

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
**Výbor pro legislativu, veřejnou správu, protikorupční opatření a
informatiku ZHMP**



ZÁPIS Z JEDNÁNÍ

**Výboru pro legislativu, veřejnou správu, protikorupční opatření a informatiku ZHMP konaného
dne 17. 1. 2018 v 16:00**

Prostřední salonek v prostorách primátorky hl. m. Prahy, 2. patro, Nová Radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

<u>Přítomní členové výboru:</u>	Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Bc. Libor Hadrava, JUDr. Jaroslava Janderová, Ondřej Kallasch, Mgr. Lukáš Manhart, Ing. Ondřej Prokop, Ing. Eva Vorlíčková
<u>Omluvení členové výboru:</u>	JUDr. Monika Hášová, JUDr. Vladislava Veselá
<u>Tajemník výboru:</u>	František Marčík
<u>Sekretářka výboru:</u>	Bc. Barbora Vrablíková
<u>Hosté:</u>	RNDr. Jana Plamínková (radní pro oblast infrastruktury, technické vybavenosti a životního prostředí HMP), Adam Zábranský (člen ZHMP), JUDr. Martina Děvěřová (řed. MHMP), Mgr. Adrián Radošinský (ved. odd. veřejného práva a legislativy LEG MHMP), Ing. Alice Mezková (řed. sekce služeb občanům MHMP), JUDr. Eva Novaková (řed. ZIO MHMP), Mgr. David Čuřík (OCP MHMP), Ing. et Ing. Jana Berková (řed. OKM MHMP), Ing. Jiří Bureš (ved. odd. taxislužby ODA MHMP), Martin Peter (Makalu Fireworks), Petr Schreib (ČTK)

Program:

1. *Zahájení, schválení programu jednání, určení ověřovatele zápisu, vzetí na vědomí zápisu z 5. jednání výboru*
2. Agenda výboru LEG pro rok 2018
3. Regulační řád
4. Vnitřní nařízení o otevřených datech
5. Novoroční ohňostroj – reflexe občanů a návštěvníků HMP
6. Verdikt soudního dvoru EU stran poskytovatelů přepravních služeb (Uber)
7. *Různé, závěr*

Bod 1/ Zahájení, schválení programu jednání, určení ověřovatele zápisu, vzatí na vědomí zápisu z 8. jednání výboru

Předseda výboru Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM přivítal přítomné členy výboru a hosty, zvláště pak nového člena výboru za ČPS, Ondřeje Kallasche, který nahradil Adama Zábranského. Vyzval ho rovnou, aby se zapojil do řešení agendy druhého bodu.

Upozornil také na upravený návrh programu, který členové výboru obdrželi před začátkem zasedání. Vzhledem ke stížnostem Ing. Vorlíčkové na absenci slíbených materiálů od ředitele INF MHMP, Ing. Fialky, navrhl, že agendu informatiky lze projednat v bodě *Různé*. Připomněl přitom, že Ing. Fialka se dle dohody má osobně dostavit až na únorové zasedání výboru, kde by měl představit výroční zprávu svého odboru.

Hlasování o programu: pro – 6 proti – 0 zdržel se – 0

Návrh byl přijat.

(Na jednání se dostavil Ing. Ondřej Prokop.)

Jako ověřovatel zápisu se nabídl Ondřej Kallasch.

Hlasování o ověřovateli zápisu: pro – 6 proti – 0 zdržel se – 1

Návrh byl přijat.

Bod 2/ Agenda výboru LEG pro rok 2018

Předseda výboru Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM připomněl, že má funkční období současného výboru trvat do září 2018 a představil témata, která předložil společně s tajemníkem Františkem Marčíkem, z nichž některá již byla součástí aktuálního programu. Předeslal, že je seznam témat samozřejmě možné doplňovat na návrhy kteréhokoliv člena a připomněl, že mimo řady podnětů od Ing. Vorlíčkové z oblasti informatiky doposud téměř žádná témata navržena nebyla. Agenda výboru ovšem zůstává otevřená všem návrhům, a proto ji není nutné schvalovat.

Rozprava:

Eva Vorlíčková: Myslela jsem, že by právě znovu otevřela informatika, protože trvalo minimálně možná dva a půl roku, možná i celé tři, kdy jsme o informatice nevěděli vůbec nic. Ještě jsem teď obvolávala svoje kolegy a není zvykem, aby ředitel příslušného odboru nechodil na výbor. To jsme si tady zavedli nějakou novinku, kterou jsme tady i přes moje protesty dva a půl roku trpěli, a pak jsme byli celí šťastní, že ředitel informatiky dvakrát přišel. Ale mně to opravdu nepříjde vhodné. Když se podíváte na čísla, kolik přes informatiku teče peněz, tak na to buď můžeme rezignovat úplně, nebo ho tady mít pravidelně, protože zakázek, které chodí na Radu, jsou kvanta. Já tam chodím a vidím to. Nepadne tam jediný dotaz, co je to za zakázku, na co je potřeba, proč zrovna tato firma apod. Žádné dotazy nepadají, takže si vlastně nemůžete udělat žádný obrázek. Takže já nevím, proč sem nechodí!

Ondřej Mirovský: Tak to mějme tak, že na každém dalším výboru ta informatika prostě bude.

Eva Vorlíčková: Je to výbor pro informatiku a i když tam třeba zrovna nemá žádné téma, tak tady prostě má sedět!

Ondřej Mirovský: Dobře, tak budeme trvat na tom, že tady vždycky bude přítomen – stejně, jako všichni ostatní ředitelé.

Eva Vorlíčková: Já myslím, že je to vhodné.

Ondřej Mirovský: Na tom máme v rámci výboru shodu, tak ho o to ještě oficiálně požádám. Spíš si myslím, že není schopen si to týden dopředu ve svém diáři naplánovat.

Bod byl uzavřen bez usnesení

Bod 3/ Regulační řád

Předseda výboru Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM přivítal RNDr. Janu Plamínkovou a Mgr. Davida Čuříka a požádal je o aktualizaci informací o přípravě regulačního řádu, který byl projednáván na listopadovém zasedání výboru.

Úvodní slovo: RNDr. Jana Plamínková, radní pro oblast infrastruktury, technické vybavenosti a životního prostředí HMP

Myslím si, že to dospělo do stavu, kdy odbor ochrany prostředí udělal v rámci svých kompetencí to, co udělat mohl. A to, co dělal, je shrnuto v tisku 28-215, který jsem podepisovala, tuším, včera nebo v pondělí. Měl by teď putovat po Magistrátě a až doputuje, tak půjde na Radu a bude schválen. Protože teď je to takový *mezitisk*, jak já tomu říkám. Předtím, než to bude v definitivní podobě.

Regulační řád je v podstatě hotový. Jeho návrh je v tom tisku obsažen a připravil ho odbor ochrany prostředí. Musí se teď ale udělat organizační řád a ten už prakticky vůbec není v kompetenci odboru ochrany prostředí. Je v kompetenci TSK, policie a krizového řízení.

Zrovna dnes ráno jsme měli jednání s panem Bartákem z krizového řízení. Problém je v tom, že čím větší oblast Prahy se uzavře, tím to bude lepší z hlediska ochrany ovzduší, ale horší z hlediska dopravní situace nejen v Praze, ale i ve Středočeském kraji a v určitém smyslu i v celé České republice. Hodně dálnic směřuje na Prahu. A zase, když už to překročí nějakou kritickou hranici a byla by například otevřená Jižní spojka, tak to dopravu tolik neovlivní, ale nebude to mít téměř žádný smysl z hlediska ochrany ovzduší. Teď hledáme hranici, kdy by to z hlediska ochrany ovzduší smysl mělo, když už se to dělá, a přitom to co nejméně zasáhlo dopravu. TSK je ochotna se na přípravě organizačního řádu podílet, ale nemá na to finance bez schválení Radou. Takže teď musíme řešit jeho doděláním tak, aby to mohlo platit.

Jinak jsme se dneska dohodli, že pustíme auta na dobudovanou část Pražského okruhu na východě, tzn. mezi Černým Mostem a Horními Počernicemi, a na navazující, vysočanskou komunikaci, která to dotáhne k D8. Protože kdybychom to neudělali, tak opravdu zhavaruje doprava v celé České republice. Středočeský kraj by na tom byl velmi špatně.

To, co je ale stejně problém, je chybějící část okruhu 511, kde objízdné trasy nejsou, protože Říčany omezily dopravu nákladních aut nad 12 tun přes své území. Regulační řád se týká zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 6 t.auta mezi 6 a 12 t by mohla využívat trasu přes Říčany a auta nad 12 t by musela využívat objízdnou trasu, která začíná už v Jihlavě a vede přes Havlíčkův Brod, Kutnou Horu, na Poděbrady a Nymburk. Jiná objízdná trasa pro kamiony prostě není. Takže se budeme muset domluvit s ŘSD, s MD ČR a samozřejmě s PČR.

Organizační řád se tedy připravuje, pracuje na něm jak TSK, tak krizové řízení a jak jsem říkala, je teď v přípravě tisk 28215. Nezanedbáváme to. Kvůli regulačnímu řádu bylo vnitřní a vnější připomínkové řízení, které se ho ale často plně netýkalo, byť k němu byly připomínky, z nichž mnohé byly velmi užitečné. Často se týkalo už toho organizačního řádu. A bez jeho spuštění nemůžeme regulační řád spustit, protože by tady nastal totální chaos. Takže to je vysvětlení.

Ondřej Mirovský: Připomenu, že ten návrh spočívá v tom, že v momentě, kdy by byl vyhlášen ten stav, tak by polovina aut – podle sudých a lichých čísel SPZ – do Prahy nemohla jezdit.

Jana Plamínková: To se netýká jen aut, která by do Prahy neměla jezdit, ale i aut v Praze!

Ondřej Mirovský: Toto samozřejmě vypadá velmi katastroficky, ale tento stav by samozřejmě nebyl vyhlášen tak často, jak si myslíme. A já chci podotknout, že bych byl nerad, aby se podobná situace letos opakovala. Proto doufám, že se to ještě stihne schválit v takovém časovém horizontu, aby to třeba ještě po část února bylo k dispozici, protože by podle mě nebylo vhodné, abychom byli bezmocní i letošní zimní sezónu.

Jana Plamínková: Dělali jsme analýzu, jak často by se ta regulace vyhlášovala v uplynulých dvanácti letech, kdyby už býval platil ten současný zákon o ovzduší. Bylo by to čtyřikrát, takže jednou za tři roky. Protože ne každá smogová situace znamená, že by se spouštěl regulační řád. Ten zákon o ovzduší teď povede k tomu, že ty smogové epizody budou vyhlášovány častěji. Pan magistr Čuřík vám to tady asi osvětlí. Vyhláší se to po kratší době než dřív.

Rozprava:

Lukáš Manhart: Návrh regulačního řádu jsme probírali na předposledním jednání výboru. Teď někdy by měl jít do připomínkového řízení a dnes je ještě na programu jednání, ale paní radní tady ještě zmiňuje otázku organizačního řádu. Tohle téma tady na předchozím jednání vůbec nepadlo, tak se chci jenom zeptat, jestli je to v diskuzi ohledně regulačního řádu naproste novum, nebo jestli se už o tom uvažovalo tehdy, když se uvažovalo o spuštění připomínkového řízení. Procesně. Protože téma organizační řád teď slyším poprvé.

Jana Plamínková: Regulační řád je nařízení, ale organizační řád je náš vnitřní předpis, kterým si musí Praha stanovit, kdo co udělá, jak se rozvezou značky, které ulice se kde zavřou a tak. Je to takový manuál, jak ten regulační řád zavést.

Lukáš Manhart: To bude schvalováno v rámci nějakého vnitřního předpisu nebo nějakého opatření? Jakou to bude mít formu?

David Čuřík: To by mohla Rada odsouhlasit, ale v podstatě to nemá žádnou formu. Není to předpis. Jen že Rada souhlasí s tím textem a jsou tam rozdělené úkoly k organizaci.

Lukáš Manhart: Takže on to bude jinými slovy nějaký manuál pro rozhodování?

Jana Plamínková: Bude tady krizový plán, co kdo bude dělat, když nastane smogová situace, při které dojde při aktivaci regulačního řádu.

Lukáš Manhart: Na předminulém jednání jsem měl dotaz ohledně aplikovatelnosti toho nařízení, protože tady budeme mít nějaký předpis a v momentě, kdy tato situace nastane, tak musí padnout rozhodnutí – nevím, z jaké strany. V podstatě se mi teď jedná o závaznost. Vy jste tady hovořil o tom, že se rozmístí značky a ty budou dávat znamení, že je zákaz, ale zmiňoval jste i to, že by to bylo puštěné do rozhlasu. Bylo tohle rozebíráno v rámci toho připomínkového řízení?

David Čuřík: Beru to jako právní předpis, se kterým by se mohli všichni seznámit bez ohledu na to, zda a kdy by to bylo aplikováno. Prostě vyjde ve sbírce. A je tam automatický mechanismus, kdy ta opatření nastupují. Takže tam není žádný způsob, jak by třeba někdo – Rada, odbor – rozhodoval, zda dopravní opatření uplatňovat či neuplatňovat. Jsou-li splněny podmínky pro stanovené nařízení, tzn. když se na území HMP překročí regulativní prahová hodnota, tak automaticky nastává aplikace dopravních opatření a je tam jenom otázka, která je pořád v řešení: po jaké době po překročení regulativní prahové hodnoty začne přímo z toho nařízení ta dopravní omezení platit? Pak nikdo nebude rozhodovat o jednotlivých případech, vyplyne to přímo z toho předpisu. Bude to doba, která bude sloužit k tomu, aby jednak informace o tom, že teď momentálně došlo k překročení regulační hodnoty, stoupla ve veřejnou známost a jednak aby začaly kroky k instalaci dopravního značení na konkrétních místech plus rozmístění Policie ČR a městské policie na kontrolní body, které potom detailněji vymezí ten organizační řád, který slibuje přehled, kolik bude koncových bodů, jak budou obsazované, atp.

Jana Plamínková: My jsme to totiž stanovili tak, že ten regulační řád bude aktivován v okamžiku, kdy ČHMÚ vyhlásí regulaci stacionárních zdrojů. Samozřejmě je z hlediska ochrany ovzduší a zdraví lepší to vyhlásit dřív, ale ani ČHMÚ ani nikdo další to nedokázal stanovit. Tak jsme řekli: dobře, tak to udělejme tak, aby to bylo, když bude předpoklad, že to bude trvat třeba déle, než tři, čtyři dny. Prostě se nenašla žádná jiná závazná doba, kdy to vyhlásit, než tento okamžik, který je jasně stanoven v tom zákoně.

David Čuřík: V zákoně je hodnota znečištění ovzduší, která jakmile se překročí, tak ČHMÚ vyhlásí regulaci stacionárních zdrojů. Pak tam bude nějaké zpoždění, které zase stanoví to naše nařízení a po kterém nastanou dopravní omezení.

Jana Plamínková: Protože je to třeba rozmístit, na ta místa dovézt a dát vědět lidem.

Ondřej Mirovský: A ty loňské hodnoty by tedy vedly k tomu, že bychom ten stávající návrh využili?

Jana Plamínková: Tam byla regulace stacionárních zdrojů při té první epizodě. Ta druhá byla krátká, takže tam by to nebylo. Takže by to loni bylo jednou.

Lukáš Manhart: Vráťím se k momentu, kdy pro lidi bude ten zákaz vjezdu na území HMP závazný. Nedokážu si představit, že v režimu hlavního města budou značky rozmístěny tak dokonale, aby se to lidé opravdu dozvěděli. Protože i když to vyhlásíme v rozhlase, někdo to rádio má a někdo nemá zapnuté a nedovedu si představit – byť ho nějakým způsobem zapnuté mít bude – že to nařízení pak budeme aplikovat jenom na základě tohoto oznámení. Pak přicházejí v úvahu jediné ta dopravní opatření, ale těch příjezdových komunikací do města jsou desetitisíce. Jakým způsobem docílíte toho, že tu závaznost budete moci vymáhat? Že to ve vztahu k těm lidem bude vykonatelné?

Jana Plamínková: Nezapomeňte, že to nastoupí v momentě, kdy už bude několik dní trvat smogová situace. Lidé budou vědět, že nastala a že by si měli hlídat, zda nebude koncentrace prachu a oxidu dusičitého v ovzduší taková, že by mohlo dojít k aplikaci regulačního řádu. Je potom věc každého, aby to sledoval. Bude to na všech cedulích, jsou tu proměnlivé značky. D1 se rekonstruuje, tak by podle mě neměl být nějaký zvláštní technický problém, aby to už od Brna hlásilo: pozor, v Praze je smog, najděte si objízdnu trasu.

Lukáš Manhart: Ale to mi, paní radní, neodpovídáte na mojí otázku. To, že se to lidi dozvědí z rozhlasu nebo jinde, ještě neznamená, že to nařízení můžete aplikovat ve vztahu k řidičům. Protože klíčová bude značka, která bude umístěná na příjezdové komunikaci, kde ji ten člověk uvidí a řekne si, že tam nemůže jet. Pokud ji tam neuvidí, což se v mnoha případech může stát, bude nám tady jezdit po městě, a nedovedu si představit, že budete takové porušení nařízení stíhat. Protože ten člověk vám řekne, že o tom neví, žádnou značku neviděl, přijel po komunikaci XY a jezdí po městě. Jsem strašně zvědavý, jakým způsobem to nařízení, potažmo to dopravní opatření, budeme aplikovat. Samozřejmě o tom všichni budou vědět, ale až to příslušný městský orgán bude ve správním řízení řešit, bude to nevyhnutelné.

Jana Plamínková: Já se samozřejmě ptám stejně. A stejně se ptají i odborníci. Já jsem prostě dostala za úkol připravit regulační řád a ve spolupráci s odborníky se o to co nejlépe snažím. Asi teprve praxe ukáže, zda to je vymahatelné, zda bude dostatek policistů, zda bude možné umístit značky všude nebo nám občas nějaká značka unikne. Obávám se, že takové to „co by kdyby“ nevyřešíme, dokud v tom nebudeme. Samozřejmě se to budeme snažit udělat co nejlépe, ale pokud někdo nemá v autě nic, tak bude třeba překvapen.

Lukáš Manhart: To není o tom. I kdyby v tom autě něco měl, tak to nařízení přeci nemůžete vymáhat a aplikovat ve vztahu k těm řidičům jen z toho důvodu, že si to mohli poslechnout v rádiu. Klíčové je přeci to dopravní opatření. Ale to je na ryze odbornou, právní diskusi. Já si to v režimu milionového města vůbec nedokážu představit. Na menším městě ano.

Jana Plamínková: Těch příjezdových komunikací nejsou desetitisíce, jsou jich desítky nebo stovka. Tam se ty značky rozmístit dají a je to právě ta věc, kterou by měl řešit organizační řád: kde, v jakém režimu by se ty značky měly rozmístit.

Ondřej Mirovský: Přesná diskuse probíhala na tom posledním setkání přípravy a opravdu to směřuje k tomu, že na tyto otázky budeme mít hotový ten organizační řád.

Libor Hadrava: Jak jsi říkal, že bys rád měl organizační řád v únoru, tak se domnívám, že v žádném případě, protože to není jenom v rámci Krajského ředitelství PČR, ale v rámci celé republiky. Je tam nutnost zapojit policejní prezidium, dopravní polici – to přesahuje kraje. To se musí řešit. My tu v Praze teď máme asi 7,5 tis. komunikací a přesně, jak bylo řečeno: ono to není o tom, že ta svislá značení dáme vně, ale musíme je dát za každou křižovatkou. Takže to není jednoduchá věc. Člověk doveze babičku do nemocnice, bude tu stát, mezitím nastane ten stav a on bude potřebovat jet do práce, protože je Středočech. A když to tam nebude mít, tak je ta vymahatelnost jasně dána čili ho u výjezdu do Středočeského kraje zastaví u cedulí, které on uvidí zezadu a nastane problém. My jsme se o tom regulačním, a následně i o tom prováděcím řádu dohadovali s Policií ČR a městskou policií a nebylo to o tom, že by to nechtěli dělat, ale šlo o to, že by těch stanovišť bylo asi osmdesát, takže 160 policistů. A my máme na výkon služby v průměru 250 příslušníků na denní směnu. A Praha je otevřená, co se týče jakékoliv jiné činnosti – veřejný pořádek, doprava... Ano, byly tam názory, že to je jednou za tři roky. Ale

to se nedá naplánovat, že si jednou za tři roky najednou navýšíme množství městských strážníků a příslušníků Policie ČR. Prostě to nastane. Takže je tohle takové šílené plácnutí do vody, kdy je to potřeba vyřešit opravdu dokonale, jinak se dostaneme do žalob a dalších věcí s tím spojených a bude to obrovský problém. Jedině říct lidem, ať těmi auty nejezdí, jestli chtějí čisté ovzduší. Opravdu by tento problém jinak nastal. Turecké kamiony, které tudy mají cestu do Německa, by se nemusely obracet v Jihlavě, ale ještě dřív. Ale není to proto, že bychom to nechtěli dělat, ale už jenom to uskladnění svislého značení na TSK, výroba těch cedulí – na nich nemusí být jenom „pozor smog“, musí tam být od-do atd. Tak abychom se nedostali do situace dva roky zpátky, kdy se řeklo, že za 15 dní nebudou segwaye. Ale to nešlo udělat, když nebylo svislé značení, které muselo nechat vyrobit ministerstvo.

David Čuřík: Už minule jsem mluvil o tom, že se počítá s tím, že kontroly budou primárně na perimetru. Podle mě ohledně dopravních přestupků nikde neexistuje něco, jako absolutní vymáhání. Ať je na silnici jakýkoli zákaz, jakékoli omezení rychlosti, tak to určitě neznamená, že vždy všechna jejich porušení jsou nějakým způsobem postihnutá. Tak to není a my chápeme, že to nemůže být ani v tomto případě, který je sám o sobě tak organizačně složitý, že to neumožňuje ani objektivní podmínky. Od začátku to bylo zamýšleno tak, že se ta hlavní kontrola zaměří na vjezd, tzn. na ten perimetr, kde ty značky jsou a kde to prokázání bude jednodušší. To, co říkáte o tom samotném městě, je pravda. Prokázat někomu, že byl 100% seznámen s tím, že se pohybuje v zóně s nějakým omezením, je velmi obtížné. Takže i tak to bylo od začátku zamýšleno s tím vědomím, že to opatření nebude stoprocentní a stoprocentně vymahatelné. Samozřejmě jsem zpracoval ještě organizační řád, který na ty těžkosti upozorňuje a reaguje, takže je to v procesu. Ale určitě není záměrem někoho, aby policie nemohla plnit svoje úkoly, protože bude muset obsadit všechna místa, kterými auta jezdí do Prahy. Tak to nikdy nebylo zamýšleno. Je jasné, že jsou nějaké možnosti kontroly a těm se ta opatření přizpůsobí. Ale nemůže to fungovat tak, že se do Prahy žádná auta nedostanou nebo že se po ní žádná nebudou pohybovat. To se prostě nedá odkontrolovat. Od začátku to bylo zamýšleno tak, že se kontrola soustředí tam, kde budou dopravní značky. Vozidla se budou buď odklánět nebo evidovat a na některých komunikacích ta kontrola nebude žádná, protože je nebude možné obsadit. Ale řidiči předem nebudou vědět, které to jsou, a to riziko pokuty nad nimi bude viset. Není to tak, že by policie musela být na všech osmdesáti místech a nemohla pak plnit svoje další úkoly. Musí se počítat s tím, že některá auta se dovnitř dostanou.

Libor Hadrava: Další stránka je, že to podle nového zákona nelze řešit domluvou. Takže rovnou pokutou nebo do správního řízení. Takže tam někdo projede, a když ho strážník nebo příslušník PČR nezastaví, tak se dopustil trestného činu.

David Čuřík: Takže on ho musí zastavit a nemůže ho pouze zaznamenat, jako to bylo dřív?

Libor Hadrava: Musí.

Jana Plamínková: Tak to je stejné, jako když někdo porušuje dopravní předpisy. Taky by ho měl policista okamžitě chytit a okamžitě mu dát pokutu, ale všichni víme, jak to s tou rychlostí v Praze vypadá. Když tu byl minule smog, všichni byli hr udělat rychle regulační řád a opozice nás kritizovala, že tady není. Pokud si někdo představoval, že se udělá nějakým zázračným způsobem, který tady zároveň zredukuje auta na desetinu, a zároveň se to vůbec nikoho nedotkne a bude s těmi auty moct jezdit do Prahy a po Praze, tak byl velmi naivní. Takhle to prostě nejde. Je jasné, že když ta auta zregulovat chceme, tak se nás to prostě dotkne. To je naprosto logické.

Lukáš Manhart: My si ale nerozumíme. Já vám nevyčítám snahu něco udělat. Ale cesta do pekel je dlážděná dobrými úmysly. Nechci, aby moje slova byla vnímána tak, že jsem proti regulačnímu řádu. To rozhodně ne. Myslím si, že město musí mít nějaké opatření pro tyto situace. Ale upřímně řečeno, forma realizace se mi zdá krajně nešťastná z důvodů, které tu popisoval pan radní. Regulační řád ano, ale pojdme se bavit o tom, jakým způsobem ta opatření realizovat, jak to nastavit.

Jana Plamínková: Jaký máte lepší návrh?

Lukáš Manhart: Paní radní, já tu nejsem od toho, abych dával návrhy na stůl. Nejsem exekutiva. Jsem opoziční zastupitel a můžu tady pouze zmiňovat připomínky a nějaké podněty. My si nerozumíme. Mně je jasné, že v momentě, kdy ta situace nastane, dotkne se to všech na území hlavního města. Jen tady hovořím o tom, že se to některých nedotkne, protože jim to nebudete umět dávat.

Ondřej Mirovský: Celou dobu se tu bavíme o organizačním řádu, na tom regulačním máme více méně shodu. A my, jako zastupitelé, máme skrze Radu vliv na řád regulační a organizační řád je prováděcí manuál, jak se to má dělat. Takže teď by měl být naší globální snahou. Chápu, že na výboru není detailním předmětem diskuse hledat technická řešení. Byl jsem svědkem té diskuze a chápu, že z toho má policie strach. Humorný argument z její strany byl, že v momentě, kdy se to vyhlásí, budou muset stáhnout do Prahy příslušníky, kteří taky pojedou autem a nebudou sem moci přijet a vykonávat svou činnost, kdy by kontrolovali někoho dalšího. Ta diskuze je velmi komplikovaná.

Jana Plamínková: Pracuje na tom pracovní skupina, která je složená z odborníků. A tohle jsou jejich návrhy. My jsme si to nevymysleli a to, že nejúčinnější opatření je lichá-sudá a zákaz vjezdu nákladních vozů nad 6 t do Prahy, prostě vyšlo z odborné studie ČHMÚ. A teď jde jen o to, jak to co nejlépe naplnit, a to je zase věc technická.

Bod byl uzavřen bez usnesení.

Bod 4/ Vnitřní nařízení o otevřených datech

Úvodní slovo: JUDr. Martina Děvěrová, ředitelka MHMP

Odbor informatiky v loňském roce připravil návrh nařízení o otevřených datech a na začátku léta byl dán do připomínkového řízení. V průběhu léta se připomínky vyhodnocovaly a doputovala k nám informace od Operátora ICT, že připravuje datovou platformu a správu otevřených dat. Takže jsme zastavili vyhodnocování došlých připomínek a začali jsme jednat s Operátorem ICT. Museli jsme čekat, až Rada schválí, že se má Operátor touto věcí vůbec zabývat – to bylo už 29. září loňského roku – a potom jsme s ním začali jednat, abychom si vůbec ujasnili, jakým způsobem se zakomponuje ten náš systém otevřených dat a jakým způsobem to Operátor zamýšlí činit za celé město.

Ta jednání trvala poměrně dlouhou dobu z toho důvodu, že jsme hned v úvodu narazili na problém, že v rámci úřadu spravujeme data jak v samostatné, tak v přenesené působnosti a v rámci dat v přenesené působnosti není možné, aby nám kdokoliv jiný říkal, která data máme zpřístupnit nebo ne. Tam to musí být oprávněn říct vyloženě úřad.

Takže jsme po Operátorovi potřebovali, aby nastavil systém tak, že bude rozhodovat o tom, která data se zpřístupní v rámci města, s výjimkou Magistrátu. A abychom to nekomplikovali, tak, že by Operátor

mohl v samostatné působnosti rozhodovat i o datech města, resp. Magistrátu a v přenesené působnosti musel respektovat to, co říká Magistrát.

Minulý týden jsme konečně našli shodu na tom, že o tom, která data budou v rámci Magistrátu přístupná a otevřená, bude rozhodovat Magistrát a Operátor to převezme, aniž by do toho zasahoval. Operátor je bude stanovovat jenom pro ostatní subjekty - naše příspěvkové organizace, stoprocentně vlastněné společnosti. Budeme tedy mít jakýsi pyramidální systém. Předpokládáme, že zavedeme pozici kurátora otevřených dat, který bude za úřad rozhodovat o tom, která data lze zpřístupnit. Pak už se jenom můžeme s Operátorem bavit o tom technickém řešení, jakým způsobem to udělat. A on si nastaví pravidla pro to, jakým způsobem budou která data zpřístupňovat ty ostatní subjekty.

Bohužel nám chvíli trvalo, než jsme si tohle vyjasnili, ale minulý týden proběhlo jednání, kde jsme se na tom principu dohodli. Operátor nám k tomu návrhu nařízení předal svoje připomínky a s legislativou jsem byla domluvená, že koncem tohoto týdne dostaneme konečnou verzi, kterou už nebudeme pouštět do připomínkového řízení, protože už proběhlo. Z hlediska kybernetické bezpečnosti bychom ji dali k připomínkám jenom odboru bezpečnosti a předpokládáme, že bych byla to nařízení schopná podepsat tak, aby nabylo účinnosti prvního února.

Rozprava:

Ondřej Mirovský: Myslím si, že kurátor otevřených dat bude hodně hezká pozice.

Martina Děvěrová: Přiznám se, že je to hodně podobná pozice, jako je pověřenec pro ochranu osobních údajů. Už jsme dvakrát vyhlásili výběrové řízení. Přesto, že je to člověk, který má obrovské pravomoci a je v podstatě neodvolatelný, tak se na to nikdo nehlásí. A tohle je druhá pozice, u které mám zamotanou hlavu z toho, kde toho úředníka vzít, protože to musí být někdo, kdo zná město uvnitř. Těžko můžu vzít někoho zvenku. Musím ho nejdříve minimálně čtvrt roku učit, aby pochopil systém fungování města, a teprve pak tu práci bude schopen vykonávat. Takže to vnímám tak, že jsem si na sebe ušila bič, že teď budu vedle pověřence shánět ještě kurátora otevřených dat.

Adam Zábranský: Troufl bych si tipnout, že bude o tuto pozici větší zájem. Ačkoliv nevím, jak zevnitř úřadu, je tady spousta fanoušků otevřených dat, kteří se tomu odborně věnují a vědí, jaká data je potřeba zveřejňovat, jakým způsobem atd. Každopádně doufám, že ty změny, které jste tady popisovala, teď už poběží rychle, protože máme v tomto volebním období za sebou víc, než tři roky a někdy na začátku se podařilo spustit portál open dat, což je super. Jsou tam nějaké datové sady, což je taky super, ale od té doby ten portál vlastně stagnuje, protože ty organizace, ani úřad, ani městské firmy nejsou moc ochotné tam ta data zveřejňovat. A přitom pořád existuje hodně datových sad, které by bylo skvělé na tom portálu zveřejňovat. Takže já doufám, že když se toho teď ujal Operátor, bude ta aktivita výrazně vyšší, než byla do této doby. A když už bude existovat to nařízení, tak to snad půjde procesně jednodušeji.

Ondřej Mirovský: Aspoň je to trochu jednodušší, než regulační řád.

Martina Děvěrová: Ono to vypadá jednoduše, ale v podstatě to znamená, že u všech dat, která máme v rámci úřadu, musí někdo posoudit, jestli je můžeme zveřejnit nebo ne. A tím, že vedeme skoro tisíce správních řízení, tak... My si děláme legraci, že kdyby se to, co v rámci úřadu děláme, zobrazovalo rovnou na webu, tak by to bylo úplně nejjednodušší. Ale bohužel narážíme na právní překážky, že ne všechno

jde zveřejnit. A vyzobat a zpřístupnit z toho vždycky to, co zveřejnit jde, je na tom to nejtěžší. Tak doufám, že budu na příštím výboru informovat, že je nařízení už účinné.

Bod byl uzavřen bez usnesení.

(Zasedání opustil Ing. Ondřej Prokop.)

Bod 5/ Novoroční ohňostroj – reflexe občanů a návštěvníků HMP

Úvodní slovo: Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM

Je dobré tu občas zopakovat to, co jsme tu už projednávali. Loni jsme dokonce přijali usnesení, že chceme, aby Rada objednávala tichý ohňostroj, což se skoro povedlo – nebyl tichý, ale byl alespoň o polovičku méně hlučný, než ten předchozí. A vzhledem k tomu, že byl letos dokonce vidět, tak se setkal s poměrně pozitivními ohlasy mezi Pražany. V podkladech jste dostali otázky a odpovědi, které se ohňostrojů týkají. Je to trochu okrajové téma, nicméně jsme loni schválili vyhlášku k pyrotechnice, a tak jsem si toto tradiční téma dovolil zařadit. Spíš jsem si s vámi chtěl ujistit tu zpětnou vazbu, kterou město dostalo. Co jsem v okolí zachytil, tak je to super, ale lidi by byli rádi, kdyby se omezilo třeba nekontrolované střílení čehokoli v ulicích celou silvestrovskou noc. V rámci pyrotechnické vyhlášky víme, že to má limity v rámci městské policie, která nemůže v jeden moment přijít zatknout 2 tis. lidí, kteří někam házejí petardu.

Mgr. et Mgr. Jana Berková, ředitelka OKM MHMP

Vnímali jsme, že jste v loňském roce řešili problematiku ohňostrojů z pohledu tichosti. A hned v návaznosti na jednání, které jsme měli, jsme si i my zjišťovali od odborníků, zda je tichý ohňostroj v prostředí Prahy vůbec realizovatelný. Posléze jsme zjistili, že to není to nejvhodnější řešení, protože bychom tím možná vyvolali mnohem negativnější dopady, než v případě klasického ohňostroje. Důvody, proč není tichý ohňostroj doporučován, jsou zahrnuty do toho argumentáře a tím bych vás teď nezatěžovala.

Když to shrnu, tak ten efekt z hlediska významnosti je bohužel možný jen pro určitou skupinu lidí, která stojí přímo před odpalištěm. A samozřejmě to skýtá další potřeby na navýšení ramp a myslím si, že ve výsledku ta efektivita vůbec nemusí být podle očekávání. V těch materiálech zmiňuji, že se to hodí spíše pro takové komornější, salónnější záležitosti, nikoli pro ohňostroj, který sleduje řádově několik tisíc lidí z různých míst.

Nicméně jsme šli cestou kompromisu a v zadávací dokumentaci je hlavním požadavkem, aby byla hlučnost snižena, co nejvíc to jde. Což vlastně souvisí jak s těmi jednotlivými efekty, tak s ráží výškových efektů. Takže v letošním ročníku bylo i pro laika patrné, že tam bylo snížení hlučnosti, nicméně se té provázanosti s hlukovými efekty nikdy nevyhneme.

Co se týče vaší druhé připomínky ohledně svévolného odpalování. To bohužel úplně není v našich silách regulovat nebo omezit. A to je taky jeden z důvodů, proč to odpalování neprobíhá v rámci silvestrovských oslav, jako v ostatních evropských destinacích. O tom většinou probíhají různé diskuze a setkali jsme se s tím i v rámci letošního ohňostroje. Udělali jsme si u občanů dotazníkové šetření, jestli je pro ně 1. 1. v 18 h v pořádku a v drtivé většině nám odpověděli, že je to dobrý termín, protože si ho

užijí, nejsou rušeni těmi dalšími nekontrolovanými odpaly amatérských odpalovačů a samozřejmě je to i záležitost pro rodiny s dětmi.

To je shrnutí těch reakcí. V letošním roce bylo opravdu 99 % všech reakcí, které k ohňostroji směřovaly, bylo pozitivních. Což nás samozřejmě těší. Ještě je důležité, že se mnohdy stane, že klimatické podmínky nejsou úplně v pořádku a často je to i terčem kritiky. Spousta laiků si neuvědomuje, že tím, že je do toho procesu vtaženo takové množství různých složek a různých subjektů, není posun v mnoha případech možný. Když dva dny předtím zjistíme, že bude mlha, tak to prostě posunout nejde. Z mnoha důvodů – ať už dopravní opatření, vymezení, přítomnost všech složek...

Nicméně s myslím, že byl letošní ohňostroj jeden z těch povedených. Jediná věc, kterou i já z vlastního hlediska vnímám, je zvládnutí dopravní situace. To je asi jediný šedivý bod toho všeho, ale jinak jsme nezaznamenali vůbec nic, co by mělo vyvolat nějaké kontroverzní, negativní reakce. Pevně věřím, že byla MČ Praha 7 v pořádku z hlediska reakce rezidentů. Snažíme se zkrátit dobu záboru na Letné a v jeho rámci nechat přístupné komunikace pro pejskaře a pro potenciální stěžovatele. Myslím, že se podařilo eliminovat množství negativních reakcí.

Rozprava:

Ondřej Mirovský: Ač patřím ke skeptikům, co se týče hlučných ohňostrojů, tak musím uznat, že ty zpětné vazby byly velmi dobré.

Libor Hadrava: Pokud chcete mít efekty, které jsou na obloze ve výšce 200/300 m, tak tam musí být výmetná část, tzn. nějaká pyrotechnická slož, která ten efekt udělá. Možná se to dá odlišit u toho prvotního výstřelu, ale na té obloze to prostě neexistuje. Tam nemůžou být pružiny. Pokud efekty mít nechcete, tak jsou taková ta kola, která se točí. Ale to bylo ještě kdysi, v 19. století.

Lukáš Manhart: Co by to bylo za ohňostroj bez pořádného rámusu? To musí být rambajz! Čím větší rány, tím lepší! Toho 1. ledna, pane předsedo.

Ondřej Mirovský: Vždyť k pyrotechnice takhle máme schválenou vyhlášku.

Jana Berková: Co se týče moderních trendů, které směřují k laserovým show, je Praha limitovaná tím, že je nad ní letový provoz a proto ani tahle záležitost tady není úplně aplikovatelná. Snažíme se veřejnost z hlediska informací kultivovat: proč tyto skvělé nápady nejsou v Praze možné. Myslím si, že už spousta občanů pochopila, že tichý ohňostroj ne, takže věřím, že u tématu laserových show - pokud se otevře – vyhraje argumentace opírající se o fakta, že nám to letový řád neumožňuje. Jinak jsem si sem ještě přizvala pana kolegu Petera, který je vám k dispozici kvůli případným odbornějším záležitostem. Je to realizátor letošního ohňostroje, takže má opravdu zkušenosti.

Ondřej Kallasch: Myslím si, že když je ohňostroj plánovaný a je to jednou ročně, tak to pro lidi takový problém není. Letos jsem viděl ještě větší problém, že se střílelo už týden před silvestrem, s čímž měli problém pejskaři. Takže za mě ohňostroj super.

Ondřej Mirovský: S ohledem na politickou konstelaci jsem rád, že se hluk podařilo snížit alespoň na polovičku. Protože vnímám, že ho má rád leckdo.

Jana Berková: Z hlediska financí další záležitost, která rezonuje mezi Pražany. Protože, samozřejmě, pro někoho je milion hodně, pro někoho málo – záleží na úhlu pohledu. V kontextu ohňostrojů v ostatních

metropolích je to mizivé procento. Z hlediska další komunikace a přípravy dalšího ročníku, se teď na to samozřejmě díváme z toho pohledu, že náklady jdou nahoru, takže se proti trendům snižovat budeme snažit do Rady připravovat materiál s drobným navýšením, který akcentuje to, že cena materiálu šla v průběhu několika let nahoru. My se šest nebo sedm let držíme hranice milionu a pravda je, že nechceme snižovat kvalitu.

Lukáš Manhart: Čas od času koukám na ten youtube a pustil jsem si tam video s ohňostrojem v Tokiu. To bylo něco neuvěřitelného. Opravdu si to pusťte. Myslím si, že to by měl být cíl Prahy. To kdyby se povedlo, tak by to asi nebylo za ten milion, ale spíš za deset.

Jana Berková: Potkali jsme mnoho odborníků, kteří nám říkali, že nám udělají takovou show, že na to Praha nezapomene, ale musíte nám ty peníze přilít.

Ondřej Mirovský: Doufám, že na to nebude nějaký návrh usnesení!

Libor Hadrava: Vždycky se zúčastňuju silvestra přímo na Václaváku se záchrankou atd. Když bychom požádali ty lidi, ať nám ty peníze dají, tak to možná těch deset milionů bude. Letos to bylo úplně extrémní.

Jana Berková: Taková sbírka nás napadla loni. Loňský ohňostroj měl potenciál být stejně dobrý, jako ten letošní, nicméně počasí zasáhlo. Pro společnost Makalu to byla taková – i prestižní - rána, že uvažovala o tom, že osloví Pražany se sbírkou na nový ohňostroj. Nicméně bychom nejdřív museli porušit vyhlášku, protože bychom odpalovali v jiný termín. Takže jsme to zavrhli, ale uvažovali jsme o tom, že bychom si pro ohňostroj v příštím roce našli partnera z řad komerčních subjektů, příp. akciovek. Protože prostě nechci město připravovat o smysluplnější využití financí. Necháváme tu možnost otevřenou.

Martin Peter: Doplnil bych, že ten ohňostroj, který jsme letos připravovali, tu hodnotu milionu vůbec nemá. Byl mnohonásobně větší, protože si říkáme, že je to Praha, tak musíme udělat něco pěkného a je to zatím největší ohňostroj, co se dá. A navíc jsme střelci a baví nás to. Takže se účastníme výběrového řízení ne podle kritérií, která jsou komerční. Směřujeme to k tomu, aby to bylo představení, něco většího. A co se týče Tokia nebo dalších měst, jako je Londýn nebo Sydney – to se všechno dá bez problémů udělat, zvláště když má člověk fantazii. Letos tam byla novinka - ohnivé hříby. Dlouho jsme si říkali, jak to připravit. A pak jsme si řekli, že to prostě nějak uděláme a nějak to dopadne. Setkalo se to poměrně s úspěchem. Nic není nemožné, je to jen o tom chtít a říct si: OK, jestli budou občané šťastní a chtějí to mít tímto směrem, tak tomu rozhodně půjdeme naproti. U nás ta pyrotechnika po umělecké stránce není moc výrazná. Výrazné je, když ukazují, kolik toho bylo při amatérských oslavách zapáleno, což je s těmi ohňostroji po politické stránce spojeno.

Lukáš Manhart: Já jsem ten ohňostroj sledoval z Troji, a jak jste zmiňoval ty ohně, tak to vypadalo na průšvih. A to bylo poměrně dlouhé – 10, 15 sekund. Pak se to zase rozjelo a dobrý. Z dálky to vypadalo, že je tam nějaký kolaps.

Martin Peter: Lidé to moc neznají. Je to trik, který se používá ve filmu. Vždycky, když vybuchne auto, nacpou tam tento efekt a každý si to s tím spojuje.

Jana Berková: Chtěli jsme vyvolat pocit národní hrdosti a opravdu jsme ho vyvolali. Protože lidi, kteří stáli na místě – a to i turisté – řekli: wow! A Pražané i návštěvníci měli ten pocit, že jsme opravdu dobří a že jsme ukázali to nejlepší, co můžeme. Takže chci jen říct, že ty ohňostroje smysl mají a doufám, že

v žádném případě nenastane situace, že se ohňostroj zruší, protože to k tomu patří. A aspoň na těch 11 minut to spojilo několik tisíc lidí, kteří to sledovali přímo na místě nebo ze záznamu. Máme z toho radost, rádi bychom v tomto trendu pokračovali a myslím si, že příští rok přijede ještě víc lidí. Z čehož samozřejmě nebudeme úplně jásat, ale má to ten sekundární efekt.

Bod byl uzavřen bez usnesení.

Bod 6/ Verdikt soudního dvora EU stran poskytovatelů přepravních služeb (Uber)

Předseda výboru Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM připomněl, že rovněž tuto problematiku sleduje výbor dlouhodobě a že je kvůli ní Praha pod velkým tlakem. Upozornil členy výboru, že jako součást podkladů obdrželi verdikt Evropského soudního dvora stran Uberu, který celou záležitost posunul očekávaným směrem a zeptal se Ing. Jiřího Bureše, jak na to MHMP bude nahlížet, co se od toho verdiktu změnilo a co se chystá.

Úvodní slovo: Ing. Jiří Bureš, vedoucí odd. taxislužby ODA MHMP

Dovolil bych si v krátkosti zrekapitulovat, jak šel čas a kde jsme. Zhruba tři roky tady společnost Uber provozuje mobilní aplikaci. My tvrdíme, že jí v podstatě celou dobu porušuje zákony České republiky. Centrální orgány se k tomu stavěly trochu opatrně kvůli otázce, jestli Uber netvrdil pravdu, že se jedná o službu informační společnosti, která se nedá nebo nesmí regulovat národními předpisy. Muselo se počkat na rozhodnutí Evropského soudního dvora. Ten vydal 20. prosince rozhodnutí, kterým jasně řekl, že se nejedná o službu informační společnosti a že ty činnosti, které Uber vykonává, jsou jednoznačně nedílnou součástí přepravy, čili že ta činnost patří do oblasti dopravy.

Ministerstvo dopravy 22. prosince písemně vyzvalo společnost Uber, aby se zdržela protiprávní činnosti. Minulý týden něco podobného udělala paní primátorka. Uběhlo dvacet dní a nic se nestalo. Ta společnost tuto činnost neustále vykonává, my ji kontrolujeme a trestáme. Můžeme akorát kontrolovat ve správním řízení, ukládat pokuty. Právní zástupci těch řidičů se bohužel proti všemu odvolávají, dokonce podávají žaloby, že je prováděna kontrola v rozporu se zákonem, že se ničeho nedopouští.

Takže do této chvíle není jedno jediné rozhodnutí soudu, protože soudy nečinili. Možná taky čekaly na to rozhodnutí ESD, ale pravda je, že MD ČR asi dvacet našich rozhodnutí potvrdilo a muselo k soudu, protože na to byla soudní žaloba. Zrovna tak my, jako prvoinstanční orgán, který řeší odvolání městských úřadů, máme asi tři nebo čtyři případy taky u soudu, protože za to byla podaná žaloba.

Shodou okolností MD ČR dneska dopoledne svolalo jednání o tom, jak v této situaci dál postupovat. Bylo na něm asi 25 účastníků, samozřejmě včetně zástupců taxikářů, kteří jsou tou situací hrubě znepokojeni a vyhrožují, že na blížící se dvouleté výročí, kdy poprvé zablokovali Wilsonovu ulici, chystají něco mnohem většího, protože se podle nich nic neděje. Takže na tom jednání bylo dnes řešeno, co se dá vlastně udělat.

Ministerstvo dopravy to samozřejmě organizovalo, takže se na tom jednání začalo od možností soudních žalob, předběžných opatření, trestních oznámení. A vzhledem k tomu, že tam nějaké soudní žaloby byly a byl tam náhled předběžných opatření, který není dotažený do konce, tak by další takové úkony narušily jednání těch předem uložených.

A bohužel se nakonec dospělo k tomu, že jsme vůči společnosti Uber všichni bezbranní a jedině, co můžeme dělat, je to, co děláme my: kontrolovat, vést správné řízení, ukládat pokuty, které bohužel končí u soudu a soudy bohužel nečiní. Takže pro nás, jako Magistrát, ten rozsudek ESD nic nového nepřinesl. Byli jsme tady i kárání za to, že stíháme Uber, když není ještě rozhodnuto. A my jsme nedělali nic jiného, než že jsme tu dopravu posuzovali jako taxislužbu. A to ESD potvrdil.

Rozprava:

Ondřej Mirovský: Vedle Uberu jezdí v Praze Taxify. Zaměřujete se také na něj?

Jiří Bureš: To je úplně stejná situace, akorát Taxify je ještě drzejší, protože tu aplikaci tady v minulosti soud zakázal provozovat. Dokonce lidé z Taxify řekli, že je to nezajímá a budou ji tu provozovat dál. Následně proběhlo nové soudní řízení a znovu to povolili. Z našeho hlediska máme problém, protože Taxify dělá to, co nám udělal kdysi Uber - zablokoval nám všechny mobily. Protože si tu službu můžete objednat zase pouze přes mobil. Když jsem se v pondělí domlouval s našimi kontrolory, z nichž každý má nafasované dva mobily - oba zablokované, tak mi jeden řekl, že pojedou na svůj a uvidíme. Za chvíli byl zablokovaný a přišla zpráva, že je nespolehlivý klient. Jak jsem mluvil o tom dopisu, který 22. prosince poslalo ministerstvo na Uber, tak ten samý poslalo na Taxify – aby se zdrželo protiprávního jednání. Ale to je jako když hrách o stěnu házíte. Na ulici jsou dnes a denně a taxikářská veřejnost je hodně nazlobená, protože jim berou kšefty.

Ondřej Mirovský: Zjistil jsem, že mnoho řidičů Uberu jezdí pro Taxify a obráceně.

Lukáš Manhart: Jaký druh kontrol probíhá ve vztahu k Uberu? Ještě si pamatuju, že v době, kdy jsem tu byl v pozici radního a měl tuhle problematiku na starosti, tak bylo problematické prostřednictvím figuranta tu kontrolu provést. Ta společnost je objednávána přes tu aplikaci a v momentě, kdy se to jednou objedná, tak to potom už nelze, protože toho kontrolora zablokují. Tak se chci zeptat, jestli v tomto ohledu právě u těch kontrol prováděných prostřednictvím kontrolora došlo k nějakému posunu. Protože město má jeden účet, přes něj jde placení.

Jiří Bureš: Došlo tam k dohodě. Když sem před rokem paní primátorka pozvala na jednání ty nejvyšší představitelé Uberu, tak mimo to, že nás žádali, abychom jim pomohli s legislativní úpravou, aby tady ve své činnosti mohli pokračovat, tak je paní primátorka vyzvala, že první, co musí udělat, je přestat nám blokovat mobily. A skutečně přestali. A skutečně jsem ještě asi dvakrát na to osobně posílal zástupci firmy Uber email. Včera nám dva telefony odblokovali. Takže s Uberem nemáme žádný problém. Problém je akorát ten, že tam tu jízdu musíme vykonat my, a to je trochu problém z hlediska požadavků na počty kontrol. Tam není možná žádná jiná kontrola, třeba postavit se na ulici a kontrolovat vozidla. Protože za prvé to vozidlo Uberu nepoznáte a za druhé potřebujeme získat nějaké důkazy. A ty jsou sice vachrlaté, ale jsme domluveni s Ministerstvem dopravy, že to zkouší – proto nám zatím všechna naše rozhodnutí potvrdili. Čeká se na soudní rozhodnutí. A ty důkazy spočívají v tom, že když si to naši figuranti objednájí, tak pak tisknou otisky mobilních obrazovek, kde je objednávka, její potvrzení, kdo vás poveze, SPZ, a pak přijde faktura. Takže je to sice pochybné, ale nic jiného se jako důkaz v tomto případě nedá zajistit. Proto tu jízdu musíme provést my, protože od nikoho jiného tyto důkazy nejsme schopni získat.

Lukáš Manhart: Takže to není jízda prostřednictvím figuranta, ale prostřednictvím úředníka?

Jiří Bureš: Aby toho bylo víc, tak dopoledne jezdí všichni naši kontroloři sami. Tam si to - na rozdíl od taxikářů - můžou dovolit, protože je ti lidé neznají. Takže si to kontrolor sám objedná, sám jede, na konci řekne, že je kontrolor a čeká tam policie. Pak jezdíme s figuranty, kteří představují zahraniční turisty. Teď děláme tři až pět kontrol denně. Ale kontrola není jen ta jízda, ta je jen 10 % práce. Kontrolor musí sepsat protokol a poslat ho dopravci k případným námitkám. Než je to oficiálně doručeno, uběhne deset dní. Pak má dopravce dalších patnáct dní na to, aby poslal případné námitky. Ty pak musíme vypořádat, on dá mezitím podnět z podjatosti. Takže než můžeme vůbec zahájit správní řízení a než se vyřídí námitky, uběhne měsíc, měsíc a půl. Správní řízení má ze zákona zahájení, oznámení, skončení, dotazování a rozhodnutí. Teď nám soud vrátil naše rozhodnutí a do jisté míry i Ministerstva financí, které je už hodně opatrné a dost nám toho vrací k novému řízení. Neudělali jsme výslech jednoho ze tří figurantů a soud to vrátil s tím, že je to nedostatečné. Takže je to velmi složitý proces a když dopravci úmyslně žádají o výslech řidiče, který je nedohledatelný... Od data provedení kontroly do ukončení našeho rozhodnutí je to pět, šest měsíců. A neloudáme se. Ale nejsmutnější na tom je, že si z toho Uber nic nedělá, i přes výzvy ministerstev a naše pokuty. Především jsme zase dali kauci 100 tis. Kč, která byla druhý den zaplacená. Pan Mgr. Bouček se na to specializuje, zastupuje je a už si na to založil velkou kancelář. Máme informace, že ti řidiči jezdí k němu, on jim vyplácí peníze, oni zaplatí a jedou dál.

Ondřej Mirovský: Takže to pak je hotově?

Jiří Bureš: Kauce je hotově. Takže i na tom dnešním jednání byla v podstatě konstatována bezzubost. Jediné, co můžeme udělat, je změnit zákon. Ta změna se připravuje v tom duchu, že se zprostředkovatelům dají povinnosti tak, jak byly navrženy v novele ze 4. 10. 2017, která byla během projednávání na Úřadě vlády bohužel vyškrtnutá právě kvůli dohadům, jestli je to služba dopravní společnosti nebo není. A v pondělí legislativa rozeslala v mezirezortním připomínkovém řízení legislativní plán vlády, kde mělo Ministerstvo dopravy návrh tří novel. Ten třetí zákon je o silniční dopravě a podle tohoto plánu by měl být předložen v srpnu letošního roku. Ale je to plán vlády, která už neexistuje, takže je otázkou, jak to všechno dopadne - s tím, že ta novela má začít platit ke konci roku 2019.

Lukáš Manhart: O čem ta novela má být?

Jiří Bureš: Měly by se do ní dát povinnosti zprostředkovatelů. Ten rozsudek ESH není jednoznačný. Říká, že Uber provozuje dopravu a na ní by měl mít živnost – koncesi. Podle jiných zase říká, že je to zprostředkovatelská činnost, čili by měli mít živnost na zprostředkování. Já jsem hned po silvestru byl na Ministerstvu dopravy, aby nám řekli, jak to vidí oni, abychom postupovali v souladu s jejich míněním. Řekli nám, že tomu rozumí tak, že je Uber zprostředkovatel. A to je to, co jsme celou dobu tvrdili. Proto Uber v našich správních řízeních nikdy nehrál roli, protože zprostředkovatel žádnou povinnost ze zákona nemá. Proto když jsem mluvil s paní primátorkou a když jsem byl u pana ministra Ťoka, chtěl jsem prosazovat povinnosti zprostředkovatelů. Minimálně aby měli povinnost veškeré přepravy evidovat, na požádání kontrolního orgánu je předložit a hlavně přepravu zprostředkovat pouze osobě, která je k tomu oprávněná. To bylo na popud ministra průmyslu a obchodu Krejčího na jednání na Úřadu vlády vyškrtnuto. A přes veškerou snahu o navrácení ještě jednat s poslanci se to tam už nevrátilo. Ale teď to vypadá, že by se to tam mohlo vrátit právě kvůli rozsudku ESD, akorát je to na dlouho. Legislativní proces je dlouhý.

Ondřej Kallasch: Největší problém je, že v zákoně není nějakým způsobem specifikováno, co vlastně Uber je, a že Uber čistě zprostředkovává spojení zákazníka s cílovým řidičem. A po Uberu nemůžeme

chtít, aby za ty lidi nesl odpovědnost, protože to oni podnikají a to oni musí mít nějakou koncesi nebo legislativní postoj k tomu, že tu sužbu můžou vykonávat. Nicméně Uber přináší ještě jeden aspekt – sdílenou ekonomiku, kdy lze přes tuto platformu využívat i lidi, kteří se tím primárně neživí a můžou to dělat ve svém volném čase. O tomhle je potom nicméně potřeba toho zákazníka informovat. Že má možnost mít buď profesionálního řidiče, který platí daně, anebo že si může díky té platformě nechat zprostředkovat nějakého neprofesionála. Nicméně musíme v rámci té legislativy nejdřív specifikovat, co je vůbec zprostředkovatel. A já si myslím, že by se to teď mohlo podařit. Když je Jakub Michálek, který se tady na Magistrátu Uberem hodně zabýval, v Poslanecké sněmovně.

Ondřej Mirovský: Opakovali jsme tu mockrát, že se to posune, až někteří členové výboru budou poslanci. V to doufáme.

Bod byl uzavřen bez usnesení.

Bod 7/ Různé, závěr

Členka výboru, Ing. Eva Vorlíčková, zopakovala svou žádost o analýzu výdajů za tiskové služby. Podle ní jí bylo nepravdivě řečeno, že tato analýza byla součástí podkladů k minulému zasedání. Rovněž jí měla být ředitelem INF MHMP, Ing. Robertem Fialkou, přislíbena analýza k nákupům produktů Microsoftu, kterou do tohoto zasedání neobdržela.

Tajemník výboru, František Marčík, předeslal, že si spolu dodání těchto materiálu už vyjasnili po telefonu. Upozornil, že materiály k tiskovým službám už přislíbil zařídit JUDr. Mařík a že není známo, že by Ing. Fialka bránil zveřejnění podkladových materiálů. Vše je prý jen otázka dohody o dodání, příp. formátu.

Ing. Vorlíčková si také postěžovala na to, že od Vánoc do dne zasedání výboru nebylo možné se vzdáleně připojit do magistrátní emailové schránky, kdy byla bez upozornění změněna doména. Předseda výboru, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM., ujistil, že připomene Ing. Fialkovi, aby vše zařídil a poslal. Ing. Vorlíčková nakonec obvinila Ing. Fialku ze lži. Poté ještě požádala o tabulku nákladů odboru kontrolních činností za rok 2017 v elektronické podobě. Předsedkyně kontrolního výboru, JUDr. Jaroslava Janderová, požádala o stejné informace i pro sebe a na potíže s připojením si postěžovala také.

Bod byl uzavřen bez usnesení.

Zasedání bylo ukončeno.

Mgr. Ondřej Mirovský M.EM, předseda Výboru pro legislativu, veřejnou správu, protikorupční opatření a informatiku ZHMP

František Marčík, tajemník Výboru pro legislativu, veřejnou správu, protikorupční opatření a informatiku ZHMP

Ověřil: Ondřej Kallasch

Zapsala: Bc. Barbora Vrablíková