

V Praze dne 9. 1. 2017

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

Vážení,

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

<https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNA9KFY62A>

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

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

Mám zde na mysli zejména nově navrhovaná **ustanovení § 21 b návrhu novely zák. č. 111/1994 Sb.**, jež umožňuje obcím v budoucnu zásadním způsobem ovlivnit trh taxislužby na svém území a určovat směr jeho vývoje administrativním a v zásadě netržním způsobem. Rozsah zmocnění obcí obsažený v tomto paragrafu považuji za v celoevropském kontextu za zcela neobvyklý, nadstandardní a, nemohu si pomoci, i nedostatečně odůvodněný a zneužitelný. **Obce mohou samostatným způsobem ovlivnit, jak kvalifikační podmínky pro vstup na trh a výkon práce řidičů, tak podobu vozového parku dopravců. De facto tím mohou převzít kontrolu nad podobou trhu taxislužby na svém území.**

V zásadě se administrativními zásahy mohou vytvořit lokální trhy taxislužby, jež se od sebe budou lišit nejen cenotvornou, ale základními kvalifikačními kritérii v přístupu na trh, což je věc problematická nejen z pohledu navrhované novely, ale i zásad svobodného podnikání a právního státu (princip proporcionality, rovnosti podmínek, nediskriminace). Zákon č. 111/1994 Sb. je celorepublikovým, obecně závazným právním předpisem, u kterého by důsledkem jeho aplikace neměly být výrazné disproporce v podmínkách podnikání pro jednotlivé zájemce o toto podnikání.

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

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

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

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

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

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

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

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

A zde je odpověď: léta selhávala kontrola. Je nabíledni, proč všechny kontroly dopadaly bez výsledků. Seriál totiž poukázal i na korupčníka na samotném MHMP. Ukázalo se, že jistý úředník odboru dopravních agend (jestli byl skutečně jen jeden, nebo jich bylo víc, asi bude lépe vědět někdo jiný) za peníze vynášel a dodával informace a potřebné echo této organizované skupině. Kontrola taxislužby inkriminovaných taxikářů tak léta selhávala, zcela logicky.

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

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

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

Vážení,

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

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

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

1. Jaký je postoj MHMP k možnosti budoucího využití § 21b zákona č. 111/1994 Sb. určovat podobu trhu taxislužby na svém území? V čím zájmu se tyto možnosti budou využívat?
2. Hodlá vedení hl. města Prahy aktivně využít všech možností navrhovaného § 21b, a pokud ano, tak jak?
3. Přípravuje hl. město Praha strategii v oblasti dopravní agendy, resp. taxislužby, která by konkrétním a transparentním způsobem definovala tzv. zvláštní požadavky na vozidla taxislužby? Jak bude zajištěna transparentnost kritérií i celého procesu? Jak hl. město Praha zajistí, aby v budoucnu nedocházelo k neodůvodněnému omezování dopravců v právu na výběr vozového parku, nebo dokonce až k diskriminační „nutnosti“ nakupovat vozy od určitého výrobce?
4. Počítá hl. město Praha s povinností dopravně psychologického vyšetření řidiči taxislužby jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území hl. m. Prahy? Jak bude zajištěna validita těchto vyšetření? Jak budou eliminována korupční rizika s nimi spojená? O kolik se zvýší administrativní náklady pro řidiče a obce?
5. Jak MHMP zajistí nekorupční fungování kontrolní činnosti, státního odborného dozoru podle § 35 h zákona č. 111/1994 Sb.? Jaká opatření přijalo vedení MHMP v souvislosti s odhalením reportéra p. Rubeše týkajícím se korupce na odboru dopravních agend a oddělení taxislužby, aby se případ neopakoval?

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

V úctě

AAA
RADIOTAXI s.r.o.
Wuchterlova 566/7, 160 00 Praha 6
IČ: 63944384
DIČ: CZ69444384

Jiří Kvasnička
jednatel společnosti



Stanovisko A A A radiotaxi s.r.o.

Vládní návrh novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a postavení zprostředkovatelů taxislužeb

Vláda na svém zasedání dne 19. 12. 2016 schválila návrh novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Vláda vyhověla některým zásadním připomínkám, a oproti původnímu návrhu nezavádí nové povinnosti zprostředkovatelů, jež by byly při nastavení stávajících kontrolních mechanismů nerealizovatelné a nevynutitelné, a s ohledem na další ustavení zákona č. 111/1994 Sb. v platném znění v původně navrhované podobě i zbytečné. Zavedení nově navrhovaných povinností by rovněž bylo předčasné s ohledem na nevyjasněné postavení tzv. alternativních taxislužeb (digitálních zprostředkovatelů) a probíhající soudní řízení u Soudního dvora EU (SDEU).

V původním, vládou neschváleném, návrhu chybělo zhodnocení souladu návrhu § 21e (příp. § 21da) zákona o silniční dopravě s právem Evropské unie, resp. návrh nezohlednil, že právo se v této oblasti, s významnou úlohou SDEU, aktuálně teprve vytváří a je žádoucí vyčkat na soudní rozhodnutí.

V současnosti probíhají dvě řízení u SDEU, která se týkají postavení tzv. alternativních taxislužeb, a která budou mít zásadní dopad na možnosti regulace celého sektoru přepravních služeb. Tuto problematiku řeší SDEU jako předběžné otázky ve věcech **C-526/15** (žalobce: Uber Belgium BVBA, žalovaná: Taxi Radio Bruxellois NV) a **C-434/15** (žalobce: Asociación Profesional Elite Taxi, žalovaná: Uber Systems Spain, S.L.).

Obě rozhodnutí budou mít významný dopad na právní aspekty definice a vymezení odpovědnosti zprostředkovatelů v oblasti podnikání silniční motorová doprava – taxislužba, a to nezávisle na doporučení vydaných Evropskou komisí dne 2. 6. 2016 pro oblast tzv. ekonomiky sdílení.

Přelomová rozhodnutí by měla 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. Je tedy nejen smysluplné, ale přímo nutné, vyčkat s případnou definicí, odpovědností a sankcemi pro všechny zprostředkovatele než bude znám výsledek toho rozhodnutí. Opakovaně vystupuji proti nerovným podmínkám na trhu taxislužeb. Pokud by byl přijat návrh v původní, vládou neschválené, podobě, jsem přesvědčen, že by **došlo k pokračování stávajícího stavu, ve kterém se tzv. alternativní taxislužby odpovědnosti vyhýbají na úkor ostatních zprostředkovatelů taxislužeb.**

Domnívám se, že aktuálně není vhodné ani nutné zavádět nové povinnosti a regulativy pro zprostředkovatele taxislužeb. Nutným je naopak požadavek na striktní kontrolu dodržování ustanovení zákona č. 111/1994 Sb. ve vztahu ke všem dopravcům a řidičům, jež působí na trhu taxislužby. Právě důsledné uplatňování již existujících ustanovení tohoto zákona a činnost státního odborného dozoru v silniční dopravě je cestou k eliminaci nekalých hospodářských praktik.

V daném případě je nutno připomenout, že stávající poskytovatelé zprostředkovatelských služeb na trhu taxislužby, hostejno zda se jedná o „pouze“ elektronické platformy nebo o taxi centrály s komplexním zákaznickým servisem, vykonávají činnosti ve shodě s navrhovanou právní úpravou.

Pokud by byl předkladatel novely do budoucna i nadále přesvědčen, že regulace zprostředkovatelů taxislužeb je v oblasti silniční osobní dopravy důvodná, pak nesmí negativním a nežádoucím způsobem přispívat k nerovným podmínkám na trhu a zvýhodňovat či „pardovat“ určitou skupinu zprostředkovatelů taxislužeb na úkor jiné skupiny. **Snahu přesunout taxikáře bez koncesí pod křídla podnikatelských subjektů, jež se nekontrolují, resp. přesunout řidiče do jiné podnikatelské sféry v osobní dopravě, do zóny**

kde se v současné době podniká bez živnostenského oprávnění, považuji za nežádoucí, protože ve výsledku povede ke snížení garancí a kvality poskytovaných služeb pro koncového zákazníka.

V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že poskytovat přepravní služby vozy do devíti osob lze dle platného znění zákona o silniční dopravě pouze prostřednictvím taxislužby. Přístup k poskytování těchto služeb i způsob jejich poskytování je pak v zákoně podrobně regulován, a to zejména s ohledem na ochranu spotřebitele - zákazníka, ale i celkovou transparentnost trhu.

Jakákoliv v budoucnu navrhovaná úprava nových povinností zprostředkovatelů taxislužeb pak musí směřovat k tomu, aby zajišťovala zprostředkování pouze zákonných přepravních služeb a aby garantovala rovné podmínky pro podnikání všem zprostředkovatelům. **Považoval bych za nedůvodné a pro transparentní podnikatelské prostředí za škodlivé, aby pod záminkou podpory tzv. sdílené ekonomiky docházelo k toleranci nebo dokonce podpory nezákonného poskytování přepravních služeb.** V této souvislosti jsem vyzval Ministerstvo dopravy ČR, Hospodářskou komoru ČR a vládního koordinátora digitální agendy k odborné a koncepční diskuzi nad budoucí úpravou, která v sobě pojme postavení všech zprostředkovatelů a digitální platform, jež na trhu zprostředkovávají, nebo v budoucnu začnou zprostředkovávat, individualizovanou přepravu osob.

Případný budoucí návrh, jež bude zakládat odpovědnost osoby, která zprostředkuje poskytnutí přepravy prostřednictvím taxislužby, musí důsledně definovat, kdo je dle zákona č. 111/1994 Sb. považován za zprostředkovatele. Původní, vládou neschválený, návrh § 21e, resp. § 21da, musím v tomto ohledu hodnotit jako zcela nedostatečný. Nedostatečná právní úprava a neprovázanost s ostatními ustanoveními zákona by jen přispívala k právní nejistotě a kolizím mezi jednotlivými aktéry v oblasti podnikání silniční motorová doprava – taxislužba.

Jako chybné a nadbytečné bych do budoucna vnímal opětovné navržení nových povinností pro zprostředkovatele, které ve skutečnosti řeší již stávající ustanovení zákona č. 111/1994 Sb. Mám na mysli bezvadné **fungování Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě pro celé území České republiky**, který je definován v již platném znění zákona o silniční dopravě. Bezvadná funkčnost tohoto nástroje, obsahující skutečně aktuální a nezkreslenou evidenci údajů o podnikatelích v silniční dopravě a jejich odpovědných zástupcích a o řidičích taxislužby a evidenci vozidel taxislužby, by dle mého názoru měla 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. Původně navrhované povinnosti v § 21e resp. § 21da novely zákona č. 111/1994 Sb., se v tomto ohledu jeví jako nadbytečné a samotnými zprostředkovateli nekontrolovatelné.

Jakýkoliv budoucí návrh novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, předpokládá vyřešení klíčových právních otázek, jež aktuálně projednává SDEU. Jeho rozhodnutí určí, zda zprostředkující digitální platformy jsou službami v oblasti dopravy, nebo službami informační společnosti (elektronické zprostředkovatelské služby). Přelomové rozhodnutí by mělo napomoci k následné harmonizaci právních předpisů členských států EU, Českou republiku nevyjímaje.

Bez vyjasnění této základní otázky není vhodné ani účelné přistupovat k další změně zákona a upravovat nové povinnosti pro zprostředkovatele se jeví jako předčasné. Uvedené skutečnosti však nic nemění na mém, opakovaně formulovaném, stanovisku, že všichni dopravci a řidiči poskytující taxislužbu mají bez výjimky dodržovat aktuálně platná ustanovení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

AAA
RADIOTAXI s.r.o.
Wechtelova 566/7, 160 00 Praha 6
IČ: 61944484
DIČ: CZ64944484

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

13-01-2017

Adresát nezastižen - oznámeno

Odesílatel:

AAA
RADIOTAXI s.r.o.
Wichterlova 596, 7, 150 00 Praha 6
IČ: 6094444
DIČ: CZ09941184

Místo pro výplatné

23-01-2017



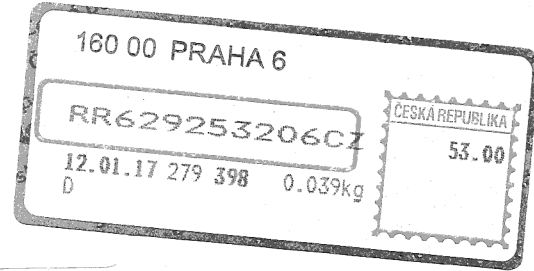
160 00 Praha 6



RR 62925320 6 CZ

t:

KLUB Piráti
Pirátské centrum
Řehořova 943/19
130 00 Praha 3



DOPORUČENĚ

☐ NEVRACET, VLOŽIT DO SCHránky
ULOŽIT JEN 10 DNÍ

propisovací otěnk