

Původní požadavky města na novelu zákona č. 111/1994 Sb. (ne všechny byly akceptovány)

1. Zavedení povinnosti zprostředkovatelů dopravy

Zdůvodnění:

Současné znění zákona o silniční dopravě neřeší práva a povinnosti zprostředkovatelů dopravy, přestože se na ní bezprostředně podílí. V praxi se kontrolní pracovníci velice často setkávají s tím, že na objednanou přepravu prostřednictvím zprostředkovatele přijede civilní auto, které není zařazeno v evidenci vozidel taxislužby a řidič není držitelem zákonem požadovaných dokladů, přičemž jde mnohdy o spřízněnou osobu zprostředkovatele. Podle současné legislativy nese odpovědnost za, v těchto případech neoprávněné podnikání, pouze řidič vozidla, přestože mu tuto jízdu umožnil zprostředkovatel.

Z tohoto důvodu je § 1 odst. 1 navrženo rozšířit okruh působnosti tohoto zákona o práva a povinnosti zprostředkovatelů dopravy a v § 2 nově definovat zprostředkovatele dopravy.

2. Zrušení povinnosti vydávat stanoviska k žádostem o koncesi u malých vozidel

Zdůvodnění:

Současné znění § 5 zákona o silniční dopravě ukládá povinnost dopravním úřadům vydat k žádosti o koncesi k provozování silniční dopravy malými vozidly **vždy souhlasné stanovisko**. V těchto případech se jedná o správní akt, který naprosto zbytečně zatěžuje jak pracovníky živnostenských úřadů, kteří si o stanovisko dopravního úřadu musí písemně požádat, tak dopravní úřady. Přitom jsou zcela zbytečně vynakládány náklady na poštovné a materiál. **V podmínkách hlavního města Prahy se například v roce 2014 jednalo o 1 745 žádostí a proti nim byl vydán stejný počet dopředu zákonem určených stanovisek. V roce 2015 to dělalo 1 147 žádostí se stejným počtem stanovisek.**

Z tohoto důvodu je navrhováno zrušení povinnosti vydat vždy kladné stanovisko s tím, že se v těchto případech stanovisko vydávat nebude.

3. Změna požadavků na spolehlivost

Zdůvodnění:

Přestože od roku 2013, kdy byly novelou zákona zmírněny požadavky na spolehlivost řidiče taxislužby, dochází postupně k nárůstu delikvence, kdy u předražení došlo k nárůstu z 2,68 % v roce 2012 na 28,09 % v roce 2015, nedošlo za uplynulé tři roky ani k jedné ztrátě spolehlivosti.

Současně platná definice spolehlivosti, která sice má prodlouženou lhůtu, po kterou se berou v potaz sankce za přestupek, nebo jiný správní delikt, nicméně doplnění této lhůty podmínkou, že se musí jednat o opakované jednání, v podstatě znemožnila tohoto institutu vůči nepoctivým taxikářům využívat a přispěla tak ke zhoršení úrovně taxislužby.

Z těchto čísel jasně vyplývá, že řidiči se již tolik nebojí cestující okrádat, neboť ztráta spolehlivosti jim v podstatě nehrozí a z uložených pokut si nic nedělají.

Z tohoto důvodu je v návrhu novely zrušena podmínka opakovaného jednání a jsou doplněny další trestné činy a delikty, pro něž ke ztrátě spolehlivosti dojde, jako je nezaznamenání skutečného průběhu přepravy (při používání tzv. turba nebo účtování si jiné částky, než která vychází z taxametru). Nově je zde zahrnuta i sankce za provozování přepravy bez živnostenského oprávnění.

4. Požadavek na speciální SPZ – UPLATNÍ SE V JINÉM ZÁKONĚ

Zdůvodnění:

Vzhledem k tomu, že již řadu let jsou vydávány speciální SPZ např. vozidlům historickým, vozidlům zkušebním a vozidlům diplomatickým a dokonce od 1. 1. 2016 má každý občan možnost požádat si o přidělení zcela nesystémové registrační značky dle vlastního přání, neměl by být problém vydat speciální SPZ i vozidlům taxi.

Pro naplnění níže uvedených požadavků by stačila i pouhá změna barvy standardní SPZ.

Zavedením speciální SPZ bude dosaženo:

1. zamezení k dnes rozšířenému neoprávněnému podnikání v taxislužbě

V podmínkách, kdy jediným venkovním označením vozidla taxislužby, je střešní svítlna je častým jevem nasazení střešní svítilny na „civilní“ vozidlo a bez jakýchkoliv oprávnění provozování taxislužby. Jde o společensky nežádoucí jev, kdy vedle neoprávněného podnikání, díky kterému dochází i k daňovým únikům, podstupují cestující zvýšená rizika spojená s anonymitou neproověřeného řidiče. Řidič přitom „při obvyklé nemajetnosti“ nic neriskuje, zatímco v případě použití jiné registrační značky by se vystavoval riziku ztráty řidičského oprávnění a dále případnému maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní, což už je trestný čin.

2. umožnění výkonu státního odborného dozoru i u přeprav uskutečňovaných na základě předchozí písemné smlouvy

Díky jednoznačnému odlišení „civilních“ vozidel od vozidel taxislužby bude umožněn výkon státního odborného dozoru i u řidičů, přepravujících zákazníky na základě předchozí písemné smlouvy. Což je v současné době nejvíce (vedle neoprávněného podnikání) kritizovanou skutečností ze strany provozovatelů taxislužby.

3. snazší orientaci potencionálních zákazníků

Zákazník na ulici nemá za současných podmínek možnost rozeznat, jestli se jedná o skutečné vozidlo taxislužby, nebo vozidlo použité k neoprávněnému podnikání, nesplňující požadavky zákona. Nevědomky tak podstupují zvýšené riziko okradení.

5. Úprava podmínek provozování taxislužby na základě smlouvy

Zdůvodnění:

Současná právní úprava umožňuje za podmínek uvedených v odst. 4 § 21 provozovat taxislužbu bez označení střešní svítilnou a bez vybavení taxametrem. Podmínkou této výjimky však je uzavření písemné smlouvy předem.

V praxi je tato výjimka zneužívána k nabízení a vykonávání klasické operativní taxislužby, přičemž dopravci v těchto případech nemusí dodržovat městem

stanovené maximální ceny, neboť nemusí mít taxametr.

Z tohoto důvodu je navrhováno, aby byla do stávajícího znění odstavce 4 doplněn další požadavek na smlouvu a to, že smlouva musí být uzavřena minimálně na dobu tří hodin (obdobně jako v Bruselu).

Tímto opatřením by se odstranilo zneužívání této výjimky k výkonu běžné operativní krátkodobé taxislužby a na druhé straně by to umožňovalo za rozumných cenových podmínek pronájem takového vozidla na delší dobu, třeba návštěvník hotelu na celodenní výlet do Českého Krumlova, nebo pronájem občana na svatbu.

6. Povinnosti tzv. Drink servisů

Zdůvodnění:

Minulá právní úprava tohoto zákona zařadila tzv. „drink servis“, tedy odvoz auta a případně i jeho majitele a dalších osob, do taxislužby. Tímto došlo ke sjednocení požadavků na řidiče. Nebyly však stanoveny žádné povinnosti dopravci provozujícímu tento druh přepravy, což ve svém důsledku může vést k celé řadě daňových úniků. Rovněž kontrolní orgány se v případě kontroly nemají čeho chytit.

Z tohoto důvodu je navrhováno vložit do § 21 nový odst. 8, který ukládá dopravci provozujícímu tzv. „drink servis“ povinnost zajistit, aby řidič vydal zákazníkovi doklad o zaplacení jízdného, včetně údajů, které musí takový doklad obsahovat, povinnost vést evidenci uskutečněných přeprav a tuto společně s kopiemi dokladů o zaplacení jízdného ukládat nejméně po dobu 1 roku od ukončení přepravy.

7. Rozšíření zmocnění obce v oblasti zkoušek z místopisu

Zdůvodnění:

Hlavní město Praha využívá dlouhodobě zmocnění uvedené v § 21b odst. 1 zákona o silniční dopravě a obecně závaznou vyhláškou č. 23/1998 Sb. hl. m. Prahy, o ověřování znalostí řidičů taxislužby na území hlavního města Prahy stanovilo jako podmínku pro provozování taxislužby na území hl. m. Prahy složit zkoušku z místopisu, právních předpisů a obsluhy taxametr. Podle této vyhlášky musí být při každé zkoušce 3 členná zkušební komise.

Přihlášení řidiči taxislužby se velice často na zkoušku bez omluvy nedostaví nebo na zkoušku přichází naprosto nepřipraveni, čímž vedle toho, že zabírají místa jiným řidičům, plýtvají časem úředníků, kteří se tak nemohou věnovat své hlavní pracovní náplni, kterou je kontrola taxislužby a vedení správních řízení. Město je z důvodu uspokojení jejich požadavků na opravné zkoušky nuceno vypisovat stále nové termíny.

Dalším velkým problémem, hlavně ze strany zahraničních návštěvníků hlavního města Prahy je velmi špatná znalost cizích jazyků ze strany řidičů taxislužby, přestože jim svoje služby dnes a denně nabízí.

Z tohoto důvodu je navrhováno zařadit mezi podmínky pro výkon činnosti řidiče taxislužby na území obce i podmínku složení zkoušky ze základních znalostí jednoho světového jazyka a psychologické testy, obdobně jako u

nákladní dopravy. Současně je navrhováno stanovit podmínky platnosti osvědčení a zpoplatnit jednu přihlášku ke zkoušce poplatkem v maximální výši do 1 000 Kč.

8. Rozšíření zmocnění obce v oblasti požadavků na řidiče a vozidla Taxislužby

Zdůvodnění:

Stávající zákonné požadavky na vozidla (registrace v ČR a platná technická prohlídka) jsou z pohledu bezpečnosti cestujících a ekologických požadavků naprosto nedostatečné. V současné době jsou v hlavním městě Praze evidována vozidla taxislužby i s rokem výroby 1960.

Současná právní úprava umožňuje obcím v samostatné působnosti stanovit obecně závaznou vyhláškou podmínky pro užívání stanovišť taxislužby a provozní řád stanovišť. Pokud toho obce využijí, tak jako Praha, dojde k situaci, že se po ulicích obce pohybují dva druhy vozidel taxislužby, jeden vyhovující vydané OZV a druhý bez povinnosti splnit jakýkoliv městský standard. V podmínkách hlavního města Prahy pak zhruba 1 000 vozidel, která jsou využívána k nabízení služeb na stanovištích taxislužby, splňují požadavky města na bezpečnost a pohodlí cestujících a podstatně větší část – zhruba 5 000 vozidel musí splňovat pouze zákonné podmínky, tedy být registrováno v ČR a mít platnou technickou prohlídku.

Z tohoto důvodu je vzhledem k technickému pokroku, ekologickým požadavkům a určitému posunu ve vývoji společnosti navrhováno rozšířit zmocnění obce na možnost stanovit požadavky na vozidla taxislužby a jejich řidiče nejenom na stanoviště taxislužby, ale obecně na všechny řidiče a vozidla taxislužby, která jsou na území dané obce k taxislužbě používána.

9. Obnovení možnosti zadržení průkazu řidiče taxislužby

Zdůvodnění:

Zrušením této možnosti v roce 2013 došlo k postupnému nárůstu předražení z řádově 2 % v roce 2012 na 28,9 % v roce 2015.

Z tohoto důvodu je v předložené novele zákona o silniční dopravě navrženo vrátit se k původnímu řešení, kdy k zadržení průkazu řidiče taxislužby stačí pouhé podezření z poškození cestujících na ceně jízdného, nevydání dokladu o výši jízdného, uvedení nepravdivých údajů na dokladu o výši jízdného a neumožnění výkonu státního odborného dozoru.

10. Neoprávněné podnikání

Zdůvodnění

Současně platná právní úprava neumožňuje účinně trestat tzv. černé taxikáře, neboť je velmi obtížné s nimi v průběhu vedeného správního řízení jakýmkoliv způsobem komunikovat. Obvykle nemají ani trvalé bydliště a jsou přihlášení na úřadě, takže jediným momentem, kdy je správní orgán v bezprostředním kontaktu s touto

osobou, je okamžik kontroly. Je třeba, aby kontrolní orgán mohl již v rámci kontroly využít takové zákonné prostředky, které tuto osobu donutí se správním orgánem spolupracovat. Proto je nezbytné i v těchto případech umožnit kontrolním orgánům uložení kauce.

Z tohoto důvodu je do § 34e doplněn odst. 1 o používání v silničním provozu vozidla označeného a vybaveného způsobem zaměnitelným s dopadem do § 35c.

Současně je § 34e zákona o silniční dopravě doplněn o nové písmeno l), podle kterého se řidič taxislužby dopustí přestupku, pokud uskutečňuje přepravu, aniž by měl u sebe smlouvu nebo dohodu dokládající základní pracovněprávní vztah. Vzhledem k tomu, že se jedná o velmi rozšířený způsob obcházení zákona, je toto písmeno l) zařazeno v odst. 3 do přestupků, za které lze uložit pokutu až do výše 50 000 Kč a je za ně možno uložit i zákaz výkonu činnosti.

11. Rozšíření oprávnění pro ukládání kaucí

Zdůvodnění:

Samotné pokuty nejsou schopny problémy v taxislužbě vyřešit, neboť dalším velkým problémem je neplacení pravomocně uložených pokut. Problém neplacení správním orgánem uložených pokut se předešlá novela pokusila řešit rozšířením možnosti vybírání kaucí i na tuzemské dopravce, tedy i na taxislužbu. Jedná se o velmi účinný prostředek vůči taxikářům, porušujícím zákony. **Problém je ale v tom, že současné znění zákona umožňuje tímto nástrojem řešit pouze některá ustanovení zákona o silniční dopravě, a to ustanovení, která je oprávněna kontrolovat pouze Policie ČR nebo celní úřady.** Dochází tak k paradoxu, že kauci nelze vybírat za společensky nejvíce nebezpečné porušování zákonů, kterými je poškozování cestujících na ceně jízdného, ať již nedodržováním městem stanovených maximálních cen, nezaznamenáním skutečného průběhu přepravy (použitím tzv. „turba“) nebo dalšími, z pohledu taxikářů velmi operativními způsoby, jako je například zneužívání desetinné čárky na zobrazovači taxametru.

Z tohoto důvodu je v novele navrhováno rozšíření oprávněných kontrolních orgánů kauci vybírat o Ministerstvo dopravy, obecní policii a dopravní úřad, které jsou zahrnuty v dalším textu pod „kontrolní orgán“.

Vedle návrhu na rozšíření výčtu orgánů, které jsou oprávněny kauce ukládat, je navrhováno ještě rozšíření oblastí porušení zákonů, za která je možno kauci uložit. Vedle porušení zákona o silniční dopravě je navrhováno umožnění vybírat kauce i za porušení zákona o přestupcích. V případech kontroly přepravy osob za úplatu, prováděné vozidly s obsaditelností do 9 osob včetně řidiče je, **vzhledem k situaci v taxislužbě a častému provozování taxislužby bez koncese, umožněno vybrat kauci vždy.**

12. Realizace zástavy

Zdůvodnění:

Vzhledem k problémům se zadrženými vozidly je navrhováno zařadit do zákona o silniční dopravě nový § 35g, který by řešil otázku prodeje zadrženého (odstaveného) vozidla.

K tomuto prodeji by byl správní orgán oprávněn až po uplynutí 6 měsíců od nabytí právní moci rozhodnutí o uložení pokuty v případech, že tato pokuta nebyla uhrazena. Z prodeje vozidla by tak bylo možno uhradit pravomocně uloženou pokutu a náklady vzniklé s odstavením vozidla. Zbytek výnosu z prodeje by se pak vrátil kontrolované osobě, pokud by sdělila číslo účtu, na který by měl být poukázán. Pokud by do určité doby tento účet nesdělila, zbytek částky by propadl ve prospěch správního orgánu.