

Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace

SHRNUTÍ ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY RIA

1. Základní identifikační údaje	
Název návrhu: Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.	
Zpracovatel: Ministerstvo dopravy	Předpokládaný termín nabytí účinnosti, v případě dělené účinnosti rozveďte: 1. července 2017 (s výjimkou čl. I bodu 15 a čl. II bodu 5, které nabývají účinnosti 1. ledna 2019)
Implementace práva EU: Ano	
2. Cíl návrhu zákona	
Cílem návrhu je úprava licenčního řízení v linkové osobní dopravě, změna některých aspektů právní úpravy taxislužby, dílčí změny vyvolané potřebami praxe a změny navazující na přijetí nového zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.	
3. Agregované dopady návrhu zákona	
3.1 Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty: Ano	
<p>Preciznější nastavení posuzování souběhu komerční dopravy s dopravou provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících povede k lepší možnosti ochrany vynakládání veřejných prostředků na úhradu kompenzačních plateb dopravcům provozujícím dotovanou dopravu.</p> <p>Určitý finanční dopad na veřejné rozpočty může mít vyjasnění právní úpravy označování zastávek linkové osobní dopravy v souladu se zákonem o silničním provozu ohledně stanovení nebo umístění místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Tyto dopady však marginalizuje dvanáctileté přechodné období.</p> <p>Pozitivní dopady na veřejné rozpočty lze očekávat v souvislosti se zaváděním a rozšiřováním institutů směřujících k lepší vymahatelnosti plnění povinností v taxislužbě a postihu tzv. černé taxislužby.</p>	
3.2 Dopady na mezinárodní konkurenceschopnost ČR: Ne	
3.3 Dopady na podnikatelské prostředí: Ano	
<p>Pozitivní dopadem na podnikatelské prostředí je 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.</p> <p>Pozitivním dopadem na podnikatelské prostředí může ve výsledku být rovněž zpřísnění úpravy spolehlivosti dopadající primárně na řidiče taxislužby, rozšíření oprávnění</p>	

pro zadržení průkazu řidiče taxislužby a pro výběr kaucí a zavedení nových povinností zprostředkovatelům taxislužby, což pomůže zajistit zdravé tržní prostředí na trhu taxislužby, eliminaci subjektů principiálně porušujících právní předpisy a zajištění rovných podmínek na trhu taxislužby, po čemž je ze strany poctivých dopravců voláno.

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

3.4 Dopady na územní samosprávné celky (obce, kraje): Ano

Zefektivněním průběhu licenčního řízení a schvalování jízdního řádu lze očekávat drobné snížení administrativní náročnosti těchto řízení.

Přínosem pro obce bude rozšíření možností regulace taxislužby na jejich území obecně závaznou vyhláškou.

Administrativní zatížení obcí může zvýšit vyjasnění právní úpravy označování zastávek linkové osobní dopavy v souladu se zákonem o silničním provozu ohledně stanovení nebo umístění místní nebo přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích. Tyto dopady však marginalizuje přechodné ustanovení, dle něhož se u stávajících zastávek jejich označení považuje za stanovené požadovaným způsobem.

Pozitivní dopady pro obce přinese rozšíření možností postihu tzv. černé taxislužby.

3.5 Sociální dopady: Ne

3.6 Dopady na spotřebitele: Ne

3.7 Dopady na životní prostředí: Ne

3.8 Dopady ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů: Ne

3.9 Dopady na výkon státní statistické služby: Ne

3.10 Korupční rizika: Ne

Zvýšit korupční rizika by mohlo 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 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.

3.11 Dopady na bezpečnost nebo obranu státu: Ne

A) Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace

1. Důvod předložení a cíle

1.1 Název

RIA se předkládá pro účely zákona, kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „novela zákona“)

1.2 Popis existujícího právního stavu v daných oblastech, definice problémů a popis cílového stavu

Jelikož se jedná o novelu, která řeší dílčí oblasti právní úpravy, bylo pro účely zpracování RIA definování problémů, které je nutno řešit, popsáno společně se stávajícím právním stavem v jednotlivých oblastech a text byl rozčleněn podle těchto oblastí právní úpravy.

Novela zákona o silniční dopravě se zabývá dvěma obsáhlejšími oblastmi právní úpravy:

- licenční řízení v linkové osobní dopravě
- některé aspekty právní úpravy taxislužby

1.2.1 Licenční řízení

Dlouhodobě je potřebné novelizovat zastaralou a příliš komplikovanou právní úpravu licenčního řízení podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) v linkové osobní dopravě do podoby odpovídající 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 MD s termínem 30. 12. 2016. Konkrétně je v oblasti licenčního řízení nutno řešit následující okruhy problémů:

1.2.1.1 Zjednodušení licenčního řízení

Licenční řízení je třeba zjednodušit, odstranit nadbytečné instituty a naopak doplnit dosud neupravené instituty, které jsou pro praxi potřebné.

Zejména je třeba zregulovat příliš široce pojatou úpravu žádostí o stanoviska jiných subjektů ve smyslu § 11 a 12 zákona tam, kde to postrádá smysl – kde vyjádření těchto subjektů jsou nezávazná a v praxi je v rámci licenčního řízení nelze brát v potaz. Stávající úprava předepisuje dopravnímu úřadu a dotčeným úřadům vyžádat si v rámci licenčního řízení stanovisko obcí, v jejichž obvodu budou umístěny zastávky, orgánu Policie ČR z hlediska bezpečnosti silničního provozu, správce pozemní komunikace a majitelů označnicků zastávek.

Co se týče stanoviska obce, i kdyby tato obec např. uvedla, že si nepřeje zastavování autobusů na určitém místě, že by měl autobus zastavovat na jiném místě (např. autobusovém nádraží), že stávající umístění zastávky není bezpečné, že autobus neprojede místní komunikací atd., dopravní úřad nemá možnost v licenčním řízení takové stanovisko zohlednit. Volba zastávky je podle stávající právní úpravy plně na dopravci a správní orgány mají možnost tuto volbu omezit jedině mimo licenční řízení umístěním dopravního značení (zákaz zastavení, zákaz vjezdu vozidel nad 3,5t apod.). Rovněž je faktem, že linkovou dopravu lze provozovat různými vozidly, nejen klasickými autobusy (vozidla s obsaditelností do 9 osob jsou nezdědky využívána na malých obcích), což opět záleží na volbě dopravce, a nelze tak hovořit ani o faktické nemožnosti dopravu provozovat.

Co se týče orgánu Policie ČR, v rámci licenčních řízení se lze často setkat se stanovisky, že zastavování v navržených zastávkách není bezpečné, že zastávka nesplňuje technické normy apod. Ani takové stanovisko dopravní úřad prakticky nemůže v rámci licenčního řízení zohlednit, pokud na daném místě není zakázáno zastavit, zejm. pokud tam již využívají zastávku jiní dopravci.

Co se týče správce pozemní komunikace, je beze smyslu, aby se vždy vyjadřoval k pojezdu linkové dopravy, pokud na určité komunikaci není zakázána jízda jiných obdobných vozidel.

Pokud jde o majitele označnicků zastávek, nelze jim v rámci licenčního řízení nikterak předepsat, aby s novým dopravcem uzavřeli soukromoprávní smlouvu o užívání jejich označnicku a dohodli se na finančních podmínkách takové spolupráce. Na druhou stranu pokud se dopravci nebudou schopni dohodnout, novému dopravci nic nebrání, aby si zřídil označnick vlastní. Ani nesouhlasné stanovisko majitele označnicku není důvodem pro neudělení licence, avšak na druhou stranu ani souhlasné stanovisko majitele označnicku není zárukou, že se následně dopravci na podmínkách užívání označnicku dohodnou.

Naproti tomu stávající právní úprava neumožňuje dopravnímu úřadu či dotčenému úřadu vyžádat si stanovisko organizátora veřejných služeb podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o veřejných službách“). To představuje komplikaci pro dopravní úřady, u nichž zajišťování dopravní obslužnosti neprovádí přímo zaměstnanci obcí a krajů, protože je pak pro dopravní úřad značně problematické vyjadřovat se k rozsahu zajištění dopravní obslužnosti a posuzování dostatečného zajištění dopravních potřeb veřejnými službami v přepravě cestujících.

(Pozn.: Je třeba rozlišovat institut vyžádání stanoviska, při němž dopravní úřad dá danému subjektu k dispozici posuzovanou žádost dopravce o udělení licence, čímž zpřístupňuje třetím osobám údaje z jinak neveřejného správního řízení (vždy musí být v zákoně explicitně upraveno), od prosté možnosti dopravního úřadu vyžádat si informace / vznést dotaz, kterou není třeba explicitně upravovat.)

Cílovým stavem je tedy nastavit v rámci licenčního řízení takovou podobu právní úpravy žádostí o stanoviska, která bude v rámci licenčního řízení plnit svůj účel a nebude neúměrně zatěžovat dopravní úřady a dotčené úřady ani subjekty poskytující tato stanoviska. Žádosti o stanoviska by měly směřovat pouze vůči těm subjektům, které mohou poskytnout informace zohlednitelné v rámci licenčního řízení. Rovněž se jeví jako vhodné v některých případech ponechat na uvážení dopravního či dotčeného úřadu, zda v souvislosti s tím, co je mu známo z jeho úřední činnosti, o určitá stanoviska požádá či nikoli.

1.2.1.2 Nastavení vztahu veřejných služeb v přepravě cestujících a dopravy provozované na komerční riziko dopravce co do přístupu k licencím

Podle ustanovení § 12 odst. 2 písm. a) zákona se licence neudělí, jestliže přepravní potřeby v přepravním spojení, kde bude linka vedena, jsou zajištěny provozem veřejných služeb v přepravě cestujících. Účelem tohoto posuzování souběhu s dopravou provozovanou v rámci smlouvy o veřejných službách je ochrana veřejných prostředků vynakládaných na kompenzační úhrady podle zákona o veřejných službách. Pokud je v určité relaci provozována doprava na základě smlouvy o veřejných službách a začal by zde provozovat dopravu další dopravce, cestující by se víceméně rovnoměrně rozdělili mezi nabízené přepravní služby, na dotovaných přepravních službách by poklesly tržby

z jízdného, a tím by se na tyto přepravní služby zvýšily kompenzační platby z rozpočtu objednatelů. (V dané souvislosti se jistě nabízí otázka, zda by v dané souvislosti nebylo účelné neobjednávat a nedotovat přepravní služby, které je některý dopravce ochoten provozovat na své komerční riziko. Odpověď však není zdaleka takto jednoduchá. Dopravce provozující linkovou dopravu na své komerční riziko bývá ochoten zajišťovat přepravní služby pouze v lukrativních časech, ve zbývajících časech by tak jako tak musel některý objednatel přepravní služby zafinancovat. Pokud bude objednatel kompenzovat ztrátu na určité lince bez spojů v dopravních špičkách, kompenzovaná ztráta se navýší. Vypuštěním určitých spojů ze smlouvy o veřejných službách by rovněž objednatel ztratil jakýkoli vliv na tyto přepravní služby – nemohl by ovlivnit časy spojů a jejich návaznost na ostatní veřejné služby, výši jízdného, bezbariérovost ani by nebylo reálné tyto služby provozovat v rámci integrovaných dopravních systémů za integrované jízdné atd.)

Ustanovení § 12 odst. 2 písm. a) zákona se ovšem ve stávajícím znění vztahuje společně na dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách i na dopravu provozovanou na komerční riziko dopravce. Podle stávající právní úpravy se tedy i u licence udělované za účelem provozování veřejných služeb posuzuje souběh s jinými veřejnými službami, avšak v praxi se tak musí dít zcela formálním způsobem a v rozporu s principy správního řízení zcela odlišně od toho, jak by byl tentýž souběh posuzován v případě licence na provozování komerční dopravy. Rovněž lze zmínit, že posouzení zajištění přepravních potřeb v případě dopravy objednávané smlouvou o veřejných službách zde již odpovědně provedl objednatel těchto veřejných služeb a rozhodl se na tyto dopravní služby vynaložit prostředky ze svého rozpočtu, a není proto účelné ani smysluplné toto posuzování provádět znovu v rámci licenčního řízení, byť zcela formálním způsobem.

S postupným zaváděním nabídkových a zadávacích řízení na veřejné služby v přepravě cestujících ve smyslu zákona o veřejných službách jsou také stále větším problémem žádosti dopravců o licence podané s několikaletým předstihem, kdy ještě nejsou na daná přepravní spojení uzavřeny smlouvy o veřejných službách. Pokud na takovou relaci jeden z dopravců získá licenci, zásadně naruší regulérnost soutěže, neboť ostatní dopravci nebudou schopni relevantně odhadnout výši dosahovaných tržeb a daný dopravce může získat zásadní výhodu. Dopravní úřady nemají možnost jednou udělenou licenci dopravci v průběhu její platnosti omezit či odejmout s poukazem na to, že na daných relacích začala být provozována doprava podle smlouvy o veřejných službách. (Takovouto možnost dopravním úřadům na druhou stranu ani není vhodné přiznávat s poukazem na ochranu dobré víry v pravomocně udělené oprávnění, ochranu investic dopravce do vozidlového parku atd.). Rovněž by se jednalo o ohrožení vynakládání veřejných prostředků, neboť lze presumovat, že žádost o licenci byla podána za účelem provozovat spoje v lukrativních časech, a odebírat tak cestující ze spojů v závazku veřejné služby, což by zvyšovalo kompenzační úhrady z veřejných rozpočtů.

Stávající právní úprava vztahu dopravy provozované na komerční riziko dopravců a veřejných služeb v přepravě cestujících co do přístupu k licencím se tedy jeví jako zastaralá a nevyhovující. Je třeba precizovat právní úpravu posuzování zajištění přepravních potřeb v určitém přepravním spojení veřejnými službami v přepravě cestujících ve smyslu ustanovení § 12 odst. 2 písm. a) zákona. Je třeba explicitně zakotvit nutnost posuzování, zda nové přepravní služby by negativně ovlivnily tržby na veřejných službách v přepravě cestujících a zároveň určitý korektiv této striktní ochrany veřejných prostředků v podobě možného benefitu pro cestující - zda by výsledné navýšení objemu přepravních služeb a zkrácení intervalů mezi nimi přilákalo v dané oblasti k veřejné dopravě další cestující atd. Dále je třeba vyřešit popsany problém podávání žádostí

o licence dopravci provozujícími dopravu na své komerční riziko s velkým předstihem na dobu, na níž doposud nejsou uzavřeny smlouvy o veřejných službách. Je však přitom třeba se vyvarovat možnosti zásahu správního orgánu do obsahu již udělené licence v průběhu její platnosti.

1.2.1.3 Vyjasnění právní úpravy zastávek

Je třeba vyjasnit právní úpravu zastávek, zejm. z důvodu bezpečnosti a kontrolovatelnosti jejich umístění. Ve stávající právní úpravě zůstává nejasný vztah k právní úpravě dopravního značení zastávek. Problémem je skutečnost, že stávající právní předpisy pojímají pojem zastávka v různých smyslech. Jako příklad lze použít zastávku linkové osobní dopravy Praha, Florenc. Fyzicky se jedná o několik různě umístěných odjezdových stání – v různých směrech dopravy i v různých ulicích v rámci křižovatky, se samostatným dopravním značením. Ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (dále jen „zákon o silničním provozu“) se jedná o několik zastávek, zatímco ve smyslu zákona o silniční dopravě se jedná o jedinou zastávku.

Dále je třeba jasně nastavit právní úpravu přístupu dopravců k označikům zastávek. Stávající právní úprava v ustanovení § 18 písm. f) a g) zákona předpokládá soukromoprávní dohody mezi dopravci ohledně využívání označiků zastávek a vybavením zastávek, avšak příliš neumožňuje řešit situaci, kdy se dopravci nedohodnou. Zákon rovněž dává dopravcům povinnost zajistit údržbu vybavení zastávky (přístřešek apod.), aniž by však dával povinnost takové vybavení zřídit a jakkoli řešil související soukromoprávní vztahy.

Je proto účelné jasně vymezit, že zastávka veřejné linkové dopravy je určitý prostor na pozemní komunikaci vymezený příslušnou dopravní značkou podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích – zejm. IJ 4a a IJ 4b. Jelikož stávající úprava je v daném směru nejasná, zda zastávka dopravní značkou označena musí být či nikoli, je třeba nastavit i přechodná ustanovení tak, aby v souvislosti se zřizováním některých nových zastávek nemohlo dojít k ohrožení provozu veřejné dopravy nebo narušení podmínek vypisovaných nabídkových a zadávacích řízení na uzavření většinou desetiletých smluv o veřejných službách.

1.2.1.4 Nastavení režimu provozování veřejné dopravy v nestandardních situacích

Je třeba nastavit vztah mezi povinnostmi dopravců provozovat dopravu podle licence a schváleného jízdního řádu ve smyslu ustanovení § 10 odst. 1 a § 18 písm. a) a c) zákona a různými nestandardními situacemi. Poměrně častým jevem, který může provozování linkové osobní dopravy významně ovlivnit, je nařízení uzavírky a stanovení objízďky. Dalším problémem je nenadálá mimořádná situace při zajišťování dopravní obslužnosti ve smyslu zákona o veřejných službách způsobená např. stávkou dopravce, požárem jeho vozovny, náhlým ukončením smlouvy o veřejných službách, resp. náhlým ukončením provozování dopravy atd. Stávající právní úprava však neupravuje jakékoli výjimky z povinnosti dopravců důsledně provozovat dopravu podle licence a schváleného jízdního řádu, resp. zákazu provozovat linkovou dopravu bez udělené licence a schváleného jízdního řádu. Je přitom faktem, že zájem veřejnosti na zajištění každodenních přepravních potřeb výrazně převyšuje veřejný zájem na důsledném dodržování procesních pravidel licenčního řízení. Na druhou stranu různé nestandardní situace při provozování veřejné dopravy by však jistě neměly být ze strany dopravců i dopravních úřadů řešeny ohýbáním a obcházením, resp. porušováním právních předpisů, jako se mnohdy musí dít za stávající právní úpravy. Je proto třeba výjimky z povinnosti provozovat linkovou dopravu podle udělené licence a schváleného jízdního

řádu zakotvit. Již dnes prováděcí právní úprava - vyhláška č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy (dále jen „vyhláška o jízdních řádech“) upravuje výlukový jízdni řád, který po přechodnou dobu nahrazuje platný jízdni řád, avšak v zákoně o silniční dopravě pro to není opora, což je potřeba napravit.

1.2.1.4 Dílčí aspekty schvalování jízdních řádů

Je důvodné zjednodušit administrativně náročné schvalování jízdních řádů podle ustanovení § 17 zákona. Podle současné právní úpravy se jedná o standardní rozhodnutí ve správním řízení, přestože při splnění stanovených podmínek je na schválení jízdniho řádu právní nárok. Věcně by tudíž stačilo označit schvalovaný jízdni řád doložkou dopravního úřadu a klasické rozhodnutí ve správním řízení vydat jen v případě zamítnutí žádosti.

Většinu atributů jízdniho řádu upravuje prováděcí právní úprava (vyhláška č. 122/2014 Sb.). Ve smyslu ústavních zásad by však záležitosti týkající se rozhodování o právech povinnostech dopravců měly být upraveny na úrovni zákona. Je proto třeba v zákoně jasně vymezit důvody, které povedou k neschválení jízdniho řádu, které jsou v současné době upraveny pouze v prováděcí vyhlášce.

1.2.1.5 Omezení administrativních povinností dopravců

Je vhodné odstranit některé nadbytečné, ryze administrativní povinnosti dopravců. Podle ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) a § 9a zákona je dopravce ve veřejné linkové osobní dopravě povinen mít při provozu v každém vozidle originál dokladu o oprávnění k podnikání a příslušné licence, v městské autobusové dopravě pak osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, jímž se osvědčuje, že dopravce je držitelem živnostenského oprávnění a příslušných licencí. Existence těchto oprávnění je přitom pro správní orgány snadno zjiřitelná, povinnost mít ve vozidle dané dokumenty se tudíž jeví jako nadbytečná. Provozování veřejná linkové dopravy je rovněž oblast, která je do značné míry pod dohledem objednatelů veřejné dopravy ve smyslu zákona o veřejných službách. Není tedy důvodné požadovat po těchto dopravcích opatření mnoha originálů výpisů z živnostenského rejstříku, které je spojeno se správním poplatkem. Rovněž lze zmínit, že mít ve všech vozidlech zajišťujících dopravu na příslušné lince originál rozhodnutí o udělení licence je většinou v praxi pro dopravce neuskutečnitelné.

1.2.1.6 Dílčí aspekty právní úpravy revizorů

Podle současné právní úpravy v ustanovení § 18a zákona jedná pověřená osoba (revizor) při přepravní kontrole jménem dopravce, kontroluje plnění soukromoprávních povinností vyplývajících pro cestujícího ze smlouvy o přepravě uzavřené s dopravcem a vybírá od cestujících přírážky k jízdnému za porušení povinností vyplývajících z přepravní smlouvy. Svou povahou se jedná o zákonem upravený typ smluvní pokuty s mnohými veřejnoprávními prvky, aktuálně se tedy vedou i teoretické diskuze o zakotvení veřejnoprávního postavení revizorů. V současném vymezení práv a povinností pověřených osob lze kvůli popsanému charakteru jejich postavení spatřovat zejm. problém v možnosti řádně zjistit identitu cestujícího, který se nemůže prokázat platným jízdním dokladem a na výzvu této osoby nezaplatí přírážku k jízdnému, neprokáže se osobním dokladem a nesdělí svou identifikaci. Dle dlouhodobých připomínek Sdružení dopravních podniků ČR však v praxi stávající právní úprava v ustanovení § 63 odst. 2 písm. k) zákona č. 273/2008Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a § 12 odst. 2 písm. e) zákona č. 553/1991Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, neumožňuje revizorovi ani při asistenci policisty či strážníka zjistit

osobní údaje cestujícího. Rovněž v právní úpravě absentuje možnost dopravce pro účely vymáhání zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému zpracovávat osobní údaje. Dané nedostatky spíše formálního charakteru by proto měly být připravovanou novelou odstraněny.

1.2.2 Revize některých aspektů právní úpravy taxislužby

K 1. 5. 2013 nabyla účinnosti novela zákona o silniční dopravě č. 102/2013 Sb., která prakticky rekonfigurovala právní úpravu taxislužby. V následujících letech se v praxi ukázalo, že některé dílčí aspekty právní úpravy by bylo vhodné dále upravit. Jedná se o dílčí změny v institutu spolehlivosti řidiče, rozšíření stávající možnosti obcí stanovit lokální podmínky pro výkon taxislužby na jejich území, stanovení základních povinností pro zprostředkovatele taxislužby a úpravu kontrolních pravomocí při terénních kontrolách. Velká část z těchto potřebných změn se odvíjí od rozmachu provozování tzv. černé taxislužby bez živnostenského oprávnění a bez oprávnění řidiče taxislužby. Taková činnost je totiž spojena se zanedbatelnými sankcemi oproti tomu, jaké sankce hrozí oprávněným dopravcům při porušení dílčích povinností. Rovněž jsou tyto neoprávněné dopravci v praxi mnohem hůře kontrolovatelní ze strany příslušných orgánů.

1.2.2.1 Spolehlivost řidiče taxislužby

Splnění podmínky spolehlivosti je ve smyslu ustanovení § 21c odst. 1 v návaznosti na § 9 odst. 3 zákona podmínkou pro možnost získat oprávnění řidiče taxislužby, resp. průkaz řidiče taxislužby, a možnost vykonávat práci řidiče taxislužby. Ve stávající úpravě však absentuje způsob prokazování spolehlivosti u řidičů taxislužby cizinců. Pro posouzení splnění podmínky spolehlivosti je přitom mj. podstatné, zda se řidič nedopustil vyjmenovaných trestných činů – jedná se zejm. o trestné činy proti životu a zdraví, proti majetku a v sexuální oblasti, což se u českých občanů prokazuje výpisem z Rejstříku trestů. Jelikož je výkon práce řidiče taxislužby cizinci poměrně častý, je třeba tento legislativní nedostatek napravit.

Stávající právní úprava dále obsahuje legislativní chybu spočívající v tom, že mezi vyjmenovanými trestnými činy v ustanovení § 9 odst. 3 písm. d) zákona majícími vliv na splnění podmínky spolehlivosti absentují trestné činy spočívající v užívání návykových látek. Zatímco v případě, kdy řidič taxislužby řídí vozidlo pod vlivem návykové látky a spáchá přestupek, se stane osobou nespolehlivou (§ 9 odst. 3 písm. b) zákona), tak v případě vyšší společenské nebezpečnosti obdobného jednání naplňující znaky trestného činu takový trestný čin nemá vliv na splnění podmínky spolehlivosti. Mezi vyjmenovanými trestnými činy způsobujícími ztrátu spolehlivosti rovněž absentují některé trestné činy, jejichž povaha je obdobná jako u těch vyjmenovaných, přičemž u pachatelů takových trestných činů je rovněž 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). V připravované novelizaci je proto třeba i tyto nedostatky odstranit.

Zmíněnou novelou zákona o silniční dopravě bylo v roce 2013 u oborových deliktů řidičů taxislužby ustoupeno od principu jedenkrát a dost, pokud jde o splnění podmínky spolehlivosti. Současná právní úprava i v případě nejzávažnějších přestupků a jiných správních deliktů v taxislužbě v ustanovení § 9 odst. 3 písm. a) zákona (předražení jízdného, nepoužití taxametru apod.) ke ztrátě spolehlivosti vyžaduje, aby byl řidič za delikt sankcionován ve stanoveném období alespoň dvakrát. Navíc se dle textu zákona musí jednat o dvojitý postih za tutéž skutkovou podstatu správního deliktu. Důsledkem je, že řidiči pocítují určitou beztrestnost, pokud jde o reálnou možnost ztráty spolehlivosti,

a nemají obavy z poškozování cestujících s tím, že po prvním pochybení si na stejný druh deliktu dají pozor. Současně je třeba mít na paměti i zásady správního trestání, kdy je podle konstantní judikatury třeba zohlednit některé principy trestního a přestupkového práva, mj. ukládání jedné úhrnné sankce ve společném řízení za delikty spáchané v souběhu. Důsledkem toho je, že i v případech zjištění dvou skutků, které by měly mít za následek ztrátu spolehlivosti, je nutno uložit ve společném správním řízení pouze jedinou sankci, ke ztrátě spolehlivosti tedy nedojde. Dle údajů od Magistrátu hl. m. Prahy od 1. 5. 2013 nedošlo z uvedených důvodů k jediné ztrátě spolehlivosti. Z níže uvedené tabulky obsahující údaje o kontrolách taxislužby prováděných Hl. m. Prahou je rovněž patrný vývoj zjištěného předražení jízdného v taxislužbě v posledních letech. Dané údaje tedy odůvodňují zpřísnění podmínek spolehlivosti, resp. úvahy o znovuzavedení možnosti zadržet na místě průkaz řidiče taxislužby, jak je rozvedeno dále v bodě 1.2.3.2.

Rok	Počet jízd	% předražených jízd	% nevydaných stvrzenek z txm	zadržené průkazy
2002	453	32,67	35,76	
2003	563	15,63	19,01	
2004	501	14,57	17,76	
2005	674	13,65	14,24	
2006	769	13,91	10,14	50
2007	829	10,62	33,53	11
2008	404	5,45	2,72	27
2009	479	1,25	1,88	6
2010	457	1,97	3,28	41
2011	268	6,34	10,07	51
2012	373	2,68	8,85	40
2013	426	7,98	11,74	
2014	587	10,05	11,07	
2015	445	28,09	14,38	

Pokud jde o přestupky a jiné správní delikty vyjmenované v ustanovení § 9 odst. 3 zákona, jejichž spáchání má za následek ztrátu spolehlivosti, absentuje zde za nezaznamenání skutečného průběhu přepravy, které souvisí s použitím nezákonných úprav taxametru (tzv. turbo, téčko, falešná desetinná čárka apod.; v případě tzv. turba se jedná o nezákonnou úpravu taxametru, která při přepravě způsobuje rychlejší načítání ujeté vzdálenosti, než odpovídá skutečnosti, a tím i rychlejší načítání výše účtovaného jízdného). Jedná se přitom o neméně závažný delikt oproti deliktům, které podle stávající právní úpravy nespolehlivost způsobují.

1.2.2.2 Zadržení průkazu řidiče taxislužby při aktuálně zjištěném deliktu

Do 30. 4. 2013 právní úprava umožňovala při aktuálním zjištění závažných protiprávní jednání zadržet průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby. Povaha tohoto průkazu však byla zcela jiná než podle stávající úpravy. Tehdy se jednalo o průkaz, jehož držitelem byl dopravce jakožto zaměstnavatel řidiče, průkaz byl tedy zadržován dopravci a nikoli řidiči. Na určitého řidiče také mohlo existovat více průkazů o způsobilosti řidiče taxislužby, pokud vykonával práci řidiče pro více dopravců. Od 1. 5. 2013 se však ve smyslu ustanovení § 21c zákona přímo řidiči taxislužby uděluje oprávnění řidiče taxislužby a k prokazování existence tohoto oprávnění se řidiči vydává průkaz řidiče taxislužby. Podle ustanovení § 21c odst. 7 zákona jsou kontrolní orgány oprávněny průkaz zadržet, pokud je zde důvodné podezření, že řidič nesplňuje podmínku spolehlivosti, nebo pokud je průkaz neplatný, nikoli však v případě aktuálně zjištěného závažného protiprávního

jednání. Údaje uvedené v tabulce v předchozím bodě však ukazují nárůst počtu poškození cestujících od roku 2013. Jeví se proto jako potřebné v určité podobě opět zavést obdobu dřívější možnosti při aktuálně zjištěném závažném protiprávním jednání (zejm. pokud jde o jednání způsobující po jejich sankcionování ztrátu spolehlivosti) průkaz řidiče taxislužby na místě zadržet a přistoupit k určité formě pozastavení oprávnění řidiče taxislužby.

1.2.2.3 Provozování taxislužby vozidlem cestujících

Dlouhodobě je ze strany dopravních úřadů namítána nemožnost kontrolovat provozování taxislužby vozidlem cestujících, neboť pro tento segment taxislužby je stanoveno jen málo povinností na ochranu cestujících. Ve smyslu ustanovení § 21 odst. 7 a § 21d odst. 2 zákona se jedná o povinnost existence pracovněprávního vztahu dopravce s řidičem a povinnost, aby řidič měl oprávnění řidiče taxislužby a při přepravě měl při sobě průkaz řidiče taxislužby. Dopravní úřady volají po zavedení povinností analogických s povinnostmi při provozování klasické taxislužby – povinnosti vydat doklad o zaplacení jízdného se stanovenými náležitostmi, vést záznamy o poskytovaných přepravách apod. Rovněž se v této oblasti, stejně jako i u klasické taxislužby, objevuje požadavek na kopii pracovněprávní smlouvy ve vozidle při provozování taxislužby, aby bylo zřejmé, kdo nese za jednání řidiče zodpovědnost. V dané souvislosti Ministerstvo dopravy spíše považuje za vhodnější uvažovat o zavedení pouze povinnosti, aby měl řidič taxislužby při poskytování přeprav doklad svého zaměstnavatele o oprávnění k podnikání, z něhož by osoba odpovědného dopravce měla vyplývat. Při zpracování novelizace je proto vhodné i tuto problematiku uvážit.

1.2.2.4 Zmocnění obce

Je faktem, že situace v taxislužbě se zásadním způsobem liší ve velkých městech (zejm. Hl. m. Praha, Stat. m. Brno) od situace na zbývajícím území ČR. Vzhledem k medializovaným problémům zejm. v pražské taxislužbě, které mj. vytvářejí i mezinárodní obraz města, je vhodné rozšířit stávající možnost nastavení lokálně potřebných podmínek pro zahájení a nabízení přeprav na území určité obce ve smyslu § 21b zákona.

Ze strany některých měst, zejména Hl. m. Prahy, je dlouhodobě považováno za problematické zejm. chování řidičů ve vztahu k cestujícím, typicky pak k zahraničním návštěvníkům. V této souvislosti samosprávy upozorňují, že chování řidičů taxislužby v mnoha případech představuje první vizitku města pro její návštěvníky, a mají za to, že města by měla mít možnost určitým způsobem regulovat požadavky na řidiče taxislužby nabízející přepravní služby na území dané obce. Taxislužba provozovaná označenými vozidly taxislužby coby pohotovostní, anonymně a nediskriminačně provozovaná doprava, z věcného pohledu plní roli součásti systému veřejné dopravy, stejně jako městská autobusová doprava, resp. ostatní segmenty městské hromadné dopravy. Ostatně do novely zákona o silniční dopravě účinné k 1. 5. 2013 byla taxislužba za veřejnou dopravu ve své legální definici v zákoně o silniční dopravě explicitně označena. V tomto směru tedy řidiči vozidel taxislužby, zejména ve velkých městech, plní obdobnou roli jako řidiči vozidel veřejné linkové (tj. zpravidla autobusové) dopravy, pro které je dané psychologické vyšetření automaticky vyžadováno, jak je uvedeno dále. Je otázkou, zda je z hlediska bezpečnosti cestujících důvodné klást na řidiče taxislužby, kteří přepravu často absolvují ve vozidle taxislužby o samotě pouze s cestujícím, nižší požadavky na osobnostní charakteristiky, než v případě dopravy hromadné. Vymezení spolehlivosti podle § 9 odst. 3 zákona nebrání tomu, aby práci řidiče taxislužby mohli vykonávat osoby s neurvalými či agresivními prvky chování. Z tohoto důvodu je účelné, aby obce měly

možnost stanovit jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce povinnost podrobit se dopravně psychologickému vyšetření. Podle stávající právní úpravy zákona č. 361/2000 Sb. je toto vyšetření doposud vyžadováno u řidiče vozidla s obsaditelností nad 9 osob, nákladního automobilu o největší povolené hmotnosti převyšující 7 500 kg nebo u osoby, která žádá o vrácení řidičského oprávnění, které pozbyla v důsledku porušení právních předpisů. Jeví se jako důvodné, aby zmocnění směřovalo k možnému požadavku obce na jednorázové absolvování dopravně psychologického vyšetření s tím, že následně bude mít řidič posudek o výsledku tohoto vyšetření ve vozidle.

Obce využívající stávající zmocnění uvedené v § 21b odst. 1 zákona opakovaně poukazují na skutečnost, že řidiči přihlášení ke zkoušce z místopisu, obsluhy taxametru a právních předpisů se velmi často na zkoušku bez omluvy nedostaví nebo na zkoušku přichází naprosto nepřipraveni, čímž vedle toho, že zabírají prostor pro zkoušku jiným uchazečům, plýtvají časem pracovníků obecních úřadů, kteří se tak nemohou věnovat jiným pracovním úkolům. Obce jsou z důvodu uspokojování požadavků řidičů na opravné zkoušky nuceny vypisovat nové termíny, což je nedůvodně administrativně i finančně zatěžuje. Je proto potřebné zakotvit pro obce možnost stanovit způsob organizace a provádění zkoušek, a to včetně zkoušek opakovaných tak, aby byly popsané praktiky omezeny.

Podle dosavadní právní úpravy jsou obce na základě § 21b odst. 2 zákona oprávněny stanovit provozní řád a podmínky užívání stanovišť vozidel taxislužby. Např. v Hl. m. Praze jsou na základě obecně závazné vyhlášky č. 18/2006 Sb. hl. m. Prahy definovány mimo jiné požadavky na barvu vozidel, jejich vybavení, velikost a stáří. Obce využívající zmocnění uvedené v § 21b odst. 2 zákona poukazují na skutečnost, že v rámci silničního provozu se na pozemních komunikacích pohybují dvě skupiny vozidel, vozidla splňující požadavky pro provoz na stanovištích vozidel taxislužby a vozidla vyhovující pouze obecným zákonným požadavkům na silniční motorová vozidla, přičemž zákonné obecné požadavky ve formě registrace v ČR a platné technické prohlídky jsou z pohledu bezpečnosti cestujících i ekologických požadavků ne zcela dostatečné, např. v Hl. m. Praze jsou evidována vozidla taxislužby i s rokem výroby 1960. Města mají zájem omezovat individuální automobilovou dopravu a v té souvislosti vytvářejí preferenční opatření pro prostředky městské hromadné dopravy i pro vozidla taxislužby. Vzhledem k rozrůstající se praxi vytváření přednostních pruhů pro autobusy a vozidla taxislužby je proto účelné, aby obce měly možnost stanovit jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce i splnění technických požadavků na vozidla. Za navrhovaného stavu by tak v rámci silničního provozu došlo k možnosti konsolidace technických požadavků týkajících se vozidel taxislužby. Jak již bylo uvedeno dříve, taxislužba provozovaná označenými vozidly taxislužby coby pohotovostní, anonymní a nediskriminačně provozovaná doprava prakticky plní zejména ve městech roli součásti systému veřejné dopravy. Stejně jako v případě požadavků na řidiče takové dopravy je důvodné i v případě požadavků na vozidla taxislužby umožnit stanovit požadavky přísnější, než jsou stanoveny pro soukromá vozidla. 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. Ve smyslu ustanovení § 8 odst. 4 zákona o veřejných službách přitom objednatelé dopravních služeb (především obce a kraje) mohou na základě vlastního uvážení v rámci samostatné působnosti stanovit přísnější hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti nebo požadovat splnění dalších standardů nad rámec těch, které jsou vymezeny v uvedeném

nařízení vlády. Tato právní úprava umožňuje 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, jeví se jako důvodné dát obcím i v této oblasti dopravy možnost ovlivnit kvalitu veřejně poskytovaných dopravních služeb a její vliv na životní prostředí ve městech.

Je však současně třeba mít na paměti princip proporcionality právní regulace, dle něhož omezení osobní sféry jednotlivce a stanovení povinností musí sledovat legitimní cíl a být ve vztahu k tomuto cíli vhodné, potřebné a přiměřené, tj. nesmí přesahovat míru nezbytně nutnou k dosažení účelu, který je sledován. V případě popsání rozšíření zmocnění pro lokální právní úpravu by tedy konkrétní způsob aplikace tohoto zmocnění následně neměl být v rozporu s tímto principem, a to i pokud jde o přiměřenost regulace v rámci různých segmentů provozování taxislužby. Zvláštní pozornost by pak měly obce věnovat možnému finančnímu zatížení adresátů právní normy, která by mohla být s regulací spojena.

1.2.2.5 Zprostředkovatelé taxislužby

Již při projednávání zmiňované předchozí novely zákona v roce 2013 byla požadována regulace zprostředkování taxislužby kvůli velmi silnému postavení dispečinků na trhu taxislužby. Tyto subjekty v praxi vystupují vůči cestujícím de facto jako dopravci, cestující si objedná taxi a komunikuje pouze s dispečinkem, tyto dispečinky samy inzerují poskytování přepravních služeb včetně cenových nabídek. Stejně tak tyto subjekty vystupují vůči dopravcům de facto jako jejich zaměstnavatelé a do značné míry jim určují způsob výkonu jejich podnikatelské činnosti. Ve stávající právní úpravě není činnost těchto subjektů i přes jejich zásadní postavení při poskytování přeprav nikterak regulována a nezodpovídají za poskytnuté přepravy vůči cestujícím, přestože poskytovanou přepravu mohou ovlivnit, a to i poměrně podstatným způsobem. Ze strany dopravních úřadů je často navrhováno, aby byla zavedena zodpovědnost zprostředkovatelů za způsob poskytnutí přepravy a případné poškození cestujících.

Předkladatel zvažoval při přístupu k řešení této problematiky několik aspektů relevantních pro jeho výslednou podobu. Jedná se o:

1. Ochrana práv cestujících

Zákon o silniční dopravě sleduje ochranu cestujícího (spotřebitele) v taxislužbě ve dvou základních rovinách. (1) Ochrana před nezpůsobilými řidiči, tj. před řidiči, kteří jednak nemají příslušné oprávnění k řízení vozidla, jednak by s ohledem na svou deliktní minulost mohli představovat ohrožení pro majetek, život nebo zdraví cestujícího. Způsobilost řidiče je zde potvrzována úředním aktem (oprávnění řidiče taxislužby). (2) Ochrana před poškozujícím poskytnutím služby, zejm. ve vztahu k poškození cestujícího na ceně služby (předražení). Zde jde o povinnosti spojené se způsobem poskytování služby, zejm. požadavky cenové regulace a transparentního dokladování a evidování průběhu přepravy. Porušení zákonných pravidel ve výše uvedených oblastech může být sankcionováno jak vůči řidiči, který přepravu skutečně provádí, tak vůči dopravci-poskytovateli taxislužby. Dopravce je zde do sankční odpovědnosti zahrnut z toho důvodu, že práce řidiče taxislužby je standardně vykonávána v zaměstnaneckém poměru a dopravce má tedy rozhodující slovo při určování podoby přepravy a zároveň má dostatečné prostředky pro kontrolu výkonu přepravy.

Na zprostředkovatele taxislužby se stávající právní úprava nevztahuje a není tedy nijak zapojen do mechanismu ochrany práv cestujících. S ohledem na jeho výše popsané

faktické postavení při poskytování taxislužby je ovšem z hlediska předkladatele nezbytné vyhodnotit možnost zapojení zprostředkovatele do tohoto mechanismu. Je třeba přitom hodnotit přiměřenost a účelnost možných variant.

Ukládat zprostředkovateli povinnosti a odpovědnost v oblasti pravidel spojených s poskytováním přepravy (viz výše ad (2)) není přiměřené ani účelné, neboť zprostředkovatel vozidlo přímo neřídí, ani jeho právní a faktické postavení ve vztahu k řidiči (tj. možnost ovlivňovat chování řidiče) není srovnatelné s dopravcem. Zavedení takovýchto povinností by tedy patrně významně nezvýšilo ochranu cestujících, vedlo by ke zdražení nebo zániku zprostředkovatelských služeb a nutilo by zprostředkovatele ve velké šíři vstupovat do role dopravce-zaměstnavatele vůči řidiči.

Jako přiměřené a účelné se naproti tomu jeví zavedení povinností a odpovědnosti zprostředkovatele ve vztahu k tomu, aby zprostředkoval poskytnutí přepravy, pouze pokud jsou dopravce a řidič taxislužby držiteli potřebných povolení (koncese popř. oprávnění řidiče), tj. splňují předpoklady pro legální poskytování přepravních služeb. Tento postup neklade přemrštěné požadavky na činnost zprostředkovatele a jeho možnosti, neboť jde o požadavek na to, aby byly zprostředkovány pouze služby, jejich poskytovatelé splňují legální požadavky na jejich poskytování, na což by zprostředkovatel měl dbát i bez výslovné zákonné povinnosti. Dále v případě poškození cestujícího při přepravě (např. předražením) bude možné efektivně sankčně postihnout poskytovatele služby (řidiče a dopravce) a rovněž pro cestujícího bude možné efektivněji vymoci náhradu škody. Pokud je totiž přeprava poskytována neoprávněnou osobou (která není řidičem taxislužby ani dopravcem), je možnost postihu konkrétního porušení pravidel poskytování přepravy méně efektivní (postihuje se obecně neoprávněný výkon činnosti), včetně možnosti vymáhání uložených sankcí, a rovněž postavení cestujícího v případě náhrad je mnohem více nejisté.

2. Ochrana trhu

Tato oblast nesměřuje k obecným otázkám ochrany hospodářské soutěže podle příslušných průřezových předpisů, ale k ochraně trhu před neoprávněným podnikáním, tj. k ochraně řádných podnikatelů před nekalou konkurencí ze strany osob, které nesplňují zákonné podmínky pro přístup na trh.

V podmínkách taxislužby jde primárně o situaci, kdy přepravní služby poskytují osoby, které nejsou držiteli příslušných úředních povolení (koncese, oprávnění řidiče). Takové osoby získávají neoprávněnou konkurenční výhodu před oprávněnými podnikateli, neboť mají celkově nižší náklady na poskytování služeb, kdy nemusí vynakládat prostředky na dodržování zákonných předpokladů a povinností a mohou se vyhýbat daňovým povinnostem. Takovéto osoby sice je možné sankčně postihnout, ale v rámci správních kontrol nelze nikdy pokrýt celou oblast takto neoprávněně poskytovaných služeb a rovněž efektivita trestání (zejm. vymáhání pokut) může být nízká. Sankční mechanismy – coby opatření ex post - je proto vhodné doplňovat i preventivními opatřeními ex ante.

Zprostředkovatelé sice sami přímo přepravní služby neposkytují, ale svou činností mohou podstatně zjednodušit přístup neoprávněných subjektů na trh taxislužby a šíří tohoto přístupu, tj. usnadnit spojení s klienty. I v této oblasti se tedy jeví jako přiměřené a účinné uložit zprostředkovateli povinnost provádět zprostředkování pouze pro subjekty oprávněné k poskytování přepravních služeb, obdobně jako v oblasti ochrany cestujících. Role zprostředkovatele je zde přitom ještě silnější, neboť jeho činnost může mít přímý dopad na ochranu trhu v této oblasti (např. pokud ve větší míře zprostředkuje poskytování služeb ze strany neoprávněných osob).

3. Sdílená ekonomika

Dne 2. června 2016 vydala Evropská Komise sdělení „Evropská agenda pro sdílenou ekonomiku“ (COM(2016)356 final), které obsahuje některá doporučení pro členské státy ohledně vymezení a úpravy činnosti v oblasti sdílené ekonomiky a jejích subjektů. Toto sdělení sice nemá závaznou povahu, nicméně zohledňuje nárůst významu sdílené ekonomiky v současnosti a problémy, které v praktické a zejm. právní rovině v této oblasti na úrovni evropského i národního práva existují. Vzhledem k tomu se předkladatel tímto sdělením při přípravě a projednávání návrhu nové úpravy vztahující se ke zprostředkování taxislužby zabýval.

S ohledem na věcný obsah je zde relevantní část sdělení týkající se sdílených platform (collaborative platforms), str. 5 – 8 sdělení, a to pro případy, kdy zprostředkování probíhá s využitím elektronických služeb (on-line), nikoliv telefonicky („klasický“ dispečink). Sdělení se v této oblasti zabývá zejm. vztahem ke směrnici 2000/31/ES o elektronickém obchodu, zejm. jaké požadavky je možné klást v jakých případech na provozovatele těchto platform a jakou odpovědnost je jim možné uložit. Sdělení zde připomíná požadavek směrnice o elektronickém obchodu na nebránění volnému pohybu informačních služeb na území EU prostřednictvím předchozích povolení nebo obdobných požadavků, pokud provozovatel informační služby není zároveň poskytovatelem předmětné jiné služby (v tomto případě přepravní). Tento požadavek výše uvedené možnosti řešení bez dalšího akceptují, požadavek na speciální povolení zprostředkovatelských služeb ani coby využitelná možnost zvažován nebyl.

Podstatnější je v tomto ohledu úprava směrnice o elektronickém obchodu omezující odpovědnost poskytovatele informační služby za přenášené informace (str. 7 – 8 sdělení). Vzniká totiž otázka, zda se v případě uložení povinností zprostředkovateli v případě taxislužby poskytovat služby zprostředkování pouze subjektům, které svou činnost vykonávají legálně, nemůže takováto úprava dostat do rozporu s čl. 12 směrnice. Podle tohoto ustanovení poskytovatel informační služby neodpovídá za nelegální obsah přenášené informace (tj. informace obsažené na internetových stránkách) – v tomto konkrétním případě informace nabízející poskytnutí nelegální přepravní služby.

Klíčové je pro posouzení této otázky vymezení subjektu zprostředkovatele a jeho činnosti. Sdělení zde s odkazem na relevantní judikaturu Soudního dvora EU uvádí, že činnost provozovatele sdílené platformy, má-li se na ní vztahovat omezení odpovědnosti podle směrnice o elektronickém obchodu, musí být pouze technické, automatické a pasivní povahy – tj. skutečně pouze technické zabezpečení přenášených informací. V návaznosti na projednávání návrhu úpravy činnosti zprostředkovatele v oblasti taxislužby byla vedena i diskuse k nutnosti a obsahu vymezení subjektu zprostředkovatele (mj. v rámci meziresortního připomínkového řízení s MSp). Coby výsledek těchto diskusí bylo navrženo (i s ohledem na úpravu zprostředkování v občanském zákoníku) vymezení zprostředkovatele coby osoby, která za úplatu poskytuje službu zprostředkování uzavření přepravní smlouvy mezi poskytovatelem přepravy a zájemcem o provedení přepravy. Forma smlouvy zde není rozhodující (písemná, ústní nebo i konkludentní uzavření). Pro úplnost je třeba dodat, že pojem zprostředkovatele je vymezen obecně, ovšem výše zmiňované povinnosti se navrhuje vztáhnout pouze na činnost zprostředkovatele v oblasti taxislužby.

Uvedeným vymezením zprostředkovatele prostřednictvím jeho činnosti pak dojde k rozlišení mezi „čistým“ provozovatelem sdílené platformy, který poskytuje pouze technické služby přenosu informací a který nebude adresátem navrhovaných povinností,

a zprostředkovatelem ve smyslu uvedené definice, který aktivně poskytuje specifické zprostředkovatelské služby a adresátem navrhovaných povinností bude.

V řadě případů rozdíl mezi poskytovatelem informační služby a zprostředkovatelské služby bude zcela zřejmý, v některých hraničních případech bude muset být podroben ve správní praxi důkladnějšímu dokazování. Jak ovšem uvádí samo sdělení, tato skutečnost plyne ze samotné povahy sdílené ekonomiky, která místy znejasňuje rozdělení jednotlivých rolí, a státní orgány aplikující právo zde musí být připraveny k širšímu a hlubšímu posuzování povahy činnosti jednotlivých aktérů. Sdělení zároveň poskytuje některá doporučení k tomu, co brát při hodnocení v úvahu (např. úplatnost, cenotvorba, obsah a rozsah poskytovaných služeb apod.), která jsou využitelná i v tomto případě.

S ohledem na výše uvedené tedy lze shrnout, že řešení vyhodnocené jako přiměřené a účelné v oblasti ochrany cestujícího a ochrany trhu, doplněné vymezením subjektu zprostředkovatele (odlišujícího se od pouhého poskytovatele technických informačních služeb) zohledňuje i doporučení Komise v oblasti sdílených platform.

Předkladatel v tomto bodě závěrem uvádí, že si je vědom toho, že problematika zprostředkování a sdílených platform v oblasti taxislužby je pouze výšeí problému, spojených s touto oblastí v rámci sdílené ekonomiky. Předkládaný návrh zákona ovšem nebyl a není zaměřen na řešení koncepčních otázek v této oblasti. Předkladatel se nicméně i s ohledem na průběh jednání v rámci meziresortního připomínkového řízení otázky koncepčních změn v oblasti taxislužby bude věnovat ve druhé polovině roku 2016 a zřídí pro řešení těchto otázek pracovní skupinu.

1.2.2.6 Provádění terénních kontrol v taxislužbě

Provádění kontrol v rámci státního odborného dozoru v silniční dopravě je v obecné rovině upraveno kontrolním řádem, včetně úkonů bezprostředně předcházejícím předložením pověření k provedení kontroly (tzn. úkonů prováděných kontrolujícím v době, kdy kontrolovaná osoba o kontrole doposud neví). V praxi je těmito úkony v oblasti taxislužby prováděny anonymní kontrolní přepravy s figuranty. Obecně při poskytování přeprav formou taxislužby lze identifikovat určité kritické úseky, kdy nejčastěji dochází k porušování právních předpisů – jedná se o úsek zahájení přepravy, kdy má řidič povinnost přepnout taxametr z pracovní polohy „VOLNÝ“ do pracovní polohy „OBSAZENO“ (tzn. „zapnout taxametr“) a nechat cestujícím nezakrytý výhled na displej taxametru, dále období dojetí na cílové místo přepravy, kdy má řidič povinnost přepnout taxametr z pracovní polohy „OBSAZENO“ do pracovní polohy „JÍZDNÉ“ a neprodleně vytisknout záznam o přepravě (což ztěžuje možnost následného vystornování přepravy), popř. též doklad o zaplacení jízdného, pokud o něj cestující požádají, a doplnit tyto výtisky ručně o další náležitosti. Pokud cestující doklad o zaplacení jízdného nežadají, řidiči často záznam o přepravě z tiskárny taxametru tisknou až po výstupu cestujících. Tato doba je dalším kritickým obdobím poskytování přepravy, neboť po vystoupení cestujících se může řidič rozhodnout odpojením napájení taxametru přepravu z taxametru vystornovat (s úmyslem souvisejícím s porušováním daňových předpisů nebo ve snaze zakrýt předchozí porušení cenových předpisů), popř. řidič může v této době řádně nevyplnit záznam o přepravě o výchozí a cílové místo přepravy a svůj podpis (často jen opomenutím, často jsou však vyplňovány falešné údaje mající za cíl zakrýt předchozí protiprávní jednání či nesprávnou funkci taxametru tak, aby na záznamu o přepravě korespondovala ujetá vzdálenost, účtovaná cena a trasa přepravy). Sdělit kontrolovanému řidiči / dopravci, že poskytnutá přeprava byla předmětem kontroly, je tedy z uvedených důvodů možné až poté, co je poskytovaná přeprava se vším všudy ukončena, neboť dřívější odhalení provádění kontroly by zmařilo

její účel. Při kontrolní přepravě je nutno nevzbudit v řidiči podezření, že se o kontrolní přepravu jedná. Za tímto účelem je mnohdy vhodné, aby pověřená osoba, které je přeprava poskytována, navodila dojem, že se jedná o cizince, kteří jsou nejčastěji poškozováni – tzn. je účelné používat cizí jazyk. Jelikož je však kontrolní přeprava úkonem správního orgánu, vznikají určité pochybnosti, zda není nutno při tomto úkonu používat úřední jazyk. Těmto nejasnostem je vzhledem k významu kontrolních přeprav v oblasti taxislužby potřebné zamezit.

V minulosti bývaly tyto kontrolní přepravy dokumentovány skrytým audiovizuálním záznamem pořizovaným bez vědomí dopravce a řidiče a tato praxe byla přijímána i tehdejší judikaturou, judikatura však následně s poukazem na absenci výslovného zákonného zmocnění k pořizování takového záznamu označila z důvodu možnosti projevů osobní povahy řidiče takový postup za protiprávní. Zákon o cenách sice obsahuje explicitní zmocnění k pořizování audiovizuálních záznamů bez souhlasu dopravce a řidiče, nikoli však bez jeho vědomí. Je však třeba si povšimnout nedávné novely zákona o ČOI: 378/2015 Sb., která vkládá nové ustanovení § 4a následujícího znění: „*Inspektor je při provádění kontroly oprávněn pořizovat zvukové, obrazové a zvukově-obrazové záznamy bez vědomí kontrolovaných osob, pokud nelze účelu kontroly dosáhnout jinak. Právo fyzických osob na ochranu jejich soukromého a osobního života tím není dotčeno.*“ Ve důvodové zprávě k dané novelizaci se uvádí, že „*základní filosofií navrhovaného ustanovení je poskytnout oprávnění potřebná k výkonu kontrolní činnosti a vytvořit alespoň základní podmínky nezbytné ke splnění účelu kontroly, např. při předváděcích akcích a zdokumentování nekalých obchodních praktik. Oprávnění inspektora České obchodní inspekce k pořizení skrytého záznamu sice představuje určitý zásah do práv dotčených osob, avšak k jeho využití bude docházet s cílem účinně čelit společensky značně škodlivým a zároveň rozšířeným jevům, čili pro zakotvení daného oprávnění zde existuje legitimní důvod. S ohledem na uvedené se jeví navrhované ustanovení jako žádoucí a přiměřené.*“ Masové poškozování cestujících v taxislužbě lze přitom považovat za skutečnost hodnou popsání opatření stejně jako nechvalně známé předváděcí prodejní akce, na něž daná novela míří. Stejně obtížně jako v případě předváděcích akcí, resp. spíše ještě hůře, se při provozování taxislužby prokazuje protiprávní jednání spáchané bez přítomnosti třetích osob při utajeném kontrolním úkonu pouze svědeckými výpověďmi osob, které daný úkol provádějí. Protiprávní jednání je standardně ze strany řidičů a dopravců zpochybňováno a obvykle pak ve správním řízení proti sobě stojí protikladná tvrzení dopravce / řidiče a osoby, která daný kontrolní úkon provedla. Videozáznam daného úkonu by nepochybně odstranil pochybnosti o průběhu přepravy. Pokud jde o možnost zachycení projevů osobní povahy řidiče, není třeba při kontrolním úkonu na jeho osobu videozáznam nadmíru zaměřovat, stěžejní bude spíše záznam oblasti taxametru a jeho použití, záznam trasy přepravy atd. Jeví se tedy jako možné a potřebné zavést obdobnou úpravu skrytých videozáznamů jako v případě zákona o ČOI.

Další problematickou oblastí je absence oprávnění obecní policie a dopravního úřadu vybírat při zjištění závažných protiprávních jednání kauce, toto oprávnění má pouze Policie ČR. V praxi proto musí tyto kontrolní orgány vykonávat kontroly společně tak, aby specializovaní pracovníci dopravního úřadu nebo obecní policie mohli řádně provést kontrolu a zpracovat o ní protokol, zatímco příslušník Policie ČR je nucen zpracovat duplicitní protokol, pokud je v konkrétním případě vhodné přistoupit k uložení kauce.

1.2.2.7 Sankce

Z dříve uvedených skutečností vyplývá i potřeba revize sankcí za porušení povinností. Sankce za výkon taxislužby bez příslušných oprávnění je třeba nastavit tak, aby nebyly zanedbatelné oproti porušení povinností oprávněnými provozovateli taxislužby.

1.3 Identifikace dotčených subjektů

1.3.1 Licenční řízení

- Dopravní úřady - vedou správní řízení o žádosti o udělení licence a mohou být dotčeni změnou administrativní náročnosti těchto řízení.
- Ministerstvo dopravy – vede správní řízení o žádosti o udělení licence pro mezinárodní linkovou osobní dopravu a může být dotčeno změnou administrativní náročnosti těchto řízení.
- Dotčené úřady - poskytující závazná stanoviska ohledně dostatečnosti zajištění přepravních potřeb veřejnými službami v přepravě cestujících v jejich územním obvodu.
- Subjekty poskytující nezávazná stanoviska v licenčním řízení – orgány Policie ČR, majitelé a správci pozemní komunikace, majitelé označnicků zastávek – mohou být dotčeni jednak co do administrativy a jednak co do možnosti sdělit dopravnímu úřadu skutečnosti, které považují za relevantní.
- Dopravci – změnou podmínek licenčního řízení může dojít ke změně možnosti získat určitou licenci a změně obsahu této licence.
- Objednatelé veřejné dopravy – obce, kraje a stát - udělení licencí dalším dopravcům snižuje tržby dopravcům, jimž je ztráta z provozování dopravy kompenzována z rozpočtů objednatelů veřejné dopravy.

1.3.2. Revize některých aspektů právní úpravy taxislužby

- Dopravci v taxislužbě – mohou být v závislosti na konkrétním způsobu řešení dotčeni změnou právní úpravy jejich povinností.
- Řidiči taxislužby – nepoctivým řidičům bude možno snáze odejmout oprávnění řidiče taxislužby.
- Zprostředkovatelé v taxislužbě – nově se na ně bude vztahovat zákon o silniční dopravě.
- Cestující – v jejich prospěch by měla být snazší eliminace nepoctivých řidičů taxislužby.
- Obce – budou moci snadněji zajišťovat místní pořádek v oblasti provozování taxislužby.
- Dopravní úřady, Policie České republiky a obecní policie – rozšíření pravomocí při výkonu státního odborného dozoru a kontroly v taxislužbě.

2. Návrh variant řešení včetně varianty nulové

2.1 Licenční řízení

2.1.1. Nulová varianta

Nulová varianta by ponechala právní úpravu ve stávající podobě. Tato varianta by nicméně mohla být v rozporu s usnesením vlády ČR č. 467 ze dne 15. 6. 2015, jímž

v rámci úkolů vyplývajících z Bílé knihy - Koncepce veřejné dopravy jako opatření č. V./1.1 byla potřeba novelizace licenčního řízení schválena s termínem řešení do 30. 12. 2016.

2.1.2. Varianta 1 – dílčí změny licenčního řízení, odstranění nedostatků

Tato varianta by představovala zamýšlené zjednodušení licenčního řízení, odstranění nadbytečných institutů a naopak doplnění dosud neupravených institutů, které jsou pro praxi potřebné.

Byla by zregulována příliš široce pojatá úprava žádostí o stanoviska jiných subjektů ve smyslu § 11 a 12 zákona tam, kde to postrádá smysl – byla by zrušena povinná stanoviska obcí, v jejichž obvodu budou umístěny zastávky, orgánu Policie ČR, správce pozemní komunikace a majitelů označků zastávek. Byla by ovšem ponechána možnost vyžádat si stanovisko k žádosti o licenci, pokud dopravní úřad nemá určité informace ze své úřední činnosti, konkrétně stanovisko obcí, v jejichž obvodu budou umístěny zastávky (zejm. kvůli možnosti existence smlouvy o veřejných službách uzavřené touto obcí, popř. ve vztahu ke kapacitě zastávek apod.) a správce pozemní komunikace (zejm. kvůli zimní údržbě komunikace, kapacitě autobusového nádraží apod.). Byla by doplněna možnost vyžádat si stanovisko organizátora veřejných služeb.

Bylo by precizováno definování souběhu s veřejnými službami a odstraněno nesmyslné posuzování souběhu s veřejnými službami v rámci žádosti o licence na provozování veřejných služeb. Rovněž by bylo zamezeno podávání žádostí dopravců o licence s několikaletým předstihem, avšak nebyla by připuštěna možnost zásahu správního orgánu do obsahu již udělené licence v průběhu její platnosti.

Dále by byla vyjasněna právní úprava zastávek a vztah úpravy v zákoně o silniční dopravě a vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Jelikož je stávající úprava v daném směru nejasná, bylo by nastaveno adekvátní přechodné ustanovení. Rovněž by byla revidována nefunkční úprava přístupu k označkovým zastávkám a povinnosti údržby vybavení zastávek, které jsou vázány na soukromoprávní dohody dopravců.

Byly by nastaveny výjimky z povinností dopravců provozovat dopravu podle licence a schváleného jízdního řádu v případě objížděk a uzavírek či nenadálé mimořádné situace při zajišťování dopravní obslužnosti, které v současné právní úpravě chybí a jsou řešeny obcházením právních předpisů. Byl by v zákoně zakotven pojem výlukového jízdního řádu, který dnes zná pouze prováděcí právní úprava (vyhláška č. 122/2014 Sb.)

Dále by bylo zjednodušeno administrativně náročné schvalování jízdních řádů, v případě schválení jízdního řádu by byl jízdní řád pouze opatřen doložkou dopravního úřadu. Ve smyslu ústavních zásad by vyly přímo v zákoně jasně vymezeny důvody neschválení jízdního řádu, které jsou v současné době upraveny pouze v prováděcí vyhlášce.

Dále by byla odstraněna nadbytečná administrativní povinnost dopravce ve vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravě mít při provozu v každém vozidle originál dokladu o oprávnění k podnikání a příslušné licence, resp. v městské autobusové dopravě osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě. Na místo toho by byla ponechána pouze povinnost mít ve vozidle kopii dokladu o oprávnění k podnikání.

Pokud jde o právní úpravu činnosti revizorů, byla by v rámci zjišťování totožnosti cestujícího bez platného jízdního dokladu zavedena chybějící možnost příslušníka Policie ČR sdělit revizorovi zjištěnou totožnost cestujícího. Dále by byla doplněna absentující

možnost dopravce pro účely vymáhání zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému zpracovávat osobní údaje cestujícího.

2.1.3. Varianta 2 – kompletní revize licenčního řízení

V rámci příprav novelizace licenčního řízení byla zvažována i kompletní změna koncepce licenčního řízení, spočívající především ve sjednocení licenčního řízení a řízení o schválení jízdního řádu. V takové variantě by již v rámci žádosti o udělení licence i ve vnitrostátní linkové osobní dopravě, obdobně jako v mezinárodní linkové osobní dopravě, dopravce předkládal návrh jízdního řádu, což by představovalo další zjednodušení související administrativy.

2.2 Revize některých aspektů právní úpravy taxislužby

2.2.1. Nulová varianta

Tato varianta by znamenala ponechání právní úpravy ve stávající podobě.

2.2.2. Varianta 1 – řešení dílčích aspektů právní úpravy

Jelikož účelem připravované novely je především revize právní úpravy licenčního řízení a prodloužení specifikované výjimky z uplatnění některých práv cestujících, přichází zde v úvahu především varianta dílčích změn některých institutů v oblasti taxislužby reagující na aktuální potřeby.

V rámci této varianty by byly provedeny dílčí změny v právní úpravě spolehlivosti. Byla by doplněna absentující úprava prokazování splnění podmínky spolehlivosti u řidičů cizinců. Dále by byla napravena legislativní chyba spočívající v opomenutí trestných činů spočívajících v zneužívání návykových látek mezi trestnými činy způsobujícími nespolehlivost, zatímco obdobné přestupky ztrátu spolehlivosti již nyní způsobují. Rovněž by byly doplněny do výčtu trestných činů způsobující ztrátu spolehlivosti trestné činy obdobné povahy jako ty již vyjmenované - nebezpečné vyhrožování, pohlavní zneužití či poškozování spotřebitele. Dále by byl navrácen princip jedenkrát a dost, pokud jde o spáchání nejzávažnějších přestupků a jiných správních deliktů v taxislužbě (předražení jízdného, nepoužití taxametru apod.) Mezi přestupky a jiné správní delikty způsobující ztrátu spolehlivosti by bylo doplněno obdobně závažné nezaznamenání skutečného průběhu přepravy, které souvisí s použitím nezákonných úprav taxametru.

Dále by byla rozšířena možnost kontrolních orgánů zadržet průkaz řidiče taxislužby při aktuálně zjištěném protiprávním jednání, jehož sankcionování následně způsobí nespolehlivost řidiče, obdobně jako v právní úpravě účinné do 30. 4. 2013, a přistoupit k určité formě pozastavení oprávnění řidiče taxislužby.

Pro oblast provozování taxislužby vozidlem cestujícího by byla zavedena povinnost, aby měl řidič taxislužby při poskytování přeprav doklad svého zaměstnavatele o oprávnění k podnikání, z něhož by vyplývala identifikace odpovědného dopravce.

Byla by rozšířena stávající možnost obcí nastavení lokálně potřebných podmínek pro zahájení a nabízení přeprav na území určité obce ve smyslu § 21b zákona. Obcím by byla dána možnost stanovit jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce povinnost podrobit se dopravně psychologickému vyšetření, stanovit povinnost splnění technických požadavků na vozidla a možnost stanovit způsob organizace a provádění zkoušek podle § 21b odst. 1 zákona.

Dále by bylo přistoupeno k regulaci zprostředkování taxislužby, byla by zavedena odpovědnost zprostředkovatele taxislužby za to, aby zprostředkovaný dopravce byl skutečně dopravcem (tzn. měl příslušné živnostenské oprávnění) a aby řidič, který

přepravu poskytne, byl skutečně řidičem taxislužby (tzn. měl oprávnění řidiče taxislužby).

Pokud jde o provádění terénních kontrol provozování taxislužby, měla by být výslovně zakotvena možnost kontrolních orgánů provádějících anonymní přepravy při této přepravě coby cestující používat cizí jazyk. Dále by byla zakotvena možnost kontrolních orgánů při těchto přepravách pořizovat skryté audiovizuální záznamy bez vědomí dopravce a řidiče, obdobně jako např. při předváděcích prodejních akcích. Dále by bylo v oblasti taxislužby umožněno vedle orgánů Policie ČR vybírat kauce též obecní policii a dopravním úřadům.

Vzhledem k rozmachu tzv. černé taxislužby by dále byla zpřísněna sankce pro řidiče poskytujícího přepravní služby bez oprávnění řidiče taxislužby bez jakékoli vazby na oprávněného dopravce.

2.2.3. Varianta 2 – rozsáhlejší změny požadované zejm. dopravními úřady

Tato varianta by zahrnovala legislativní změny popsané v předchozí variantě a dále další dílčí změny v oblasti právní úpravy provozování taxislužby, které jsou ze strany dopravních úřadů (zejm. Magistrátu hl. m. Prahy a Magistrátu Stat. m. Brna) průběžně požadovány.

V rámci této varianty by byly povinnosti dopravců a řidičů taxislužby rozšířeny o povinnost mít ve vozidle smlouvu dokládající pracovněprávní vztah dopravce s jeho řidičem za účelem prokazatelnosti, koho je v daném případě třeba považovat za odpovědného dopravce, neboť v daném odvětví je postavení řidičů do značné míry samostatné a nezávislé na jejich spíše formálních zaměstnavatelích (na rozdíl od jejich pevného sejetí s dispečinky).

Byly by rovněž stanoveny další povinnosti pro oblast provozování taxislužby vozidlem cestujícího, analogické s povinnostmi stanovenými pro provozování klasické taxislužby, konkrétně povinnost vydat cestujícímu doklad o zaplacení jízdného se stanovenými náležitostmi, obdobnými jako u dokladu vydávaného z tiskárny taxametru, a povinnost vést záznamy o poskytovaných přepravách analogicky k záznamu o provozu vozidla.

V rámci nastavení nových povinností pro zprostředkovatele v taxislužbě by byla zavedena povinnost tohoto zprostředkovatele zajistit, aby zprostředkovaný dopravce a jeho řidič taxislužby dodržovaly veškeré povinnosti, které jim jsou zákonem o silniční dopravě stanoveny, a dále předpisy cenové.

Byla by odstraněna, popř. revidována výjimka z označení a vybavení vozidel (zejm. použití taxametru a střešní svítily) upravená v ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě pro přepravy poskytované na základě písemné smlouvy o přepravě, která je v praxi často neoprávněně zneužívána.

Byly by pro vozidla taxislužby zavedeny vizuálně odlišené státní poznávací značky – použitím textu TAX, TAXI apod. nebo v odlišném barevném provedení za účelem snadné identifikace řádně evidovaných vozidel taxislužby pro kontrolní orgány i cestující.

3. Vyhodnocení nákladů a přínosů variant včetně varianty nulové a zhodnocení rizika

Varianta	Přínosy	Náklady
<p>Licenční řízení – nulová varianta</p>	<p>Žádné vyjma stability právní úpravy.</p>	<p>V této variantě je negativem absence jakýchkoli přínosů popsanych v dalších variantách a zachování stávajících nedostatků dosavadní úpravy, která již neodpovídá aktuálním potřebám dopravních úřadů, dopravců a objednatelů veřejné dopravy. Rovněž by byl zachován stav, kdy mnohé situace musí dopravní úřady a dopravci řešit obcházením právních předpisů, neboť v opačném případě by došlo k ohrožení zajištění veřejné dopravy.</p>
<p>Licenční řízení - varianta 1 – dílčí změny licenčního řízení, odstranění nedostatků</p>	<p>Pro dopravní úřady bude pozitivem zjednodušení licenčního řízení, odstranění nadbytečných institutů a naopak doplnění dosud neupravených institutů, které jsou pro praxi potřebné. Administrativa dopravního úřadu bude na rozdíl od stávajícího stavu v rámci licenčního řízení rozložena smysluplně. Dopravní úřady nebudou muset žádat o nadbytečná stanoviska (a tyto subjekty tím rovněž zatěžovat), ale budou moci sami zvážit, jaké informace je třeba si v rámci licenčního řízení v konkrétním případě vzhledem k místním poměrům opatřit. Pokud se u dopravního úřadu v konkrétním případě sníží administrativní zátěž spojená s opatřováním stanovisek, bude moci ušetřené kapacity věnovat důkladnějšímu posouzení souběhu s dopravou provozovanou na základě smluv o veřejných službách, který bývá v současné době dopravními úřady posuzován spíše formálně a šablonovitě.</p> <p>Rovněž dojde k provázání právní úpravy provozování veřejné linkové osobní dopravy z pohledu státní správy a samosprávy. Bude více zohledněna role zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících, neboť většina licencí je dopravními úřady vydávána právě na tyto služby. Stávající úprava bude doplněna o instituty lépe zajišťující ochranu</p>	<p>Vyjasněním právní úpravy zastávek patrně dojde k tomu, že mnohé zastávky budou muset být osazeny příslušnými dopravními značkami (cena nové dopravní značky včetně sloupku se pohybuje okolo 1700 Kč). Tento krok ovšem může být v rámci přechodných ustanovení u stávajících zastávek ponechán na možnostech správce pozemní komunikace. Tato změna právní úpravy však nikterak nevyžaduje stavební úpravy zastávek – tempo modernizace řešení zastávek nadále zůstane v kompetenci příslušných úřadů. Dle výsledku jednání ze zástupci krajů je v některých krajích, např. Ústeckém, 80 – 90 % zastávek příslušnými dopravními značkami opatřeno, zatímco v některých krajích je situace i opačná. Zde je však současně potřeba uvést, že pro rozhodování o udělení licence bude podstatné dokončení úředního postupu podle zákona č. 361/2000 Sb., nikoliv faktické umístění dopravní značky. Současně bude v přechodných ustanoveních zakotvena nevyvratitelná domněnka, že u stávajících zastávek bylo označení zastávky stanoveno vyžadovaným postupem,</p>

	<p>vynakládání veřejných prostředků na úhradu kompenzačních plateb dopravcům z hlediska odebrání cestujících komerční dopravou, což je přínosem zejména pro objednatele veřejné dopravy, zprostředkovaně pak i pro cestující využívající veřejné služby v přepravě cestujících. Tím budou dále zlepšeny podmínky pro existenci integrovaných dopravních systémů se zajištěnou návazností dopravních služeb, jednotným tarifem pro cestující a jednotným informačním systémem. Rovněž bude zajištěna ochrana regulérního průběhu nabídkových a výběrových řízení na poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících před nepředvídatelnými zásahy dopravců držitelů licencí, což je přínosem především pro objednatele veřejné dopravy, ale zprostředkovaně i pro cestující.</p> <p>Co se týče vyjasnění právní úpravy zastávek, přínosem pro cestující i účastníky silničního provozu bude jednoznačný proces zajištění bezpečnosti a vhodnosti umístění zastávek.</p> <p>Pro dopravní úřady i dopravce bude značným přínosem nastavení výjimek z povinností dopravců provozovat dopravu podle licence a schváleného jízdního řádu v případě objížďek a uzavírek či nenadálé mimořádné situace při zajišťování dopravní obslužnosti, které musí být v současné době řešeny obcházením či porušováním právních předpisů. Dopravci i dopravní úřady tak nebudou muset být v nejistotě postihu za porušení právních předpisů, byť odůvodněné zásadním veřejným zájmem.</p> <p>Přínosem pro dopravní úřady i pro dopravce bude zjednodušení a urychlení procesu schvalování jízdních řádů, dopravní úřady tak budou moci své kapacity v rámci licenčního řízení rozvrhnout smysluplně a účelně.</p> <p>Přínosem pro dopravce bude odstranění nadbytečné administrativní povinnosti dopravců ve vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravě mít při provozu v každém vozidle originál dokladu o oprávnění k podnikání (jehož opatření je spojeno se správním poplatkem) a příslušné</p>	<p>což i výrazně zjednoduší osazování těchto zastávek řádným dopravním značením, pokud tomu tak ve skutečnosti ještě není.</p> <p>Vzhledem popsanému nastavení přechodného období lze tedy považovat vliv na veřejné rozpočty za zanedbatelný.</p> <p>Tato úprava zároveň zvýší ochranu prostoru zastávky před využitím k jiným účelům, kterou zákon č. 361/2000 Sb. váže na osazení zastávky příslušnou dopravní značkou.</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>licence, resp. v městské autobusové dopravě osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, když na místo toho bude ponechána pouze povinnost mít ve vozidle kopii dokladu o oprávnění k podnikání. Jelikož vnitrostátní veřejná linková osobní doprava je většinou provozována na základě smlouvy o veřejných službách, kde je kompenzace za ztrátovost provozu hrazena z rozpočtu objednatelů, ve výsledku se související pokles nákladů na úhradu správních poplatků projeví v kompenzaci uhrazované obcemi a kraji, které současně naopak přijdou o daný zdroj financí z vybraných správních poplatků; proto se jedná primárně o snížení administrativní zátěže dopravců.</p> <p>V souvislosti se změnami v právní úpravě práv a povinností pověřených osob (revizorů) dojde ke zlepšení vymahatelnosti neuhrazeného jízdného a přírážek k jízdnému, což ve výsledku ovlivní i výši kompenzace uhrazované objednatelem.</p>	
<p>Licenční řízení - varianta 2 – kompletní revize licenčního řízení</p>	<p>Sjednocení licenčního řízení a řízení o schválení jízdního řádu, resp. sjednocení licence a jízdního řádu by mohlo znamenat částečné snížení administrativy spojené s vedením dvojího správního řízení. Podle současné právní úpravy je sice možno jízdní řád schvalovat na celou dobu platnosti licence, nicméně v praxi se tak obvykle neděje a v souvislosti se změnou jízdních řádů železniční doprava v polovině prosince bývají kvůli zajištění návaznosti jednotlivých druhů dopravy každoročně schvalovány nové jízdní řády, resp. stejným postupem změny jízdních řádů. Snížení administrativy tedy nelze považovat za příliš relevantní.</p> <p>Nicméně výhodou pro dopravní úřady a objednatele by byla na úkor dopravců provozujících dopravu na své komerční riziko možnost dopravního úřadu při každé změně jízdního řádu v rámci „licenčního“ části vedeného řízení přehodnotit existenci souběhu s dopravou provozovanou na základě smlouvy</p>	<p>Jak je popsáno ve vedlejším sloupci, i přes možnost schvalovat jízdní řád schvalovat na celou dobu platnosti licence, v praxi obvykle v souvislosti se změnou jízdních řádů železniční dopravy v polovině prosince bývají kvůli zajištění návaznosti jednotlivých druhů dopravy každoročně schvalovány nové jízdní řády. Pokud by mělo dojít ke sjednocení licence a jízdního řádu, buď by byl u dopravce dlouhodobě zafixován jízdní řád v podobě, která by se časem pro něj i pro cestující mohla stát nevyhovující, anebo by větší i menší změny jízdního řádu musely být řešeny změnou licence, při čemž by se patrně znovu posuzoval souběh s dopravou zajišťovanou veřejnými službami. To by byla poměrně velká nevýhoda pro dopravce provozující dopravu na své komerční riziko, neboť by ztratili právní jistotu možnosti několikaletého provozu</p>

	o veřejných službách, jak je popsáno ve vedlejším sloupci.	na lince, a nebyly by tak chráněny ani jejich investice do vozidlového parku.
Revize některých aspektů právní úpravy taxislužby - nulová varianta	Pozitivem varianty ponechat právní úpravu taxislužby ve stávajícím stavu pro dopravce i dopravní úřady by byla stabilita právní úpravy.	Negativem nulové varianty by byla absence jakýchkoli přínosů, popsanych u varianty 1 spočívající v provedení dílčích změn v dané oblasti právní úpravy – jak náprava některých legislativních chyb, tak i zavedení, resp. obnovení některých institutů na ochranu cestujících, daňových zájmů státu a zdravého tržního prostředí, resp. poctivých dopravců.
Revize některých aspektů právní úpravy taxislužby - varianta 1 – řešení dílčích aspektů právní úpravy	Velká část navrhovaných změn stávající právní úpravy se odvíjí od rozmachu provozování tzv. černé taxislužby bez živnostenského oprávnění a bez oprávnění řidiče taxislužby. Kromě častého poškozování cestujících na ceně jízdného a ohrožení veřejného zájmu na řádném plnění daňových povinností zde tzv. černá taxislužba zásadně poškozují zdravé tržní prostředí a konkurenceschopnost poctivých dopravců. Dopravce bez živnostenského oprávnění nemá na rozdíl od oprávněného dopravce výdaje spojené s plněním jednotlivých zákonných povinností a kromě toho mu v praxi hrozí uložení sankcí pouze za přestupky s mnohonásobně nižší maximální výší pokuty. Obecně lze tedy shrnout, že revize dílčích aspektů právní úpravy taxislužby by tedy byla přínosem především pro cestující (lepší ochrana před poškozováním na ceně jízdného), daňové zájmy státu, dopravní úřady a kontrolní orgány (precizace kontrolních kompetencí) i pro poctivé dopravce (ochrana před nekalou konkurencí). Revize právní úpravy spolehlivosti bude přínosem především pro cestující, kteří budou lépe chráněni eliminací řidičů taxislužby, kteří se dopustili protiprávního jednání spočívajícího buď přímo v nekalých praktikách při výkonu taxislužby, anebo v řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek a násilných, podvodných a sexuálně	Negativem této varianty pro dopravce i dopravní úřady je nestabilita právní úpravy, poslední výrazná novela zákona v oblasti taxislužby nabyla účinnosti dne 1. 5. 2013. Tato varianta má mnohá negativa pro nepoctivé řidiče a dopravce v taxislužbě, která jsou druhou stranou mince pozitiv této varianty pro cestující, dopravní úřady a kontrolní orgány, poctivé dopravce a řidiče a zdravé tržní prostředí na trhu taxislužby. Co se týče nové povinnosti pro oblast taxislužby provozovanou vozidlem cestujícího mít u sebe doklad dopravce o oprávnění k podnikání, jedná se o zcela zanedbatelné administrativní zatížení dopravců a řidičů, zdaleka nedosahující míry administrativní zátěže v jiných segmentech taxislužby. Rozšíření možnosti obcí regulovat lokální podmínky provozování taxislužby v jejich územním obvodu může mít negativní dopady na dopravce a řidiče působící v daném územním obvodu. Míra těchto negativních dopadů bude záviset na tom, jaký právní předpis v konečné podobě obec přijme. Při přípravě takového lokálního

	<p>motivovaných trestných činech, neboť spáchání takovýchto deliktů vzbuzuje důvodnou obavu o bezpečnost cestujícího nacházejícího se o samotě s řidičem ve vozidle taxislužby. Úprava spolehlivosti bude rovněž přínosem pro dopravní úřady a kontrolní orgány, kterým bude usnadněna eliminace popsané skupiny řidičů z výkonu práce řidiče taxislužby.</p> <p>Přínosem pro dopravní úřady a kontrolní orgány bude rovněž zavedení obdoby již dříve uplatňovaného zadržování průkazu řidiče taxislužby již na místě kontroly při zjištění protiprávního jednání, jehož sankcionování bude mít za následek pozdější ztrátu spolehlivosti.</p> <p>Co se týče zavedení povinnosti mít u sebe doklad dopravce o oprávnění k podnikání pro oblast taxislužby provozovanou vozidlem cestujícího, přínosem pro dopravní úřady a kontrolní orgány bude usnadnění již na místě kontroly identifikovat odpovědného dopravce. Zlepšení možnosti dopravních úřadů rozpoznat taxislužbu provozovanou bez příslušných oprávnění pak bude zprostředkovaně přínosem i pro cestující využívající tyto služby.</p> <p>Rozšíření možnosti obcí regulovat lokální podmínky provozování taxislužby v jejich územním obvodu bude přínosem pro tyto obce i pro cestující, kteří v dané obci taxislužbu využijí.</p> <p>Základní regulace zprostředkovatelů bude přínosem především pro cestující, neboť při využití zprostředkování je zprostředkovatel obvykle jediným subjektem, s nímž, cestující komunikuje, a často ani neví, že tento subjekt sám není dopravcem. Cestující si tak budou moci být jisti, že dopravce a řidič, kteří jejich přepravu zajistí, budou disponovat alespoň základními předpoklady pro výkon jejich profese a že se řidič nedopustil vyjmenovaných deliktů způsobujících ztrátu spolehlivosti.</p> <p>Účinnost terénních kontrol má na úseku provozování taxislužby určující vliv na dodržování stanovení povinností ze strany dopravců a řidičů. Nastavení příznivějších podmínek pro výkon těchto</p>	<p>principu však bude obec vázána obecnými principy pro tvorbu lokálních předpisů, zejména principem proporcionality právní regulace, dle něhož omezení osobní sféry jednotlivce a stanovení povinností musí sledovat legitimní cíl a být ve vztahu k tomuto cíli vhodné, potřebné a přiměřené, tj. nesmí přesahovat míru nezbytně nutnou k dosažení účelu, který je sledován.</p> <p>Regulace zprostředkovatelů taxislužby bude nepochybně pro tyto subjekty negativem. Toto negativum je však značně zmírněno silným sepejetím zprostředkovatelů taxislužby s řidiči taxislužby a dopravci. Ministerstvu dopravy je z úřední činnosti známo, že v praxi obvykle charakter tohoto vztahu spíše připomíná vztah pracovní právní. Zprostředkovatelé taxislužby mají s dopravci a řidiči uzavřeny smlouvy obsahující pokyny k cenám přeprav a výrazné smluvní sankce za jakákoli porušení právních předpisů ze strany dopravců a řidičů, čímž tito zprostředkovatelé zajišťují jednotnost cen a důvěryhodnost „svých“ řidičů vůči cestujícím. Nová povinnost zprostředkovatelů tedy bude řešena v rámci popsaných vztahů. Co se týče zavedení evidence zprostředkovaných přeprav, není zavedena žádná formální struktura této evidence a na jednání se zástupci zprostředkovatelů na půdě Ministerstva dopravy byla dohodnuta podoba údajů tak, aby se jednalo o údaje, které zprostředkovatelé tak jako tak evidují. Účelem této evidence je tedy zákonná možnost dopravních úřadů a kontrolních orgánů vyžádat si část údajů vedených v této evidenci v souvislosti s řešením konkrétních případů v rámci kontroly. Administrativní zatížení zprostředkovatelů taxislužby tedy z uvedených důvodů bude minimální.</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>kontrol je tedy přínosem nejen pro dopravní úřady a kontrolní orgány, ale především pro cestující a v neposlední řadě též pro poctivé dopravce a řidiče a zdravé tržní prostředí, které je masovým porušováním příslušných právních předpisů značně pokřiveno.</p>	
<p>Revize některých aspektů právní úpravy taxislužby - varianta 2 – rozsáhlejší změny požadované zejm. dopravními úřady</p>	<p>Jelikož by tato varianta zahrnovala i legislativní změny popsané v předchozí variantě, lze v této části odkázat na přínosy předchozí varianty.</p> <p>Povinnosti dopravců a řidičů taxislužby mít ve vozidle taxislužby při provozu smlouvu dokládající pracovněprávní vztah dopravce s jeho řidičem by vzhledem k v praxi často velmi volnému vztahu dopravce a řidiče zlepšila prokazatelnost, kdo je v konkrétním případě odpovědným dopravcem, což by bylo přínosem pro dopravní úřady a kontrolní orgány.</p> <p>Rozšíření povinností pro oblast provozování taxislužby vozidlem cestujícího, analogických s povinnostmi stanovenými pro provozování klasické taxislužby, by byla přínosem pro dopravní úřady a kontrolní orgány, neboť by zlepšila možnost dohledu státní správy nad tímto segmentem podnikání.</p> <p>Nastavení nových široce pojatých povinností pro zprostředkovatele v taxislužbě by byla zlepšena ochrana cestujících před poškozováním na ceně jízdného.</p> <p>Odstraněním výjimka z označení a vybavení vozidel (zejm. použití taxametru a střešní svítilny) upravené v ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě pro přepravy poskytované na základě písemné smlouvy o přepravě by bylo zamezeno zneužívání této výjimky a byly by nastaveny stejné podmínky pro klasickou i tzv. smluvní taxislužbu. To by bylo přínosem pro stávající dopravce provozující klasickou formu taxislužby, neboť by byly zajištěny rovné podmínky pro provozování taxislužby. Rovněž by</p>	<p>Jelikož by tato varianta zahrnovala i legislativní změny popsané v předchozí variantě, lze v této části, i pokud jde o negativa, odkázat na předchozí variantu.</p> <p>Většina povinností zavedených pro dopravce a řidiče v této variantě by znamenala mnohem větší zatížení dopravců a řidičů ve srovnání s tím, jaké přínosy by zavedení těchto povinností přineslo cestujícím či správním orgánům.</p> <p>Odstraněním výjimky z označení a vybavení vozidel taxislužby v ustanovení § 21 odst. 4 zákona by bylo znemožněno podnikání dopravcům poskytujícím vozidly s obsaditelností do 9 osob jiné přepravní služby než pohotovostní anonymní přepravní služby (zejm. pokud jde o firemní přepravy, přepravy v rámci zájezdů, přepravy luxusními limuzínami apod.)</p> <p>Zavedením vizuálně odlišených státních poznávacích značek pro vozidla taxislužby by byla vozidla označena po celý den, resp. i ve dnech, kdy by dopravce či řidič používal vozidlo k soukromému provozu, resp. by jej k soukromému provozu používala jakákoli jiná osoba. To by zásadně narušovalo stávající princip provozování taxislužby spočívající v tom, že vozidlo, kterým právě není provozována taxislužbu, nesmí být jako vozidlo taxislužby označeno. Nelze odhlédnout od toho, že v podmínkách ČR je běžné provozovat taxislužbu v malém rozsahu vedle svého hlavního zaměstnání. Rovněž by toto řešení přineslo náklady pro dopravce</p>

	<p>došlo ke zjednodušení výkonu státní správy.</p> <p>Zavedením vizuálně odlišených státních poznávacích značek pro vozidla taxislužby by byla zajištěna snadná identifikace řádně evidovaných vozidel taxislužby pro kontrolní orgány i cestující.</p>	<p>na výměnu státních poznávacích značek a státní správa by musela zajistit jejich výrobu.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

4. Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení

4.1. Licenční řízení

V rámci licenčního řízení lze jako první vyloučit nulovou variantu, neboť by znamenala zachování stávajících nedostatků zastaralé úpravy neodpovídající aktuálním potřebám dopravních úřadů, dopravců a objednatelů veřejné dopravy a konzervaci stavu, kdy mnohé situace musí dopravní úřady a dopravci řešit obcházením právních předpisů, aby nedošlo k ohrožení zajištění veřejné dopravy.

Varianta 2 znamenající kompletní revizi licenčního řízení a sjednocení licenčního řízení a řízení o schválení jízdního řádu by kromě pozitiv přinesla i výraznější negativa pro komerční dopravce, protože je třeba i tuto variantu odmítnout.

Jako nejvhodnější se proto jeví zvolit střední variantu a napravit dílčí nedostatky licenčního řízení, stávajícím institutům dát jednoznačný smysl a vypustit jejich nepotřebné aspekty a naproti tomu doplnit instituty, které ve stávající úpravě absentují.

4.2 Revize některých aspektů právní úpravy taxislužby

V oblasti otázky revize některých aspektů právní úpravy taxislužby je jako první třeba odmítnout variantu 2 znamenající rozsáhlejší změny úpravy požadované zejm. dopravními úřady. Většina změn zahrnutých do této varianty by zatížila dopravce a řidiče taxislužby jako celek, včetně dopravců a řidičů řádně dodržujících právní předpisy. Není správnou cestou v případě, že část adresátů právních norem tyto normy porušuje, nedůvodně zatěžovat i ty adresáty, kteří své povinnosti poctivě plní. Většina povinností zavedených pro dopravce a řidiče v této variantě by znamenala mnohem větší zatížení dopravců a řidičů ve srovnání s tím, jaké přínosy by zavedení těchto povinností přineslo cestujícím nebo správním orgánům.

Jako druhou v pořadí lze vyloučit variantu nulovou spočívající v zachování stávajícího stavu daného novelou zákona účinnou od 1. 5. 2013. Negativem nulové varianty by byla absence jakýchkoli přínosů, popsanych u varianty 1, spočívajících v provedení dílčích změn v dané oblasti právní úpravy – jak nápravy některých legislativních chyb, tak i zavedení, resp. obnovení některých institutů na ochranu cestujících, daňových zájmů státu a zdravého tržního prostředí, resp. poctivých dopravců.

V oblasti taxislužby se jako nejvhodnější jeví varianta 1 – řešení dílčích aspektů právní úpravy, náprava některých legislativních chyb a zavedení některých institutů za účelem lepší ochrany práv cestujících a možnosti dopravních úřadů tuto ochranu odpovídajícím způsobem zajišťovat, aniž by došlo k relevantním negativním dopadům na dopravce a řidiče řádně plnící stávající zákonné povinnosti.

5. Implementace doporučené varianty a vynucování

Vybrané varianty nepředstavují revoluční změny v daných oblastech právní úpravy. Většinou se jedná o precizaci právní úpravy, zrušení dílčích nepotřebných aspektů právní úpravy a jejich

nahrazení potřebnou právní úpravou, často z důvodu nedostatečnosti legislativy odpovídající již uplatňované praxi. V některých případech se jedná o návrat k dříve existujícím institutům. O možnostech implementace a vynucování doporučených variant tedy není třeba důvodně pochybovat, neboť budou plynule navazovat na dosavadní právní úpravu a její praktickou aplikaci, k vynucování budou příslušné tytéž subjekty.

6. Přezkum účinnosti regulace

Jak bylo uvedeno v předchozím bodě, vybrané varianty nepředstavují revoluční změny, nýbrž revizi nedostatků stávající právní úpravy. Svou povahou tedy v rámci přípravy této novely byla přezkoumána účinnost stávající právní úpravy a bylo přistoupeno k dílčím změnám tam, kde to je potřebné. Při přezkumu účinnosti regulace ve znění přijímané novely bude postupováno stejně jako doposud.

7. Konzultace a zdroje dat

7.1. Oblast licenčního řízení a prodloužení výjimky z uplatnění některých práv cestujících

Na konci října 2015 byly jednotlivé krajské úřady obeslány s žádostí o zaslání námětů a připomínek k právní úpravě licenčního řízení a o sdělení problematických situací, s nimiž se v praxi setkávají a které je za stávající právní úpravy obtížné či nemožné řešit. Vyjádření od krajů, městských úřadů a některých dalších subjektů Ministerstvo dopravy obdrželo v průběhu listopadu a prosince 2015, jednotlivá vyjádření byly porovnány a analyzovány. Pro Ministerstvo dopravy se zpravidla nejednalo o nové náměty a připomínky, neboť se s praktickým uplatňováním dané právní úpravy průběžně seznamuje v rámci pravidelných kontrol úrovně výkonu státní správy na krajských úřadech i v rámci odvolacích řízení a metodické činnosti.

V souvislosti s průběžnými diskuzemi o zavedení veřejnoprávní funkce revizora byly v prosinci 2015 osloveny Sdružení dopravních podniků ČR, ČESMAD BOHEMIA, z. s., Svaz průmyslu a dopravy ČR a České dráhy, a. s., aby sdělily své stanovisko ke stávající právní úpravě pověřených osob (revizorů) a případné požadavky na změnu právní úpravy. Jednotlivá vyjádření Ministerstvo dopravy obdrželo v průběhu ledna 2016.

V lednu 2016 byly dále požádány ČESMAD BOHEMIA, z. s., a Svaz průmyslu a dopravy ČR o stanovisko, zda považují za potřebné využít možnosti prodloužení výjimky z některých práv cestujících. Vyjádření ČESMAD BOHEMIA, z. s., Ministerstvo dopravy obdrželo v únoru 2016.

V únoru 2016 pak proběhlo na půdě Ministerstva dopravy se zástupci krajských úřadů, na němž byla diskutována výchozí varianta novelizace. Na základě výsledků tohoto jednání byly v připravované novele z věcného pohledu provedeny spíše drobnější změny.

V únoru 2016 byla připravovaná novelizace projednána na půdě ČESMAD BOHEMIA, z. s. V dubnu 2016 se ještě uskutečnil obdobné projednání na půdě Svazu průmyslu a dopravy ČR.

V rámci meziresortního připomínkového řízení byly ČESMAD Bohemia a Svaz průmyslu a dopravy ČR rovněž osloveny.

7.2. Oblast taxislužby

V oblasti novely právní úpravy taxislužby bylo navázáno na jednání pořádaná Magistrátem hl. m. Prahy na podzim 2015 se zástupci dopravců a dispečinků, jichž se účastnili i zástupci Ministerstva dopravy. Na těchto jednáních byly za aktivní účasti zástupců Ministerstva dopravy diskutována mj. i témata zahrnutá do této novely.

Dále v únoru až dubnu 2016 proběhlo několikero jednání se zástupci Magistrátu hl. m. Prahy. Magistrát hl. m. Prahy rovněž poskytl statistiky o kontrolních zjištěních v jeho gesci.

V únoru 2016 Ministerstvo dopravy uspořádalo jednání se zástupci provozovatelů tzv. drink servisů (taxislužby provozované vozidlem cestujícího) a zprostředkovatelů taxislužby za účelem projednání těch aspektů novely, které nebyly dostatečně projednány na jednáních uspořádaných Magistrátem hl. m. Prahy.

Stanoviska k novelizaci právní úpravy taxislužby Ministerstvo dopravy obdrželo rovněž od Magistrátu Stat. města Brna a skupiny dopravců provozující taxislužbu na území Stat. města Brna.

Vedle uvedených konzultací a stanovisek bylo při zpracování novelizace i v oblasti taxislužby samozřejmě vycházeno z vlastních poznatků pracovníků Ministerstva dopravy a skutečností jim známých z úřední činnosti, zejm. z poskytování metodické pomoci a průběžného kontaktu s pracovníky dopravních úřadů, dopravci a řidiči taxislužby, agendy odvolacího řízení a kontrolní činnosti v rámci státní správy atd.

8. Kontakt na zpracovatele RIA

Závěrečnou zprávu z hodnocení dopadů regulace zpracovala Mgr. Jana Nádvořníková, vedoucí oddělení státní správy, odbor veřejné dopravy, Ministerstvo dopravy, tel. 225 130 629, e-mail: jana.nadvornikova@mcdcr.cz.