku může vést k neodůvodněnému omezení dopravců v právu na výběr a obměnu vozového parku, případně až k nutnosti nakupovat vozy od určitého výrobce. **Jediný správný závěr je, že stávající regulace je dostačující; zbytečné regulace čehokoliv jsou ve svém důsledku nebezpečným příznakem doby – § 21b by měl zůstat dvou odstavcový.**

Závěrem

Podle důvodové zprávy k původnímu návrhu – v podobě v jaké šel do PSP ČR – bylo cílem předkladatele: „*V oblasti taxislužby nedokáže současná právní úprava zajistit dostatečnou ochranu před nelegálně provozovanou taxislužbou. Možnost efektivních zásahů v rámci výkonu státního odborného dozoru a kontroly je omezena jen pro některé kontrolující subjekty (např. výběr kaucí) a okruh podezření, při kterých je lze aplikovat, zahrnuje jen část případů, ve kterých by jejich využití bylo účelné. Nevyvážené je i nastavení sankcí, kdy sankce za provozování tzv. černé taxislužby jsou zanedbatelné v porovnání se sankcemi, které hrozí oprávněným dopravcům za porušení dílčích povinností.*“

Poté, co prošel návrh Poslaneckou sněmovnou, se z něho však vše, co obsahoval v oblasti „boje proti nelegálně provozované taxislužbě“, vytratilo – dle mého názoru to není náhoda.

Z vystoupení mnohých poslanců (jejich pozměňovacích návrhů) bylo patrné, že jejich snaha je zcela vědomě zacílena ve prospěch různých „alternativních“ provozovatelů nelegální taxislužby. „Vyčistit“ návrh od možných postihů nelegální taxislužby, a naopak vymyslet nové a ještě tvrdší sankce proti legálním řidičům taxislužby, je podle mého koncept, který někteří poslanci zcela vědomě sledovali. Paradoxně (v rozporu s původně deklarovaným záměrem předkladatele) tak návrh v podobě tisku 182 naopak ještě posiluje právě „nevyvážené nastavení sankcí“; ty, které by měly nově hrozit „oprávněným dopravcům za porušení dílčích povinností“ jsou přímo likvidační – a stačí jen podezření....

K čemu to povede je zřejmé.

Pro odlehčení závěrem – testovací otázka:

Pokud řidič taxi, který tvrdě splácí nový vůz, odpovídající technickou specifikací všemu, co si „ta, která“ obec právě vymyslela, přijde o možnost provozovat na 5 let svoje řemeslo (jezdít jako řidič legální taxislužby) pro jediný drobný přestupek, co asi udělá?

- A) půjde se zaregistrovat na úřad práce a bude pobírat podporu v nezaměstnanosti,
- B) učiní pokání a bude těch 5 let pracovat v továrním průmyslu,
- C) přejde k nikým neregulovaným, nelegálně provozovaným taxislužbám (a přestane proti nim protestovat).

Ano – C) je správně! Pardon C) + A) – v ČR je to v praxi stále nejčastější varianta.

S úctou

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