

ZÁKON

ze dne 2017,

**kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
a další související zákony**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST PRVNÍ

Změna zákona o silniční dopravě

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., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 194/2010 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 102/2013 Sb., zákona č. 64/2014 Sb. a zákona č. .../2016 Sb., se mění takto:

1. V § 2 odst. 12 se za slovo „přerušené“ vkládají slova „nebo dočasně omezené“.

2. V § 9 odst. 2 písmeno a) zní:

„a) v každém vozidle používaném k podnikání byly při jeho provozu

1. doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie, jde-li o vnitrostátní veřejnou linkovou osobní dopravu, nebo

2. doklad o oprávnění k podnikání nebo jeho kopie, smlouva o mezinárodní zvláštní linkové dopravě, stanoví-li tak přímo použitelný předpis Evropské unie¹⁸⁾, a další doklady vztahující se k prováděné přepravě vydané podle tohoto zákona, přímo použitelného předpisu Evropské unie¹³⁾ nebo vyhlášené mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána, v ostatních případech,“.

CELEX 32009R1072

CELEX 32009R1073

3. V § 9 odst. 2 písm. b) se text „d)“ nahrazuje textem „c)“.

4. V § 9 odst. 3 písm. a) úvodní části ustanovení se slova „byla v posledních 5 letech dvakrát nebo vícekrát uložena sankce za přestupek nebo jiný správní delikt“ nahrazují slovy „byl v posledních 3 letech uložen správní trest za přestupek“.

5. V § 9 odst. 3 písm. a) bodě 1 se slova „porušení cenových předpisů“ nahrazují slovy „požadování ceny ve výši, která není v souladu s cenovými předpisy“.

6. V § 9 odst. 3 písm. a) bodě 2 se slovo „nebo“ zrušuje.

7. V § 9 odst. 3 písm. a) bodě 3 se za slovo „jízdného“ vkládají slova „nebo dokladu o přepravě“.

8. V § 9 odst. 3 se na konci písmene a) doplňují body 4 a 5, které znějí:
„4. nezaznamenání skutečného průběhu přepravy, nebo
5. neumožnění kontroly nebo státního odborného dozoru,“.

9. V § 9 odst. 3 písm. b) úvodní části ustanovení se slova „byla v posledních 3 letech uložena sankce“ nahrazují slovy „byl v posledních 2 letech uložen správní trest“.

10. V § 9 odst. 3 písm. b) bodech 1 až 3 se za slova „řízení vozidla“ vkládají slova „nebo jízdě na zvířeti“.

11. V § 9 odst. 3 se písmeno c) zrušuje.

Dosavadní písmena d) a e) se označují jako písmena c) a d).

12. V § 9 odst. 3 písm. c) se slova „nebo podvodu“ nahrazují slovy „, podvodu, nebezpečného vyhrožování, obchodování s lidmi, ohrožení pod vlivem návykové látky, pohlavního zneužití, poškozování spotřebitele, opilství, obecného ohrožení nebo teroristického útoku“.

13. V § 9 odst. 3 písm. d) se slova „byla uložena sankce“ nahrazují slovy „byl uložen správní trest“.

14. V § 9 odst. 6 se slova „sankci za správní delikt nebo pořádkovou pokutu podle odstavce 3 písm. a) nebo c) anebo trest nebo sankci“ nahrazují slovy „správní trest za přestupek podle odstavce 3 písm. a) anebo trest nebo správní trest“.

15. § 9a včetně poznámky pod čarou č. 31 zní:

„§ 9a

Ustanovení o uzavření a provádění přepravní smlouvy, odpovědnosti dopravce, reklamaci a žalobě a o přepravě prováděné postupně několika dopravci obsažená v Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)³¹⁾ se použijí obdobně ve vnitrostátní silniční nákladní dopravě na smlouvu o přepravě věci, práva a povinnosti při přepravě věci, náhradu škody vzniklé při přepravě věci a na odpovědnost jednotlivých dopravců při přepravě věci, k jejímuž provedení se spojilo několik dopravců.

³¹⁾ Vyhláška č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR).“.

16. V části II se za nadpis hlavy druhé vkládají označení a nadpis dílu, které znějí:

„Díl 1

Vnitrostátní linková osobní doprava“.

17. Nadpis nad označením § 10 se zrušuje.

18. § 10 až 15 včetně poznámky pod čarou č. 32 znějí:

„§ 10

(1) Vnitrostátní linkovou osobní dopravu může provozovat jen podnikatel v silniční dopravě, který je držitelem licence k jejímu provozování vydané dopravním úřadem.

(2) Podnikatel v silniční dopravě může po dobu nejdéle 60 dnů provozovat vnitrostátní linkovou osobní dopravu i bez licence, jde-li o její provozování v souladu

a) s rozhodnutím, kterým mu bylo poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících uloženo v mimořádné situaci podle zákona upravujícího poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících³²⁾,

b) se smlouvou uzavřenou na základě přímého zadání v mimořádné situaci podle zákona upravujícího poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících³²⁾, nebo

c) se smlouvou uzavřenou na základě zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění podle zákona o zadávání veřejných zakázek.

§ 11

(1) O udělení licence k provozování vnitrostátní linkové osobní dopravy rozhoduje na základě žádosti dopravce dopravní úřad, v jehož správním obvodu má být výchozí zastávka linky. Žádost lze podat nejdříve 1 rok přede dnem, kdy žadatel hodlá zahájit provoz linkové osobní dopravy.

(2) Žádost o udělení licence vedle obecných náležitostí podle správního řádu obsahuje

a) údaj o formě linkové osobní dopravy a, jde-li o městskou autobusovou dopravu, údaj o této skutečnosti,

b) trasu linky, včetně zastávek pro nástup a výstup, jejich úplných názvů a určení výchozí a cílové zastávky (dále jen „vedení linky“), a

c) datum, kdy žadatel hodlá zahájit provoz linkové osobní dopravy.

(3) Dále musí žádost o udělení licence obsahovat,

a) jde-li o linkovou osobní dopravu, která má být v celém rozsahu provozována na základě jedné nebo více smluv o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾ (dále jen „linková doprava na základě smlouvy o veřejných službách“), údaj o této skutečnosti a údaje nutné k identifikaci každé z těchto smluv, nebo

b) jde-li o zvláštní linkovou dopravu, kategorie cestujících a údaje o osobě, pro kterou se má tato doprava provozovat, kterými jsou jméno a příjmení, název nebo obchodní firma a dále datum narození a adresa trvalého pobytu nebo, jde-li o právnickou nebo podnikající fyzickou osobu, její identifikační číslo a adresa sídla.

(4) O žádosti rozhodne dopravní úřad do 60 dnů ode dne jejího podání.

§ 12

(1) Dopravní úřad licenci udělí, pokud

- a) označení všech zastávek na trase linky ve směru vedení spojů bylo stanoveno nebo umístěno místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích postupem podle zákona o silničním provozu,
- b) se dopravce nedopustil jednání uvedeného v § 15 odst. 1 písm. a) nebo ode dne spáchání takového jednání uplynula ke dni podání žádosti doba delší než 3 roky, a
- c) vedení linky je v souladu se všemi smlouvami o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾, na jejichž základě má být doprava provozována, jde-li o linkovou dopravu na základě smlouvy o veřejných službách.

(2) Jde-li o linkovou osobní dopravu, která nemá být provozována v celém rozsahu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾ (dále jen „linková doprava bez smlouvy o veřejných službách“), dopravní úřad i při splnění požadavků podle odstavce 1 licenci neudělí, pokud by tato doprava byla nadbytečná s ohledem na zajištění přepravních potřeb na trase linky veřejnou linkovou nebo veřejnou drážní osobní dopravou, která má být provozována na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾, (dále jen „veřejná osobní doprava na základě smlouvy o veřejných službách“) a měla negativní ekonomické dopady na veřejnou osobní dopravu na základě smlouvy o veřejných službách. Negativní ekonomické dopady spočívají zejména v navýšení nákladů na provozování dopravy nebo ve snížení tržeb z dopravy plynoucích.

(3) Rozhodnutí o udělení licence musí vedle obecných náležitostí podle správního řádu obsahovat

- a) údaj o formě linkové osobní dopravy a, jde-li o městskou autobusovou dopravu, údaj o této skutečnosti,
- b) označení a vedení linky,
- c) datum zahájení provozu linkové osobní dopravy,
- d) doba, na kterou se licence uděluje,
- e) kategorie cestujících, jde-li o zvláštní linkovou dopravu, a
- f) identifikační údaje o smlouvách, na jejichž základě má být doprava provozována, jde-li o linkovou dopravu na základě smlouvy o veřejných službách.

(4) V rozhodnutí o udělení licence lze stanovit

- a) podmínky, za kterých může provoz linky zčásti zabezpečovat jiný dopravce, umožňuje-li to smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾, na jejímž základě má být linková osobní doprava provozována, nebo
- b) podmínky omezující provozování dopravy vyplývající ze
 1. stavebních nebo dopravně technických vlastností pozemních komunikací na trase linky, nebo
 2. žádosti.

(5) Lze-li nadbytečnosti nebo negativním ekonomickým dopadům podle odstavce 2 předejít omezením provozování dopravy, dopravní úřad v rozhodnutí o udělení licence stanoví

a) další podmínky omezující provozování dopravy, zejména časová omezení dopravních spojení na trase linky, omezení nástupu a výstupu cestujících na trase linky nebo podmínky pro přepravu cestujících na trase linky, nebo

b) jiné datum zahájení provozu, než je uvedeno v žádosti.

(6) Licence se uděluje na 5 let nebo

a) na kratší dobu, pokud o to dopravce požádal,

b) na dobu platnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾, na jejímž základě má být linková osobní doprava provozována, jde-li o linkovou dopravu na základě smlouvy o veřejných službách; má-li být tato doprava provozována na základě více smluv, uděluje se licence na dobu platnosti smlouvy, která má skončit nejdříve, nebo

c) na dobu platnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾, jejíž platnost uplyne dříve než za 5 let ode dne, kdy dopravce hodlá zahájit provoz, jde-li o linkovou dopravu bez smlouvy o veřejných službách, jejíž trasa linky je stejná nebo obdobná jako trasa linky veřejné linkové nebo veřejné drážní osobní dopravy provozované na základě této smlouvy, nejméně však na 2 roky.

§ 13

(1) Jde-li o linkovou dopravu bez smlouvy o veřejných službách, vyžádá si dopravní úřad před vydáním rozhodnutí o udělení licence závazné stanovisko dopravního úřadu, v jehož správním obvodu má být na trase posuzované linky umístěna zastávka (dále jen „dotčený úřad“), k posouzení, zda v jeho správním obvodu není dán důvod pro neudělení licence podle § 12 odst. 2.

(2) Je-li dán důvod pro neudělení licence, dotčený úřad v závazném stanovisku vymezení a odůvodní, v jakých případech a za jakých okolností by posuzovaná doprava byla nadbytečná s ohledem na zajištění přepravních potřeb na trase linky v jeho správním obvodu veřejnou osobní dopravou na základě smlouvy o veřejných službách a měla negativní ekonomické dopady na tuto dopravu.

(3) Závazné stanovisko podle odstavců 1 a 2 vydá dotčený úřad do 30 dnů ode dne, kdy žádost obdržel.

§ 14

(1) Na žádost držitele licence dopravní úřad rozhodne do 60 dnů ode dne podání žádosti o změně licence. O změně licence spočívající výlučně ve změně názvu zastávky může dopravní úřad rozhodnout i z moci úřední, pokud ke změně názvu zastávky nedošlo z důvodu na straně dopravce. Na řízení o změně licence se použijí § 12 odst. 1 písm. a) a c), § 12 odst. 2, 4 a 5 a § 13 obdobně. Nedojde-li ke změně ve vedení linky, data zahájení provozu a podmínky stanovených podle § 12 odst. 4 písm. b) bodu 2 a § 12 odst. 5 písm. a), postup podle § 13 se nepoužije.

(2) Doby platnosti licence nelze prodloužit.

(3) Při zániku právnické osoby, která je držitelem licence, s přechodem jejích práv a povinností na právního nástupce, který je podnikatelem v silniční osobní dopravě provozované velkými vozidly, lze provozovat linkovou osobní dopravu podle licence po dobu 15 dnů od zániku právnické osoby nebo, pokud v této lhůtě podá právní nástupce žádost o změnu licence v osobě držitele licence, nejméně do doby, kdy dopravní úřad o této žádosti rozhodne; dopravní úřad žádosti vyhoví, pokud se žadatel nedopustil jednání uvedeného v § 15 odst. 1 písm. a) nebo ode dne spáchání takového jednání uplynuly ke dni podání žádosti více než 3 roky.

§ 15

(1) Dopravní úřad licenci odejme,

a) nebude-li tím závažným způsobem ohroženo uspokojování přepravních potřeb, pokud držitel licence

1. opakovaně závažným způsobem porušil povinnosti stanovené tímto zákonem,

2. opakovaně závažným způsobem porušil podmínky pro provozování dopravy stanovené v licenci, nebo

3. nezačal linkovou osobní dopravu, k jejímuž provozování byla tato licence udělena, provozovat do 30 dnů ode dne, kdy měl být její provoz zahájen,

b) požádal-li držitel licence o odnětí licence, nebo

c) pokud pozbyla platnosti smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾, na jejímž základě byla doprava podle této licence provozována, jde-li o linkovou dopravu na základě smlouvy o veřejných službách.

(2) Jde-li o osobní linkovou dopravu provozovanou na základě více smluv o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾ a bylo-li zahájeno řízení o změně licence, kterým má být rozsah udělené licence omezen na provozování dopravy podle platných smluv, řízení o odnětí licence z důvodu podle odstavce 1 písm. c) se přeruší nebo nezahájí do doby ukončení řízení o změně licence.

(3) Licence pozbývá platnosti

a) uplynutím doby, na kterou byla udělena,

b) zánikem koncese,

c) smrtí fyzické osoby, která je držitelem licence,

d) zánikem právnické osoby, která je držitelem licence, nejde-li o případ podle § 14 odst. 3,

e) zamítnutím žádosti o změnu licence podle § 14 odst. 3, nebo

f) rozhodnutím dopravního úřadu o odnětí licence.

³²⁾ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění zákona č. 135/2016 Sb.“.

19. Za § 15 se vkládají označení a nadpis dílu, které znějí:

„Díl 2

Mezinárodní linková osobní doprava“.

20. § 16 a 16a znějí:

„§ 16

(1) Provozovat mezinárodní linkovou osobní dopravu může jen podnikatel v silniční dopravě, a to na základě

a) licence udělené Ministerstvem dopravy a licence vydané příslušným orgánem jiného státu pro území tohoto státu, jímž linka vede, nebo

b) povolení k provozování mezinárodní linkové osobní dopravy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie¹⁸⁾ uděleného Ministerstvem dopravy nebo příslušným orgánem jiného členského státu.

(2) Jde-li o mezinárodní zvláštní linkovou dopravu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie¹⁸⁾, lze ji provozovat rovněž na základě smlouvy o mezinárodní zvláštní linkové dopravě podle přímo použitelného předpisu Evropské unie¹⁸⁾.

§ 16a

(1) O udělení licence k provozování mezinárodní linkové osobní dopravy rozhoduje Ministerstvo dopravy na základě žádosti dopravce. Žádost lze podat nejdříve 1 rok přede dnem, kdy žadatel hodlá zahájit provoz této dopravy.

(2) Žádost o udělení licence vedle obecných náležitostí podle správního řádu obsahuje

a) údaj o formě linkové osobní dopravy,

b) vedení linky,

c) datum, kdy žadatel hodlá zahájit provoz linkové osobní dopravy,

d) návrh jízdního řádu,

e) návrh tarifu,

f) návrh smluvních přepravních podmínek a

g) údaje o tom, jak bude zajištěno dodržování povinností týkajících se denní doby řízení, nepřetržité doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku u řidičů, kteří mají řídit vozidla na lince.

(3) Dále musí žádost o udělení licence obsahovat,

a) jde-li o mezinárodní osobní linkovou dopravu, která má být na území České republiky v celém rozsahu provozována na základě jedné nebo více smluv o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾ (dále jen „mezinárodní doprava na základě smlouvy o veřejných službách“), údaj o této skutečnosti a údaje nutné k identifikaci každé z těchto smluv, nebo

b) jde-li o zvláštní linkovou dopravu, kategorie cestujících a údaje o osobě, pro kterou se má tato doprava provozovat, kterými jsou jméno a příjmení, název nebo obchodní firma a dále datum narození a adresa trvalého pobytu nebo, jde-li o právnickou nebo podnikající fyzickou osobu, její identifikační číslo a adresa sídla.

(4) O žádosti rozhodne Ministerstvo dopravy do 30 dnů od doručení licence vydané příslušným úřadem cizího státu pro vedení linky na území tohoto státu.“.

CELEX 32009R1073

21. Za § 16a se vkládají § 16b až 16e, které znějí:

„§ 16b

(1) Ministerstvo dopravy licenci udělí, pokud

- a) označení všech zastávek na trase linky ve směru vedení spojů bylo stanoveno nebo umístěno místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích postupem podle zákona o silničním provozu,
- b) se dopravce nedopustil jednání uvedeného v § 15 odst. 1 písm. a) nebo ode dne spáchání takového jednání uplynula ke dni podání žádosti doba delší než 3 roky,
- c) jsou splněny další požadavky, stanoví-li je vyhlášená mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána, a
- d) vedení linky na území České republiky je v souladu se všemi smlouvami o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾, na jejichž základě má být doprava provozována, jde-li o mezinárodní dopravu na základě smlouvy o veřejných službách; za účelem ověření této podmínky si Ministerstvo dopravy vyžádá závazné stanovisko dotčeného úřadu.

(2) Jde-li o mezinárodní osobní linkovou dopravu, která na území České republiky nemá být provozována v celém rozsahu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾ (dále jen „mezinárodní doprava bez smlouvy o veřejných službách“), Ministerstvo dopravy i při splnění požadavků podle odstavce 1 licenci neudělí, pokud by tato doprava byla z hlediska navrženého jízdního řádu nadbytečná s ohledem na zajištění přepravních potřeb veřejnou osobní dopravou na základě smlouvy o veřejných službách a měla negativní ekonomické dopady na veřejnou osobní dopravu na základě smlouvy o veřejných službách. Negativní ekonomické dopady spočívají zejména v navýšení nákladů na provozování dopravy nebo ve snížení tržeb z dopravy plynoucích.

(3) Rozhodnutí o udělení licence musí vedle obecných náležitostí podle správního řádu obsahovat

- a) údaj o formě linkové osobní dopravy,
- b) označení a vedení linky,
- c) datum zahájení provozu linkové osobní dopravy,
- d) doba, na kterou se licence uděluje,
- e) kategorie cestujících, jde-li o zvláštní linkovou dopravu, a
- f) identifikační údaje o smlouvách, na jejichž základě má být doprava provozována, jde-li o mezinárodní dopravu na základě smlouvy o veřejných službách.

(4) V rozhodnutí o udělení licence lze stanovit

- a) podmínky, za kterých může provoz linky zčásti zabezpečovat jiný dopravce, nebo
- b) podmínky omezující provozování dopravy vyplývající ze
 1. stavebních nebo dopravně technických vlastností pozemních komunikací na trase linky, nebo
 2. žádosti.

(5) Lze-li nadbytečnosti nebo negativním ekonomickým dopadům podle odstavce 2 předejít omezením provozování dopravy, Ministerstvo dopravy v rozhodnutí o udělení licence stanoví

- a) další podmínky omezující provozování dopravy, zejména časová omezení dopravních spojení na trase linky, omezení nástupu a výstupu cestujících na trase linky nebo podmínky pro přepravu cestujících na trase linky, nebo
- b) jiné datum zahájení provozu, než je uvedeno v žádosti.

(5) Licence se uděluje

a) na dobu stanovenou v příslušné vyhlášené mezinárodní smlouvě, kterou je Česká republika vázána, nejvýše však na 5 let, nebo

b) na kratší dobu, pokud o to dopravce požádal.

§ 16c

(1) Jde-li o mezinárodní dopravu bez smlouvy o veřejných službách, vyžádá si Ministerstvo dopravy před vydáním rozhodnutí o udělení licence závazné stanovisko dotčeného úřadu k posouzení, zda v jeho správním obvodu není dán důvod pro neudělení licence podle § 16b odst. 2.

(2) Je-li dán důvod pro neudělení licence, dotčený úřad v závazném stanovisku vymezení a odůvodní, v jakých případech a za jakých okolností by z hlediska navrženého jízdního řádu byla posuzovaná doprava nadbytečná s ohledem na zajištění přepravních potřeb na trase linky v jeho správním obvodu veřejnou osobní dopravou na základě smlouvy o veřejných službách a měla negativní ekonomické dopady na tuto dopravu.

(3) Závazné stanovisko podle odstavců 1 a 2 vydá dotčený úřad do 30 dnů ode dne, kdy žádost obdržel.

§ 16d

(1) Na žádost držitele licence Ministerstvo dopravy rozhodne o změně licence. O změně licence spočívající výlučně ve změně názvu zastávky může Ministerstvo dopravy rozhodnout i z moci úřední, pokud ke změně názvu zastávky nedošlo z důvodu na straně dopravce. Na řízení o změně licence se použijí § 16b odst. 1 písm. a) a c), § 16b odst. 2, 4 a 5 a § 16c obdobně a § 16a odst. 2 a 3 přiměřeně. Nedojde-li ke změně ve vedení linky, data zahájení provozu a podmínek stanovených podle § 16b odst. 4 písm. b) bodu 2 a § 16b odst. 5 písm. a), postup podle § 16c se nepoužije.

(2) Doby platnosti licence nelze prodloužit, s výjimkou prodloužení platnosti licence ve veřejném zájmu na nepřerušném uspokojování přepravních potřeb nejvýše o 90 dnů; postup podle § 16c a lhůta podle § 16a odst. 3 se v tomto případě nepoužijí.

(3) Při zániku právnické osoby, která je držitelem licence, s přechodem jejích práv a povinností na právního nástupce, který je podnikatelem v silniční dopravě provozované velkými vozidly, se § 14 odst. 3 použije obdobně.

(4) O odnětí licence rozhoduje Ministerstvo dopravy. Ustanovení § 15 odst. 1 a 2 se použijí obdobně.

(5) Licence pozbývá platnosti v případech podle § 15 odst. 3.

§ 16e

Pro vydání, změnu a odnětí povolení k provozování mezinárodní linkové osobní dopravy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie¹⁸⁾ se § 16b odst. 2 a 5, § 16c a § 16d použijí obdobně.“.

CELEX 32009R1073

22. Za § 16e se vkládají označení a nadpis dílu, které znějí:

**„Díl 3
Jízdní řád“.**

23. V části II hlavě druhé se za nadpis dílu 3 vkládá nový § 16f, který zní:

„§ 16f

(1) Jízdní řád pro veřejnou linkovou osobní dopravu nebo jeho změnu schvaluje na žádost dopravce

- a) dopravní úřad, který udělil licenci, jde-li o vnitrostátní linkovou osobní dopravu,
- b) Ministerstvo dopravy, jde-li o mezinárodní linkovou osobní dopravu.

(2) Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy jízdní řád nebo jeho změnu schválí, pokud

- a) je v souladu s licenci nebo povolením,
- b) časové údaje nejsou v rozporu se stavebními nebo dopravně technickými vlastnostmi pozemních komunikací nebo pravidly silničního provozu nebo místní úpravou provozu na pozemních komunikacích v úsecích, po kterých je linka vedena,
- c) není v rozporu s prostorovými parametry zastávek a jejich časovým využitím vozidly jiných linek a
- d) obsahuje pouze spoje podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících³²⁾, jde-li o linkovou dopravu na základě smlouvy o veřejných službách nebo mezinárodní dopravu na základě smlouvy o veřejných službách.

(3) Jde-li o mezinárodní linkovou osobní dopravu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie¹⁸⁾, Ministerstvo dopravy jízdní řád schválí v rámci povolení k provozování této dopravy, jsou-li splněny podmínky podle odstavce 2 písm. b) až d).

(4) Jde-li o mezinárodní dopravu bez smlouvy o veřejných službách, Ministerstvo dopravy změnu jízdního řádu neschválí, pokud by mezinárodní doprava bez smlouvy o veřejných službách byla z hlediska požadované změny jízdního řádu nadbytečná s ohledem na zajištěnost přepravních potřeb veřejnou osobní dopravou na základě smlouvy o veřejných službách a měla negativní ekonomické dopady na tuto dopravu. Před vydáním rozhodnutí o změně jízdního řádu si Ministerstvo dopravy vyžádá závazné stanovisko dotčeného úřadu k posouzení, zda v jeho správním obvodu není dán důvod pro neschválení změny jízdního řádu podle věty první. Závazné stanovisko vydá dotčený úřad do 30 dnů ode dne, kdy žádost obdržel. Závazné stanovisko dotčeného úřadu se nevyžaduje, pokud se změna jízdního řádu nedotkne jeho správního obvodu nebo je-li změna jízdního řádu navázána na předchozí změnu licence.

(5) Jde-li o odchylku v provozování dopravy podle § 18 odst. 2, předloží dopravce návrh výlukového jízdního řádu ke schválení bez zbytečného odkladu poté, co se o uzavření pozemní komunikace nebo o objížďce dozvěděl. Výlukový jízdní řád se schválí, jsou-li splněny podmínky podle odstavce 2 písm. b) a c) a je-li linka vedena odchylně od licence pouze v nezbytném rozsahu a v souladu s rozhodnutím o uzavírce nebo objížďce, bylo-li vydáno. Výlukový jízdní řád nahrazuje po dobu trvání odchylky v provozování dopravy jízdní řád schválený podle odstavce 2.

(6) Pokud dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy jízdní řád, výlukový jízdní řád nebo jejich změnu schválí, může namísto písemného vyhotovení rozhodnutí vyznačit na jízdním řádu doložku schválení, která obsahuje údaj, že byl jízdní řád schválen, označení správního orgánu, který jízdní řád schválil, jméno, příjmení a podpis oprávněné úřední osoby, otisk úředního razítka a datum schválení jízdního řádu. Jízdní řád opatřený doložkou schválení se doručuje žadateli.

(7) Jde-li o dopravu provozovanou bez licence podle § 10 odst. 2, jízdní řád se nevydává. Dopravce je v takovém případě povinen zveřejnit v zastávkách informaci o vedení linky a časech příjezdů a odjezdů dopravních spojení.

(8) O změně jízdního řádu spočívající výlučně ve změně názvu zastávky může dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy rozhodnout i z moci úřední, pokud ke změně názvu zastávky nedošlo z důvodu na straně dopravce.“.

24. Nadpis § 17 se zrušuje.

25. V § 17 se odstavec 1 zrušuje.

Dosavadní odstavce 2 až 6 se označují jako odstavce 1 až 5.

26. V § 17 odst. 3 se slova „zájmu, zásahu vyšší moci nebo uzavírky“ nahrazují slovy „zájmu nebo zásahu vyšší moci“.

27. V § 17 odst. 4 se číslo „3“ nahrazuje číslem „2“.

28. V § 17 odst. 5 se slova „a obsah“ nahrazují slovy „, obsah a formální náležitosti“.

29. Za § 17 se vkládá nový § 17a, který zní:

„§ 17a

(1) Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy pro účely vydání rozhodnutí o udělení, změně nebo odnětí licence nebo schválení jízdního řádu, výlukového jízdního řádu nebo jejich změny nebo dotčený úřad pro účely vydání závazného stanoviska si mohou vyžádat vyjádření

a) dopravního nebo silničního správního úřadu, v jehož správním obvodu má být linka vedena,

b) obce, v jejímž územním obvodu má být na trase linky zastávka,

c) právnické osoby založené pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících³²⁾, nebo

d) vlastníka nebo správce pozemní komunikace, po které má být vedena linka.

(2) Lhůta pro předložení vyjádření je 15 dnů ode dne obdržení žádosti, není-li v žádosti stanovena lhůta delší.“.

30. Za § 17a se vkládají označení a nadpis dílu, které znějí:

„Díl 4

Práva a povinnosti dopravce, cestujících a ostatních osob ve veřejné linkové dopravě“.

31. V § 18 písm. f) se slova „zřídit označnickou zastávku, pokud zastávka nebyla označnickou vybavena, na všech označnicích vyvěsit schválený jízdní řád a název zastávky,“ nahrazují slovy „zveřejnit v zastávce jízdní řád a název zastávky,“, za slova „číslo linky“ se vkládají slova „, a po celou dobu provozování dopravy zajistit v zastávce zveřejnění jízdního řádu ve znění jeho schválených změn“ a slova „městské autobusové dopravy“ se zrušují.

32. V § 18 se písmeno g) zrušuje.

Dosavadní písmena h) a i) se označují jako písmena g) a h).

33. V § 18 se dosavadní text označuje jako odstavec 1 a doplňuje se odstavec 2, který zní:

„(2) Je-li pozemní komunikace, po které je linka vedena, zcela nebo zčásti uzavřena nebo je-li nařízena objížďka podle zvláštního právního předpisu⁶⁾, lze se od vedení linky podle licence odchýlit v nezbytném rozsahu a v souladu s rozhodnutím o uzavírce nebo objížďce, bylo-li vydáno. Je-li pozemní komunikace, po které je linka vedena, dočasně neprůjezdná, lze se od trasy linky podle licence v nezbytném rozsahu odchýlit.“.

34. Poznámka pod čarou č. 6 zní:

„⁶⁾ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.“.

35. V § 18a odst. 2 písm. c) se slova „a adresa pro doručování¹²⁾“ nahrazují slovy „, adresa pro doručování¹²⁾ a číslo osobního dokladu“.

36. V § 18a odstavec 4 zní:

„(4) Osoba oprávněná zjistit totožnost cestujícího podle zvláštního právního předpisu je oprávněna sdělit osobní údaje podle odstavce 2 písm. c) pověřené osobě.“.

Poznámka pod čarou č. 11 se zrušuje.

37. V § 18a se doplňuje odstavec 5, který zní:

„(5) Dopravce je oprávněn pro účely vymáhání zaplacení jízdného a přírážky zpracovávat osobní údaje podle odstavce 2 písm. c).“.

38. V § 18c odst. 1 se za slovo „přerušenu“ vkládají slova „nebo dočasně omezenou“.

39. V § 18c odst. 2 se číslo „45“ nahrazuje číslem „60“.

40. V § 18c odst. 3 se slova „§ 18 písm. e)“ nahrazují slovy „§ 18 odst. 1 písm. e)“.

41. V § 20 odstavec 1 zní:

„(1) Vlastníci a správci pozemních komunikací na trase linky jsou povinni strpět v zastávce zveřejnění jízdního řádu nebo umístění zařízení pro zveřejnění jízdního řádu.“.

42. V § 20 odst. 2 se slova „označníku zastávky podle odstavce 1“ nahrazují slovy „zařízení pro zveřejnění jízdního řádu“.

43. Za § 20 se vkládají označení a nadpis dílu, které znějí:

„Díl 5

Taxislužba“.

44. V § 21 odst. 3 písm. i), § 21 odst. 8, § 21d odst. 4 písm. c), § 34e odst. 2 písm. h) a i) a § 35 odst. 2 písm. t) se slova „zaplacení jízdného“ nahrazují slovem „přepravě“.

45. V § 21 se za odstavec 7 vkládá nový odstavec 8, který zní:

„(8) Dopravce je povinen zajistit, aby při provozování taxislužby vozidlem cestujícího měl řidič taxislužby u sebe doklad o oprávnění dopravce k podnikání nebo jeho kopii a aby cestujícímu vydal doklad o přepravě, pokud o něj cestující požádá.“.

Dosavadní odstavec 8 se označuje jako odstavec 9.

46. V § 21a odst. 5 písm. d) se slova „byla pravomocně uložena sankce za správní delikt“ nahrazují slovy „byl pravomocně uložen správní trest za přestupek“.

47. V § 21b odstavec 1 včetně poznámky pod čarou č. 33 zní:

„(1) Obec může obecně závaznou vyhláškou stanovit

a) řidiči taxislužby jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce povinnost podrobit se dopravně psychologickému vyšetření³³⁾ a mít při provozování taxislužby u sebe posudek o výsledku dopravně psychologického vyšetření³³⁾,

b) řidiči taxislužby jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce povinnost prokázat zkouškou znalosti místopisu, obsluhy taxametru a právních předpisů upravujících provozování taxislužby a ochranu spotřebitele a mít při provozování taxislužby na území obce u sebe osvědčení o složení zkoušky; osvědčení o složení zkoušky je veřejnou listinou,

c) způsob organizace a provádění zkoušky podle písm. b) a opravného opakování této zkoušky, dobu a podmínky platnosti této zkoušky a vzor osvědčení o složení zkoušky.

³³⁾ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).“.

48. V § 21b odst. 2 se slova „je oprávněna“ nahrazují slovem „může“.

49. V § 21b se za odstavec 2 doplňuje odstavec 3, který zní:

„(3) Obec může obecně závaznou vyhláškou stanovit dopravcům jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce splnění zvláštních požadavků na vozidla taxislužby, kterými mohou být požadavek na barvu karoserie vozidla nebo technické požadavky. Jako technický požadavek lze stanovit pouze požadavek na minimální nebo maximální rozměry vozidla, maximální zdvihový objem motoru, stupeň plnění emisní úrovně nebo druh paliva. Zvláštní požadavky na vozidla taxislužby nesmí zvýhodňovat určitého výrobce, tovární značku nebo typ vozidla.“.

50. V § 21c se za odstavec 1 vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) Je-li žadatelem cizinec, za účelem posouzení spolehlivosti k žádosti přiloží výpis z evidence trestů vydaný příslušným soudním nebo správním orgánem státu, jehož je státním příslušníkem, a státu posledního pobytu, nebo výpis z evidence Rejstříku trestů, v jehož příloze jsou tyto informace obsaženy. Nevydává-li takový stát výpis z evidence trestů, přiloží cizinec čestné prohlášení o bezúhonnosti učiněné před orgánem tohoto státu nebo před notářem v České republice. Tyto doklady nesmí být starší než 3 měsíce.“.

Dosavadní odstavce 2 až 7 se označují jako odstavce 3 až 8.

51. V § 21c odst. 5 se slova „odstavce 3“ nahrazují slovy „odstavce 4“.

52. V § 21c odst. 7 se slova „odstavce 5“ nahrazují slovy „odstavce 6“.

53. V § 21 se na konci odstavce 7 doplňuje věta „Osoba pověřená výkonem státního odborného dozoru, příslušník Policie České republiky nebo strážník obecní policie je oprávněn odebrat neplatný průkaz řidiče taxislužby.“.

54. V § 21c se odstavec 8 zrušuje.

55. V § 21d odstavec 2 zní:

„(2) Při poskytování přepravy vozidlem cestujícího je řidič taxislužby povinen vydat cestujícímu doklad o přepravě, pokud o něj cestující požádá, a mít u sebe

a) průkaz řidiče taxislužby a

b) doklad o oprávnění dopravce k podnikání nebo jeho kopii.“.

56. Za §21d se vkládají označení a nadpis dílu, které znějí:

„Díl 6

Příležitostná osobní silniční doprava“.

57. Nadpis § 21e se zrušuje.

58. V § 27 se text „§ 3 odst. 1 písm. e)“ nahrazuje textem „§ 3 odst. 1 písm. c)“.

59. V § 34 odst. 2 se slova „,jde-li o právnickou osobu, nebo místa podnikání účastníka řízení, jde-li o fyzickou osobu“ zrušují.

60. V § 34 se doplňuje odstavec 7, který zní:

„(7) Při kontrolní přepravě prováděné v rámci výkonu státního odborného dozoru v taxislužbě lze používat cizí jazyk. Pokud nelze účelu kontroly dosáhnout jinak, lze při provádění kontrolní přepravy pořizovat zvukové, obrazové nebo zvukově-obrazové záznamy bez vědomí dopravce nebo řidiče. Právo fyzických osob na ochranu jejich soukromého a osobního života tím není dotčeno.“.

61. V § 34b odst. 2 písm. a) se slova „místa podnikání“ nahrazují slovem „sídla“.

62. V § 34b odst. 2 písm. f) se slova „o vozidlech, se kterými podnikatel silniční dopravu provozuje“ nahrazují slovy „údaje o vyřazení nebo zániku vozidla, datum první registrace vozidla v registru vozidel podle zvláštního právního předpisu¹⁴⁾, identifikační číslo silničního vozidla a kategorie vozidla,“.

63. V § 34b odst. 2 písmeno h) zní:

„h) identifikační údaje o rozhodnutí, kterým byl podle tohoto nebo jiného zákona uložen správní trest za přešůpek uvedený v přímo použitelném předpisu Evropské unie, kterým se zavádějí společná pravidla pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě¹⁵⁾ nebo sankce za přešůpek nebo trestný čin uvedený v přímo použitelném předpisu Evropské unie, kterým se zavádějí společná pravidla pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě¹⁵⁾, byla-li tato sankce uložena orgánem jiného členského státu než České republiky, a dále druh a výše správního trestu nebo sankce a právní kvalifikace přešůpku nebo trestného činu.“.

64. V § 34b odst. 5 písmeno d) zní:

„d) identifikační údaje o rozhodnutí, kterým byl řidiči taxislužby uložen správní trest za přešůpek, v jehož důsledku přestal být řidič taxislužby považován za spolehlivého podle § 9 odst. 3, a dále druh a výše správního trestu a právní kvalifikace přešůpku.“.

65. V § 34b odst. 6 písm. b) se slova „a kategorie vozidla“ nahrazují slovy „, kategorie vozidla, identifikační číslo silničního vozidla, počet míst určených k přepravě osob, údaj, zda je dopravce zapsán jako vlastník nebo provozovatel vozidla v registru vozidel podle zvláštního právního předpisu¹⁴⁾ a údaj o vyřazení nebo zániku vozidla,“.

66. V § 34b odst. 7 se slova „byla pravomocně uložena sankce za správní delikt“ nahrazují slovy „byl pravomocně uložen správní trest za přestupek“.

67. V § 34b se doplňuje odstavec 9, který zní:

„(9) Údaje podle odstavců 3 až 6 se v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě uchovávají po dobu 3 let ode dne

- a) zániku živnostenského oprávnění podnikatele v silniční dopravě,
- b) ztráty dobré pověsti odpovědného zástupce,
- c) úmrtí odpovědného zástupce, nebo
- d) zániku nebo odnětí oprávnění řidiče taxislužby.“

68. V § 34c odst. 2 písm. a) se slova „rodné příjmení,“ zrušují.

69. V § 34c odst. 3 písm. f) se slova „právní osoby nebo adresa místa podnikání fyzické osoby“ zrušují.

70. V § 34c odst. 8 písm. a) úvodní části ustanovení se slovo „centrálního“ zrušuje.

71. V § 34c odst. 8 písm. a) bodě 8 se slovo „a“ nahrazuje čárkou.

72. V § 34c odst. 8 písm. a) se v bodě 9 slovo „a“ nahrazuje čárkou a doplňují se body 10 až 12, které znějí:

- „10. identifikačním čísle silničního vozidla,
- 11. vyřazení nebo zániku vozidla a
- 12. technické způsobilosti vozidla,“.

73. V § 34d odst. 2 se slova „správních deliktech“ nahrazují slovem „přestupcích“.

74. V § 34d odst. 5 písm. a) se slova „, jde-li o právnickou osobu, nebo místo podnikání, jde-li o fyzickou osobu“ zrušují.

75. V § 34d odst. 5 písm. b) se slova „sankci za správní delikt“ nahrazují slovy „správní trest za přestupek“.

76. V nadpisu § 34e se za slovo „**Přestupky**“ doplňují slova „**fyzických osob**“.

77. V § 34e odstavec 1 zní:

„(1) Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že

- a) v rozporu s § 21c odst. 1 vykonává práci řidiče taxislužby bez oprávnění řidiče taxislužby, nebo
- b) užije v provozu na pozemních komunikacích vozidlo označené střešní svítlnou s nápisem TAXI, nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s vozidlem poskytujícím taxislužbu k jinému účelu než k výkonu práce řidiče taxislužby.“

78. V § 34e odst. 2 písm. b) se text „§ 21c odst. 6“ nahrazuje textem „§ 21c odst. 7“.

79. V § 34e odst. 2 písm. d) se za slovo „cestujícího“ vkládají slova „nevydá cestujícímu doklad o přepravě, pokud o něj cestující požádal, nebo“ a za slovo „taxislužby“ se vkládají slova „, nebo doklad o oprávnění dopravce k podnikání ani jeho kopii“.

80. V § 34e odst. 2 písm. i) se za slovo „podle“ vkládají slova „§ 21d odst. 2 nebo“.

81. V § 34e se za odstavec 2 vkládá nový odstavec 3, který zní:

„(3) Řidič vozidla se dopustí přestupku tím, že

- a) nesplní některou z povinností při přepravě nebezpečných věcí,
- b) nevede záznam o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku stanoveným způsobem nebo tento záznam nepředloží při kontrole,
- c) nedodrжуje stanovenou dobu řízení, bezpečnostních přestávek nebo odpočinku, nebo
- d) předloží při kontrole neplatný doklad nebo nepředloží doklady požadované tímto zákonem anebo neumožní přístup k záznamovému zařízení.“.

Dosavadní odstavec 3 se označuje jako odstavec 4.

82. V § 34e odstavec 4 zní:

„(4) Za přestupek lze uložit pokutu do

- a) 10 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. b), odstavce 2 písm. b), d) nebo e) nebo odstavce 3,
- b) 50 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. a), c) nebo f) až k),
- c) 100 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a).“.

83. V § 34e se doplňují odstavce 5 až 7, které znějí:

„(5) Za přestupek podle odstavce 1 písm. a) lze uložit pokutu do 50 000 Kč, jestliže se jej dopustil dopravce, který je na základě koncese oprávněn k provozování taxislužby, nebo se jej dopustila osoba, která byla k takovému dopravci ve vztahu podle § 21 odst. 3 písm. a) bodu 1.

(6) Za přestupek podle odstavce 1 písm. a) nebo odstavce 2 písm. a), c) nebo f) až k) lze uložit zákaz činnosti od 6 měsíců do 2 let.

(7) Příkazem na místě lze za přestupek podle odstavce 2 písm. b), d) nebo e) nebo podle odstavce 3 písm. b) až d) uložit pokutu do 5 000 Kč.“.

84. V § 34f odst. 1 úvodní část ustanovení zní:

„Doprovce se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím práva cestujících v autobusové a autokarové dopravě²⁹⁾“.

85. V § 34f odst. 2 úvodní část ustanovení zní:

„Provozovatel terminálu se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím práva cestujících v autobusové a autokarové dopravě²⁹⁾“.

86. V § 34f odst. 3 úvodní část ustanovení zní:

„Provozovatel cestovní kanceláře nebo cestovní agentury se dopustí přestupku tím, že v rozporu s přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím práva cestujících v autobusové a autokarové dopravě²⁹⁾“.

87. V § 34f se doplňuje odstavec 4, který zní:

„(4) Za přešupek podle odstavců 1 až 3 lze uložit pokutu do 100 000 Kč.“.

88. V § 35 odst. 1 úvodní část ustanovení zní:

„Dopravce se dopustí přešupeku tím, že“.

89. V § 35 odst. 1 písm. g) se slova „, 4 nebo § 9a“ nahrazují slovy „nebo 4“.

90. V § 35 odst. 1 se na konci textu písmene h) doplňují slova „nebo nezveřejní jízdní řád v zastávce nebo nezajistí zveřejnění jízdního řádu ve znění jeho schválených změn v zastávce po celou dobu provozování dopravy“.

91. V § 35 odst. 1 písmeno i) zní:

„i) v rozporu s § 21 odst. 8 při provozování taxislužby vozidlem cestujícího nezajistí, aby měl řidič taxislužby u sebe doklad o oprávnění dopravce k podnikání nebo jeho kopii nebo aby vydal cestujícímu doklad o přepravě, pokud o něj cestující požádal,“.

92. V § 35 odst. 2 úvodní část ustanovení zní:

„Dopravce se dopustí přešupeku tím, že“.

93. V § 35 odst. 3 se slova „Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy uloží pokutu až do výše 750 000 Kč dopravci, který“ nahrazují slovy „Dopravce se dopustí přešupeku tím, že“.

94. V § 35 odst. 4 se slova „Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy při porušení tohoto zákona uloží pokutu až do výše 1 000 000 Kč dopravci, příjemci nebo odesílateli, který“ nahrazují slovy „Dopravce, příjemce nebo odesílatel se dopustí přešupeku tím, že“.

95. V § 35 odst. 5 úvodní část ustanovení zní:

„Právníká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přešupeku tím, že“.

96. V § 35 odst. 5 písm. a) se slovo „neodstranila“ nahrazuje slovem „neodstraní“.

97. V § 35 odst. 5 písm. b) se slovo „poškodila“ nahrazuje slovem „poškodí“.

98. V § 35 odst. 5 písm. c) se slovo „způsobila“ nahrazuje slovem „způsobí“.

99. V § 35 se za odstavec 5 vkládá nový odstavec 6, který zní:

„(6) Za přešupek lze uložit pokutu do

- a) 70 000 Kč, jde-li o přešupek podle odstavce 1,
- b) 350 000 Kč, jde-li o přešupek podle odstavce 2 nebo 5,
- c) 500 000 Kč, jde-li o přešupek podle odstavce 3, nebo
- d) 700 000 Kč, jde-li o přešupek podle odstavce 4.“.

Dosavadní odstavec 6 se označuje jako odstavec 7.

100. V § 35 odst. 7 se slova „, jde-li o právníkou osobu, nebo místo podnikání, jde-li o fyzickou osobu“ zrušují.

101. V § 35a odst. 3 se slova „byla pravomocným rozhodnutím uložena sankce“ nahrazují slovy „byl pravomocně uložen správní trest“.

102. V § 35a odst. 5 se slova „byla uložena sankce“ nahrazují slovy „byl uložen správní trest“.

103. V § 35c odst. 1 se slova „správního deliktu podle tohoto zákona, a je důvodné podezření, že se bude vyhýbat řízení o správním deliktu“ nahrazují slovy „přestupku podle tohoto zákona, nebo od fyzické osoby podezřelé ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 1 písm. a), je-li důvodné podezření, že se budou vyhýbat řízení o přestupku“.

104. V § 35c se na konci odstavce 1 doplňuje věta „Při stanovení výše kauce se přihlíží k závažnosti, významu a době trvání protiprávního jednání a rozsahu způsobené škody.“.

105. V § 35c odst. 2 písm. a), § 35c odst. 3, § 35d odst. 3 a 4, § 35d odst. 5 písm. b) až d) a v § 35f odst. 1 písm. a) a b) a odst. 2 a 3 se slova „správním deliktu“ nahrazují slovem „přestupku“.

106. V § 35d odst. 2 se za slova „k tíži dopravce“ vkládají slova „nebo fyzické osoby podezřelé ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 1 písm. a)“.

107. V § 35d se na konci odstavce 4 doplňují věty „V takovém případě lze kauci do dne vydání rozhodnutí o přestupku složit na účet správního orgánu příslušného k vedení řízení o přestupku. Správní orgán, u kterého byla kauce složena, vystaví potvrzení o převzetí kauce podle § 35c odst. 2 písm. a) a zašle jej osobě podezřelé z přestupku.“.

108. V § 35d odst. 5 písm. a) se slova „nebo celnímu úřadu“ nahrazují slovy „, celnímu úřadu nebo příslušnému správnímu orgánu“.

109. V § 35f se doplňuje odstavec 5, který zní:

„(5) Propadlé kauce jsou příjmem samosprávného celku, jehož orgánem je dopravní úřad příslušný k vedení řízení o přestupku. To neplatí, jde-li o propadlé kauce vybrané v souvislosti s porušením předpisů v oblasti mezinárodní linkové osobní dopravy, které jsou příjmem státního rozpočtu.“.

110. Za § 35f se vkládají § 35g a 35h, které znějí:

„§ 35g

(1) Při provádění kontroly v taxislužbě nebo státního odborného dozoru v taxislužbě je oprávněn vybírat kauci podle § 35c odst. 1 rovněž strážník obecní policie nebo dopravní úřad. Na oprávnění a činnost obecní policie a dopravního úřadu se § 35c a 35d použijí obdobně.

(2) Pokud strážník obecní policie nebo dopravní úřad zabráni v jízdě vozidla podle § 35d a není-li do 3 měsíců ode dne zabránění v jízdě vozidlo uvolněno, může jej obecní policie nebo dopravní úřad odstranit na místo vhodné k odstavení vozidla na náklady dopravce nebo fyzické osoby podezřelé ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 1 písm. a).

§ 35h

(1) Osoba pověřená výkonem státního odborného dozoru, příslušník Policie České republiky nebo strážník obecní policie je oprávněn zadržet průkaz řidiče taxislužby, pokud

a) zjistí, že jsou dány důvody, pro které řidič není spolehlivý podle § 9 odst. 3, nebo

b) je řidič taxislužby podezřelý ze spáchání přestupku uvedeného v § 9 odst. 3 písm. a).

(2) O zadržení průkazu řidiče taxislužby vystaví ten, kdo řidičský průkaz zadržel, potvrzení ve 3 vyhotoveních, z nichž 1 předá řidiči taxislužby a 1 bez zbytečného odkladu doručí příslušnému dopravnímu úřadu spolu se zadrženým průkazem. Potvrzení obsahuje jméno a příjmení řidiče taxislužby, číslo průkazu, důvod zadržení průkazu, datum zadržení průkazu a podpis osoby, která průkaz zadržela.

(3) Dopravní úřad bezodkladně po doručení potvrzení a zadrženého průkazu zahájí řízení, v němž lze rozhodnout o zadržení průkazu do doby pravomocného rozhodnutí o odnětí oprávnění řidiče taxislužby, nejde-li o zadržení z důvodu podle odstavce 1 písm. a).

(4) Dopravní úřad vrátí zadržený průkaz řidiče taxislužby jeho držiteli, pokud

a) do 15 pracovních dnů ode dne doručení potvrzení a zadrženého průkazu nevydal oznámení o zahájení řízení o zadržení průkazu nebo nevydal rozhodnutí o odnětí oprávnění řidiče taxislužby,

b) v řízení o zadržení průkazu bylo pravomocně rozhodnuto, že se průkaz nezadrží, nebo

c) v řízení o přestupku, pro který byl průkaz zadržen, nebyl uložen správní trest nebo věc byla odložena, protože nebyly shledány důvody pro zahájení řízení o přestupku.

(5) Po dobu zadržení průkazu řidiče taxislužby nesmí řidič vykonávat práci řidiče taxislužby. Doba zadržení průkazu řidiče taxislužby se započítává do doby výkonu správního trestu zákazu činnosti spočívajícího v zákazu výkonu práce řidiče taxislužby, pokud byl tento správní trest uložen za skutek, pro který byl průkaz řidiče taxislužby zadržen.“

111. § 36 zní:

„§ 36

(1) Podle právního řádu České republiky se posuzuje též odpovědnost za přestupek zjištěný na území České republiky spáchaný v cizině

a) porušením povinnosti řidiče dodržovat stanovenou dobu řízení, bezpečnostních přestávek a dobu odpočinku, povinnosti vést záznam o době řízení, bezpečnostních přestávek a době odpočinku stanoveným způsobem nebo nesplněním některé z povinností řidiče při přepravě nebezpečných věcí,

b) porušením povinnosti dopravce zajistit dodržování stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku při práci řidičů nebo povinnosti zajistit řádné vedení záznamů o době řízení, bezpečnostních přestávek a době odpočinku,

c) nedodržením podmínek stanovených pro silniční dopravu nebezpečných věcí, nebo

d) nedodržením povinností stanovených přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím práva cestujících v autobusové a autokarové dopravě²⁹⁾.

(2) Odpovědnost za přestupek podle odstavce 1 se posuzuje podle právního řádu České republiky i v případě, že byl spáchan v cizině fyzickou osobou s pobytem mimo území České republiky či právnickou nebo podnikající fyzickou osobou se sídlem mimo území České republiky.

(3) Právnická a podnikající fyzická osoba se odpovědnosti za přestupek podle § 34f odst. 1 písm. a), b), d) a f) až n), § 35 odst. 1 písm. c) a n), § 35 odst. 2 písm. b) a h) a § 35 odst. 4 nemůže zprostit.

(4) Za přestupky podle tohoto zákona, s výjimkou přestupků podle § 34e, nelze uložit propadnutí věci nebo náhradní hodnoty.

(5) Přestupky podle tohoto zákona projednává dopravní úřad, v jehož správním obvodu byla provedena kontrola, na jejímž podkladě byl přestupek zjištěn, nebo Ministerstvo dopravy, jedná-li se o mezinárodní linkovou osobní dopravu, s výjimkou

a) přestupků podle § 34e, které projednává obecní úřad obce s rozšířenou působností a v hlavním městě Praze úřady městských částí vymezené Statutem hlavního města Prahy, v jejichž správním obvodu bylo spáchání přestupku zjištěno,

b) přestupků podle § 34f odst. 2, které projednává dopravní úřad příslušný podle sídla provozovatele terminálu, a

c) přestupků podle § 34f odst. 3, které projednává obecní živnostenský úřad.

(6) Přestupky podle tohoto zákona, s výjimkou přestupků podle § 34e odst. 1 písm. b), odst. 2 a 3, nelze projednat příkazem na místě. Přestupky podle § 34e odst. 1 písm. b), odst. 2 a 3 může příkazem na místě projednat orgán Policie České republiky nebo celní úřad. Přestupky podle § 34e odst. 2 může dále projednat příkazem na místě strážník obecní policie.“.

112. V § 37 odst. 2 se za slova „Obecní policie“ vkládají slova „nebo orgány Policie České republiky“, slova „a jiných správních deliktů“ se zrušují, slovo „kontroluje“ se nahrazuje slovem „kontrolují“ a za slova „strážníkům obecní policie“ se vkládají slova „nebo policistům“.

113. V § 41 odst. 2 se text „§ 17 odst. 6“ nahrazuje textem „§ 17 odst. 5“ a text „§ 21 odst. 8, § 21c odst. 2“ se nahrazuje textem „§ 21 odst. 9, § 21c odst. 3“.

114. Poznámka pod čarou č. 5a se zrušuje.

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. Řízení zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí a práva a povinnosti s nimi související se posoudí podle zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

2. Povinnost podle § 9 odst. 2 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, je při provozování městské autobusové dopravy splněna, je-li ve vozidle platné osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě vydané podle § 9a zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

3. U zastávek využívaných ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona linkovou osobní dopravou se označení zastávky považuje za stanovené místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích postupem podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

4. Pro schválení jízdního řádu nebo jeho změny vztahujících se k licenci nebo povolení uděleným podle zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se splnění podmínky podle § 16f odst. 2 písm. d) zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, neověřuje.

5. Na přepravní smlouvy uzavřené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se § 9a zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, nepoužije.

6. Přestupkem se při postupu podle zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, rozumí též správní delikt, o kterém bylo rozhodnuto přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona a správním trestem se rozumí též sankce uložená podle zákona č. 200/1990 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, nebo zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

7. Při posuzování spolehlivosti podle § 9 odst. 3 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se k přestupku spáchanému přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona nepřihlíží. To neplatí pro toho, kdo byl do dne nabytí účinnosti tohoto zákona považován za nespolehlivého podle § 9 odst. 3 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona; taková osoba se považuje za nespolehlivou za podmínek stanovených v § 9 odst. 3 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, nejdéle však po dobu 3 let ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

8. Při posuzování spolehlivosti podle § 9 odst. 3 písm. b) zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se k přestupkům spáchaným přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona nepřihlíží, jde-li o přestupky řidiče spočívající v

a) jízdě na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem,

b) jízdě na zvířeti ve stavu vylučujícím způsobilost přivozeném požitím alkoholického nápoje nebo užitím jiné návykové látky, nebo

c) odmítnutí podrobit se vyšetření, zda při jízdě na zvířeti nebyl ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou.

9. Při posuzování spolehlivosti podle § 9 odst. 3 písm. c) zákona č. 111/1994 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se k trestným činům nebezpečného vyhrožování, obchodování s lidmi, ohrožení pod vlivem návykové látky, pohlavního zneužití, poškozování spotřebitele, opilství, obecného ohrožení nebo teroristického útoku spáchaným přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona nepřihlíží.

ČÁST DRUHÁ

Změna zákona o dráhách

Čl. III

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 189/1999 Sb., zákona č. 23/2000 Sb., zákona č. 71/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 77/2002 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 1/2005 Sb., zákona č. 181/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 191/2006 Sb., zákona č. 296/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 377/2009 Sb., zákona č. 194/2010 Sb., zákona č. 134/2011 Sb., zákona č. 102/2013 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 180/2014 Sb., zákona č. 250/2014 Sb. a zákona č. 319/2016 Sb., se mění takto:

1. V § 37 odst. 4 písm. d) se slova „a adresa pro doručování⁽⁶ⁱ⁾“ nahrazují slovy „, adresa pro doručování⁽⁶ⁱ⁾ a číslo osobního dokladu“.

2. V § 37 odstavec 8 zní:

„(8) Osoba oprávněná zjistit totožnost cestujícího podle zvláštního právního předpisu je oprávněna sdělit osobní údaje podle odstavce 4 písm. d) pověřené osobě.“.

3. V § 37 se doplňuje odstavec 9, který zní:

„(9) Dopravce je oprávněn pro účely vymáhání zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému zpracovávat osobní údaje podle odstavce 4 písm. d).“.

ČÁST TŘETÍ

Změna zákona o správních poplatcích

Čl. IV

V položce 34 přílohy k zákonu č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění zákona č. 119/2012 Sb. a zákona č. 102/2013 Sb., ustanovení „Předmětem poplatku není“ zní:

„Předmětem poplatku není

1. Vydání licence nebo povolení k provozování dopravy z humanitárních důvodů.
2. Vydání licence nebo povolení nebo jejich změna, jde-li o linkovou osobní dopravu provozovanou v celém rozsahu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.
3. Změna licence spočívající výlučně ve změně názvu zastávky.“.

ČÁST ČTVRTÁ

Změna zákona o Policii České republiky

Čl. V

V § 66 odst. 2 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění zákona č. 150/2011 Sb., se slova „a centrálního registru řidičů¹⁰⁾“ nahrazují slovy „, centrálního registru řidičů¹⁰⁾ a registru podnikatelů v silniční dopravě³⁸⁾ včetně údajů z registru podnikatelů v silniční dopravě z jiných členských států podle přímo použitelného předpisu Evropské unie³⁹⁾“.

Poznámky pod čarou č. 38 a 39 znějí:

³⁸⁾ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

³⁹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES, v platném znění.

Nařízení Komise (EU) č. 1213/2010 ze dne 16. prosince 2010 o zavedení společných pravidel pro propojení vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy.“.

ČÁST PÁTÁ

ÚČINNOST

Čl. VI

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. července 2017, s výjimkou ustanovení části první čl. I bodu 15 a čl. II bodu 5, které nabývají účinnosti dnem 1. ledna 2019.

Důvodová zpráva

I. Obecná část

A) Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Předkládaný návrh obsahuje zejména změny zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, které se týkají především úpravy licenčního řízení v linkové osobní dopravě, schvalování jízdních řádů a problematiky provozování taxislužby. Návrh dále reaguje na přijetí nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Právní úprava licenčního řízení v linkové osobní dopravě obsažená v zákoně o silniční dopravě je zastaralá a příliš komplikovaná a je potřeba ji upravit tak, aby odpovídala aktuálním potřebám dopravních úřadů, dopravců a objednatelů veřejné dopravy. Potřeba této novelizace byla mj. schválena usnesením Vlády ČR č. 467 ze dne 15. 6. 2015 v rámci úkolů vyplývajících z Bílé knihy - Koncepce veřejné dopravy jako opatření č. V./1.1 v gesci Ministerstva dopravy s termínem 30. 12. 2016.

V oblasti licenčního řízení je potřeba zejména upravit dosavadní příliš široce pojaté vyžadování stanovisek jiných subjektů, které vede k velké administrativní náročnosti, aniž by bylo možné jednotlivé úkony efektivně využívat. Jedním z těchto nadbytečných úkonů je posuzování souběhu s dotovanou dopravou v případě řízení o udělení licence na jinou dotovanou dopravu.

Odstranit je třeba rovněž rozdílný přístup jednotlivých dopravních úřadů k posuzování souběhu komerční dopravy s dopravou dotovanou, který je způsoben zejména tím, že nejsou jasně stanovena kritéria pro posuzování souběhu.

Problematickým jevem je dále spekulativní podávání žádostí o licence s mnohaletým předstihem.

Administrativně náročným procesem, který by bylo vhodné zjednodušit, je také schvalování jízdních řádů.

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.

Potřebné je rovněž rozšíření možnosti obcí stanovit lokálně podmínky pro výkon taxislužby na jejich území, neboť praktické zkušenosti ukazují zejména na nedostatečně podchycenou otázku konání zkoušek z místopisu, obsluhy taxametru, atd., přihlašování

uchazečů na tuto zkoušku a podmínky pro její opakování, která vede k nedůvodnému administrativnímu i finančnímu zatížení obcí.

Kritéria pro posouzení spolehlivosti řidiče taxislužby se vážou až k druhému uložení sankce za stejný přestupek či správní delikt, což s ohledem na obecné principy správního trestání (i za více deliktních jednání je uložena jedna sankce) vede k faktické neaplikovatelnosti ustanovení o ztrátě spolehlivosti. Současně ve výčtu trestných činů, které způsobují ztrátu spolehlivosti, chybí některé závažné trestné činy, které by mohly ohrozit bezpečnost cestujících, přestože jejich mírnější forma v podobě přestupku je důvodem pro ztrátu spolehlivosti. Tuto nevyváženost je nezbytné zhojit. Dále v otázce spolehlivosti řidičů taxislužby jako jedné z podmínek pro udělení oprávnění řidiče taxislužby chybí ve stávající právní úpravě způsob prokazování spolehlivosti u cizinců.

Další skutečností, na kterou je třeba reagovat, je přijetí nového zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a současné zrušení zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. V této souvislosti je nezbytné jednak upravit některé pojmy v zákoně o silniční dopravě tak, aby odpovídaly terminologii užívané v zákoně č. 250/2016 Sb., dále pak je potřeba přesunout do zákona o silniční dopravě některé přestupky, které byly dosud obsaženy v zákoně o přestupcích, a rovněž je nutné adaptovat zákon o silniční dopravě nové koncepci správního trestání i z věcného hlediska.

Současná právní úprava vykazuje i v dalších oblastech dílčí nedostatky, které by bylo vhodné zhojit.

Současná právní úprava není diskriminační ani nemá dopady na rovnost žen a mužů.

B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

V oblasti licenčního řízení se navrhuje toto řízení upravit komplexně a pro přehlednost úpravu rozdělit na úpravu pro vnitrostátní linkovou osobní dopravu a na úpravu pro mezinárodní linkovou osobní dopravu.

V první řadě se navrhuje zúžit okruh subjektů, od kterých je v rámci licenčního řízení povinně vyžadováno stanovisko, s tím, že stanovisko Policie České republiky k otázce bezpečnosti bude nahrazeno povinností označování zastávek linkové osobní dopravy v souladu se zákonem o silničním provozu. Zastávka na trase linky bude moci být jen tam, kde bylo označení zastávky stanoveno nebo umístěno místní nebo přechodnou úpravou provozu podle zákona o silničním provozu – v rámci tohoto postupu posuzuje Policie České republiky umístění zastávky z hlediska bezpečnosti provozu.

Dále se navrhuje zjednodušení licenčního řízení u dopravy provozované v celém rozsahu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. V řízeních o udělení licence pro tuto dotovanou dopravu se nebudou vyžadovat stanoviska dotčených úřadů a souběh s jinou dotovanou dopravou se nebude posuzovat.

Zároveň však budou nastavena kritéria pro posuzování souběhu komerční dopravy s dotovanou dopravou. Posuzovat se bude nadbytečnost z hlediska zajištění přepravních potřeb dotovanou dopravou a možné negativní ekonomické dopady na tuto dopravu. Současně budou zpřesněna kritéria pro udělení licence a možnost licenci neudělit bude omezena na případ, kdy ani stanovením podmínek pro provozování dopravy ani posunutím data zahájení provozu nebude možné předejít nadbytečnosti komerční dopravy a jejím negativním ekonomickým

dopadům na dotovanou dopravu. Přestože je navržena právní úprava mnohem rozsáhlejší než dosavadní znění, její aplikace by měla licenční řízení naopak zjednodušit a zefektivnit.

Aby se zamezilo spekulativnímu podávání žádostí o licence, žádost o licenci bude možné podat nejdříve 1 rok před požadovaným zahájením provozu dopravy.

Do zákona se dále doplňuje možnost provozovat dopravu v mimořádných situacích i bez licence, a to nejvýše po dobu 60 dnů, a mění se úprava provozování dopravy v případě uzavírky nebo objížďky na trase linky, kdy se bude možné odchýlit od licence, aniž by se v takové situaci vyžadovalo rozhodnutí o změně licence.

Nově se zavádí možnost pokračovat v provozování dopravy podle licence v případě zániku právnické osoby (dopravce) s právním nástupnictvím, pokud je právní nástupce podnikatelem v silniční dopravě provozované velkými vozidly.

Zjednodušení se navrhuje i u schvalování jízdních řádů, kdy namísto vyhotovování rozhodnutí o schválení jízdního řádu bude možné pouze vyznačit doložku schválení na jízdním řádu.

V oblasti právní úpravy taxislužby se navrhuje dílčí změny v otázce posuzování spolehlivosti řidiče. Jde o zkrácení posuzovaného období z 5 na 3 roky s tím, že nespolehlivým se řidič stane už po prvním uložení správního trestu za vyjmenovaný přestupek, a o zkrácení posuzované doby u přestupků spočívajících v řízení vozidel pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek ze 3 na 2 roky.

Dále se navrhuje rozšířit stávající možnosti obcí stanovit lokální podmínky pro výkon taxislužby na jejich území tak, aby obce mohly lépe upravit zejména konání zkoušek z místopisu, obsluhy taxametru, atd. a pravidla pro přihlašování se na takovou zkoušku a na opakovanou zkoušku, dále pak možnost podmínit výkon taxislužby absolvováním dopravně psychologického vyšetření či možnost stanovit zvláštní požadavky na vozidla taxislužby.

Za účelem předcházení provozování tzv. černé taxislužby se navrhuje upravit pravomoci kontrolujících při terénních kontrolách. Navrhuje se rozšířit možnost výběru kauce, případně i možnost zabránění v jízdě, i na případy podezření z provozování černé taxislužby. Zároveň se rozšiřuje okruh subjektů oprávněných vybírat kauce při kontrolách taxislužby o orgány obecní policie a dopravní úřady tak, aby k výběru kauce při těchto kontrolách nemusela být vyžadována součinnost Policie České republiky nebo celního úřadu, kteří mohou podle dosavadní právní úpravy jako jediní kauce vybírat.

V souvislosti s potřebou eliminovat provozování černé taxislužby se navrhuje přísnější trestání této nelegální činnosti. Navrhuje se přísnější trestání řidičů, kteří nemají oprávnění řidiče taxislužby ani tuto činnost nevykonávají ve vazbě na oprávněného dopravce, oproti řidičům, kterým chybí pouze oprávnění řidiče taxislužby.

Možnost zadržet průkaz řidiče taxislužby se rozšiřuje i na případ podezření ze spáchání přestupku, pro který se ztrácí spolehlivost tak, aby bylo možné účinně zasáhnout již při aktuálním zjištění takového závažného protiprávního jednání a nikoli až v návaznosti na uložení sankce za takové jednání, tzn. s velkým časovým odstupem. Současně se podrobněji upravuje proces zadržování průkazu řidiče taxislužby včetně nově zakotveného rozhodování dopravního úřadu o zadržení průkazu tak, aby se předešlo excesivním zásahům do práv řidičů taxislužby.

Návrh obsahuje i několik dílčích zásahů do jednotlivých ustanovení zákona. Jedná se například o upuštění od nutnosti mít v každém vozidle originál koncese. Nově bude postačovat

pouze kopie koncese a u vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy už nebude nutné vozit žádné jiné dokumenty.

Dále dochází ke zpřesnění úpravy přepravních kontrol, kde se doplňuje zákonný rámec pro možnost sdělování osobních údajů policistou nebo strážníkem obecní policie revizorovi a pro zpracování těchto údajů dopravcem, a to jak v zákoně o silniční dopravě, tak v zákoně o dráhách.

Poměrně obsáhlou část návrhu tvoří terminologické změny, doplnění skutkových podstat přešupků, které byly dosud obsaženy v zákoně č. 200/1990 Sb., o přešupcích, ve znění pozdějších předpisů, a další úpravy, které navazují na přijetí zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich. Obdobné úpravy jsou v ostatních zákonech, na které přijetí zákona č. 250/2016 Sb. také dopadá, prováděny souhrnně zákonem o změně zákonů v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich (sněmovní tisk č. 929), avšak v případě zásahů do zákona o silniční dopravě bylo přistoupeno k jejich zařazení do tohoto návrhu, zejm. s cílem předejít souběžnému projednávání dvou novel téhož zákona a z takového souběhu pramenícím potenciálním komplikacím.

Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy je obsahem Závěrečné zprávy z hodnocení dopadů regulace (RIA), která detailně popisuje důvody pro přijetí navrhované právní úpravy.

Navrhovaná právní úprava není diskriminační a ani se žádným způsobem nedotýká problematiky rovnosti mužů a žen, neboť mezi nimi nijak nerozlišuje.

C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

Úpravy navržené v oblasti licenčního řízení jsou nezbytné pro požadované snížení administrativní náročnosti jak na straně dopravních úřadů, tak i u dopravců. Nastavením podrobnějších podmínek pro posuzování souběhu komerční dopravy s dotovanou dopravou se omezí rozdílný přístup jednotlivých dopravních úřadů, což povede k větší právní jistotě žadatelů o licence a zároveň k lepší ochraně prostředků vynakládaných z veřejných rozpočtů na dotovanou dopravu.

Změny navržené v taxislužbě jsou potřebné pro zlepšení ochrany před nelegálně provozovanou taxislužbou, která je v současné době velkým problémem. Eliminace nelegálně provozované taxislužby bude přínosná jak pro cestující, tak pro obce a ve svém důsledku i pro legální provozovatele taxislužby.

Podrobnější odůvodnění nezbytnosti navrhované právní úpravy je uvedeno v Závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace (RIA).

D) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy je třeba provést ve vztahu k udělování licencí pro provozování dopravy (ohrožení hospodářské vyváženosti). Navržená úprava totiž umožňuje omezit výkon podnikatelské činnosti určitých subjektů, je tedy na místě zhodnotit soulad tohoto řešení zejm. s čl. 26 (právo na podnikání), čl. 1 (rovnost) a čl. 3 (zákaz diskriminace) Listiny základních práv a svobod.

Dle čl. 26 má každý právo podnikat a provozovat jinou hospodářskou činnost, přičemž zákon může stanovit podmínky nebo omezení tohoto práva; dle čl. 41 odst. 1 Listiny se tohoto

práva lze domáhat pouze v mezích prováděcích zákonů. Z hlediska formálního tedy lze výkon práva na podnikání podmínit či omezit zákonem. Z hlediska materiálního je ovšem zákonodárce omezen při realizaci tohoto oprávnění zejm. souvisejícími zásadami rovnosti před zákonem a nediskriminace (čl. 1 a 3 Listiny). Tato skutečnost neznamená, že by nebylo možné přijmout omezující podmínky ve vztahu k realizaci práva na podnikání nebo rozdílná pravidla navázaná na určitá kritéria, ale rozdílné zacházení musí mít věcné a rozumné ospravedlnění. Zvláštní omezení pro určité druhy podnikatelských aktivit je tedy možné přijmout zejm. z důvodů ochrany veřejného pořádku, zdraví, morálky, bezpečnosti nebo z jiných důležitých důvodů veřejného zájmu.

Možnost omezit (popř. i vyloučit) udělení licence pro provozování dopravy úředním rozhodnutím (a tedy omezit možnost provozovat osobní linkovou dopravu) je nesporně určitým omezením podnikatelské aktivity. Nejedná se ovšem o omezení přístupu k možnosti výkonu podnikání dopravce nebo úplný zákaz výkonu tohoto podnikání pro určité skupiny, ale o možnost omezení konkrétní podnikatelské aktivity v konkrétních podmínkách. Potenciálně zde dochází k rozdílnému zacházení se dvěma skupinami dopravců v osobní linkové dopravě – dopravce, který tuto dopravu provozuje na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, je za určitých podmínek u konkrétní trasy linky upřednostněn před dopravcem, který tuto dopravu hodlá provozovat bez této smlouvy. Jde o situaci, kdy by se činnost druhého dopravce (bez smlouvy) nepříznivě projevila v hospodářských poměrech dopravce prvního (se smlouvou) – tedy v zásadě o ochranu jednoho podnikatele před soutěžními aktivitami podnikatele druhého.

Návrh umožňuje poskytovat ochranu určitým podnikatelům v osobní linkové dopravě, která se jeví být jako neslučitelná se zásadou volné hospodářské soutěže. Vnitrostátní právo (a ostatně i právo unijní) zde nicméně vychází z právní i faktické skutečnosti, že v oblasti osobní linkové dopravy neexistuje v rámci EU volná hospodářská soutěž, ale soutěž regulovaná, tj. omezená státními zásahy, která sleduje i jiné, veřejně prospěšné, cíle, než pouze dosažení zisku. Tímto cílem je zajištění dopravní obsluhy určitého území prostřednictvím veřejné linkové (popř. i drážní) dopravy v dostatečném rozsahu a kvalitě tak, aby měla provázaný a síťový charakter a představovala alternativu dopravě neveřejné. Dosažení tohoto cíle ovšem nelze očekávat pouhým působením volné hospodářské soutěže na trhu přepravních služeb, neboť náklady na dostatečné pokrytí území veřejnou dopravou standardně přesahují možné výnosy. Právo EU tedy umožňuje poskytování veřejných dotací na zajišťování veřejné linkové a drážní dopravy, které mají vyrovnávat ztráty vznikající dopravcům, a zároveň umožňuje ochranu systému veřejné dopravy garantovanému smlouvami o rozsahu těchto služeb a veřejnými dotacemi na jejich poskytování před negativními dopady činnosti jiných dopravců (viz nařízení (ES) č. 1370/2007).

Navrhovaná právní úprava tedy v uvedené oblasti sice obsahuje určité omezení výkonu konkrétních činností v rámci podnikání a při tom předpokládá rozdílné zacházení s jednotlivými podnikateli, tato skutečnost je ovšem odůvodněna důležitým důvodem veřejného zájmu a nejedná se tedy o porušení zásady rovnosti a nediskriminace.

Navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

E) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Návrh dílčím způsobem reaguje na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006. Vzhledem k tomu, že návrh komplexním

způsobem nově upravuje udělování licencí pro linkovou osobní dopravu, zasahuje i do stávajících ustanovení zákona o silniční dopravě, která obsahují vazbu na nařízení č. 1073/2009. Toto nařízení nicméně nevyžaduje rozsáhlou implementaci, jde zejm. o určení orgánu, který vydává povolení podle nařízení (Ministerstvo dopravy) a podporné využití některých procesních postupů u vydávání a změny povolení.

F) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, včetně zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

F. 1 Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, jde zejm. o bilaterální smlouvy v oblasti provozování mezinárodní osobní linkové dopravy (na něž se nepoužije nařízení č. 1073/2009). Navrhovaná úprava dále rozšiřuje působnost některých ustanovení mezinárodní Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) i na přepravní vztahy ve vnitrostátní nákladní dopravě, tento krok ovšem není v rozporu s touto smlouvou.

F. 2 Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

Obsah navrhovaného zákona byl posouzen z hlediska slučitelnosti s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a byla identifikována navrhovaná ustanovení, o nichž lze uvažovat jako o ustanoveních, jichž se dotýká právní úprava regulovaná Úmluvou. Jako relevantní se jeví posouzení slučitelnosti navrhovaných ustanovení s právem na ochranu majetku ve smyslu Protokolu č. 1 Úmluvy a zásadou uložení trestu jen na základě zákona ve smyslu čl. 7 Úmluvy.

Právo na ochranu majetku (Protokol č. 1 Úmluvy)

Protokol č. 1 Úmluvy stanoví, že každá fyzická nebo právnická osoba má právo pokojně užívat svůj majetek. Nikdo nemůže být zbaven svého majetku s výjimkou veřejného zájmu a za podmínek, které stanoví zákon a obecné zásady mezinárodního práva (čl. 1 odst. 1). To nebrání právu států přijímat zákony, které považují za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut (čl. 1 odst. 2).

Návrh zákona rozšiřuje okruh přestupků a stanoví sazby pokut, které se za jejich spáchání uloží. Jde o přestupky, jejichž skutkové podstaty vychází z porušení nových povinností zaváděných tímto návrhem. U všech přestupků jsou stanoveny pouze horní hranice

sazeb pokut. Jejich výše odpovídají typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Návrh tak ctí zásadu přiměřenosti a je v tomto ohledu v soulad s článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

Návrh zákona dále rozšiřuje možnost výběru kauce a alternativního postupu v případě, že není kauce složena, kterým je možnost zabránění v odjezdu vozidla, i na případ provozování tzn. černé taxislužby (bez oprávnění řidiče taxislužby a v řadě případů současně i bez vazby na dopravce). Jedná se tedy o podezření ze spáchání velmi závažného protiprávního jednání, které má negativní důsledky jak na subjekty, které taxislužbu provozují na základě potřebných povolení, tak zejména na cestující. Je zde tedy veřejný zájem takovému jednání co nejúčinněji zamezit, přičemž navržené opatření je z tohoto pohledu i s ohledem na skutečnost, že se jedná o opatření svou povahou dočasné, přiměřené. Návrh je proto i v této oblasti v souladu s článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

Zásada uložení trestu jen na základě zákona (čl. 7 Úmluvy)

Článek 7 odst. 1 Úmluvy stanoví, že nikdo nesmí být odsouzen za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, nebylo podle vnitrostátního nebo mezinárodního práva trestným činem. Rovněž nesmí být uložen trest přísnější, než jaký bylo možno uložit v době spáchání trestného činu. Podle článku 7 odst. 2 Úmluvy tento článek nebrání souzení a potrestání osoby za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, bylo trestné podle obecných právních zásad uznávaných civilizovanými národy.

Při vědomí toho, že pro účely posouzení souladu návrhu zákona s Úmluvou lze nahlížet na přestupky jako na trestné činy, lze konstatovat, že nově formulované přestupky naplňují zásadu nullum crimen, nulla poena sine lege vtělenou do článku 7 Úmluvy. Přestupky jsou formulovány jasným způsobem, takže adresát normy z ní může seznat, jaké konání či opomenutí způsobuje jeho delikt (trestní) odpovědnost, a působí do budoucna, nikoliv retroaktivně. I z tohoto pohledu je tedy návrh v souladu s Úmluvou.

G) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dosahu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel a dopady na životní prostředí

Hospodářský a finanční dopad

S přijetím navrhované právní úpravy není přímo spojeno zvýšení nákladů státního rozpočtu.

Zefektivněním průběhu licenčního řízení a schvalování jízdního řádu lze očekávat drobné snížení jejich administrativní náročnosti. Zároveň preciznější nastavení posuzování souběhu komerční dopravy s dopravou provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách

v přepravě cestujících povede k lepší ochraně vynakládání veřejných prostředků na úhradu kompenzačních plateb dopravcům provozujícím dotovanou dopravu.

Určitý finanční dopad na veřejné rozpočty bude mít nově zaváděná povinnost označovat zastávky linkové osobní dopravy v souladu se zákonem o silničním provozu, tedy stanovením nebo umístěním místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Ke zmírnění tohoto dopadu se navrhuje přechodné ustanovení, dle něhož se stávající zastávky budou považovat za označené v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb, přičemž jejich faktické osazení dopravní značkou provedou správci příslušných komunikací podle svých možností. Postupné označení všech zastávek řádnou dopravní značkou ovšem přinese významné přínosy jak z hlediska bezpečnosti provozu, tak z hlediska ochrany prostoru zastávky před jiným využitím (např. parkování), kterou zákon č. 361/2000 Sb. váže pouze na užití řádné dopravní značky.

Pozitivní dopady na veřejné rozpočty lze očekávat v souvislosti se zaváděním či rozšířením institutů směřujících k lepší vymahatelnosti sankcí a postihu tzv. černé taxislužby.

Dopad na podnikatelské prostředí, na životní prostředí a na specifické skupiny obyvatel

U návrhu se předpokládají dopady na podnikatelské prostředí, a to jak v podobě přínosů, tak v podobě dopadů na náklady. Mezi přínosy patří nahrazení povinnosti mít ve vozidle vždy originál dokladu oprávnění dopravce k podnikání povinností mít ve vozidle jeho kopii, která v případě vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy nahradí i všechny ostatní dosud vyžadované dokumenty.

Dopady na náklady v podnikatelském prostředí může mít zpřísnění úpravy spolehlivosti dopadající primárně na řidiče taxislužby a rozšíření oprávnění pro zadržení průkazu řidiče taxislužby a pro výběr kaucí. Tato úprava však povede k lepší ochraně cestujících a ve svém důsledku bude přínosná i pro legální provozovatele taxislužby.

Nepatrné navýšení administrativní náročnosti přinese i nově zaváděná povinnost, aby při provozování taxislužby vozidlem cestujícího měl řidič taxislužby u sebe doklad o oprávnění dopravce k podnikání nebo jeho kopii.

Dopad na podnikatelské prostředí může přinést i zaváděné oprávnění obce stanovit obecně závaznou vyhláškou zvláštní požadavky na vozidla taxislužby. Od této úpravy lze však očekávat přínos v podobě lepšího komfortu pro cestující, snadnější rozpoznatelnosti vozidel taxislužby, popř. jejich ekologičtějšího provozu. Skutečné dopady a jejich posouzení ovšem budou záviset na naplnění tohoto zmocnění jednotlivými obcemi, které budou muset před využitím této možnosti provést také posouzení dopadů.

Dopady na životní prostředí ani sociální dopady se neočekávají.

H) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhovaná právní úprava se částečně dotýká jak ochrany soukromí, tak ochrany osobních údajů.

Ochrany soukromí se úprava dotýká pouze v dílčí oblasti, kterou je zaváděná možnost při provádění kontrolní přepravy (i před předložením pověření ke kontrole kontrolované osobě) pořizovat zvukové, obrazové a zvukově obrazové záznamy bez vědomí dopravce nebo řidiče. Tato úprava vychází z kontrolního řádu, který provádění části úkonů v rámci kontroly ještě před předložením pověření ke kontrole kontrolované osobě výslovně předvídá. Navíc návrh samotný počítá se zajištěním ochrany osob a jejich soukromého a osobního života a výslovně stanoví, že toto právo není navrženou úpravou provádění kontrolní přepravy dotčeno, tzn. kontrolní přepravu lze provádět pouze v mezích nezasahujících do tohoto práva. Lze tedy konstatovat, že právo na soukromí nebude navrženou právní úpravou nijak dotčeno.

Ochrany osobních údajů se návrh dotýká v oblasti úpravy vztahů mezi cestujícími a dopravcem, konkrétně v otázce zjišťování totožnosti cestujícího.

Do výčtu osobních údajů, které je cestující povinen na výzvu sdělit pověřené osobě, neprokázal-li se platným jízdním dokladem a nezaplatil-li jízdné a přírážku, se doplňuje také číslo osobního dokladu. Toto doplnění povede k rozšíření osobních údajů, které následně zpracovává dopravce, ale jednak se s ohledem na současný rozsah osobních údajů, které jsou takto zjišťovány a zpracovávány (jméno, příjmení, datum a místo narození a adresa pro doručování), nejedná z pohledu cestujícího o výrazný zásah do jeho osobnostní sféry, ale zejména je toto rozšíření zdůvodněno potřebou zajistit účinné vymáhání jízdného a přírážky v případě, že povinnost jejich úhrady není splněna dobrovolně. Nejde zde o posílení práv jednoho ze dvou soukromoprávních subjektů závazkového vztahu, ale s ohledem na specifické postavení dopravce ve veřejné dopravě, jehož činnost je z větší či menší části financována rovněž z veřejných prostředků, směřuje účinné vymáhání dlužných částek ke snížení výdajů z veřejných rozpočtů.

Ochrany osobních údajů se dotýká rovněž úprava předávání a zpracování osobních údajů získaných pro účely vymáhání zaplacení jízdného a přírážky. Osobní údaje zjištěné osobou k tomu oprávněnou (policistou či obecním strážníkem) je tato osoba oprávněna předat pověřené osobě a následně je dopravce oprávněn tyto osobní údaje zpracovávat. Jedná se o standardní úpravu nakládání s osobními údaji, bez které by nemohlo být dosaženo účelu, pro který se tyto údaje získávají, tedy vymáhání zaplacení jízdného a přírážky. Tato úprava navazuje na úpravu v zákoně o ochraně osobních údajů a není s ní v rozporu.

I) Zhodnocení korupčních rizik

Zhodnocení korupčních rizik bylo provedeno podle Metodiky CIA (Corruption Impact Assessment; Metodika hodnocení korupčních rizik), kterou uveřejnil Vládní výbor pro koordinaci boje s korupcí.

Přiměřenost

Jako oblasti, které by mohly potenciálně zvýšit korupční rizika, byly identifikovány jednak rozšíření možnosti zadržení průkazu řidiče taxislužby a dále rozšíření případů, ve kterých lze vybrat kauci, a to o podezření ze spáchání přestupku spočívajícím v provozování tzv. černé taxislužby. Jedná se o situace, ve kterých záleží na uvážení kontrolujícího subjektu, zda zákonné možnosti využije či nikoliv, a proto by zde mohl vzniknout prostor pro korupční jednání. Tato rizika jsou však vyvážena jednak závažností deliktních jednání, k jejichž zamezení směřují, a dále pak nastavením kontrolních mechanismů. Jedná se zejména o detailnější úpravu v oblasti zadržování průkazu taxislužby, kdy se oprávněnost zadržení průkazu řidiče taxislužby provedeného v rámci kontrolního úkonu bude následně bez zbytečného odkladu přezkoumávat dopravním úřadem. Pokud by bylo zjištěno, že zadržení průkazu řidiče taxislužby nebylo důvodné, bude průkaz jeho držiteli okamžitě vrácen. Lze tedy konstatovat, že přestože dochází k rozšíření důvodů, pro které lze průkaz řidiče taxislužby zadržet, komplexní úpravou procesu zadržování průkazu řidiče taxislužby by naopak v této oblasti mělo dojít ke snížení korupčních rizik.

V ostatních oblastech úpravy návrh využívá stávajících konceptů a procesů, které již v českém právním řádu existují, které se osvědčily a u nichž je míra korupčních rizik v přijatelných mezích.

Efektivita

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané regulace.

Odpovědnost

Z návrhu zákona je zřejmé, které orgány budou v jednotlivých věcech rozhodovat.

Z hlediska soustředění pravomocí nepřináší navrhovaná právní úprava jejich nadměrné soustředění u jednoho orgánu, zároveň však nedochází k rozdělení pravomocí mezi vyšší počet neurčitých osob.

Osoby odpovědné za konkrétní rozhodnutí lze jasně identifikovat.

Opravné prostředky

Všechna řízení v navrhované právní úpravě jsou navázána na správní řád s tím, že případné odchylky jsou jasně identifikovány. Správní řád a další právní předpisy poskytují nástroje pro účinnou obranu proti nesprávnému postupu orgánu veřejné správy napříč nejrozličnějšími oblastmi právní úpravy. Oblast silniční dopravy není výjimkou. Zvláštní nástroje nejsou nastaveny. Z toho vyplývá i možnost podávat řádné a mimořádné opravné prostředky tak, jak je předvídají obecné právní předpisy, na které je navrhovaná právní úprava navázána.

Kontrolní mechanismy

Navrhovaná právní úprava dostatečně konkrétně a srozumitelně nastavuje systém odpovědnosti jednotlivých účastníků, včetně příslušných sankcí.

Návrh vychází z navázání navrhované právní úpravy na úpravu ve správním řádu i na systém kontroly upravený kontrolním řádem a dalšími právními předpisy.

Transparentnost a otevřená data

Navrhovaná právní úprava nemá žádný vliv na dostupnost informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

Dobrá praxe

Navrhovaná právní úprava využívá již existující postupy vyplývající ze správního řádu. Navrhovaná právní úprava dále staví na již existujících vztazích správní nadřízenosti a podřízenosti mezi jednotlivými správními úřady. Sankce za přestupky, které jsou zaváděny, jsou doplňovány do již existujícího systému sankcí a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupku.

Nově upravené postupy v oblasti licenčního řízení vycházejí ze stávající právní úpravy s tím, že licenční řízení zefektivňují. Nová úprava v oblasti zadržování průkazu řidiče taxislužby je obdobná úpravě zadržování řidičského průkazu v zákoně č. 361/2000 Sb.

Lze tedy konstatovat, že navržená právní úprava se shoduje se známou dobrou praxí a neobsahuje procesy ani sankce, které by se nejevily přiměřené ve srovnání se stávající legislativou.

J) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Navrhovaná právní úprava nemá dopad na bezpečnost nebo obranu státu.

II. Zvláštní část

K čl. I

K bodům 1 a 38

Navrhuje se upřesnit definici náhradní autobusové dopravy tak, aby byl zajištěn soulad terminologie s úpravou v zákoně o dráhách a bylo jednoznačné, že se úprava náhradní autobusové dopravy vztahuje i na případy, kdy je drážní doprava dočasně omezená.

K bodu 2

S cílem snížit administrativní zátěž dopravců se upouští od nutnosti mít ve vozidle originál dokladu o oprávnění k podnikání (koncese) s tím, že postačí kopie tohoto dokladu. V případě vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy to bude jediný dokument, který bude muset být ve vozidle. U mezinárodní linkové osobní dopravy a u nákladní dopravy zůstává zachována povinnost mít ve vozidle i další vyjmenované dokumenty, a to v originále.

K bodu 3

Jedná se o legislativně technickou opravu odkazu vyvolanou vypuštěním písm. c) z § 9 odst. 3 (novelizační bod 11).

K bodu 4

Navrhuje se upravit posuzování spolehlivosti tak, že ke ztrátě spolehlivosti se již nebude vyžadovat, aby byl řidič za daný přestupek sankcionován ve stanoveném období alespoň dvakrát. Nově bude ke ztrátě spolehlivosti docházet již při prvním uložení správního trestu za daný přestupek, avšak současně se doba posuzovaného období se zkracuje na 3 roky.

V souvislosti s přijetím nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich dochází současně k úpravě terminologie tak, aby byla v souladu s tímto zákonem (pojmy „sankce“ → „správní trest“, „správní delikt“ → „přestupek“).

K bodu 5

Ve výčtu přestupků, jejichž potrestání vede ke ztrátě spolehlivosti, se porušení cenových předpisů, které bylo vymezeno příliš široce a vedlo ke ztrátě spolehlivosti i v případě bagatelních a s danou problematikou přímo nesouvisejících prohřešků, nahrazuje přesnější formulací tak, aby dopadalo přímo na jednání směřující k poškození cestujícího na ceně jízdného, tedy zejména na případy, kdy je požadována úhrada ceny vyšší než odpovídá cenovým předpisům, avšak poškození cestujícího nenastane, neboť k úhradě požadované ceny nakonec nedojde.

K bodům 6, 7, 8, 11 a 14

Do výčtu přestupků, jejichž potrestání vede ke ztrátě spolehlivosti, se doplňuje nezaznamenání skutečného průběhu přepravy (tzn. např. použití nezákonných úprav taxametru) a neumožnění kontroly nebo státního odborného dozoru. Posledně uvedený přestupek se

přesouvá z § 9 odst. 3 písm. c), které v sobě zahrnovalo rovněž uložení pořádkové pokuty za neumožnění výkonu dozoru/kontroly. S ohledem na kontrolní řád je v této oblasti ovšem relevantní již pouze přestupek (nikoliv pořádková pokuta jako podle zákona č. 552/1991 Sb.) a tento důvod ztráty spolehlivosti lze tedy přesunout pod písm. a). Souvisí to rovněž se změnou koncepce ztráty spolehlivosti podle § 9 odst. 1 písm. a) (viz bod 4).

Dále dochází k terminologickým úpravám v souvislosti s přijetím nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a k provázání s nově zakotveným přestupkem řidiče taxislužby při poskytování přepravy vozidlem cestujícího spočívajícím v nevydání dokladu o přepravě cestujícímu, který o něj požádal.

V § 9 odst. 6 se pak navrhuje provést formální úpravy související s vypuštěním pojmu pořádkové pokuty a písm. c) v § 9 odst. 3.

K bodům 9, 10 a 12

Vymezení přestupků spočívajících v řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, za jejichž potrestání dochází ke ztrátě spolehlivosti, se uvádí do souladu se skutkovými podstatami těchto přestupků podle zákona o silničním provozu (doplnění jízdy na zvířeti).

Podle současné právní úpravy vede uložení sankce za některý z těchto přestupků ke ztrátě spolehlivosti, tedy k nemožnosti vykonávat práci řidiče, po dobu následujících 3 let. Vzhledem k tomu, že se jedná o přestupky, za něž se podle zákona o silničním provozu ukládá zákaz činnosti, tedy zákaz řízení motorových vozidel, nejvýše na dva roky, vede tato úprava k faktickému prodloužení sankce uložené za daný přestupek. V praxi přináší tato úprava negativní dopady na řidiče, kteří se ani po odpykání uloženého trestu nemohou vrátit ke svému povolání. Vzhledem k tomu, že po uložení trestu zákazu činnosti je v těchto případech podle zákona o silničním provozu nutné opětovně získat řidičské oprávnění, včetně prokázání zdravotní způsobilosti (mj. že dotýčný není závislý na alkoholu nebo drogách) a absolvovat úspěšně dopravně psychologické vyšetření, které bylo poslední novelizací zákona č. 361/2000 Sb. podrobně upraveno, není již podstatně delší zákaz výkonu činnosti řidiče taxislužby opodstatněný z hlediska zvýšené ochrany cestujících nebo jiných důležitých zájmů. Navrhuje se proto uvést délku posuzovaného období do souladu s dobou, na kterou lze uložit maximální dobu zákazu činnosti, tedy na 2 roky.

Do výčtu trestných činů, jejichž potrestání vede ke ztrátě spolehlivosti, se doplňují chybějící trestné činy spočívající v užívání alkoholu nebo jiných návykových látek a dále trestné činy, u jejichž pachatelů je důvodná obava o bezpečnost cestujících ve vozidle nebo z poškození těchto cestujících na ceně jízdného (zejm. pokud jde o nebezpečné vyhrožování, pohlavní zneužití či poškozování spotřebitele).

K bodům 13, 46, 66, 73, 75, 76, 84 až 88, 92 až 98, 101, 102, 105

V souvislosti s přijetím nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich dochází k úpravě terminologie tak, aby byla v souladu s tímto zákonem. Jedná se zejména o nahrazení pojmu „sankce“ pojmem „správní trest“, a užívání pojmu „přestupek“ i pro delikt

jednání, kterého se dopustila podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba (namísto dosud užívaného pojmu „správní delikt“.

K bodu 15

V rámci tohoto bodu se na straně jedné navrhuje zrušit institut osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě. Jedná o úředně vydávané osvědčení, které pro městskou dopravu nahrazuje dokumenty, které má dopravce povinnost podle § 9 odst. 2 zákona umístit ve vozidle. S ohledem na výrazné zjednodušení a snížení počtu listin ve vozidle u vnitrostátní linkové dopravy (viz bod 2) už ovšem vydávání tohoto osvědčení a povinnost umístit jej ve vozidle ztrácí smysl. Nová osvědčení již tedy vydávána nebudou, zároveň se v rámci přechodných ustanovení umožní užívání již vydaných osvědčení (namísto kopie oprávnění k podnikání).

Namísto rušené úpravy osvědčení se do § 9a navrhuje vložit úprava, týkající se vztahů mezi stranami přepravní smlouvy v nákladní silniční dopravě. Jedná se o podrobnější úpravu přepravy věcí, se kterou počítá občanský zákoník v § 2578, která ovšem v nákladní silniční dopravě (na rozdíl od silniční osobní dopravy) doposud neexistuje.

Navrhované ustanovení neobsahuje samo o sobě pravidla pro tuto oblast, nicméně rozšiřuje působnost pravidel obsažených v mezinárodní Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě i na dopravu vnitrostátní. Z hlediska obsahového jde o krok, po kterém již delší dobu volá odborná veřejnost (Hospodářská komora, ČESMAD), jehož výhodou (oproti formulaci zcela nových pravidel pro přepravu věcí) je využití souboru pravidel, který se v části sektoru nákladní dopravy již dlouhodobě využívá, a dopravci mají s aplikací těchto pravidel zkušenosti. Z hlediska legislativně technického bylo obdobné rozšíření působnosti mezinárodní smlouvy i na vnitrostátní přepravy využito např. u přepravy nebezpečných věcí.

Na výše uvedené navazuje přechodné ustanovení, které využití úmluvy CMR vztahuje pouze na smlouvy uzavřené po nabytí účinnosti návrhu.

K bodům 16 až 21

Za účelem zpřehlednění legislativní úpravy se navrhuje v zákoně o silniční dopravě hlavu druhou (Zvláštní podmínky pro osobní dopravu) rozdělit na díly, a to podle jednotlivých oblastí právní úpravy.

V současné době zákon obsahuje souhrnnou úpravu pro linkovou osobní dopravu, která v jednotlivých ustanoveních obsahuje dílčí odlišnosti pro vnitrostátní nebo pro mezinárodní dopravu. Společná úprava licenčního řízení pro vnitrostátní a mezinárodní osobní linkovou dopravu se ovšem s ohledem na některé rozdílné principy v obou oblastech ukazuje jako ne zcela vhodná, přičemž vsouvání dílčích odlišností do společné úpravy nepřispívá k její přehlednosti a ucelenosti. Výše uvedené odráží i rozdíly ve správní praxi v oblasti vnitrostátní a mezinárodní linkové dopravy, byť je tato správní praxe formálně navázána na stejná ustanovení zákona o silniční dopravě. Vzhledem k tomu se jeví jako vhodné rozdělit tuto úpravu na komplexní úpravu licenčního řízení pro vnitrostátní linkovou osobní dopravu (díl 1) a na

komplexní úpravu licenčního řízení pro mezinárodní linkovou osobní dopravu (díl 2). Toto rozdělení je přitom vhodné i s ohledem na využití některých (zejm. procesních) ustanovení i pro řízení o udělení povolení linkové osobní dopravy v rámci EU podle nařízení (ES) č. 1073/2009, které má určité styčné plochy s mezinárodní linkovou dopravou, nikoliv ovšem s vnitrostátní linkovou dopravou.

Problematika jízdních řádů již nevykazuje tolik odlišností u jednotlivých druhů dopravy, a proto zůstane zachována společná úprava (díl 3). Do dalších dílů je pak rozdělena úprava práv a povinností dopravců, cestujících a ostatních osob ve veřejné linkové dopravě (díl 4), taxislužba (díl 5) a příležitostná osobní silniční doprava (díl 6).

Vnitrostátní linková osobní doprava

U vnitrostátní linkové osobní dopravy se navrhuje upravit celý průběh licenčního řízení, tedy podávání žádosti o udělení licence, kritéria pro udělení licence, náležitosti rozhodnutí, rozhodování o změně licence i odnímání licence a pozbývání platnosti licence. V jednotlivých ustanoveních se pak zavádí odlišný přístup pro dopravu provozovanou v celém rozsahu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, neboť u této dopravy není potřeba posuzovat souběh s jinou dopravou provozovanou v závazku veřejné služby. Naopak u komerční dopravy je potřeba stanovit postup pro posuzování souběhu s dotovanou dopravou, který se promítne jak do úpravy průběhu řízení, tak do úpravy samotného rozhodnutí.

Základním rozdílem oproti mezinárodní osobní linkové dopravě je již samotný fakt, že o udělení licence rozhoduje výlučně (jeden) orgán České republiky, na rozdíl od dopravy mezinárodní, kde je třeba součinnosti a povolovacích aktů dvou a více států. To ovlivňuje mj. tu skutečnost, že zatímco u vnitrostátní dopravy lze uvažovat o umožnění provozování linkové dopravy v určitých situacích i bez licence, v mezinárodní dopravě je toto prakticky nemožné. Dále u mezinárodní dopravy hraje na rozdíl od dopravy vnitrostátní mnohem vyšší roli už při vydávání licence (která primárně určuje místní, nikoliv časové vedení linky) návrh jízdního řádu, podle které bude linka provozována (tj. časové rozložení spojů na lince), a to právě z důvodů nutné koordinace rozhodování několika států, kdy je potřeba zajistit mj. i to, aby nedošlo k časovému přerušení linky na hranicích státu (prostoje). Ve vnitrostátní dopravě toto riziko absentuje, proto návrh jízdního řádu pro licenční řízení u vnitrostátní linky podstatný není.

Rozdíly jsou dále dány i provozní povahou obou typů dopravy, kdy vnitrostátní doprava je v rámci jedné linky standardně osazena více spoji než doprava mezinárodní (doprava je četnější) a je mnohem častěji na regionální úrovni provozována na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. U mezinárodní linkové dopravy sice není vyloučeno, aby její vnitrostátní část byla provozována na základě smlouvy o veřejných službách, ale jde o mnohem méně časté případy. Vnitrostátní linková doprava je dále často součástí integrovaného celku zajišťování dopravní obslužnosti určitého území. I tyto provozní zvláštnosti se promítají v odlišném postavení jízdního řádu a jeho tvorby u obou dopravy, kdy u dopravy vnitrostátní jde o proces rozsáhlejší a složitější.

Ve vztahu ke smlouvám o veřejných službách v přepravě cestujících je mezi vnitrostátní a mezinárodní linkovou dopravou rozdíl rovněž v tom, že ve vnitrostátní dopravě jsou povolovacími orgány v prvním stupni orgány krajů, které mají dostatečné povědomí o případných uzavřených smlouvách a často je i mají k dispozici. U mezinárodní linkové dopravy je povolovacím prvostupňovým orgánem Ministerstvo dopravy, které v silniční dopravě tyto smlouvy neuzavírá, spolupráce s krajskými orgány v rámci řízení týkajících se smluv o veřejných službách bude tedy mnohem podstatnější součástí procesu.

§ 10

Obecná podmínka pro provozování vnitrostátní linkové osobní dopravy, kterou je udělení licence, i příslušnost dopravního úřadu k jejímu udělení zůstávají zachovány. Nově se doplňuje možnost provozovat vnitrostátní linkovou osobní dopravu i bez licence, avšak pouze v návaznosti na vydané rozhodnutí nebo uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících v mimořádných situacích podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících nebo postupem podle zákona o zadávání veřejných zakázek v jednacím řízení bez uveřejnění, a to nejvýše po dobu 60 dnů. Tato úprava vytváří právní rámec pro možnost zajistit v mimořádných situacích každodenní přepravní potřeby veřejnosti do doby, než proběhne řádné licenční řízení.

§ 11

Aby se předešlo spekulativnímu podávání žádostí o licence s několikaletým předstihem, navrhuje se stanovit, že žádost o udělení licence lze podat nejdříve jeden rok přede dnem požadovaného zahájení provozu linkové osobní dopravy. Datum předpokládaného zahájení provozu přitom bude uváděno v žádosti; zároveň se nutně nemusí shodovat se skutečným datem zahájení provozu, které závisí na udělení licence (jde pouze o předpoklad).

V odstavci 2 jsou pak upraveny náležitosti žádosti o licenci. V případě dopravy provozované v celém rozsahu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících se tato smlouva k žádosti nepřikládá povinně, ale je nutné v žádosti uvést údaje nezbytné k její identifikaci (odst. 3 písm. a)). Touto identifikací je nepochybně určení smluvních stran a číslo jednacích smlouvy, je-li určeno, dále datum uzavření smlouvy. Není-li určeno číslo jednacích smlouvy, lze dále uvést další identifikační znaky smlouvy jako dobu její platnosti a je-li to potřebné, i základní vymezení předmětu smlouvy (územní oblast, druh dopravy). Pokud by dopravní úřad neměl tuto smlouvu k dispozici, může si podle obecných ustanovení správního řádu vyžádat její předložení. Přílohou žádosti rovněž není návrh jízdního řádu – na rozdíl od mezinárodní linkové dopravy – k tomu viz výše.

V odstavci 4 zůstává zachována lhůta, ve které dopravní úřad o žádosti o udělení licence rozhodne.

§ 12

Navrhuje se pozitivně vymezit podmínky, za jejichž splnění bude licence udělena. Tyto podmínky se vztahují jak k osobě dopravce, tak k vedení linky, kdy se vyžaduje, aby všechny zastávky na trase linky byly označeny příslušnou dopravní značkou v souladu se zákonem o

silničním provozu (faktické umístění dopravní značky není rozhodující, podstatné je dokončení úředního postupu předpokládaného zákonem č. 361/2000 Sb. - § 77 a § 77a).

Ustanovení odstavce 2 se vztahuje pouze k dopravě, která není v celém rozsahu provozována na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících a upravuje posuzování souběhu této dopravy s dopravou provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Jde o projev zásady (obsažené již v platném znění zákona o silniční dopravě) ochraňující veřejné investice do zajišťování dopravní obslužnosti území. Vzhledem k tomu, že dopravní obslužnost je zajišťována síťovým a často integrovaným způsobem, nelze bez dalšího vyjímát z tohoto systému jednotlivé spoje ve prospěch nedotované dopravy. Zároveň ovšem oproti stávající úpravě dochází ke zpřísnění kritérií v této oblasti, neboť nepostačuje již pouhý časový souběh dvou spojů, ale přistupuje i prokázání negativních ekonomických dopadů.

Dále se upřesňují kritéria posuzování souběhu s dotovanou dopravou, kterými je nadbytečnost z hlediska zajištění přepravních potřeb dotovanou dopravou a možné negativní ekonomické dopady na tuto dopravu. Negativními ekonomickými dopady je zejména navýšení nákladů na provozování dotované dopravy nebo snížení tržeb z této dopravy. Jedná se tak nepřímě o dopady na veřejné rozpočty, kdy se z důvodu snížení tržeb z této dopravy musí zvýšit objem dotací.

U komerční dopravy je tedy udělení licence podmíněno absencí souběhu s dotovanou dopravou či vyloučením negativních ekonomických dopadů na dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách. Zároveň je však možné v rozhodnutí stanovit podmínky či posunout datum zahájení provozu tak, aby se předešlo souběhu a negativnímu ovlivnění dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách. Možnost neudělit licenci je pak omezena pouze na případ, kdy ani stanovením podmínek nebo posunutím data zahájení provozu nelze předejít nadbytečnosti takové dopravy a negativním ekonomickým dopadům na dotovanou dopravu. I toto je rozdíl oproti stávající úpravě zákona, kdy napříště bude licence svými podmínkami vymezovat u nedotované dopravy prostor pro tvorbu jízdního řádu (např. určením, ve které době nesmí být umístěn spoj nebo kterou zastávku nelze obsluhovat v jaké době), přičemž neudělit licenci bude možné pouze v těch (zřídka) případech, kdy vymezení podmínek nebude dostatečné.

Licence se obecně uděluje na 5 let. Pokud je však uzavřena smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících, přizpůsobí se doba, na níž se licence uděluje, době platnosti této smlouvy, resp. na dobu nejkratší smlouvy, bude-li doprava provozována na základě více smluv. Na žádost dopravce lze licenci udělit na dobu kratší než 5 let.

§ 13

V případě rozhodování o udělení licence k provozování komerční dopravy jsou se žádostí o závazné stanovisko oslovovány všechny dopravní úřady, v jejichž správním obvodu se má na trase linky nacházet zastávka, za účelem posouzení případného souběhu této dopravy s dopravou provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách a možných negativních ekonomických dopadů na tuto dopravu. V závazném stanovisku má být uvedeno,

zda na trase posuzované linky má být provozována doprava na základě smlouvy o veřejných službách, a v případě, že tomu tak bude, v jakých případech a za jakých okolností (zejm. v jakých časových úsecích) by docházelo k souběhu posuzované dopravy s touto dotovanou dopravou a jejímu negativnímu ekonomickému ovlivnění.

Oslovené úřady si mohou za účelem získání potřebných informací pro zpracování závazného stanoviska vyžádat stanoviska dalších subjektů, např. obcí, silničních správních úřadů, organizátorů dopravy, případně i vlastníků nebo správců pozemních komunikací (viz § 17a – novelizační bod 29).

§ 14

V tomto ustanovení je upraveno rozhodování o změnách licence. Řízení o změně licence probíhá obdobně jako řízení o udělení licence s tím, že v případech, kdy se změnou licence nemůže dojít k souběhu s dotovanou dopravou, nevyžadují se závazná stanoviska dotčených úřadů. I řízení o změně licence se zahajuje na základě žádosti dopravce. Jedinou výjimkou je změna licence kvůli změně názvu zastávky, kdy lze řízení o změně licence zahájit i bez návrhu, pokud ke změně názvu zastávky nedošlo z důvodu na straně dopravce. Účelem této úpravy je snížení administrativní zátěže na straně dopravců.

Výslovně se vylučuje možnost prodloužení licence. Po uplynutí doby platnosti licence je totiž nezbytné umožnit nové posouzení situace, zejm. s ohledem na různé druhy dopravy (se smlouvou, bez smlouvy).

Dále je obdobně, jako je zakotveno pokračování v provozování živnosti v živnostenském zákoně, upravena možnost pokračovat v provozování dopravy podle udělené licence v případě zániku právnické osoby s přechodem jejích práv a povinností na právního nástupce (typicky v případě fúze). Tato možnost je omezena na situace, kdy je právní nástupce sám držitelem příslušné koncese a podá žádost o změnu licence v osobě držitele, tedy aby licence zněla na jeho jméno. Ke změně licence dopravní úřad přivolí, pokud právní nástupce splňuje podmínky pro to, aby jeho osobě mohla být licence udělena. U dopravců – fyzických osob obdobné řešení navrhováno není. Přechod provozování dopravy podle udělené licence by v tomto případě přicházel do úvahy pouze v případě úmrtí podnikatele. Zde – i podle živnostenského zákona – dochází k diskontinuitě provozování podnikatelské činnosti. Právní nástupci živnostníka – fyzické osoby mají poskytnuto určité období „na rozmyšlenou“, ve kterém buď požádají, nebo nepožádají o převod živnosti (a podle toho živnost buď přejde anebo nikoliv). Tento model tedy není vhodný pro potřeby linkové dopravy, která je naopak svou povahou kontinuální, včetně uložené zákonné povinnosti ji jako kontinuální provozovat. U právnických osob se jako podmínka přechodu licence předpokládá, že právní nástupce zaniklého podnikatele bude sám podnikatelem v silniční dopravě (viz výše), tj. bude držitelem příslušného živnostenského oprávnění (koncese). Tímto se ona přetržka či diskontinuita v provozování linkové dopravy výrazně omezuje. Tato podmínka ovšem nemůže být stanovena u fyzických osob a proto není účelné nastavovat mechanismus přechodu licence v případě úmrtí podnikatele – fyzické osoby. Zároveň je třeba podotknout, že v praxi se jedná o minimální počet potenciálních případů.

§ 15

Odnímání licencí je rozděleno na obligatorní odnětí licence na žádost jejího držitele či v návaznosti na pozbytí platnosti smlouvy o veřejných službách, na základě které byla licence udělena, a na svým způsobem fakultativní odnětí licence v případech, kdy dochází k porušování povinností dopravcem, ale současně je potřeba zkoumat, zda by odnětím licence nebylo závažným způsobem ohroženo uspokojování přepravních potřeb obyvatel. Pokud by mělo být zajišťování přepravních potřeb obyvatel závažným způsobem ohroženo, k odnětí licence nebude přistoupeno.

Při odnímání licence z důvodů porušování zákonných povinností dopravce nebo podmínek stanovených v licenci se dále hovoří o opakovaném porušení povinností. S ohledem na standardní judikaturu se opakovaným porušením rozumí porušení spáchané 2x a vícekrát v období platnosti licence.

Aby se zmírnily dopady, které by mohlo přinést pozbytí platnosti jedné ze smluv, pokud ostatní smlouvy, na základě kterých byla licence udělena, zůstávají v platnosti, navrhuje se namísto okamžitého odnětí licence dát dopravci možnost požádat o zúžení rozsahu licence podle nadále platných smluv. V takovém případě se již zahájené řízení o odnětí licence přeruší, či - pokud takové řízení ještě nebylo zahájeno - do doby ukončení řízení o změně licence se nezahájí.

V odstavci 3 je upraveno pozbývání platnosti licence. Kromě standardních situací, kdy licence pozbývá platnosti, je zde výslovně upraveno i pozbývání platnosti v případě zániku právnické osoby s právním nástupnictvím.

Mezinárodní linková osobní doprava

I v případě mezinárodní linkové osobní dopravy je upraven celý proces udělování licence. Úprava vychází z obdobných principů jako u vnitrostátní linkové osobní dopravy s tím, že jsou reflektovány specifické potřeby této dopravy – k tomu viz výše. Zejména je vhodné, aby postup udělování licence pro mezinárodní dopravu nebyl příliš odlišný od udělování povolení podle přímo použitelného nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009, byť samozřejmě nelze dosáhnout úplné shody.

§ 16

Náležitosti žádosti jsou širší než u vnitrostátní dopravy, neboť v případě mezinárodní dopravy je v rámci řízení o udělení licence posuzován i návrh jízdního řádu – k tomu viz výše. Další náležitosti vycházejí ze standardních požadavků mezinárodních smluv, jimiž je Česká republika vázaná.

Dále je v tomto ustanovení upravena příslušnost Ministerstva dopravy k rozhodování o udělení licence a lhůta pro podání žádosti (obdobně jako u vnitrostátní dopravy) a pro vydání rozhodnutí. Tak jako dosud bude o udělení licence rozhodnuto do 30 dnů od doručení licence vydané jiným státem pro vedení linky na jeho území.

§ 16b

U mezinárodní dopravy jsou podmínky, za nichž bude licence udělena, rovněž vyjádřeny pozitivně. Oproti vnitrostátní dopravě jsou tyto podmínky rozšířeny o splnění požadavků stanovených mezinárodní smlouvou, kterou je Česká republika vázána.

U komerční dopravy je i zde udělení licence podmíněno absencí souběhu s dotovanou dopravou či vyloučením negativních ekonomických dopadů na dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách, přičemž v rozhodnutí lze uložit další podmínky provozování dopravy či posunout datum zahájení provozu tak, aby se souběhu či negativním ekonomickým dopadům předešlo.

Posuzování souběhu mezinárodní komerční dopravy s dopravou provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách se provádí obdobně jako v případě vnitrostátní dopravy, avšak u mezinárodní dopravy se souběh posuzuje přímo v kontextu navrženého jízdního řádu. Posouzení se tedy již zabývá konkrétním územním i časovým vedením jednotlivých spojů na lince, na rozdíl od vnitrostátní linkové dopravy, kde by takovéto posuzování nebylo účelné a volen je jiný postup (k tomu opět viz výše).

K neudělení licence lze obdobně jako u vnitrostátní dopravy přistoupit pouze v případě nemožnosti předejít nadbytečnosti a negativním ekonomickým dopadům komerční dopravy na dotovanou dopravu uložením dalších podmínek v rozhodnutí či posunutím data zahájení provozu.

Za účelem ověření splnění podmínky souladu se smlouvou či smlouvami, na základě kterých je licence udělována, si Ministerstvo dopravy vyžádá závazné stanovisko dotčeného úřadu. Potřeba odlišné úpravy oproti udělování licencí pro vnitrostátní dopravu je dána odlišným postavením orgánu, který o udělení licence rozhoduje, neboť na rozdíl od dopravních úřadů, tedy krajů, které jsou zpravidla objednateli této dopravy, sám nemá přímý přístup k potřebným informacím.

Licenci lze udělit na dobu platnosti stanovenou v mezinárodní smlouvě, nejvýše však na 5 let, nebo na kratší dobu dle požadavku dopravce.

§ 16c

Obdobně jako u vnitrostátní dopravy jsou v případě rozhodování o udělení licence k provozování komerční dopravy se žádostí o závazné stanovisko oslovovány všechny dopravní úřady, v jejichž správním obvodu se má na trase linky nacházet zastávka, za účelem posouzení případného souběhu této dopravy s dopravou provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách a možných negativních ekonomických dopadů na tuto dopravu.

§ 16d

Řízení o změně licence probíhá podobně jako řízení o udělení licence. Výjimkou je, tak jako u vnitrostátní dopravy, zjednodušení řízení, pokud nedochází k takovým změnám, které by mohly vyvolat souběh s dotovanou dopravou. I zde je zakotvena možnost rozhodnout o

změně licence i bez návrhu, pokud se jedná pouze o změnu související se změnou názvu zastávky, k níž nedošlo z důvodu na straně dopravce.

Dobu platnosti licence lze prodloužit pouze ve veřejném zájmu na nepřerušovaném uspokojování přepravních potřeb, a to nejvýše o 90 dnů. Toto rozdílné pravidlo oproti vnitrostátní linkové dopravě zohledňuje tu skutečnost, že v rámci mezinárodní dopravy zpravidla nelze využít mimořádné mechanismy zajištění dopravní obslužnosti podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících.

U odnímání licence, pozbývání platnosti a pokračování v provozování dopravy při zániku právnické osoby s právním nástupnictvím se odkazuje na úpravu ve vnitrostátní dopravě.

§ 16e

Úprava vydávání a změny licence se použije podpůrně i pro vydání a změnu povolení k provozování mezinárodní linkové osobní dopravy podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009. Vnitrostátní procesní úprava zde v určitých případech přistupuje k úpravě unijního práva, a to zejm. v oblasti posuzování vlivu nedotované dopravy na dotovanou.

K bodům 22 až 25

Nově vkládaným ustanovením § 16f se rozšiřuje úprava schvalování jízdních řádů, která zůstává společná jak pro vnitrostátní dopravu, tak pro mezinárodní dopravu. Příslušnost k rozhodování o schválení jízdního řádu se nemění – rozhoduje ten, kdo udělil licenci (u vnitrostátní dopravy dopravní úřad a u mezinárodní dopravy Ministerstvo dopravy).

Navrhuje se zpřesnit podmínky pro schválení jízdního řádu. Jízdní řád musí být nejen v souladu s licencí či povolením, ale musí být současně realizovatelný (časové údaje nesmí být v rozporu s charakteristikou pozemních komunikací, po kterých je linka vedena, s pravidly silničního provozu či např. s omezením rychlosti v určitých úsecích místní úpravou provozu, atd.). Tato úprava je sice v zákoně navrhována nově, zohledňuje ovšem obsah vyhlášky o jízdních řádech veřejné linkové dopravy, která stanoví obdobné parametry pro tvorbu jízdního řádu dopravcům. Zohledňují se rovněž prostorové parametry zastávek a jejich využití vozidly jiných linek a u dopravy, která je v celém rozsahu provozována na základě smlouvy o veřejných službách, se zkoumá, zda jízdní řád neobsahuje spoje, které by nebyly pokryty žádnou ze smluv, na jejichž základě byla licence udělena.

U mezinárodní dopravy, která není na území České republiky v celém rozsahu provozována na základě smlouvy o veřejných službách, se v případě změny jízdního řádu provádí posuzování souběhu s dopravou provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách obdobně jako u udělování licence, tj. včetně závazných stanovisek dotčených úřadů (závazné stanovisko se nevyžaduje od dotčeného úřadu, v jehož správním obvodu nemůže změna jízdního řádu vést k souběhu s dotovanou dopravou, tedy pokud v jeho správním obvodu nedochází ke změně spoje, tj. nemění se ani trasa linky, ani časy odjezdů a příjezdů

v jednotlivých zastávkách, či pokud se jedná o změny jízdního řádu vyvolané změnou licence, kdy byl souběh s dotovanou dopravou posouzen již v řízení o změně licence).

Úprava schvalování výlukového jízdního řádu navazuje na možnost odklonu od licence v případě schválených uzavírek nebo objížděk (viz novelizační bod 33). Podmínkou pro schválení výlukového jízdního řádu je jednak jeho realizovatelnost (obdobně jako u standardního jízdního řádu) a dále odklon od licence pouze v nezbytném rozsahu, příp. v souladu s rozhodnutím o uzavírce nebo objížděce, bylo-li vydáno. Po dobu trvání výluky výlukový jízdní řád nahrazuje standardní jízdní řád.

V případě provozování dopravy bez licence předpokládaném ustanovením § 10 odst. 2 (bylo-li vydáno rozhodnutí nebo uzavřena smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících v mimořádných situacích), se jízdní řád nevydává a pouze se v zastávkách zveřejňují informace o vedení linky a časech příjezdů a odjezdů jednotlivých dopravních spojení. Tato situace může trvat vždy nejvýše 60 dní.

Významnou změnou je zjednodušení administrativy při rozhodování o schválení jízdního řádu. Schválení jízdního řádu je standardním správním řízením, jehož výsledkem je rozhodnutí. V případě schválení jízdního řádu se s ohledem na praktické zkušenosti jeví zbytečně administrativně náročné vyhotovovat vždy písemné rozhodnutí o schválení jízdního řádu, a proto se navrhuje dát dopravnímu úřadu (Ministerstvu dopravy) možnost namísto písemného vyhotovení rozhodnutí pouze vyznačovat na schváleném jízdním řádu doložku schválení. Výslovně jsou vyjmenovány náležitosti této doložky. V případě schválení jízdního řádu se tato skutečnost poznamenává do spisu dle § 67 odst. 2 správního řádu.

Dále se zavádí možnost rozhodnout o změně jízdního řádu z moci úřední, a to obdobně jako v případě změny licence v situaci, kdy změna jízdního řádu spočívá výlučně ve změně názvu zastávky, ke které nedošlo z důvodu na straně dopravce.

K bodu 26

Jde o legislativně technickou úpravu v návaznosti na doplnění úpravy schvalování výlukového jízdního řádu v případě uzavírek v § 16f odst. 5.

K bodu 27

Legislativně technická úprava v návaznosti na přečíslování odstavců dle bodu 25.

K bodu 28

Doplňuje se zmocnění pro prováděcí právní předpis tak, aby obsahoval i formální náležitosti jízdního řádu.

K bodu 29

Vzhledem k tomu, že dopravní úřady, dotčené úřady či Ministerstvo dopravy nemusí mít vždy dostatek informací potřebných k adekvátnímu posouzení žádosti, ať už pro účely vydání rozhodnutí o licenci, změně licence či odnětí licence nebo schválení jízdního řádu či pro

účely vydání závazného stanoviska, navrhuje se zakotvení možnosti vyžádat si vyjádření subjektů, které těmito informacemi disponují. Těmito subjekty mohou být dopravní či silniční správní úřady, v jejichž správním obvodu má být vedena linka, obce, v jejichž územním obvodu má být na trase linky zastávka, organizátoři dopravy či vlastníci či správci pozemních komunikací, po nichž má být vedena linka. Nebude se jednat o závazné stanovisko, nýbrž o vyjádření. Možnosti oslovit uvedené subjekty mohou příslušné úřady jak v řízení o udělení licenci, její změně či odnětí, tak v řízeních o schválení jízdních řádů, výlukových jízdních řádů, tak jejich změn.

K bodům 30, 43, 56 a 57

Jedná se o legislativně technické úpravy související s rozdělením hlavy druhé na díly.

K bodům 31 a 32

V návaznosti na změny v pojetí označování zastávek (požadavek na stanovení nebo umístění dopravního značení postupem podle zákona o silničním provozu) se vypouští povinnost dopravce zřídit označnickou zastávku. Povinnost zveřejnit v zastávce jízdní řád a název zastávky zůstává zachována a doplňuje se povinnost dopravce zajistit po celou dobu provozování dopravy zveřejnění jízdního řádu v zastávce a jeho průběžnou aktualizaci v návaznosti na schválené změny.

Povinnost zajišťovat údržbu dalšího zastávkového vybavení, příp. přispívat na jeho údržbu jeho majiteli spadá do soukromoprávního vztahu mezi těmito subjekty, proto se ustanovení § 18 písm. g) pro nadbytečnost vypouští.

K bodům 33 a 34

Navrhuje se stanovit výjimku z povinnosti provozovat dopravu v souladu s udělenou licenci, a to pro situace, kdy kvůli uzavření pozemní komunikace, po které je linka vedena, nelze dodržet vedení linky uvedené v licenci. Jedná se jak o případy náhlých uzavírek pozemních komunikací, tak o situace, kdy je vydáno rozhodnutí silničního správního úřadu o uzavírci nebo objížďce podle zákona o pozemních komunikacích. Odklon od trasy linky musí být v takovém případě jen v nezbytném rozsahu a, pokud bylo vydáno rozhodnutí silničního správního úřadu, musí být v souladu s tímto rozhodnutím (standardně po stanovené objížďce).

Dalším případem, kdy se lze odchýlit od licence, je dočasná neprůjezdnost pozemní komunikace, po které je linka vedena (typicky dopravní zácpy), kdy je i v zájmu cestujících, aby byla zvolena jiná, rychlejší cesta. V tomto případě se lze v nezbytném rozsahu odklonit pouze od trasy linky uvedené v licenci, nikoliv však od vedení linky, což znamená, že doprava může být vedena po jiných pozemních komunikacích, ale musí být obslouženy všechny zastávky.

K bodu 35

Za účelem zefektivnění vymáhání jízdného a přírážek (pokut) se mezi osobní údaje, které je cestující, který se neprokázal platným jízdním dokladem, povinen sdělit pověřené osobě

(revizorovi) a které jsou pak dále zpracovávány, doplňuje i číslo osobního dokladu, kterým cestující prokázal svou totožnost.

K bodům 36 a 37

Zrušení současného znění § 18a odst. 4 je legislativně technickou úpravou reagující na vypuštění dané skutkové podstaty ze zákona o přestupcích.

Nově se do § 18a doplňuje zákonný rámec pro sdělování osobních údajů policistou či strážníkem obecní policie pověřené osobě (revizorovi) a následné zpracovávání těchto údajů dopravcem za účelem vymáhání jízdného a přírážky.

K bodu 39

Doba, po kterou lze provozovat náhradní autobusovou dopravu bez licence, se prodlužuje ze 45 dnů na 60 dnů tak, aby tato doba byla uvedena do souladu s délkou řízení o udělení licence. U dlouhodobějších přerušení či omezení drážní dopravy tak bude náhradní autobusová doprava provozována prvních 60 dnů bez licence a poté na základě udělené licence.

K bodu 40

Jedná se o legislativně technickou úpravu odkazu v souvislosti s rozdělením § 18 na odstavce.

K bodům 41 a 42

V návaznosti na změny v pojetí označování zastávek se upřesňuje povinnost vlastníka či správce pozemní komunikace strpět v zastávce zveřejnění jízdního řádu nebo umístění zařízení pro zveřejnění jízdního řádu. Pokud vlastníku pozemní komunikace vznikne v důsledku umístění zařízení pro zveřejnění jízdního řádu škoda, uplatní se obecná úprava náhrady škody v soukromoprávní rovině.

K bodu 44

S ohledem na nově přijatý zákon o EET, který obsahuje mimo jiné úpravu vydávání dokladu o zaplacení, se s cílem snazšího rozlišování mezi touto úpravou a povinnostmi vyplývajícími ze zákona o silniční dopravě navrhuje terminologická změna označení dokladu dosud v zákoně o silniční dopravě označovaného jako „doklad o zaplacení“ na „doklad o přepravě“. Povinnosti týkající se vydávání tohoto dokladu i jeho náležitosti zůstanou beze změny.

Poté, co úprava v zákoně o EET bude účinná i pro oblast taxislužby, budou vedle sebe stát povinnost vydat cestujícímu vždy doklad o zaplacení a učinit všechny další úkony vyžadované zákonem o EET a povinnost vydat cestujícímu doklad o přepravě (výstup z taxametru s předepsanými náležitostmi), avšak, tak jako dosud, jen pokud o něj cestující požádá.

K bodům 45 a 55

S cílem umožnit kontrolu dodržování povinnosti vykonávat práci řidiče taxislužby vozidlem cestujícího pouze v pracovněprávním vztahu s dopravcem (příp. jako manžel či registrovaný partner dopravce) se navrhuje doplnit povinnost, aby řidič taxislužby měl při poskytování přepravy vozidlem cestujícího u sebe doklad o oprávnění dopravce k podnikání. Tato povinnost směřuje jak vůči dopravci, tak vůči řidiči taxislužby.

Z důvodu ochrany spotřebitelů se zavádí povinnost vydat doklad o přepravě, pokud o něj cestující požádá, i v případě provozování taxislužby vozidlem cestujícího. Dojde tak k přiblížení povinností u této formy taxislužby k povinnostem vyplývajícím z provozování standardní formy taxislužby, přičemž v tomto případě se nebude jednat o výstup z taxametru, ale o doklad, jehož náležitosti budou upraveny prováděcím právním předpisem.

K bodu 47

Rozšiřuje se zmocnění obcí nastavit lokálně potřebné podmínky pro zahájení a nabízení přeprav prostřednictvím taxislužby na jejich území. Obce tak nově budou mít možnost stanovit řidiči taxislužby jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce povinnost podrobit se dopravně psychologickému vyšetření a mít při provozování taxislužby u sebe posudek o výsledku dopravně psychologického vyšetření. Jedná se o dopravně psychologické vyšetření upravené zákonem o silničním provozu, kterému se už nyní musí podrobit mimo jiných i všichni řidiči vozidel s obsaditelností nad 9 osob.

Oprávnění obcí k tvorbě práva ve formě obecně závazných vyhlášek vyplývá dle ustálené judikatury Ústavního soudu přímo z čl. 104 odst. 3 Ústavy. V mezích své věcné působnosti tak mohou obce obecně závaznou vyhláškou ukládat i povinnosti, aniž by k tomu potřebovali další zákonné zmocnění. Ústava svěřila stanovení mezi samostatné působnosti (čl. 104 odst. 1 Ústavy) zákonu, jímž je de lege lata zákon o obcích, který stanoví oblasti, v nichž může obec bez zákonného zmocnění vydávat obecně závazné vyhlášky. Další věcné oblasti, v nichž obec může realizovat své normotvorné oprávnění, mohou stanovit zvláštní zákony, v tomto případě zákon o silniční dopravě. Pro všechny takto vymezené věcné oblasti pak platí společná podmínka, že musí jít o záležitost v zájmu obce a občanů, tj. musí jít vždy o místní záležitosti (srov. náleží Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 30/06, vyhlášený pod č. 190/2007 Sb.). Co se týče možné kolize úpravy obecně závaznou vyhláškou s úpravou na úrovni zákona, předchází se jí nastavením mezí v rámci zákonného zmocnění pro regulaci taxislužby na obecní úrovni.

Zákon stanoví základní předpoklady pro výkon práce řidiče taxislužby, které musí splňovat všichni řidiči taxislužby, ať už svou činnost vykonávají kdekoli na území České republiky. Dále se obcím umožňuje stanovit další požadavky, a to v rámci mezí stanovených zákonným zmocněním, jejichž účelem je zohlednit místní charakteristiky prostředí, v němž má být činnost taxislužby v dané obci vykonávána. Požadavky, které jsou opodstatněné jen v případě některých (zejm. větších) obcí, jsou požadavky na znalost místopisu, kterou je v takovém případě vhodné ověřovat zkouškou. V tomto smyslu je zmocnění obcí obsaženo v zákoně o silniční dopravě již v současné době (včetně ověřování znalosti obsluhy taxametru a potřebných právních předpisů), doplňuje se však možnost obcí stanovit způsob organizace této zkoušky a jejího opravného opakování a dobu a podmínky platnosti této zkoušky. Toto

rozšíření je potřebné, aby se zamezilo současnému problému s hojným přihlašovaním uchazečů na zkoušku, na kterou se nakonec bez omluvy nedostaví, kterému čelí některé obce. Opět se jedná o problematiku, kterou není potřebné upravovat na celostátní úrovni zákonem, neboť i zde se jedná o záležitost typickou jen pro některé obce a danou právě jejich místními podmínkami (např. vysoká koncentrace žadatelů o práci řidiče taxislužby vycházející z lukrativnosti této činnosti na území některých obcí).

K bodu 48

Jedná se o terminologické zpřesnění, neboť v případě zmocnění obce k vydání obecně závazné vyhlášky se nejedná o oprávnění v běžném slova smyslu, nýbrž o diskreci při výkonu vrchnostenské pravomoci.

K bodu 49

Zvláštní požadavky na vozidla taxislužby jsou v současné době obcemi stanovována v rámci zmocnění podle § 21b odst. 2 a jsou tak omezena pouze na vozidla taxislužby užívající stanoviště taxislužby zřízená obcí. Na vozidla taxislužby, která tato stanoviště nevyužívají, se taková úprava nevztahuje. Praktické zkušenosti některých obcí však ukazují, že může být žádoucí stanovit určité zvláštní požadavky na všechna vozidla taxislužby, a proto se v tomto směru rozšiřuje zmocnění obcí ke stanovení těchto požadavků obecně závaznou vyhláškou.

Základním předpokladem pro užití vozidla coby vozidla taxislužby nadále zůstává obecná technická způsobilost vozidla k provozu. Při využití nově navrhovaného zmocnění budou moci obce pro své území stanovit požadavek na barvu karosérie vozidla a některé další technické požadavky na vozidlo, nikoliv však libovolné. Návrh jednak vychází z toho, že jde skutečně o požadavky na konkrétní technické specifikace vozidla popř. jeho součásti (proto není mezi tyto požadavky zahrnuto např. stáří vozidla, což není technický požadavek v tomto smyslu) a jako základ bere technické specifikace vozidla zapisované do registru vozidel. Návrh přitom umožňuje stanovit jako technické požadavky pouze některé z nich. Jde jednak o technické požadavky zohledňující pohodlí zákazníka popř. i místní prostorové podmínky pozemních komunikací (minimální a maximální rozměry vozidla), a dále parametry zohledňující ekologické aspekty taxislužby coby veřejné přepravy – zde jde o technické parametry vozidel vztahující se zejm. k emisím ve výfukových plynech, popř. ke spotřebě pohonných hmot. Požadavek na barvu karosérie vozidla má vést ke zlepšení základní orientace zákazníka. Jde přitom skutečně pouze o barvu, nikoliv o možnost stanovit další označování vozidel taxislužby nad rámec zákona.

I v tomto případě se jedná o požadavky, které vycházejí z potřeb charakteristických pro území konkrétní obce, a proto je zde přípustné oprávnění obce k regulaci této problematiky prostřednictvím obecně závazné vyhlášky.

V této souvislosti je dále třeba podotknout, že obecní vyhláška upravující technické požadavky na vozidlo taxislužby by byla národním technickým předpisem ve smyslu příslušného unijního práva (směrnice (EU) 2015/1535) a její návrh bude muset být před přijetím

standardním způsobem notifikován a projednán s ostatními členskými státy EU a Evropskou komisí.

Toto zmocnění umožní místním samosprávám klást větší důraz na kvalitu veřejné dopravy v jejich územním obvodu a její ekologičnost v závislosti na místních podmínkách. Jelikož přepravní služby poskytované označenými vozidly taxislužby plní v oblasti městské mobility obdobnou funkci jako veřejná hromadná doprava (v hromadné veřejné dopravě je tato problematika řešena nařízením vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů), je důvodné dát obcím i v této oblasti dopravy možnost ovlivnit kvalitu veřejně poskytovaných dopravních služeb a jejich vliv na životní prostředí ve městech.

Obdobné pojetí najdeme i v jiných evropských či světových zemích, kdy je dán prostor jednotlivým obcím (velkoměstům) k vlastní specifické regulaci taxislužby. Jedná se zpravidla o větší či menší sjednocení vizuální podoby vozidel či jejich prostorových parametrů (např. v Londýně, New Yorku, atd.).

K bodu 50

Doplňuje se chybějící úprava způsobu prokazování spolehlivosti v případě žadatelů – cizinců o udělení oprávnění řidiče taxislužby.

K bodům 51, 52 a 78

Legislativně technické úpravy vyvolané vložением nového odstavce do § 21c (novelizační bod 50).

K bodu 53 a 54

S ohledem na rozšíření úpravy zadržování průkazu řidiče taxislužby se tato úprava přesunuje do nového samostatného ustanovení § 35h (viz novelizační bod 110). Vzhledem k tomu, že v případě neplatného průkazu řidiče taxislužby se nebude uplatňovat standardní postup zadržování průkazu, neboť jde o již nepoužitelný úřední doklad, který měl být odevzdán, bude se jednat pouze o jeho odebrání.

K bodu 58

Jedná se o legislativně technickou opravu chybného odkazu.

K bodům 59, 61, 69, 74, 100

Jedná se o uvedení terminologie do souladu s novým občanským zákoníkem, který pro podnikatele - právnickou nebo fyzickou osobu užívá jednotný pojem „sídlo“.

K bodu 60

V návaznosti na kontrolní řád se blíže upravuje oprávnění pro zahájení kontroly taxislužby ještě před předložením pověření ke kontrole kontrolované osobě tak, aby bylo možné

zjišťovat skutečný způsob poskytování přepravy (je potřeba, aby nebylo zjevné, že se jedná o kontrolní přepravu) a zjištěné poznatky pak využívat v navazujícím správním řízení.

K bodům 62 a 65

Doplňuje se úprava rozsahu údajů vedených v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě o chybějící údaje, a to u podnikatelů provozujících silniční dopravu velkými vozidly o údaje o vyřazení nebo zániku vozidla, datum první registrace vozidla v registru vozidel, identifikační číslo silničního vozidla (VIN) a kategorii vozidla (§ 34b odst. 2 písm. f)), a u vozidel taxislužby o kategorii vozidla, identifikační číslo silničního vozidla (VIN), počet míst určených k přepravě osob, údaj, zda je dopravce zapsán jako vlastník nebo provozovatel vozidla v registru vozidel a údaj o vyřazení nebo zániku vozidla (§ 34b odst. 6 písm. b)), tak, aby bylo možné v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě vést všechny údaje poskytované z registru vozidel na základě ustanovení § 34c odst. 8 písm. a).

K bodům 63 a 64

Jedná se o legislativně technické zpřesnění v souvislosti se změnou pojmosloví vycházející z přijetí nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Úprava § 34b odst. 5 písm. d) navazuje rovněž na nový kontrolní řád, dle něhož neumožnění kontroly již nenaplňuje skutkovou podstatu pořádkového deliktu, tak jako tomu bylo podle zákona č. 552/1991 Sb., o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů. V daném případě tedy nelze uložit pořádkovou pokutu, a proto se odkaz na pořádkovou pokutu vypouští.

K bodu 67

U údajů, na které se nevztahuje přímo použitelný předpis Evropské unie, se doplňuje doba, po kterou se v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě vedou.

K bodu 68

Z výčtu údajů poskytovaných Ministerstvu dopravy a dopravním úřadům z registru obyvatel se vypouští rodné příjmení, neboť tento údaj není součástí referenčních údajů registru obyvatel.

K bodu 70

Jedná se o sjednocení terminologie se zákonem č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

K bodu 71

Jedná se o legislativně technickou opravu.

K bodu 72

Mezi údaje poskytované z registru silničních vozidel do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě se doplňuje údaj o tom, zda vozidlo bylo vyřazeno či zaniklo, což umožní rozlišit, zda

se stále jedná o vozidlo, které může být smysluplně registrované u dopravce, a případně zjistit, zda dopravce neporušil oznamovací povinnost ohledně změny údajů o vozidlech, s nimiž provozuje dopravu, kterou mu stanoví § 9 odst. 4 písm. b) zákona. Dalším nově předávaným údajem mezi registrem silničních vozidel a Rejstříkem podnikatelů v silniční dopravě bude identifikační číslo silničního vozidla (VIN), které zajistí jednoznačné ztotožnění vozidla, o němž jsou informace mezi systémy předávány, a to i pro účely předávání údajů mezi Rejstříkem podnikatelů v silniční dopravě a informačními systémy rejstříků podnikatelů v silniční dopravě v jiných členských státech EU. Mezi údaje předávané mezi registrem silničních vozidel a Rejstříkem podnikatelů v silniční dopravě se dále doplňují údaje o technické způsobilosti vozidla.

K bodům 77 a 81

V souvislosti s přijetím nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zrušením zákona o přestupcích dochází k převedení skutkových podstat přestupků ze zákona o přestupcích do zvláštních zákonů upravujících povinnosti, jejichž porušení je znakem těchto skutkových podstat, respektive do zákonů, jejichž předmět úpravy se bezprostředně týká těchto skutkových podstat, v tomto případě do zákona o silniční dopravě.

K bodům 79 a 80

V návaznosti na zaváděné povinnosti řidiče taxislužby mít při poskytování přepravy vozidlem cestujícího u sebe doklad o oprávnění dopravce k podnikání a na vyžádání vydat doklad o přepravě se v tomto smyslu doplňují příslušné skutkové podstaty přestupků.

K bodu 82

Jedná se o zpřehlednění sazeb pokut za přestupky podle § 34e.

K bodu 83

Z důvodu velkého rozmachu tzv. černé taxislužby, která je vykonávána řidičem, který nemá oprávnění řidiče taxislužby a navíc tuto práci nevykává v pracovním vztahu s dopravcem (nebo jako jeho manžel či registrovaný partner), je potřeba tuto nezákonnou činnost adekvátně sankcionovat. Navrhuje se proto odlišení provozování této černé taxislužby, tedy vykonávání práce řidiče taxislužby bez vazby na dopravce, od provozování taxislužby skutečným dopravcem (nebo jeho zaměstnancem, manželem či registrovaným partnerem) s pouhou absencí oprávnění řidiče taxislužby, a to i pomocí jiného rozpětí sazeb pokut za přestupek podle § 34e odst. 1 písm. a). Dopravci s koncesí k provozování taxislužby (jeho zaměstnanci, manželovi či registrovanému partnerovi) bude možné za tento přestupek uložit pokutu s horní hranicí v poloviční výši oproti řidiči, který vazbu na oprávněného dopravce nemá.

V odstavcích 6 a 7 dochází ke zpřehlednění úpravy správních trestů za přestupky podle § 34e, a to i s ohledem na nový zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

K bodu 89

Jedná se o legislativně technickou úpravu související se zrušením institutu osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě (novelizační bod 15).

K bodům 90 a 91

V návaznosti na vypouštěnou povinnost dopravce zřídit označnickou zastávku a zajistit údržbu označnického a dalšího zastávkového vybavení (viz body 31 a 32) se ruší skutková podstata deliktu, která spočívala v porušení těchto povinností a namísto ní se do ustanovení § 35 odst. 1 písm. h) doplňuje sankcionování porušení povinností zveřejnit jízdní řád v zastávce.

Do uvolněného písm. i) v § 35 odst. 1 se v návaznosti na zaváděnou povinnost dopravce zajistit, aby měl řidič taxislužby při poskytování přepravy vozidlem cestujícího u sebe doklad o oprávnění dopravce k podnikání a na vyžádání vydal doklad o přepravě, doplňuje příslušná skutková podstata přestupku dopravce.

K bodu 99

V odstavci 6 budou nově soustředěny sazby pokut za všechny přestupky podle § 35. Současně dochází k úpravám výší horních hranic sazeb pokut za tyto přestupky, ke které se přistupuje z důvodu jejich možného navyšování při společném projednání dvou a více přestupků (princip vycházející z nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich).

K bodu 103 a 104

Možnost výběru kauce se rozšiřuje i na výběr od osoby, která je podezřelá z provozování tzv. černé taxislužby. Taková osoba často není dopravcem, neboť nedisponuje příslušným živnostenským oprávněním, avšak z důvodu závažnosti deliktního jednání, kterého se dopouští, je nezbytné zajistit její účast v sankčním řízení a důsledné potrestání, k čemuž je účelné využít právě institut výběru kauce. Podmínkou pro možnost výběru kauce bude i v tomto případě důvodné podezření, že se tato osoba bude vyhýbat řízení o přestupku, nebo obava, že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady nebo nebylo vůbec možné.

V souvislosti s přijetím nového zákona o odpovědnosti za přestupky dále dochází k terminologickým úpravám a doplnění pravidel pro stanovení výše kauce.

K bodu 106

V souvislosti s rozšířením možnosti výběru kauce i od osoby podezřelé ze spáchání přestupku podle § 34e odst. 1 písm. a) může dojít, v případě nesložení kauce, k prikázání jízdy na vhodné místo k odstavení vozidla a k zabránění odjezdu vozidla. Doplňuje se proto, že náklady vzniklé v této souvislosti jdou k tíži fyzické osoby podezřelé ze spáchání uvedeného přestupku, tedy osoby podezřelé z provozování tzv. černé taxislužby.

K bodu 107 a 108

Navrhuje se upravit možnost složení kauce nejen u Policie ČR či u celního úřadu, ale rovněž přímo u správního úřadu, který vede řízení o správním deliktu. V případě, že došlo

k zabránění v jízdě vozidla či k zadržení dokladů k vozidlu či dokladů k prováděné přepravě, a není-li kauce složena ani dodatečně, předává po 72 hodinách Policie ČR či celní úřad příslušnou dokumentaci správnímu úřadu, který vede sankční řízení. Pokud je kauce složena až po této době, dochází k zbytečné administrativní zátěži, neboť Policie ČR či celní úřad musí kauci doručit správnímu úřadu, který následně činí další kroky směřující k uvolnění vozidla či dokladů. Navrhovanou úpravou tak dojde k zjednodušení a zefektivnění těchto postupů, neboť dopravce (řidič) bude mít možnost i ohledně skládání kauce komunikovat přímo se správním úřadem.

K bodu 109

V souvislosti s přijetím nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich se upřesňuje rozpočtové určení propadlých kaucí. Rozpočtové určení pokut bude nově vyplývat přímo ze zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

K bodu 110

K § 35g

V oblasti taxislužby se oprávnění k výběru kauce se nově dává i dopravním úřadům a strážníkům obecní policie provádějícím kontrolu nebo státní odborný dozor. V současné době toto oprávnění přísluší pouze orgánům Policie a celním úřadům. Pokud má dopravní úřad či obecní policie při výkonu kontroly v taxislužbě nebo státního odborného dozoru v taxislužbě podezření, že se dopravce dopustil správního deliktu, a zjistí další skutečnosti, pro které je důvodné vybrat kauci, musí si vyžádat součinnost Policie České republiky nebo celního úřadu, aby kauce mohla být vybrána. V praxi jsou tyto úkony značně administrativně náročné, neboť Policie České republiky či celní úřad musí vyhotovovat duplicitní protokol, atd. Rozšířením okruhu subjektů oprávněných k výběru kauce o dopravní úřady a strážníky obecní policie tak dojde ke zefektivnění prováděných kontrol i následných sankčních řízení.

Dále se zavádí možnost dopravního úřadu nebo obecní policie odstranit vozidlo, kterému bylo zabráněno v jízdě, na místo vhodné k jeho odstavení, nebylo-li do 3 měsíců uvolněno, a to na náklady dopravce nebo osoby podezřelé z provozování tzv. černé taxislužby.

K § 35h

Institut zadržení průkazu řidiče taxislužby se navrhuje upravit komplexně tak, aby byly zakotveny nejen důvody, pro které lze průkaz řidiče taxislužby zadržet, ale aby rovněž byly podchyceny procesní postupy zadržování tohoto průkazu včetně důvodů pro jeho vrácení. Úprava, která je dosud obsažena v § 21c odst. 8 se přesunuje do nového samostatného ustanovení § 35h.

V této souvislosti se rozšiřuje možnost zadržet průkaz řidiče taxislužby i na případy, kdy je řidič taxislužby podezřelý ze spáchání přestupku, za který dochází ke ztrátě spolehlivosti. Zadržet průkaz řidiče taxislužby tak bude možné už při aktuálním zjištění takového závažného protiprávního jednání, tedy při podezření ze spáchání takového přestupku (dosud bylo možné jej zadržet až v návaznosti na uložení sankce za takové jednání).

Bezprostředně poté, co bude zadržený průkaz řidiče taxislužby doručen příslušnému dopravnímu úřadu, kterým bude dopravní úřad, který je příslušný k rozhodování o odnětí oprávnění řidiče taxislužby, tento dopravní úřad zahájí řízení o zadržení průkazu řidiče taxislužby. V tomto řízení přezkoumá, zda je zadržení průkazu důvodné (je potřeba rozlišovat mezi zadržením průkazu při výkonu státního odborného dozoru nebo kontroly jako faktickým úkonem a rozhodnutím o zadržení průkazu dopravním úřadem v rámci řízení zahájeném poté, co mu bylo doručen zadržený průkaz řidiče taxislužby). V případě zadržení průkazu řidiče taxislužby při zjištění důvodů, pro které řidič není spolehlivý, se řízení o zadržení průkazu řidiče taxislužby nezahájí, ale přistoupí se k zahájení řízení o odnětí oprávnění řidiče taxislužby (podle § 21c odst. 4 je prvním úkonem v takovém řízení vydání rozhodnutí o odnětí průkazu řidiče taxislužby).

V odstavci 4 jsou pak uvedeny případy, kdy se zadržený průkaz vrátí jeho držiteli. Je zde jednak uvedena ochrana před nečinností dopravního úřadu, dle níž se zadržený průkaz vrací, pokud do 15 pracovních dnů nebylo zahájeno řízení o zadržení průkazu. Dále se zadržený průkaz vrací jeho držiteli, pokud bylo v řízení o jeho zadržení rozhodnuto, že se nezadržuje, tedy že nejsou dány důvody pro jeho zadržení, a v případě, že nebyl uložen správní trest za přestupek, pro jehož podezření ze spáchání byl průkaz zadržen.

V odstavci 5 se doplňuje výslovná úprava, že po dobu zadržení průkazu řidiče taxislužby nesmí řidič vykonávat práci řidiče taxislužby, aby se předešlo obcházení tohoto institutu tím, že by si řidič požádal o vydání nového průkazu.

Byl-li v řízení o přestupku, pro který byl průkaz řidiče taxislužby zadržen, uložen správní trest zákazu činnosti spočívající v zákazu výkonu práce řidiče taxislužby, započítává se doba zadržení průkazu řidiče taxislužby do doby výkonu uloženého zákazu činnosti. Touto úpravou se předejde faktickému prodloužení doby výkonu zákazu činnosti.

K bodu 111

V souvislosti se zrušením zákona o přestupcích a s přijetím nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich se úprava některých institutů, které byly dosud obsaženy přímo v zákoně o přestupcích či vyplývaly z jeho aplikace, přesunuje či doplňuje do zákona o silniční dopravě.

Jedná se jednak o úpravu umožňující projednání a potrestání přestupků, k jejichž spáchání došlo v cizině, resp. u nichž nelze přesně určit, na území kterého státu byly spáchány (např. nedodržení doby bezpečnostních přestávek), a to bez ohledu na to, zda se jich dopustila osoba, která má či nemá pobyt (sídlo) na území ČR. Jedná se o přestupky, které směřují k trestání jednání, které je protiprávním i na území cizích států (podle předpisů EU či mezinárodních smluv).

Dále je v tomto ustanovení částečně zachována absolutní objektivní odpovědnost právnické či podnikající fyzické osoby, avšak oproti současné právní úpravě je omezena pouze na přestupky představující významné ohrožení bezpečnosti silničního provozu – zejm.

v důsledku nedodržování stanovené doby řízení a bezpečnostních přestávek, nedodržování podmínek pro přepravu nebezpečných věcí, atd.

Ustanovení rovněž upravuje oprávnění Policie České republiky a obecní policie projednat vyjmenované přestupky příkazem na místě a u některých přestupků vylučuje možnost propadnutí věci nebo náhradní hodnoty.

K bodu 112

Upřesňuje se oprávnění Policie České republiky kontrolovat dodržování povinností na úseku taxislužby samostatně, tedy nikoliv pouze v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

K bodu 113

Jedná se o legislativně technickou úpravu vyvolanou přečíslováním některých ustanovení.

K bodu 114

Jedná se o legislativně technickou úpravu spočívající ve zrušení již nerelevantní poznámky pod čarou.

K čl. II

K bodu 1

Jedná se o standardní přechodné ustanovení, dle něhož se řízení zahájena před nabytím účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadní právní úpravy.

K bodu 2

Jedná se o přechodné ustanovení, které umožní využití dosud vydaných platných osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě. V případě, že bude dopravce takovým osvědčením disponovat, nebude nutné, aby byla ve vozidle umístěna kopie dokladu o oprávnění k podnikání.

K bodu 3

S ohledem na nově zaváděný požadavek na označení zastávek linkové autobusové dopravy dopravním značením v režimu zákona č. 361/2000 Sb. je třeba zároveň reagovat na situaci, kdy ne všechny stávající zastávky takto reálně označeny jsou (situace je rozdílná podle krajů – viz Závěrečná zpráva RIA), popř. u starších zastávek nelze využití postupu podle zákona č. 361/2000 Sb. doložit. V rámci přechodných ustanovení se tedy navrhuje zakotvení nevyvratitelné domněnky, že stávající zastávky byly označeny v režimu zákona č. 361/2000 Sb. Podle konzultací s dopravní policií tento postup odpovídá převažující většině správní praxe v této oblasti a rovněž výrazně zjednoduší osazování zastávek řádným dopravním značením.

K bodu 4

Jedná se o přechodné ustanovení upravující odlišný postup při schvalování jízdních řádů, které se vztahují k licencím uděleným podle dosavadní právní úpravy. U těchto jízdních řádů se navrhuje vyloučit ověřování souladu jízdního řádu se smlouvami o veřejných službách v přepravě cestujících, neboť podle dosavadní právní úpravy se licence udělují ve stejném režimu bez ohledu na to, zda se vztahují k dotované nebo komerční dopravě.

Nová právní úprava zavádí speciální (zjednodušený) režim pro licence na dotovanou dopravu, a proto upravuje i pojistky před zneužitím tohoto druhu licence na komerčně provozované dopravní služby. Jednou z těchto pojistek je právě ověřování souladu jízdního řádu se smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících u dotované dopravy. Aplikace tohoto pojistného ustanovení na licence udělené podle dosavadní právní úpravy by však byla nadbytečná.

K bodu 5

Navrhuje se přechodné ustanovení ve vztahu k přepravním smlouvám v nákladní dopravě, uzavřeným přede dnem nabytí účinnosti předkládaného návrhu. Na tyto smlouvy nebude dopadat navrhovaná působnost mezinárodní úmluvy CMR, neboť smluvní strany s tímto v době uzavírání smlouvy nemohly počítat. Toto samozřejmě nebrání, aby si smluvní strany užití úmluvy CMR dohodly dobrovolně.

K bodu 6

Jedná se o přechodné ustanovení zajišťující návaznost na předchozí právní úpravu tak, aby v důsledku změny právní terminologie vyplývající z nového zákona o odpovědnosti za přestupky nedošlo k přerušení již zavedených postupů (např. posuzování spolehlivosti, apod.).

K bodu 7

V důsledku změn posuzování spolehlivosti podle § 9 odst. 3 dochází jednak ke zmírnění této úpravy zkrácením doby, za kterou se spolehlivost posuzuje, současně však na druhou stranu dochází k jejímu zpřísnění, neboť nespolehlivou se osoba stane již po prvním potrestání jednoho z uvedených přestupků (dosud až po opakovaném uložení sankce). Je tedy potřeba zajistit, aby nedocházelo k retroaktivnímu působení nové právní úpravy a vyloučit ztrátu spolehlivosti z důvodu uložení sankce za přestupek spáchaný přede dnem účinnosti této novely (v době, kdy se osoba daného přestupku dopustila, nemohla vědět, že důsledkem může být ztráta spolehlivosti). Tato ochrana však nemá dopadat na osoby, které již před účinností této novely byly za jeden z uvedených přestupků potrestány dvakrát či vícekrát, tzn. i podle dosavadní (mírnější) úpravy se staly nespolehlivými. Za nespolehlivé budou takové osoby považovány nejdéle po dobu 3 let ode dne nabytí účinnosti této novely, tzn. zde bude i v jejich prospěch zohledněno zmírnění posuzování spolehlivosti.

K bodům 8 a 9

Vzhledem k rozšíření výčtu přestupků a trestných činů, pro které se ztrácí spolehlivost podle § 9 odst. 3, se navrhuje přechodným opatřením předejít retroaktivnímu působení tohoto rozšíření a zajistit, že ke ztrátě spolehlivosti nedojde v důsledku přestupku nebo trestného činu nově zařazeného do výčtu v § 9 odst. 3 písm. b) nebo c) spáchaného přede dnem nabytí účinnosti této novely.

K čl. III

K bodu 1

Obdobné změny v právní úpravě přepravních kontrol jako v zákoně o silniční dopravě se navrhuje provést i v zákoně o dráhách, a to z důvodu zajištění shodného režimu vztahů mezi dopravcem a cestujícími v silniční i drážní dopravě.

I v zákoně o dráhách se proto za účelem zefektivnění vymáhání jízdného a přírážek (pokut) zařazuje mezi osobní údaje, které je cestující, který se neprokázal platným jízdním dokladem, povinen sdělit pověřené osobě (revizorovi) a které jsou pak dále zpracovávány, i číslo osobního dokladu, kterým cestující prokázal svou totožnost.

K bodům 2 a 3

Obdobně jako v zákoně o silniční dopravě se navrhuje legislativně technická úprava reagující na vypuštění dané skutkové podstaty ze zákona o přestupcích.

Nově se do § 37 doplňuje zákonný rámec pro sdělování osobních údajů policistou či strážníkem obecní policie pověřené osobě (revizorovi) a následné zpracovávání těchto údajů dopravcem za účelem vymáhání jízdného a přírážky. I toto doplnění je obdobou doplnění v zákoně o silniční dopravě.

K čl. IV

Navrhuje se úprava příslušné položky přílohy zákona o správních poplatcích tak, aby se v návaznosti na změny licenčního řízení navrhované v zákoně o silniční dopravě vztahovalo osvobození od správního poplatku pouze na žádosti o licence k provozování linkové osobní dopravy v celém rozsahu podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

Dále se vypouští úprava osvobození od správního poplatku při změně licence provedené z podnětu správního úřadu, neboť dle navrhované právní úpravy už bude možné o změně licence rozhodnout jen na žádost dopravce. Jedinou výjimkou bude změna licence v souvislosti se změnou názvu zastávky, o níž bude možné rozhodnout i bez návrhu. Pro případ takové změny licence bude stanoveno osvobození od správního poplatku, přičemž toto osvobození se bude vztahovat jak na případy, kdy bylo o změně licence rozhodnuto z moci úřední, tak i na případy, kdy bylo rozhodnuto na základě návrhu.

Současně dochází k drobným legislativně technickým úpravám textu.

K čl. V

Navrhuje se v zákoně o Policii České republiky zařadit mezi registry, do nichž má Policie České republiky pro účely plnění svých úkolů přístup, i registr dopravců. Data z tohoto registru jsou potřebná pro plnění úkolů Policie České republiky zejm. při kontrolních úkonech na silnici. Vzhledem k tomu, že unijní právo umožňuje užití dat o udělených licencích, které jsou sdílené mezi členskými státy, pro účely vymáhání dodržování právních předpisů, umožňuje se Policii České republiky přístup i k těmto sdíleným datům, ovšem pouze v rozsahu stanoveném unijními předpisy.

K čl. VI

Účinnost zákona se navrhuje stanovit shodně s datem nabytí účinnosti zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, tedy 1. července 2017, s výjimkou ustanovení upravujícího použití některých ustanovení Úmluvy CMR i pro vnitrostátní přepravu a k němu se vztahujícího přechodného ustanovení. Zakotvení této úpravy vyžaduje delší dobu na přizpůsobení smluvních vztahů, a proto se navrhuje výrazně delší legisvakanní lhůta a tato ustanovení nabydou účinnosti až 1. ledna 2019.

V Praze dne 19. prosince 2016

Předseda vlády:

Ministr dopravy: