

V l á d n í n á v r h

ZÁKON

ze dne 2019,

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

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST PRVNÍ

Změna zákona o silniční dopravě

Čl. I

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 38/1995 Sb., zákona č. 304/1997 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 150/2000 Sb., zákona č. 361/2000 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 577/2002 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 1/2005 Sb., zákona č. 229/2005 Sb., zákona č. 253/2005 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 250/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 194/2010 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 102/2013 Sb., zákona č. 64/2014 Sb. a zákona č. 304/2017 Sb. se mění takto:

1. V § 1 odst. 2 se slova „ozbrojenými bezpečnostními“ nahrazují slovem „bezpečnostními“.
2. V § 2 se za odstavec 9 vkládá nový odstavec 10, který zní:

„(10) Zprostředkovatel taxislužby je osoba, která za úplatu zprostředkuje uzavření přepravní smlouvy mezi dopravcem a objednatelem přepravy, jejímž předmětem je poskytnutí taxislužby.“

Dosavadní odstavce 10 až 20 se označují jako odstavce 11 až 21.

3. V § 2 se odstavec 20 zrušuje.

Dosavadní odstavec 21 se označuje jako odstavec 20.

4. V § 3 odst. 2 písm. b) se slova „podle písmene a)“ nahrazují slovy „o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku podle tohoto zákona, přímo použitelného předpisu Evropské unie^{4e)} nebo mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána a která byla vyhlášena ve Sbírce zákonů nebo Sbírce mezinárodních smluv,“.

CELEX 32014R0165

5. V § 3 odst. 3 úvodní části ustanovení se za slova „Tuzemský dopravce“ vkládají slova „provozující silniční dopravu velkými vozidly“.

6. V § 3 odst. 3 písm. a) se slova „jej vést“ nahrazují slovy „zajistit jeho vedení“.

7. V § 5 se slovo „Dopravní“ nahrazuje slovy „Jde-li o koncesi pro provozování silniční dopravy velkými vozidly, dopravní“.

8. V § 5 se věta druhá zrušuje.

9. V § 8a odst. 7 se slova „ve Věstníku dopravy“ nahrazují slovy „způsobem umožňujícím dálkový přístup“.

10. V § 9 se odstavec 1 zrušuje.

Dosavadní odstavce 2 až 7 se označují jako odstavce 1 až 6.

11. V § 9 odst. 1 písm. b) se slova „odstavce 3“ nahrazují slovy „odstavce 2“.

12. V § 9 odst. 2 písm. a) se vkládá nový bod 1, který zní:

„1. užití vozidla, které není označeno evidenční nálepkou vozidla taxislužby,“.

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

13. V § 9 odst. 2 písm. a) se na konci textu bodu 4 doplňují slova „nebo uvedení nepravdivých údajů v dokladu o přepravě“.

14. V § 9 odst. 4 se za slova „dopravní úřad“ vkládají slova „nebo Ministerstvo dopravy“.

15. V § 9 odst. 5 se slova „odstavce 3“ nahrazují slovy „odstavce 2“.

16. V § 13 se na konci odstavce 3 doplňuje věta „Nevydá-li dotčený úřad v této lhůtě závazné stanovisko, platí, že bylo vydáno souhlasné stanovisko.“.

17. V § 16c se na konci odstavce 3 doplňuje věta „Nevydá-li dotčený úřad v této lhůtě závazné stanovisko, platí, že bylo vydáno souhlasné stanovisko.“.

18. V § 16f odst. 4 se za větu třetí vkládá věta „Nevydá-li dotčený úřad v této lhůtě závazné stanovisko, platí, že bylo vydáno souhlasné stanovisko.“.

19. V § 16f se na konci odstavce 6 doplňuje věta „Proti rozhodnutí, kterým byl jízdní řád nebo výlukový jízdní řád schválen nebo kterým byla schválena jejich změna, se nelze odvolat; to neplatí v případě rozhodnutí podle odstavce 3.“.

20. V § 17 se za odstavec 1 vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) V celostátním informačním systému o jízdních řádech jsou vedeny údaje obsažené v jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy, veřejné drážní osobní dopravy a veřejné osobní vodní dopravy a názvy zastávek linkové osobní dopravy.“.

Dosavadní odstavce 2 až 5 se označují jako odstavce 3 až 6.

21. V § 17 odst. 5 se slova „Odstavec 2“ nahrazují slovy „Odstavec 3“.

22. V § 17a odst. 1 se za písmeno b) vkládá nové písmeno c), které zní:

„c) Ministerstva dopravy,“.

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

23. V § 17a odst. 2 se číslo „15“ nahrazuje číslem „10“.

24. V § 18a odst. 1 úvodní části ustanovení se slovo „dopravce“ zrušuje.

25. V § 18c odst. 2 se číslo „60“ nahrazuje číslem „90“.

26. V § 21 odst. 1 písm. a) se za slova „(dále jen „vozidlo taxislužby“)“ vkládají slova „a označeno evidenční nálepkou vozidla taxislužby, která byla pro toto vozidlo vydána“.

27. V § 21 se za odstavec 2 vkládá nový odstavec 3, který zní:

„(3) Dopravce je při provozování taxislužby povinen zajistit, aby práci řidiče taxislužby vykonávala osoba, která

a) je v základním pracovněprávním vztahu s dopravcem, není-li touto osobou sám dopravce nebo jeho manžel nebo registrovaný partner, a

b) je držitelem oprávnění řidiče taxislužby.“.

Dosavadní odstavce 3 až 9 se označují jako odstavce 4 až 10.

28. V § 21 odst. 4 se písmena a) a b) zrušují.

Dosavadní písmena c) až i) se označují jako písmena a) až g).

29. V § 21 odst. 4 písm. a) bodu 2 se slova „a příjmením“ zrušují a za slovo „popřípadě“ se vkládají slova „jmény, a příjmením,“.

30. V § 21 odst. 4 písm. b) bodu 1 se slova „, paměťová jednotka“ zrušují.

31. V § 21 odst. 4 písm. b) bodu 3 se slova „písmene h)“ nahrazují slovy „písmene f)“.

32. V § 21 odstavce 5 až 7 znějí:

„(5) Splnění povinností podle odstavce 4 se nevyžaduje, je-li přeprava poskytnuta na základě písemné smlouvy uzavřené před zahájením přepravy, která

a) obsahuje

1. identifikační údaje smluvních stran, kterými jsou jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firma nebo název, adresa bydliště nebo sídla a datum narození nebo identifikační číslo dopravce a objednatele přepravy,

2. jednoznačné určení přepravy uvedením jména, popřípadě jmen, a příjmení nebo jiného určení přepravovaných osob a údajů o datu, čase a trase přepravy,

3. cenu za přepravu nebo způsob jejího určení a

4. údaje o zprostředkovateli taxislužby, kterými jsou jeho jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firma nebo název, adresa sídla a identifikační číslo, bylo-li přiděleno, a označení, že jde o zprostředkovatele, je-li uzavření smlouvy zprostředkováno zprostředkovatelem taxislužby, a

b) je při přepravě a po zbývající část dne, ve kterém byla přeprava poskytnuta, k dispozici ve vozidle taxislužby, kterým byla přeprava poskytnuta, nebo je v tomto vozidle k dispozici její kopie.

(6) Splnění povinností podle odstavce 4 se rovněž nevyžaduje, je-li přeprava poskytnuta na základě objednávky provedené elektronickými prostředky jinou než hlasovou službou a

a) objednateli přepravy byla před objednáním přepravy sdělena konečná cena za tuto přepravu a, je-li přeprava zprostředkována zprostředkovatelem taxislužby, jeho jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firma nebo název, adresa sídla a identifikační číslo, bylo-li přiděleno,

b) objednateli přepravy byly před zahájením přepravy sděleny údaje o

1. dopravci, který přepravu poskytne, kterými jsou jeho jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firma nebo název, adresa sídla a identifikační číslo,

2. řidiči taxislužby, který přepravu provede, kterými jsou jeho jméno, popřípadě jména, a příjmení, a

3. vozidle taxislužby, kterým bude přeprava poskytnuta, kterými jsou jeho státní poznávací značka, tovární značka a obchodní označení,

c) objednateli přepravy bylo bezprostředně po ukončení přepravy na jím uvedenou adresu elektronické pošty zasláno potvrzení o přepravě a

d) potvrzení o přepravě je po zbývající část dne, ve kterém byla přeprava poskytnuta, k dispozici ve vozidle taxislužby, kterým byla přeprava poskytnuta.

(7) Dopravce, který provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, je dále povinen

a) uchovávat záznamy o přepravě podle odstavce 4 písm. f), smlouvy o přepravě podle odstavce 5 a potvrzení o přepravě podle odstavce 6 písm. d) po dobu nejméně 3 let od ukončení přepravy, k níž se vztahují, a

b) zajistit, aby vozidlo taxislužby nebylo označeno střešní svítilnou podle odstavce 4 písm. a) bodu 1, nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s tímto označením,

1. je-li použito k jinému účelu než k provozování taxislužby, nebo

2. není-li vybaveno taxametrem.“.

33. V § 21 se odstavec 8 zrušuje.

Dosavadní odstavce 9 a 10 se označují jako odstavce 8 a 9.

34. V § 21 odstavec 9 zní:

„(9) Prováděcí právní předpis stanoví náležitosti záznamu o přepravě, knihy taxametru, dokladu o přepravě, potvrzení o přepravě a způsob řádné obsluhy taxametru.“

35. V § 21a odst. 1 písmeno b) zní:

„b) je dopravce podle zápisu v registru silničních vozidel¹⁴⁾ provozovatelem vozidla,“

36. V § 21a odst. 1 písm. d) se slova „odstavci 5“ nahrazují slovy „odstavci 6“.

37. V § 21a odst. 2 písm. b) se slova „a výrobní číslo paměťové jednotky taxametru“ zrušují a slova „na základě předchozí písemné smlouvy podle § 21 odst. 4“ se nahrazují slovy „podle § 21 odst. 5 nebo 6“.

38. V § 21a se na konci odstavce 4 doplňuje věta „Na základě oznámení zapíše dopravní úřad změnu údajů v evidenci vozidel taxislužby a vydá dopravci nový výpis z této evidence.“

39. V § 21a se za odstavec 4 vkládá nový odstavec 5, který zní:

„(5) Při zápisu vozidla do evidence vozidel taxislužby nebo na žádost dopravce vydá dopravní úřad dopravci, pro kterého je vozidlo v evidenci vozidel taxislužby zapsáno, evidenční nálepkou vozidla taxislužby. Dopravce je povinen zajistit, aby tato nálepka nebyla umístěna na jiném vozidle, než pro které byla vydána. Umístění nálepky na vozidlo taxislužby, pro které byla vydána, se nepovažuje za označení vozidla v rozporu s § 21 odst. 7 písm. b) nebo § 21d odst. 5.“

Dosavadní odstavec 5 se označuje jako odstavec 6.

40. V § 21a odst. 6 písm. a) se slova „až c)“ nahrazují slovy „nebo b)“.

41. V § 21a odst. 6 písm. b) se slova „dopravce pozbude oprávnění“ nahrazují slovy „zaniklo oprávnění dopravce“.

42. V § 21a odst. 6 písm. d) se text „§ 35 odst. 2 písm. l)“ nahrazuje slovy „§ 35 odst. 2 písm. i) nebo l)“.

43. V § 21a se doplňují odstavce 7 a 8, které znějí:

„(7) V případě vyřazení vozidla z evidence vozidel taxislužby je dopravce povinen neprodleně zajistit odstranění evidenční nálepky vozidla taxislužby.

(8) Náležitosti a vzor evidenční nálepky vozidla taxislužby a způsob jejího umístění na vozidle stanoví prováděcí právní předpis.“

44. V § 21b se odstavec 1 zrušuje.

Dosavadní odstavce 2 a 3 se označují jako odstavce 1 a 2.

45. V § 21b odst. 2 se za slovo „zvláštních“ vkládá slovo „technických“, slova „požadavek na barvu karoserie vozidla nebo technické požadavky. Jako technický požadavek lze stanovit pouze požadavek na minimální nebo“ se nahrazují slovy „požadavky na“ a za slovo „Zvláštní“ se vkládá slovo „technické“.

46. V § 21c odst. 1 se text „§ 9 odst. 3“ nahrazuje textem „§ 9 odst. 2“.

47. V § 21c se na konci odstavce 2 doplňuje věta „Cizinec, kterému byla udělena mezinárodní ochrana³³⁾, doklady podle věty první a druhé vydané státem, jehož je státním příslušníkem, nepřikládá.“.

Poznámka pod čarou č. 33 zní:

„³³⁾ Zákon č. 326/1999 Sb., o pobytu cizinců na území České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.“.

48. V § 21c odstavec 4 zní:

„(4) Dopravní úřad oprávnění řidiče taxislužby odejme, pokud

a) o to jeho držitel požádal, nebo

b) jeho držitel přestal být spolehlivým podle § 9 odst. 2; vydání rozhodnutí o odnětí oprávnění řidiče taxislužby je prvním úkonem v řízení.“.

49. V § 21c odst. 5 větě první se za slova „nebo poškození průkazu řidiče taxislužby“ vkládají slova „nebo změnu údajů v něm zaznamenaných“ a část věty za středníkem včetně středníku se zrušuje.

50. V § 21c odst. 5 se věta druhá nahrazuje větou „ Na žádost řidiče taxislužby vydá dopravní úřad namísto průkazu řidiče taxislužby, jehož se oznámení podle věty první týká, nový průkaz řidiče taxislužby, je-li žadatel držitelem oprávnění řidiče taxislužby.“.

51. V § 21c odst. 6 písm. c) se slova „, odcizení nebo poškození.“ nahrazují slovy „nebo odcizení,“.

52. V § 21c odst. 6 se doplňuje písmeno d), které zní:

„d) dnem vydání nového průkazu řidiče taxislužby, oznámil-li řidič taxislužby dopravnímu úřadu jeho poškození nebo změnu údajů v něm zaznamenaných.“.

53. V § 21c odst. 7 se na konci textu věty první doplňují slova „, nebo nejpozději při vydání nového průkazu řidiče taxislužby v případě pozbytí platnosti podle odstavce 6 písm. d)“.

54. V § 21d odst. 1 písm. a) se slova „bodů 1“ nahrazují slovy „, a označeno evidenční nálepkou vozidla taxislužby, která byla pro toto vozidlo vydána“.

55. V § 21d odst. 4 úvodní části ustanovení se slova „Při výkonu práce řidiče taxislužby je řidič vozidla taxislužby, které je vybaveno taxametrem,“ nahrazují slovy „Nejde-li o přepravu podle § 21 odst. 5 nebo 6, je řidič vozidla při výkonu práce řidiče taxislužby“.

56. V § 21d odst. 4 se vkládá nové písmeno a), které zní:

„a) užit vozidlo taxislužby, které je viditelně a čitelně označeno

1. střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně a

2. jménem, popřípadě jmény, a příjmením, obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby,“.

Dosavadní písmena a) až c) se označují jako písmena b) až d).

57. V § 21d odstavec 5 zní:

„(5) Vozidlo nesmí být označeno střešní svítilnou podle § 21 odst. 4 písm. a) bodu 1, nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s tímto označením,

a) je-li použito k jinému účelu než k provozování taxislužby, nebo

b) není-li vybaveno taxametrem.“.

58. V § 21d se odstavec 6 zrušuje.

59. V části II hlavě druhé se díl 6 včetně nadpisu zrušuje.

60. Za § 21d se vkládá nový § 21e, který včetně nadpisu zní:

„§ 21e

Povinnosti zprostředkovatele taxislužby

(1) Zprostředkovatel taxislužby je povinen zajistit, aby jím zprostředkovaná přeprava byla

a) poskytnuta podnikatelem v silniční dopravě, který je držitelem koncese pro provozování silniční motorové dopravy osobní vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče,

b) provedena vozidlem taxislužby nebo vozidlem cestujícího a

c) provedena řidičem, který je držitelem oprávnění řidiče taxislužby.

(2) Zprostředkovatel taxislužby je povinen vést evidenci zprostředkovaných přeprav. Evidence zprostředkovaných přeprav obsahuje u každé zprostředkované přepravy jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firmu nebo název poskytovatele přepravy, adresu jeho sídla, jeho identifikační číslo a údaje o době a místě zahájení přepravy. Údaje o zprostředkované přepravě se v evidenci uchovávají po dobu nejméně 3 let ode dne ukončení zprostředkované přepravy.“.

61. V části II hlavě druhé se za díl 5 vkládá nový díl 6, který včetně nadpisu zní:

**„Díl 6
Příležitostná osobní silniční doprava**

§ 21f

(1) Dopravce provozující příležitostnou osobní silniční dopravu je povinen objednávkou přepravní služby předem zaznamenat do evidenční knihy objednávek a zajistit, aby kopie záznamu objednávky byla umístěna ve vozidle, kterým se přeprava vykonává. Záznam objednávky v evidenční knize objednávek je dopravce povinen uchovat po dobu nejméně 1 roku ode dne ukončení objednané přepravy. Náležitosti záznamu objednávky stanoví prováděcí právní předpis.

(2) Dopravce provozující mezinárodní příležitostnou osobní silniční dopravu je dále povinen zajistit, aby ve vozidle, kterým se přeprava vykonává, byl umístěn vyplněný jízdní list podle přímo použitelného předpisu Evropské unie²⁸⁾ nebo podle vyhlášené mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána. Formulář jízdního listu vydá dopravci provozujícímu příležitostnou osobní silniční dopravu na jeho žádost Ministerstvo dopravy nebo osoba Ministerstvem dopravy pověřená.

CELEX 32009R1073

62. V § 23 odst. 1 písm. j) a v § 23 odst. 2 písm. n) se slova „2 let“ nahrazují slovy „1 roku“.

63. V § 23 odst. 3 písm. b) se slovo „vozidla,“ nahrazuje slovy „vozidla a“.

64. V § 23 odst. 3 písm. c) se slovo „a“ nahrazuje tečkou.

65. V § 23 odst. 3 se písmeno d) zrušuje.

66. V § 23 odstavec 4 zní:

„(4) Řidič vozidla je při přepravě nebezpečných věcí v souladu s Dohodou ADR povinen

a) provádět přepravu dopravní jednotkou vybavenou písemnými pokyny, osvědčením o školení řidiče přepravujícího nebezpečné věci a osvědčením o schválení vozidel pro přepravu některých nebezpečných věcí a řádně a úplně vyplněnými průvodními doklady,

b) provádět přepravu dopravní jednotkou označenou bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,

c) převzít k přepravě pouze kontejner označený bezpečnostními značkami a označením vztahujícím se k nákladu,

d) používat dopravní jednotku vybavenou předepsanou výbavou pro obecnou a osobní ochranu a další dodatečnou výbavou,

e) používat dopravní jednotku vybavenou hasicími přístroji,

f) dodržet ustanovení o zákazu společné nákladky, manipulaci, zajištění nákladu a dozoru nad vozidly a

g) dodržet ustanovení pro omezení průjezdu tunely.“.

67. V § 27 se věta první zrušuje.

68. V § 27 se slovo „však“ zrušuje a text „§ 9 odst. 2 písm. a)“ se nahrazuje slovy „§ 9 odst. 1 písm. a) a, jde-li o zahraniční dopravce usazené v jiném členském státu Evropské unie, kopie dokladů prokazujících existenci pracovního vztahu s řidičem včetně jejich překladu do českého jazyka“.

CELEX 32014L0067

69. V § 33a odst. 3 a 6 se text „§ 9 odst. 4 písm. b)“ nahrazuje textem „§ 9 odst. 3 písm. b)“.

70. V § 33c se slova „o počtu držitelů eurolicencí k 31. prosinci předchozího roku a o počtu jimi vydaných opisů eurolicencí“ nahrazují slovy „požadované přímo použitelným předpisem Evropské unie³⁴⁾ v rozsahu, ve kterém je má Česká republika sdělovat Evropské komisi“.

Poznámka pod čarou č. 34 zní:

„³⁴⁾ Čl. 26 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES.

Čl. 17 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy.

Čl. 28 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006.“.

CELEX 32009R1071

CELEX 32009R1072

CELEX 32009R1073

71. V § 34 odst. 3 se slova „a celní úřady“ zrušují a za slovo „terminálů“ se vkládají slova „, zprostředkovatelé taxislužby“.

72. V § 34 odst. 4 se slova „a taxometru“ nahrazují slovy „, taxometru a elektronickému zařízení, v němž má k dispozici smlouvu podle § 21 odst. 5 nebo potvrzení o přepravě podle § 21 odst. 6“.

73. V § 34 se za odstavec 4 vkládá nový odstavec 5, který zní:

„(5) Dopravce je povinen zajistit, aby řidič poskytl obecní policii a Policii České republiky součinnost při výkonu kontroly.“.

Dosavadní odstavce 5 až 7 se označují jako odstavce 6 až 8.

74. V § 34b odst. 2 písm. f) se text „§ 9 odst. 4 písm. b)“ nahrazuje textem „§ 9 odst. 3 písm. b)“.

75. V § 34b odst. 5 písm. d) se text „§ 9 odst. 3“ nahrazuje textem „§ 9 odst. 2“.

76. V § 34b odst. 6 písm. c) se slova „a výrobní číslo paměťové jednotky taxametru“ zrušují a slovo „, a“ se nahrazuje čárkou.

77. V § 34b odst. 6 se za písmeno c) vkládá nové písmeno d), které zní:

„d) sériové číslo evidenční nálepky vozidla taxislužby, která byla pro vozidlo taxislužby vydána, a datum jejího vydání a“.

Dosavadní písmeno d) se označuje jako písmeno e).

78. V § 34b odst. 7 se slova „podnikatelích v silniční dopravě provozované velkými vozidly“ nahrazují slovy „dopravcích provozujících silniční dopravu velkými vozidly pro cizí potřeby“.

79. V § 34c odst. 8 písm. b) se text „§ 9 odst. 3 písm. b)“ nahrazuje textem „§ 9 odst. 2 písm. b)“.

80. V § 34d se na konci odstavce 2 doplňuje věta „Údaje podle § 34b odst. 2 písm. h) o přestupcích a správních trestech za ně uložených, které pravomocně uložilo Ministerstvo dopravy dopravcům usazeným v jiném členském státě než v České republice provozujícím silniční dopravu velkými vozidly pro cizí potřeby za přestupek podle tohoto zákona, zapíše v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě Ministerstvo dopravy.“.

CELEX 32009R1071

81. V § 34d se na konci odstavce 3 doplňuje věta „Ministerstvo dopravy dále zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup po dobu platnosti průkazu řidiče taxislužby číslo tohoto průkazu a po dobu evidence vozidla taxislužby jeho státní poznávací značku.“.

82. V § 34d odst. 5 písm. b) se slova „podnikatelům v silniční dopravě provozované velkými vozidly“ nahrazují slovy „dopravcům provozujícím silniční dopravu velkými vozidly pro cizí potřeby“.

83. V § 34e odst. 1 písm. a) se slovo „vykonává“ nahrazuje slovem „vykoná“.

84. V § 34e odst. 1 písmeno b) zní:

„b) v rozporu s § 21d odst. 5 užije vozidlo označené střešní svítlnou podle § 21 odst. 4 písm. a) bodu 1, nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s tímto označením.“.

85. V § 34e odst. 2 se písmeno a) zrušuje.

Dosavadní písmena b) až k) se označují jako písmena a) až j).

86. V § 34e odst. 2 písm. a) se slovo „neodevzdá“ nahrazuje slovy „nebo § 35h odst. 6 neodevzdá neplatný nebo zadržžený“ a slova „do 7 dnů ode dne pozbytí jeho platnosti“ se zrušují.

87. V § 34e odst. 2 písm. b) se slovo „vykonává“ nahrazuje slovy „v rozporu s § 21d odst. 1 vykoná“ a slova „nesplňuje požadavky § 21d odst. 1“ se nahrazují slovy „není vozidlem taxislužby zapsaným v evidenci vozidel taxislužby pro něj, je-li sám dopravcem, nebo pro dopravce, k němuž má vztah podle § 21 odst. 3 písm. a), ani vozidlem cestujícího“.

88. V § 34e odst. 2 se za písmeno b) vkládá nové písmeno c), které zní:

„c) v rozporu s § 21d odst. 1 písm. a) vykoná práci řidiče taxislužby vozidlem, které není označeno evidenční nálepkou vozidla taxislužby,“.

Dosavadní písmena c) až j) se označují jako písmena d) až k).

89. V § 34e odst. 2 se za písmeno e) vkládá nové písmeno f), které zní:

„f) v rozporu s § 21d odst. 4 písm. a) užije vozidlo, které není viditelně a čitelně označeno střešní svítilnou nebo údaji o dopravci,“.

Dosavadní písmena f) až k) se označují jako písmena g) až l).

90. V § 34e odst. 2 písm. g) se text „§ 21d odst. 4 písm. a)“ nahrazuje textem „§ 21d odst. 4 písm. b)“.

91. V § 34e odst. 2 písm. h) se text „§ 21d odst. 4 písm. b)“ nahrazuje textem „§ 21d odst. 4 písm. c)“.

92. V § 34e odst. 2 písm. i) se text „§ 21d odst. 4 písm. c)“ nahrazuje textem „§ 21d odst. 4 písm. d)“.

93. V § 34e odst. 2 písm. j) se text „§ 21d odst. 4 písm. c)“ nahrazuje textem „§ 21d odst. 4 písm. d)“.

94. V § 34e odst. 2 písmena k) a l) znějí:

„k) v rozporu s § 21d odst. 5 užije vozidlo označené střešní svítilnou podle § 21 odst. 4 písm. a) bodu 1, nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s tímto označením nebo

l) v rozporu s § 35h odst. 5 vykoná práci řidiče taxislužby v době, kdy má zadržovaný průkaz řidiče taxislužby.“.

95. V § 34e odst. 4 písm. a) a § 34e odst. 7 se slova „odstavce 2 písm. b)“ nahrazují slovy „odstavce 2 písm. a)“.

96. V § 34e odst. 4 se na konci textu písmene a) doplňují slova „písm. b) až d)“.

97. V § 34e odst. 4 písm. b) se slova „odstavce 2 písm. a), c) nebo f) až k)“ nahrazují slovy „odstavce 2 písm. b), c) nebo f) až k) nebo odstavce 3 písm. a)“.

98. V § 34e odst. 4 se na konci textu písmene c) doplňují slova „nebo odstavce 2 písm. l)“.

99. V § 34e odst. 5 se slova „bodů 1“ zrušují.

100. V § 34e odst. 6 se slova „a), c) nebo f) až k)“ nahrazují slovy „b), c) nebo f) až l)“.

101. V § 35 odst. 1 se písmeno a) zrušuje.

Dosavadní písmena b) až n) se označují jako písmena a) až m).

102. V § 35 odst. 1 písm. f) se text „§ 9 odst. 2 nebo 4“ nahrazuje textem „§ 9 odst. 1 nebo 3“.

103. V § 35 odst. 1 se za písmeno h) vkládá nové písmeno i), které zní:

„i) v rozporu s § 21a odst. 4 neoznámí změnu údajů o taxametru nebo o vybavení vozidla taxametrem,“.

Dosavadní písmena i) až m) se označují jako písmena j) až n).

104. V § 35 odst. 1 se na konci textu písmene j) doplňují slova „, nebo aby byly ve vozidle při jeho provozu stanovené smlouvy“.

105. V § 35 odst. 1 písm. k) se slova „nebo 5“ nahrazují slovy „, 5 nebo 7“.

106. V § 35 odst. 1 se písmeno l) zrušuje.

Dosavadní písmena m) a n) se označují jako písmena l) a m).

107. V § 35 odst. 1 písm. m) se text „§ 21e odst. 2“ nahrazuje textem „§ 21f odst. 2“.

108. V § 35 odst. 2 se za písmeno h) vkládá nové písmeno i), které zní:

„i) v rozporu s § 21 odst. 1 písm. a) provozuje taxislužbu vozidlem, které není označeno evidenční nálepkou vozidla taxislužby,“.

Dosavadní písmena i) až y) se označují jako písmena j) až z).

109. V § 35 odst. 2 písm. k) se slova „vozidlem taxislužby“ a text „písm. a)“ zrušují.

110. V § 35 odst. 2 se písmeno l) zrušuje.

Dosavadní písmena m) až z) se označují jako písmena l) až y).

111. V § 35 odst. 2 písmeno m) zní:

„m) v rozporu s § 21 odst. 4 písm. a) nezajistí, aby bylo vozidlo taxislužby viditelně a čitelně označeno střešní svítilnou a údaji o dopravci,“.

112. V § 35 odst. 2 písm. n) se text „§ 21 odst. 3 písm. d)“ nahrazuje textem „§ 21 odst. 4 písm. b)“.

113. V § 35 odst. 2 se písmeno o) zrušuje.

Dosavadní písmena p) až y) se označují jako písmena o) až x).

114. V § 35 odst. 2 písm. o) se text „§ 21 odst. 3 písm. e)“ nahrazuje textem „§ 21 odst. 4 písm. c)“.

115. V § 35 odst. 2 písm. p) se text „§ 21 odst. 3 písm. f)“ nahrazuje textem „§ 21 odst. 4 písm. d)“.

116. V § 35 odst. 2 písm. q) se text „§ 21 odst. 3 písm. g)“ nahrazuje textem „§ 21 odst. 4 písm. e)“.

117. V § 35 odst. 2 písm. r) se text „§ 21 odst. 3 písm. h)“ nahrazuje textem „§ 21 odst. 4 písm. f)“.

118. V § 35 odst. 2 písm. s) se text „§ 21 odst. 3 písm. i)“ nahrazuje textem „§ 21 odst. 4 písm. g)“.

119. V § 35 odst. 2 písmeno t) zní:

„t) v rozporu s § 21 odst. 7 neuchovává záznamy o přepravě, smlouvy o přepravě a potvrzení o přepravě nejméně po dobu 3 let od ukončení přepravy nebo nezajistí, aby vozidlo taxislužby nebylo označeno střešní svítilnou podle § 21 odst. 4 písm. a) bodu 1, nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s tímto označením,“.

120. V § 35 odst. 2 se písmeno u) zrušuje.

Dosavadní písmena v) až x) se označují jako písmena u) až w).

121. V § 35 odst. 2 písmeno v) zní:

„v) v rozporu s § 21a odst. 5 nezajistí, aby evidenční nálepka vozidla taxislužby nebyla umístěna na jiném vozidle, než pro které byla vydána,“.

122. V § 35 odst. 2 se za písmeno v) vkládá nové písmeno w), které zní:

„w) v rozporu s § 21a odst. 7 nezajistí neprodleně odstranění evidenční nálepky vozidla taxislužby v případě vyřazení vozidla z evidence vozidel taxislužby,“.

Dosavadní písmeno w) se označuje jako písmeno x).

123. V § 35 odst. 2 písm. x) se text „§ 21e odst. 1“ nahrazuje textem „§ 21f odst. 1“ a za slovo „objednávka“ se vkládají slova „, neuchová záznam objednávky v evidenční knize objednávek po dobu nejméně 1 roku od ukončení objednané přepravy“.

124. V § 35 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje slovem „, nebo“ a doplňuje se písmeno y), které zní:

„y) v rozporu s § 34 odst. 5 nezajistí, aby řidič poskytl obecní policii nebo Policii České republiky součinnost při výkonu kontroly.“.

125. V § 35 odstavec 3 zní:

„(3) Dopravce se dopustí přestupku tím, že

- a) provozuje linkovou osobní dopravu bez licence nebo povolení, nebo
- b) v rozporu s § 27 nezajistí, aby byly ve vozidle kopie dokladů prokazujících existenci pracovněprávního vztahu s řidičem včetně jejich překladu do českého jazyka.“.

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

„(6) Zprostředkovatel taxislužby se dopustí přestupku tím, že

- a) nezajistí, aby jím zprostředkovaná přeprava splňovala podmínky podle § 21e odst. 1, nebo
- b) nevede evidenci zprostředkovaných přeprav podle § 21e odst. 2.“.

Dosavadní odstavce 6 a 7 se označují jako odstavce 7 a 8.

127. V § 35 odst. 7 písm. c) se za slova „odstavce 3“ vkládají slova „nebo 6“.

128. V § 35 se za odstavec 7 vkládá nový odstavec 8, který zní:

„(8) Je-li přestupek podle odstavce 6 spáchán zprostředkovatelem taxislužby, kterému byl v posledních 5 letech nejméně dvakrát uložen správní trest za přestupek podle stejného odstavce, lze za něj uložit zákaz činnosti do 3 let nebo zveřejnění rozhodnutí o přestupku.“.

Dosavadní odstavec 8 se označuje jako odstavec 9.

129. V § 35 se na konci odstavce 9 doplňuje věta „Pravomocné rozhodnutí o přestupku podle odstavce 6 se zapisuje do evidence přestupků vedené Rejstříkem trestů.“.

130. V § 35c odst. 1 se za slova „přestupku podle tohoto zákona“ vkládají slova „nebo kontrolního řádu“.

131. V § 35f odst. 2 větě první se slova „uložena dopravci“ nahrazují slovy „uložena osobě, od níž byla vybrána kauce“.

132. V § 35f odst. 2 větě druhé se slovo „doprovci“ zrušuje.

133. V § 35f se na konci textu odstavce 2 doplňují slova „osobě, od níž byla vybrána“.

134. V § 35f odst. 3 úvodní části ustanovení se slovo „dopravce“ nahrazuje slovy „osobu, od níž byla vybrána kauce“, slovo „ho“ se nahrazuje slovem „jí“ a slovo „doprovci“ se nahrazuje slovy „osobě, od níž byla vybrána“.

135. V § 35f odst. 3 písm. a) se číslo „15“ nahrazuje číslem „30“.

136. V § 35f odst. 3 písm. b) se slova „dopravce písemně sdělí“ nahrazují slovy „písemně sdělila“.

137. V § 35f odst. 4 se slova „dopravce nesdělí dopravnímu úřadu“ nahrazují slovy „správnímú orgánu nebyly“ a za slovo „rozhodnutí“ se vkládá slovo „sdělený“.

138. V § 35f odst. 5 se slova „dopravní úřad“ nahrazují slovy „správní orgán“.

139. V § 35h odst. 1 písm. a) se text „§ 9 odst. 3“ nahrazuje textem „§ 9 odst. 2“.

140. V § 35h odst. 1 písm. b) se text „§ 9 odst. 3 písm. a)“ nahrazují textem „§ 9 odst. 2 písm. a)“.

141. V § 35h odst. 2 se slova „řidičský průkaz“ nahrazují slovy „průkaz řidiče taxislužby“.

142. V § 35h odst. 3 a § 35h odst. 4 písm. a) se slova „a zadrženého průkazu“ zrušují.

143. V § 35h se doplňuje odstavec 6, který zní:

„(6) Postup podle odstavců 1 až 5 lze uplatnit, i pokud průkaz řidiče taxislužby nebyl řidičem při provádění státního odborného dozoru předložen. Průkaz řidiče taxislužby se v takovém případě považuje za zadržený. Tato skutečnost se zaznamená v potvrzení podle odstavce 2. Průkaz řidiče taxislužby se k vyhotovení potvrzení doručovanému dopravnímu úřadu nepřikládá a jeho držitel má povinnost jej do 5 pracovních dnů ode dne zadržení odevzdat příslušnému dopravnímu úřadu. Dopravní úřad průkaz řidiče taxislužby podle odstavce 4 nevrací, nebyl-li odevzdán.“

144. V § 36 odst. 3 se slova „c) a n)“ nahrazují slovy „b) a m)“ a slova „a h)“ se nahrazují slovy „, h) a y)“.

145. V § 36 odst. 4 se za text „§ 34e“ vkládají slova „nebo § 35 odst. 2 písm. h)“.

146. V § 36 odst. 6 se slova „nebo celní úřad“ zrušují.

147. V § 36 se na konci odstavce 6 doplňuje věta „Přestupky podle § 34e odst. 3 může dále projednat příkazem na místě celní úřad.“

148. V § 37 odst. 1 se za slova „jinak vybaveno“ vkládají slova „, zda jsou dodržovány podmínky stanovené pro silniční dopravu nebezpečných věcí“.

149. V § 38 odst. 1 se slova „, a zda tuzemský dopravce používá vozidlo, jehož technický stav byl shledán vyhovujícím při technické kontrole, od které neuplynula doba stanovená zvláštním zákonem“ zrušují.

150. V § 38 se odstavec 2 zrušuje.

Dosavadní odstavce 3 a 4 se označují jako odstavce 2 a 3.

151. Poznámka pod čarou č. 4e zní:

„^{4e)} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém

zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy.“

152. V § 38a odst. 3 písm. j) se slovo „a“ nahrazuje čárkou.

153. V § 38a se na konci odstavce 3 tečka nahrazuje slovem „a“ a doplňuje se písmeno l), které zní:

„l) evidenčních nálepek vozidla taxislužby.“

154. V § 41 odst. 2 se text „§ 9 odst. 1,“ zrušuje, text „§ 17 odst. 5“ se nahrazuje textem „§ 17 odst. 6“, za text „§ 21 odst. 9“ se vkládá text „, § 21a odst. 8“, text „§ 21e odst. 1“ se nahrazuje textem „§ 21f odst. 1“ a text „§ 34 odst. 5“ se nahrazuje textem „§ 34 odst. 6“.

Čl. II

Přechodná ustanovení

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

2. Vozidlo, které je ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, lze do vydání evidenční nálepky vozidla taxislužby užívat k provozování taxislužby i bez označení touto nálepkou, nejdéle však po dobu 6 měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

ČÁST DRUHÁ

Změna živnostenského zákona

Čl. III

V příloze č. 3 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 155/2010 Sb., zákona č. 53/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 167/2012 Sb., zákona č. 169/2012 Sb., zákona č. 199/2012 Sb., zákona č. 234/2013 Sb., zákona č. 279/2013 Sb., zákona č. 309/2013 Sb., zákona č. 140/2014 Sb., zákona č. 206/2015 Sb., zákona č. 229/2016 Sb., zákona č. 193/2017 Sb. a zákona č. 111/2018 Sb., se ve čtvrtém sloupci za slova „dopravní úřad“ vkládají slova „, s výjimkou žádosti o koncesi k provozování silniční motorové dopravy nákladní vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, a s výjimkou žádosti o koncesi k provozování silniční motorové dopravy osobní vozidly určenými pro přepravu nejvýše 9 osob včetně řidiče“.

ČÁST TŘETÍ

Změna zákona o silničním provozu

Čl. IV

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 60/2001 Sb., zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 62/2002 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 436/2003 Sb., zákona č. 53/2004 Sb., zákona č. 229/2005 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 76/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 264/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 170/2007 Sb., zákona č. 215/2007 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 480/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 424/2010 Sb., zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 297/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 193/2012 Sb., zákona č. 197/2012 Sb., zákona č. 390/2012 Sb., zákona č. 396/2012 Sb., zákona č. 101/2013 Sb., zákona č. 233/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 300/2013 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 230/2014 Sb., zákona č. 249/2014 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 48/2016 Sb., zákona č. 250/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 199/2017 Sb., zákona č. 193/2018 Sb. a zákona č. 285/2018 Sb., se mění takto:

1. V § 25 odst. 2 se za slovo „řidič“ vkládá slovo „vozidla“ a za slovo „taxislužby“ se vkládají slova „označeného střešní svítlou podle zvláštního právního předpisu²¹⁾“.

2. V § 50 odst. 1 se slova „taxislužby.“²¹⁾ nahrazují slovy „taxislužby označeného střešní svítlou podle zvláštního právního předpisu²¹⁾“.

ČÁST ČTVRTÁ

Změna zákona o správních poplatcích

Čl. V

Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění zákona č. 217/2005 Sb., zákona č. 228/2005 Sb., zákona č. 357/2005 Sb., zákona č. 361/2005 Sb., zákona č. 444/2005 Sb., zákona č. 545/2005 Sb., zákona č. 553/2005 Sb., zákona č. 48/2006 Sb., zákona č. 56/2006 Sb., zákona č. 57/2006 Sb., zákona č. 81/2006 Sb., zákona č. 109/2006 Sb., zákona č. 112/2006 Sb., zákona č. 130/2006 Sb., zákona č. 136/2006 Sb., zákona č. 138/2006 Sb., zákona č. 161/2006 Sb., zákona č. 179/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 215/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 227/2006 Sb., zákona č. 235/2006 Sb., zákona č. 312/2006 Sb., zákona č. 575/2006 Sb., zákona č. 106/2007 Sb., zákona č. 261/2007 Sb., zákona č. 269/2007 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 379/2007 Sb., zákona č. 38/2008 Sb., zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 140/2008 Sb., zákona č. 182/2008 Sb., zákona č. 189/2008 Sb., zákona č. 230/2008 Sb., zákona č. 239/2008 Sb., zákona č. 254/2008 Sb., zákona č. 296/2008 Sb., zákona č. 297/2008 Sb., zákona č. 301/2008 Sb., zákona č. 309/2008 Sb., zákona č. 312/2008 Sb., zákona č. 382/2008 Sb., zákona č. 9/2009 Sb., zákona č. 141/2009 Sb., zákona č. 197/2009 Sb., zákona č. 206/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 291/2009 Sb., zákona č. 301/2009 Sb., zákona č. 346/2009 Sb., zákona č. 420/2009 Sb., zákona č. 132/2010 Sb., zákona č. 148/2010 Sb., zákona č. 153/2010 Sb., zákona č. 160/2010 Sb., zákona č. 343/2010 Sb., zákona

č. 427/2010 Sb., zákona č. 30/2011 Sb., zákona č. 105/2011 Sb., zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 134/2011 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 188/2011 Sb., zákona č. 245/2011 Sb., zákona č. 249/2011 Sb., zákona č. 255/2011 Sb., zákona č. 262/2011 Sb., zákona č. 300/2011 Sb., zákona č. 308/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 344/2011 Sb., zákona č. 349/2011 Sb., zákona č. 350/2011 Sb., zákona č. 357/2011 Sb., zákona č. 367/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 428/2011 Sb., zákona č. 457/2011 Sb., zákona č. 458/2011 Sb., zákona č. 472/2011 Sb., zákona č. 19/2012 Sb., zákona č. 37/2012 Sb., zákona č. 53/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 169/2012 Sb., zákona č. 172/2012 Sb., zákona č. 202/2012 Sb., zákona č. 221/2012 Sb., zákona č. 225/2012 Sb., zákona č. 274/2012 Sb., zákona č. 350/2012 Sb., zákona č. 359/2012 Sb., zákona č. 399/2012 Sb., zákona č. 407/2012 Sb., zákona č. 428/2012 Sb., zákona č. 496/2012 Sb., zákona č. 502/2012 Sb., zákona č. 503/2012 Sb., zákona č. 50/2013 Sb., zákona č. 69/2013 Sb., zákona č. 102/2013 Sb., zákona č. 170/2013 Sb., zákona č. 185/2013 Sb., zákona č. 186/2013 Sb., zákona č. 232/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 241/2013 Sb., zákona č. 257/2013 Sb., zákona č. 273/2013 Sb., zákona č. 279/2013 Sb., zákona č. 281/2013 Sb., zákona č. 306/2013 Sb., zákona č. 313/2013 Sb., zákona č. 344/2013 Sb., zákona č. 101/2014 Sb., zákona č. 127/2014 Sb., zákona č. 187/2014 Sb., zákona č. 249/2014 Sb., zákona č. 257/2014 Sb., zákona č. 259/2014 Sb., zákona č. 264/2014 Sb., zákona č. 268/2014 Sb., zákona č. 331/2014 Sb., zákona č. 81/2015 Sb., zákona č. 103/2015 Sb., zákona č. 204/2015 Sb., zákona č. 206/2015 Sb., zákona č. 224/2015 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 314/2015 Sb., zákona č. 318/2015 Sb., zákona č. 113/2016 Sb., zákona č. 126/2016 Sb., zákona č. 137/2016 Sb., zákona č. 148/2016 Sb., zákona č. 188/2016 Sb., zákona č. 229/2016 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 258/2016 Sb., zákona č. 264/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 319/2016 Sb., zákona č. 324/2016 Sb., zákona č. 369/2016 Sb., zákona č. 63/2017 Sb., zákona č. 170/2017 Sb., zákona č. 194/2017 Sb., zákona č. 195/2017 Sb., zákona č. 199/2017 Sb., zákona č. 202/2017 Sb., zákona č. 204/2017 Sb., zákona č. 206/2017 Sb., zákona č. 222/2017 Sb., zákona č. 225/2017 Sb., zákona č. 251/2017 Sb., zákona č. 261/2017 Sb., zákona č. 289/2017 Sb., zákona č. 295/2017 Sb., zákona č. 299/2017 Sb., zákona č. 302/2017 Sb., zákona č. 304/2017 Sb., zákona č. 371/2017 Sb., zákona č. 90/2018 Sb., zákona č. 171/2018 Sb., zákona č. 193/2018 Sb., zákona č. 286/2018 Sb., zákona č. 307/2018 Sb. a zákona č. .../2019 Sb., se mění takto:

1. V příloze se v položce 34 za bod 13 vkládá nový bod 14, který zní:

„14. Vydání evidenční nálepky vozidla taxislužby Kč 500“.

2. V příloze se v položce 34 na konci oddílu „Předmětem poplatku není“ doplňuje bod 4, který zní:

„4. Vydání výpisu z evidence vozidel taxislužby z Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě při zápisu vozidla do této evidence.“.

ČÁST PÁTÁ

ÚČINNOST

Čl. VI

Tento zákon nabývá účinnosti prvním dnem čtvrtého kalendářního měsíce následujícího po jeho vyhlášení.

Důvodová zpráva

I. Obecná část

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

Předkládaný návrh obsahuje zejména změny zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, které se týkají především právní úpravy provozování taxislužby.

Současná právní úprava taxislužby je ucelená a vnitřně provázaná, nicméně vzhledem k vývoji moderních technologií a možnosti jejich využívání neodpovídá aktuální společenské poptávce po liberalizaci ve vztahu k využívání populárních mobilních aplikací. Zákon o silniční dopravě obsahuje řadu povinností jak dopravců, tak řidičů taxislužby, které mají sloužit primárně k ochraně práv zákazníků. Mezi základní povinnosti patří používání taxametru jakožto měřidla a záznamového zařízení, pomocí kterého se určuje cena za přepravu a zaznamenávají se údaje o přepravách pro daňové účely, a označování vozidel taxislužby střešní svítlnou tak, aby byla pro zákazníky i orgány státního odborného dozoru snadno seznatelná. Současná právní úprava přiznává možnost výjimky z těchto dvou základních povinností, je-li přeprava poskytnuta na základě předchozí písemné smlouvy se stanovenými obsahovými i formálními náležitostmi (tzv. smluvní přeprava podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě). Za určitých okolností lze při sjednávání přepravy prostřednictvím taxislužby pomocí moderních technologií, mimo jiné i aplikací mobilních telefonů naplnit předpoklady pro využití této výjimky, nicméně z celospolečenského hlediska je žádoucí provést takové změny právní úpravy, které ve větší míře umožní legálně poskytovat služby, o které má společnost zájem.

Za tím účelem je nezbytné přistoupit k podstatné revizi právní úpravy taxislužby, nicméně zvažovaná dílčí liberalizace právní úpravy by neměla zakládat nedůvodné zvýhodnění alternativního poskytování služeb, oproti svým způsobem přeregulovanému standardnímu způsobu poskytování taxislužby. Nutné je proto zhodnotit, které ze současných povinností dopravců a řidičů taxislužby vedou k ochraně zákazníka a které jsou naopak již nadbytečné a je možné od nich upustit.

Zákon o silniční dopravě předpokládá i v jiných oblastech některé povinnosti či úkony, které jsou z dnešního pohledu již obsolentní, a je možné od nich upustit. Jedná se například o povinné označování velkých vozidel obchodním jménem podnikatele v silniční dopravě či vydávání stanoviska dopravního úřadu v řízení o udělení koncese pro provozování silniční dopravy malými vozidly, které se podle současné právní úpravy vydává vždy jako souhlasné. Stejně tak se v současnosti jeví publikace otázek a vzorových zadání případových studií pro zkoušky odborné způsobilosti pro provozování silniční dopravy ve Věstníku dopravy jako nevhodná, když je možné zabezpečit širší přístup veřejnosti k těmto materiálům prostřednictvím internetu, v systému eTesty.

V oblasti přepravy nebezpečných věcí jsou v zákoně o silniční dopravě podchyceny povinnosti odesílatelů, dopravců a příjemců, ale zcela absentuje úprava povinností řidičů při přepravě nebezpečných věcí, byť zákon již v platném znění umožňuje jejich postih při nedodržení povinností plynoucích z Dohody ADR. Vzhledem k obsahu Dohody ADR je

nezbytné tuto úpravu do zákona o silniční dopravě doplnit, stejně jako je žádoucí upravit méně přísně povinnosti dalších subjektů zapojených do přepravy nebezpečných věcí, jež souvisejí s uchováváním dokladů o přepravě.

Dílčí upřesnění vyžaduje i právní úprava licenčního řízení v linkové osobní dopravě, a to zejména v oblasti vydávání závazných stanovisek dopravních úřadů, v jejichž správních obvodech mají být na trase linky umístěny zastávky tak, aby v důsledku nečinnosti těchto úřadů nedocházelo k excesivním průtahům licenčního řízení, případně k uplynutí propadlé lhůty, kterou pro postup České republiky vůči jiným členským státům přiznává unijní právo. Ve vztahu k výkonu státní správy v oblasti zákona o silniční dopravě poukázala aplikační praxe rovněž na další drobné nedostatky, jež je vhodné napravit.

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

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

V oblasti taxislužby se v souvislosti s její dílčí liberalizací jednoznačně upravují pravidla pro provozování taxislužby za využití populárních mobilních aplikací a dalších elektronických komunikačních prostředků spočívající v upuštění od požadavku na plnění některých povinností, a to povinného použití taxametru a označení vozidel střešní svítlnou. Současně se navrhuje redukce povinností dopravců a řidičů taxislužby tak, aby nedocházelo k nedůvodnému zvýhodnění poskytování taxislužby tzv. alternativními způsoby. Právní úprava taxislužby se ale zároveň doplňuje o některé instituty, které povedou k lepší ochraně a vymahatelnosti práv zákazníků.

Použití taxametru a označení vozidla střešní svítlnou již v současnosti není vyžadováno, je-li přeprava poskytnuta na základě písemné smlouvy (vč. elektronicky uzavřené písemné smlouvy) se zákonem stanovenými náležitostmi (jednou z nich je i určení ceny za přepravu nebo způsobu jejího stanovení před zahájením přepravy). Bude-li objednávka přepravy učiněna pohotovostně a neformálně elektronickým způsobem, při splnění dalších požadavků (jedním z nich je přesné určení ceny za přepravu) se rovněž navrhuje, aby použití taxametru a označení vozidla střešní svítlnou nebylo povinné. Vzhledem k tomu, že v těchto případech bývá cena sjednaná jiným způsobem, bylo by povinné používání taxametru zcela nadbytečné. V případě, že se dopravce rozhodne poskytovat přepravu výhradně některým z těchto způsobů, při kterém není povinné používat taxametru, je nadbytečné, aby bylo vozidlo povinně vybaveno taxametrem, což již ostatně potvrzuje platná právní úprava v případě, že vozidlem je poskytována tzv. smluvní přeprava podle § 21 odst. 4.

Změna je rovněž navrhována u označování vozidel střešní svítlnou, nápisem TAXI nebo jiným způsobem zaměnitelným s tímto označením. Dosud je použití svítlny a označení vozidla zmíněným způsobem vyhrazeno pro standardní formu provozování taxislužby s využitím taxametru. Nově se navrhuje, aby střešní svítlnu a nápis TAXI mohla používat vozidla taxislužby, která jsou vybavena taxametrem, ale nebude podstatné, zda je při právě probíhající přepravě skutečně používán. Zákaz používat střešní svítlnu nebo uvedená označení

v situacích, kdy je vozidlo používáno k jinému účelu, než k provozování taxislužby (např. soukromé jízdy), zůstává zachován.

Označování vozidel střešní svítilnou tedy bude mandatorní vždy při klasické formě taxislužby při objednávkách tzv. na ulici, kdy bude plnit informační funkci vůči zákazníkům. Pokud jde o vozidla vybavená taxametrem, kterými bude poskytnuta taxislužba v některém ze zvláštních režimů, bude její použití dobrovolné. Tato úprava umožní dopravcům poskytovat přepravy jak v klasickém režimu, tak ve zvláštním režimu, aniž by museli v závislosti na konkrétní přepravě odstraňovat z vozidel střešní svítilnu, nápis TAXI či jiné obdobné označení. Nebude-li vozidlo vybaveno taxametrem vůbec (tzn. taxislužba bude vozidlem poskytována vždy výlučně ve zvláštním režimu), bude použití střešní svítilny, stejně jako označení vozidla nápisem TAXI nebo jiným obdobným způsobem zakázáno. Čerpat výhody, které z použití střešní svítilny plynou (zejména možnost jízdy ve vyhrazených jízdnicích), tak budou moct jen vozidla taxislužby vybavená střešní svítilnou.

Za účelem rozpoznatelnosti vozidel taxislužby, která nebudou muset být ve všech případech označena střešní svítilnou, se zavádí povinnost označování vozidel evidenční nálepkou vozidla taxislužby, která bude pro každé vozidlo zapsané v evidenci vozidel taxislužby vydána dopravním úřadem. Taxislužbu vozidlem taxislužby bude možné provozovat pouze vozidly označenými touto nálepkou. Vozidla taxislužby tak budou jak pro zákazníky, tak pro orgány státního odborného dozoru rozpoznatelná, a to bez ohledu na režim poskytování taxislužby.

Jak již bylo výše naznačeno, návrh počítá se zrušením některých povinností obsažených v platné právní úpravě, a to i pro případ standardní formy poskytování taxislužby. Jedná se o upuštění od povinnosti vést záznam o provozu vozidla taxislužby, neboť jeho využití je v dnešní době již omezené. S tím odpadne potřeba vybavit taxametr paměťovou jednotkou. Dojde tak ke snížení administrativní zátěže podnikatelů. Dále se upouští od povinného vybavení vozidla taxislužby aktuálním výpisem z evidence vozidel taxislužby. Údaje, které lze z tohoto výpisu seznat, mají orgány státního odborného dozoru či kontroly možnost zjistit přímo náhledem do evidence vozidel taxislužby, navíc samotný výpis nikterak nezaručuje, že údaje na něm uvedené jsou stále pravdivé, a není proto důvod dopravce nadále touto povinností zatěžovat.

Za účelem lepší ochrany práv zákazníků návrh zavádí nový institut zprostředkovatele taxislužby a stanoví pro výkon jeho činnosti určité povinnosti (nad rámec obecné úpravy v jiných právních předpisech). Tyto povinnosti směřují zejména k tomu, aby předmětem zprostředkování byly pouze služby legální, tj. služby poskytované k tomu oprávněnými subjekty – dopravcem a řidičem, kteří jsou držiteli potřebných povolení (koncese popř. oprávnění řidiče taxislužby). Zavedení těchto povinností směřuje k zefektivnění ochrany cestujících, neboť v případě poškození cestujícího při přepravě (např. předražením) bude možné prostředky správního trestání postihnout poskytovatele služby (řidiče a dopravce) a rovněž pro cestujícího bude možné lépe 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 horší.

Dalším cílem této úpravy je ochrana trhu před neoprávněným podnikáním, tj. ochrana 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 dopravce, oprávnění řidiče taxislužby). 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 je vyšší riziko, že se budou vyhýbat daňovým povinnostem. Takovéto osoby je sice 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).

Návrhem dochází k omezení rozsahu zmocnění obcí k regulaci taxislužby na svém území. Zcela se vypouští možnost obcí stanovit řidičům taxislužby jako podmínku pro zahájení nebo nabízení přepravy na území obce povinnost prokázat zkouškou znalosti místopisu, obsluhy taxametru a právních předpisů upravujících provozování taxislužby a ochranu spotřebitele a dále se vypouští možnost obcí stanovit požadavek na barvu karoserie a minimální rozměry vozidla. K této změně se přistupuje v návaznosti na požadavky řady rezortů, zejména Ministerstva vnitra, Ministerstva průmyslu a obchodu, Ministerstva spravedlnosti a Hospodářské komory, neboť se s ohledem na technologický vývoj v oblasti dopravy jedná o již nadbytečné povinnosti, které pouze ztěžují vstup do podnikání v sektoru taxislužby.

Dílejší úprava se navrhuje u zadržení průkazu řidiče taxislužby, v níž se zavádí možnost zadržet průkaz řidiče taxislužby i v případě, že jej jeho držitel nemá při výkonu státního odborného dozoru u sebe, nebo to tvrdí. Tato úprava je nezbytná, neboť v současné době se může řidič taxislužby nepříjemným důsledkům spojeným se zadržením průkazu řidiče taxislužby vyhnout tím, že jej při výkonu státního odborného dozoru nepředloží. Navrhuje se proto, aby se postup a následky zadržení průkazu řidiče taxislužby uplatňovaly bez ohledu na to, zda průkaz řidiče taxislužby byl či nebyl fyzicky odebrán.

Jak bylo uvedeno výše, návrh zavádí změny právní úpravy i mimo oblast taxislužby, které je vhodné provést ve prospěch adresátů právní regulace. Povinné označování velkých vozidel obchodním jménem podnikatele v silniční dopravě již není nadále nutné, stejně jako lze rezignovat na nadbytečné vydávání stanoviska dopravních úřadů v řízeních o udělení koncese pro provozování silniční dopravy malými vozidly. Publikaci otázek a vzorových zadání

případových studií pro zkoušky odborné způsobilosti pro provozování silniční dopravy ve Věstníku dopravy je možné nahradit zveřejněním prostřednictvím internetu.

Návrh dále zakotvuje některé povinnosti řidiče vozidla při přepravě nebezpečných věcí vyplývající z Dohody ADR tak, aby tyto povinnosti byly vynutitelné. Současně dochází v oblasti přepravy nebezpečných věcí ke zkrácení doby, po kterou musí odesílatel a dopravce uchovávat předepsané doklady, a to z 2 let na 1 rok, neboť doba 1 roku je pro účely provedení kontroly v provozovně dostatečná. Dále se zcela vypouští povinnost uchovávat předepsaných dokladů osoby zajišťující vykládku nebezpečných věcí, neboť Dohoda ADR již nestanoví žádné doklady, které by měl příjemce uchovávat.

Naproti tomu se do zákona o silniční dopravě včleňuje speciální úprava vůči úpravě obsažené v zákoně o zaměstnanosti zohledňující i unijní předpisy v oblasti vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb. S ohledem na specifika zaměstnávání osob v silniční dopravě spočívající zejména v tom, že pracovištěm je v jejich případě přímo vozidlo, se navrhuje stanovit, že kopie dokladů prokazujících pracovněprávní vztah s řidičem, které mají být podle obecné úpravy k dispozici na pracovišti, budou muset být v případě zahraničních dopravců k dispozici ve vozidle včetně překladu do českého jazyka. Kontrola plnění této povinnosti bude probíhat v režimu zákona o silniční dopravě. Projednávání přestupků spočívajících v neplnění této povinnosti tak bude v gesci dopravních úřadů. Ve vztahu k tuzemským dopravcům se speciální právní úprava do zákona o silniční dopravě nedoplňuje, neboť podle zákona o zaměstnanosti se tato povinnost nevyžaduje v případě, že zaměstnavatel oznámil okresní správě sociálního zabezpečení den nástupu zaměstnance do zaměstnání, které mu založilo účast na nemocenském pojištění podle zákona o nemocenském pojištění. Tuzemští dopravci tedy zpravidla tuto povinnost plnit nemusí, přičemž je u nich možné provést i kontrolu v provozovně.

Navržené změny se též dotýkají licenčního řízení, ve kterém dochází k dílčímu upřesnění postupů při vydávání závazných stanovisek dotčených úřadů, v jejichž správních obvodech mají být na trase linky umístěny zastávky tak, aby v důsledku nečinnosti těchto úřadů nedocházelo k excesivnímu prodlužování licenčního řízení. Pokud dotčený úřad nevydá závazné stanovisko ve stanovené lhůtě, bude platit, že bylo vydáno souhlasné stanovisko. I v případě absence závazného stanoviska některého z dotčených úřadů tak bude možné vydat rozhodnutí o udělení licence (pokud nebudou v řízení zjištěny jiné skutečnosti, které by vedly k zamítnutí žádosti) a současně bude takové rozhodnutí přezkoumatelné jak v rámci správního přezkumu, tak v případném soudním řízení. Tato úprava je potřebná i ve vztahu k povolování mezinárodní linkové osobní dopravy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie, neboť pokud v tomto řízení Ministerstvo dopravy neobdrží včas závazné stanovisko dotčených úřadů, nemůže samo presumovat případný souhlas nebo nesouhlas dotčeného úřadu a včas se vyjádřit, což vede k marnému uplynutí lhůty stanovené tímto nařízením. Fikce souhlasu dotčeného úřadu se rovněž navrhuje zavést ve vztahu k řízení o změně jízdního řádu v případě mezinárodní dopravy bez smlouvy o veřejných službách.

V návaznosti na poznatky z aplikační praxe (výkonu státní správy) se provádí i další drobné úpravy zákona o silniční dopravě, například se doplňuje kompetence Ministerstva dopravy vyžadovat výpis z evidence Rejstříku trestů pro účely vedení řízení o spolehlivosti řidičů nebo přímo zapisovat určité údaje do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě.

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

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

C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

Cílů popsanych v části A) a B) nelze dosáhnout jiným způsobem než adekvátní změnou právní úpravy, a to primárně změnou zákona o silniční dopravě. Navrhovaná právní úprava je proto nezbytná.

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

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

Navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky. Z hlediska Listiny základních práv a svobod se navržená regulace dotýká zejména práva na podnikání (čl. 26), kdy nicméně platí, že zákonodárce může stanovit podmínky a omezení pro výkon určitých povolání nebo činností. Předkladatel se domnívá, že navržená právní úprava obstojí v tzv. testu rozumnosti, jenž Ústavní soud používá v kontextu tohoto hospodářského práva, zejména v situaci, kdy řada navržených pravidel směřuje k méně přísným požadavkům na výkon podnikání v oblasti silniční dopravy.

E) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Navrhovaná právní úprava nepředstavuje implementaci práva Evropské unie do vnitrostátního právního řádu. Sekundární předpisy unijního práva regulují zejména poskytování silniční dopravy velkými vozidly.

Souvislost s unijním právem je dána u ustanovení zakládajícího fikci souhlasu v licenčním řízení a u ustanovení upravujícího notifikační povinnost dopravních úřadů vůči Ministerstvu dopravy.

Lze dále dodat, že Soudní dvůr Evropské unie se již v dílčím rozsahu zabýval otázkami regulace zprostředkovatelů osobní silniční přepravy. Soudní dvůr Evropské unie ve věci Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL (C-434/15) rozhodoval o tom,

pod jaký právní rámec je třeba zprostředkovatelskou činnost společnosti Uber zařadit, tj. zda se jedná o službu informační společnosti či službu v oblasti dopravy. Soud uvedl, že zprostředkovatelská činnost je natolik úzce spjatá s vlastní přepravní službou, že je ve smyslu Smlouvy o fungování Evropské unie službou v oblasti dopravy, která může být upravena na úrovni členských států. Nelze ji tedy považovat čistě za službu informační společnosti, která je regulována na unijní úrovni a u níž je zaručen volný pohyb služeb z jiného členského státu. K relevantní judikatuře v této oblasti lze rovněž zařadit rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci tribunal de grande instance de Lille proti Uber France SAS (C-320/16). Soudní dvůr Evropské unie konstatoval, že vnitrostátní právní úprava, která (dokonce trestně) stíhá organizování systému zprostředkování kontaktu mezi zákazníky a osobami, které za úplatu poskytují služby silniční přepravy osob vozidly s méně než deseti místy, aniž mají k tomuto účelu povolení, se týká „služeb v oblasti dopravy“, pokud se vztahuje na zprostředkovatelskou službu poskytovanou pomocí aplikace pro chytré telefony, která je nedílnou součástí komplexní služby, jejíž hlavní složkou je přepravní služba. Taková služba je potažmo vyloučena z oblasti působnosti unijních směrnic požadujících notifikaci technických předpisů Evropské komisi před jejich přijetím. Důsledkem těchto rozsudků tedy je, že práva a povinnosti společnosti Uber a ostatních zprostředkovatelů taxislužby působících v České republice je možno na národní úrovni regulovat, přičemž tato regulace nepodléhá notifikační povinnosti vůči Evropské komisi.

Čl. 9 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU o prosazování směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb a o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“) umožňuje členským státům stanovit povinnost mít k dispozici či uchovávat v tištěné nebo elektronické podobě kopie pracovní smlouvy nebo rovnocenného dokladu po dobu vyslání na pracovišti nebo staveništi nebo v případě mobilních pracovníků v odvětví dopravy v provozovně nebo vozidlu, s nímž je služba poskytována. Toto ustanovení je v obecné rovině provedeno v § 136 zákona o zaměstnanosti, přičemž z důvodu právní jistoty a zlepšení vymahatelnosti dochází rovněž k jeho provedení do zákona o silniční dopravě.

Obecně lze konstatovat, že návrh zákona je s právem Evropské unie slučitelný.

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

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

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána. Návrh se dotýká zejména Dohody ADR a specifikuje povinnosti řidičů vozidel při přepravě nebezpečných věcí, což umožní lepší postih neplnění těchto povinností příslušnými orgány.

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

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

Právo na ochranu majetku (Protokol č. 1 Úmluvy)

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

Návrh zákona rozšiřuje okruh přestupků a stanoví sazby pokut, které se za jejich spáchání uloží. Jde o přestupky, jejichž skutkové podstaty vychází z porušení nových povinností zaváděných tímto návrhem. U všech přestupků jsou stanoveny pouze horní hranice sazeb pokut. Jejich výše odpovídají typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Návrh tak ctí zásadu přiměřenosti a je v tomto ohledu v souladu s článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

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

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

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

G) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dosahu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty,

na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel a dopady na životní prostředí

Hospodářský a finanční dopad

Návrh počítá se zavedením evidenčních nálepek vozidla taxislužby, jejichž tisk a distribuci bude zajišťovat stát, respektive dopravní úřady. S tiskem a distribucí evidenčních nálepek vozidel taxislužby budou spojeny výdaje z veřejných rozpočtů. Jak vyplývá ze Závěrečné zprávy hodnocení dopadů regulace (RIA), v prvním roce bude nezbytné vynaložit cca 1 mil. Kč na označení již evidovaných vozidel (cca 15 000 vozidel) a vytvoření rezerv na dopravních úřadech (grafické zpracování, výroba, distribuce 50 000 kusů evidenčních nálepek). V dalších letech budou již náklady velmi nízké, neboť se počítá s roční spotřebou cca 5 000 kusů evidenčních nálepek.

Vydání evidenční nálepky vozidla taxislužby však bude zpoplatněno, a to částkou 500 Kč, která bude příjmem obce s rozšířenou působností. Dle Závěrečné zprávy hodnocení dopadů regulace (RIA) je odhad příjmů do rozpočtu obcí v prvním roce cca 7 500 000 Kč a v každém dalším roce cca 2 500 000 Kč. V oblasti správních poplatků na druhou stranu dojde ke zrušení výběru správního poplatku za vydání výpisu z evidence vozidel taxislužby při zápisu vozidla do této evidence, který činí 50 Kč, čímž dojde k dílčímu poklesu příjmů obcí.

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

U návrhu se předpokládají dopady na podnikatelské prostředí, a to jak v podobě přínosů, tak v podobě nákladů. Mezi přínosy patří upuštění od povinnosti vést záznam o provozu vozidla taxislužby, od povinnosti mít ve vozidle taxislužby aktuální výpis z evidence vozidel taxislužby a zkrácení doby, po kterou je nezbytné uchovávat předepsané doklady v souvislosti s přepravou nebezpečných věcí. Přínosem pro podnikatele provozující silniční dopravu velkými vozidly bude i zrušení povinného označování vozidel. Další přínosy plynou z dílčí liberalizace taxislužby, která přinese zejména dopravcům, kteří budou provozovat taxislužbu některou z alternativních forem, velké úlevy. Mezi ně patří zejména možnost provozovat taxislužbu bez taxametru a bez střešní svítilny.

Určitý negativní dopad na podnikatelské prostředí přinese nově zaváděná povinnost označování vozidel taxislužby evidenční nálepkou vozidla taxislužby. Vydání této nálepky bude zpoplatněno částkou 500 Kč. Povinná evidenční nálepka však v mnohých případech nahradí střešní svítilnu s nápisem TAXI, jejíž pořizovací cena je pro dopravce cca 2 000 Kč.

V oblasti správních poplatků se současně upouští od úhrady poplatku ve výši 50 Kč za vydání výpisu z evidence vozidel taxislužby při zápisu vozidla do této evidence.

Negativní dopad na zprostředkovatele taxislužby přinese zejména zavedení povinnosti vést evidenci zprostředkovaných přeprav. Jedná se však o zcela minimalistickou evidenci, dané

údaje již dnes zprostředkovatelé zpravidla evidují v rámci své podnikatelské činnosti. Zavedení povinné evidence proto v praxi znamená pouze možnost orgánů státní správy vyžadovat od zprostředkovatele poskytnutí dílčích údajů podle kontrolního řádu či správního řádu.

Dopady na životní prostředí ani sociální dopady se neočekávají.

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

Navrhovaná právní úprava nemá negativní dopady na ochranu soukromí a osobních údajů.

Návrh upřesňuje údaje, které se vedou v Celostátním informačním systému o jízdních řádech. Jedná se o údaje, které jsou obsaženy v jízdních řádech. Přestože mezi tyto údaje patří i údaje o dopravcích, kteří provozují příslušnou dopravu, jedná se pouze o základní identifikační údaje, které jsou navíc veřejně dostupné z jiných zdrojů.

Dále bude dle navrhované právní úpravy možné způsobem umožňujícím dálkový přístup ověřit po zadání čísla průkazu řidiče taxislužby, zda je takový průkaz platný, a po zadání státní poznávací značky vozidla, zda je evidováno v evidenci vozidel taxislužby. Z těchto údajů však nebude možné jakkoli identifikovat osobu, které průkaz či vozidlo náleží, ani žádné osobní údaje. Takto zveřejňované údaje budou sloužit pouze k možnosti ověření legálnosti poskytovaných služeb, a to jak zprostředkovatelům taxislužby, tak samotným zákazníkům.

Návrhem tedy nedochází k zásahu do soukromí a ochrana osobních údajů tím není nijak dotčena.

I) Zhodnocení korupčních rizik

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

Přiměřenost

Navrhovaná právní úprava využívá stávajících konceptů a procesů, které již v českém právním řádu existují, které se osvědčily a u nichž je míra korupčních rizik v přijatelných mezích.

Efektivita

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

Odpovědnost

Z návrhu zákona je zřejmé, které orgány budou v jednotlivých věcech rozhodovat. Nedochozí přitom ke změně státních orgánů příslušných k vedení jednotlivých správních řízení ani ke změně orgánů vykonávajících státní odborný dozor nebo kontrolu.

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

Osoby odpovědné za konkrétní rozhodnutí lze jasně identifikovat.

Opravné prostředky

Navrhovaná právní úprava nezavádí žádné nové správní řízení. Všechna řízení zůstávají v zákoně o silniční dopravě navázána na správní řád a zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich s tím, že případné odchylky jsou jasně identifikovány. Správní řád a další právní předpisy poskytují nástroje pro účinnou obranu proti nesprávnému postupu orgánu veřejné správy napříč nejrůznějšími oblastmi právní úpravy. Zvláštní nástroje nejsou nastaveny. Z toho vyplývá i možnost podávat řádné a mimořádné opravné prostředky tak, jak je předvídají obecné právní předpisy, na které je navrhovaná právní úprava navázána.

Jedinou výjimkou je řízení o schválení jízdního řádu, v němž návrh vylučuje možnost odvolání proti rozhodnutí, kterým byl jízdní řád schválen. K této speciální právní úpravě vůči správnímu řádu se přistupuje za účelem zefektivnění řízení o schválení jízdního řádu, které je z povahy věci bezproblémové a již současná právní úprava umožňuje namísto písemného vyhotovení rozhodnutí, kterým je jízdní řád schválen, pouze na jízdním řádu vyznačit doložku schválení. Vzhledem k tomu, že účastníkem takového řízení je pouze žadatel, není důvodné vyčkávat 15 dnů, než rozhodnutí nabyde právní moci. V důsledku této změny nedojde k ohrožení práv jiných osob.

Kontrolní mechanismy

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

Návrh vychází z navázání navrhované právní úpravy na úpravu ve správním řádu, v kontrolním řádu a v zákoně o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Transparentnost a otevřená data

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

Navíc k vyšší transparentnosti povedou ustanovení upravující problematiku

- zveřejňování otázek a vzorových zadání případových studií pro zkoušky odborné způsobilosti pro provozování silniční dopravy, a

- zveřejňování údajů o platnosti průkazů řidiče taxislužby a státních poznávacích značek vozidel taxislužby.

Dobrá praxe

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

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

J) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Navrhovaná právní úprava nemá dopad na bezpečnost nebo obranu státu.

II. Zvláštní část

K čl. I

K bodu 1 (§ 1 odst. 2)

Ustanovení § 22 a 23 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, tedy ustanovení týkající se přepravy nebezpečných věcí, se vztahují na veškerou silniční dopravu, a to jak za účelem podnikání, tak i za jakýmkoliv jiným účelem. Výjimku z povinností uvedených v těchto ustanovení mají dle § 1 odst. 2 ozbrojené síly nebo ozbrojené bezpečnostní sbory při plnění vlastních úkolů. Dle platné právní úpravy se bezpečnostním sborem rozumí Policie České republiky, Hasičský záchranný sbor České republiky, Celní správa České republiky, Vězeňská služba České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů, Bezpečnostní informační služba a Úřad pro zahraniční styky a informace. Hasičský záchranný sbor České republiky je přitom bezpečnostním sborem a nikoliv ozbrojeným bezpečnostním sborem. S ohledem na činnost a povahu Hasičského záchranného sboru České republiky není důvodné, aby tomuto jednotnému bezpečnostnímu sboru rovněž nebyla udělena výjimka z povinností stanovených zákonem o silniční dopravě při přepravě nebezpečných věcí při plnění jeho vlastních úkolů. Výše uvedené značně sníží zátěž Hasičského záchranného sboru České republiky např. při dopravě pohonných hmot pro vlastní vozový park. Navrhuje se proto upřesnit, že se tato výjimka nevztahuje pouze na ozbrojené bezpečnostní sbory, ale na všechny výše uvedené bezpečnostní sbory.

K bodu 2 (§ 2 odst. 10)

Návrh zavádí nové povinnosti a odpovědnost zprostředkovatele taxislužby. Do definičního aparátu se proto doplňuje vymezení tohoto pojmu. Povinnosti zprostředkovatele taxislužby se budou vztahovat jen na subjekty, které zprostředkují uzavření přepravní smlouvy za úplatou. Zprostředkovatelem taxislužby dle dané definice budou především klasické dispečinky taxislužby, ale též provozovatelé mobilních aplikací ke zprostředkování osobní přepravy nebo v mnohých případech i hotely nabízející svým zákazníkům zprostředkování taxislužby. K tomu, aby určitá osoba byla zprostředkovatelem taxislužby, se nevyžaduje, aby k této činnosti disponovala příslušným živnostenským oprávněním.

K bodu 3 (§ 2)

Z definičního aparátu se vypouští definice celostátního informačního systému o jízdních řádech, neboť je jeho vymezení podrobně upraveno v § 17, tato definice je nadbytečná a navíc v sobě zahrnuje v rozporu s Legislativními pravidly vlády pravidlo jednání.

K bodu 4 (§ 3 odst. 2 písm. b))

Současná právní povinnost dopravce uchovávat záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku odkazuje na záznamy řidiče vedené dle § 3 odst. 2 písm. a) zákona o silniční dopravě. Přímo použitelnými předpisy Evropské unie je však po dopravci a řidiči požadováno zaznamenávat doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku

nejen na kartu řidiče, ale i v paměti digitálního tachografu a tato data pravidelně stahovat a uchovávat za účelem kontrol a jejich porovnání. Pouze z úplných dat stažených z tachografu vozidel a karet řidičů lze v provozovně dopravce zjistit, zda řidiči neřídili v kontrolovaném období vozidla vybavená digitálními tachografy bez vložených karet řidičů. Z tohoto důvodu se navrhuje jednoznačně naformulovat povinnost dopravce uchovávat data stažená z karty řidiče, ale i z tachografu vozidla tak, jak to požadují přímo použitelné předpisy Evropské unie.

K bodu 5 (§ 3 odst. 3)

Dochází k upřesnění povinnosti zajistit, aby v každém vozidle byl při provozu záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a doklad o nákladu, která se vztahuje pouze na tuzemské dopravce provozující silniční dopravu velkými vozidly, neboť při provozování dopravy malými vozidly se uvedené záznamy a doklady podle § 3 odst. 2 nevedou a uvedená povinnost je tak ve vztahu k těmto vozidlům nadbytečná.

K bodu 6 (§ 3 odst. 3 písm. a))

Navrhuje se formulační upřesnění, neboť ve vztahu k dopravci se jedná o povinnost zajistit vedení uvedeného záznamu.

K bodům 7 a 8 (§ 5)

Navrhuje se upustit od vydávání stanoviska dopravního úřadu k podané žádosti o koncesi pro provozování silniční dopravy malými vozidly. Podle současné právní úpravy je toto stanovisko vždy souhlasné, a proto představuje pouze zbytečnou administrativní zátěž. Nově se tedy stanovisko dopravního úřadu bude vydávat pouze k žádosti o koncesi pro provozování silniční dopravy velkými vozidly.

K bodu 9 (§ 8a odst. 7)

Otázky a vzorová zadání případových studií pro zkoušku odborné způsobilosti pro provozování silniční dopravy se nebudou zveřejňovat ve Věstníku dopravy, ale způsobem umožňujícím dálkový přístup, zejména v systému eTesty. Tento způsob je pro žadatele o vykonání zkoušky dostupnější a umožní jim se s těmito materiály lépe seznámit.

K bodu 10 (§ 9)

Navrhuje se vypustit právní povinnost podnikatele v silniční dopravě označit velká vozidla, která používá k podnikání, jeho obchodním jménem. Tato právní povinnost již v současné době neplní žádnou funkci, když předmětné informace si mohou kontrolní orgány zjistit i jiným způsobem například z rejstříku podnikatelů v silniční dopravě. Uvedená povinnost je proto z tohoto pohledu již nadbytečná a pouze zatěžuje podnikatele v silniční dopravě.

K bodům 11, 15, 46, 69, 74, 75, 79, 139 a 140 (§ 9, § 21c odst. 1, § 33a, § 34b, § 34c a § 35h)

Jedná se o legislativně technické úpravy odkazů v souvislosti s vypuštěním odstavce 1 v § 9 a přečíslováním následujících odstavců.

K bodu 12 (§ 9 odst. 2 písm. a))

Mezi výčet přestupků, jejichž spáchání vede ke ztrátě spolehlivosti, se doplňuje přestupek řidiče taxislužby spočívající v užití vozidla, které není označeno evidenční nálepkou vozidla taxislužby vydanou pro toto vozidlo.

Podle nové koncepce taxislužby bude označení vozidla taxislužby evidenční nálepkou představovat primární rozpoznávací znak jak pro cestující, tak pro orgány státního odborného dozoru a kontroly.

K bodu 13 (§ 9 odst. 2 písm. a))

Mezi výčet přestupků, jejichž spáchání vede ke ztrátě spolehlivosti, se dále doplňuje přestupek řidiče taxislužby spočívající v uvedení nepravdivých údajů v dokladu o přepravě. Je důvodné, aby ke ztrátě spolehlivosti došlo nejen v důsledku toho, že doklad o přepravě nebyl vůbec vydán, ale rovněž v důsledku toho, že vydán sice byl, ale údaje v něm uvedené nebyly pravdivé.

K bodu 14 (§ 9 odst. 4)

Dochází k upřesnění subjektů, které si mohou vyžádat výpis z evidence Rejstříku trestů za účelem posouzení spolehlivosti, neboť tuto činnost vykonávají nejen dopravní úřady, ale i Ministerstvo dopravy, které je odvolacím orgánem v řízeních o udělení nebo odnětí oprávnění řidiče taxislužby, ve kterých v prvním stupni rozhodoval Magistrát hl. m. Prahy. Ministerstvo dopravy je rovněž příslušné k prověření spolehlivosti řidičů v mezinárodní dopravě, pro nějž je prvostupňovým správním orgánem.

K bodům 16 až 18 (§ 13 odst. 3, § 16c odst. 3 a § 16f odst. 4)

V řízení o udělení licence k provozování linkové osobní dopravy bez smlouvy o veřejných službách si příslušný správní orgán před vydáním rozhodnutí o udělení licence musí vyžádat závazné stanovisko všech dopravních úřadů, v jejichž správních obvodech má být na trase posuzované linky umístěna zastávka, a to za účelem posouzení, zda v jejich správních obvodech není dán důvod pro neudělení licence, tj. zda by posuzovaná doprava nebyla nadbytečná s ohledem na dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách nebo měla na tuto dopravu negativní ekonomické dopady. Dokud příslušný dopravní úřad neobdrží závazná stanoviska všech těchto dotčených úřadů, nemůže vydat rozhodnutí o udělení licence, a to i přesto, že podle zákona musí o žádosti rozhodnout do 60 dnů.

Obdobně tento proces probíhá i při vydávání povolení k provozování mezinárodní linkové osobní dopravy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie, kterým je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy. Toto nařízení stanoví propadnou lhůtu 2 měsíců od přijetí žádosti k vyjádření souhlasu nebo vydání záporného stanoviska k vydání

povolení k provozování osobní dopravy s tím, že v případě marného uplynutí lhůty se stanoví fikce, že byl souhlas dotčeného orgánu členského státu, kterým je Ministerstvo dopravy, udělen. Pokud Ministerstvo dopravy neobdrží včas závazné stanovisko dotčených úřadů, nemůže samo presumovat případný souhlas nebo nesouhlas dotčeného úřadu a včas se vyjádřit, což vede k marnému uplynutí lhůty stanovené výše uvedeným nařízením.

S ohledem na výše uvedená praktická úskalí se navrhuje doplnění právní úpravy o následky včasného nevydání závazného stanoviska. Pokud dotčený úřad nevydá závazné stanovisko ve stanovené lhůtě, platí, že bylo vydáno souhlasné stanovisko. I v případě absence závazného stanoviska některého z dotčených úřadů tak bude možné vydat rozhodnutí o udělení licence (pokud nebudou v řízení zjištěny jiné skutečnosti, které by vedly k zamítnutí žádosti) a současně bude takové rozhodnutí přezkoumatelné jak v rámci správního přezkumu, tak v případném soudním řízení.

Tato právní úprava se doplňuje jak pro řízení o udělení licence pro vnitrostátní linkovou dopravu (§ 13 odst. 3), tak pro řízení o udělení licence pro mezinárodní linkovou dopravu (§ 16c odst. 3) (včetně udělování povolení k provozování mezinárodní linkové osobní dopravy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie) i pro řízení o schválení jízdního řádu v mezinárodní linkové osobní dopravě bez smlouvy o veřejných službách (§ 16f odst. 4).

K bodu 19 (§ 16f odst. 6)

Za účelem zefektivnění řízení o schválení jízdního řádu, které je z povahy věci bezproblémové a již současná právní úprava umožňuje namísto písemného vyhotovení rozhodnutí, kterým je jízdní řád schválen, pouze na jízdním řádu vyznačit doložku schválení, se navrhuje stanovit, že proti rozhodnutí, kterým byl jízdní řád schválen, se nelze odvolat. Vzhledem k tomu, že účastníkem takového řízení je pouze žadatel, není důvodné vyčkávat 15 dnů, než rozhodnutí nabyde právní moci, což je navíc v rozporu s důležitým veřejným zájmem. Vyloučení možnosti odvolání se bude vztahovat jak na rozhodnutí o schválení jízdního řádu vyhotovená v písemné podobě, tak na rozhodnutí o schválení jízdního řádu provedená pouze vyznačením doložky schválení přímo na jízdním řádu. Tato speciální právní úprava se však nebude uplatňovat v případě jízdních řádů pro mezinárodní linkovou dopravu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie, neboť zde dochází ke schválení jízdního řádu v rámci povolení k provozování této dopravy.

K bodu 20 (§ 17 odst. 2)

Dochází k upřesnění údajů, které jsou vedeny v celostátním informačním systému o jízdních řádech.

K bodu 21 (§ 17 odst. 5)

Jedná se o legislativně technickou změnu odkazu vyvolanou vložení nového odstavce do § 17 (viz předchozí novelizační bod).

K bodu 22 (§ 17a odst. 1)

Mezi subjekty, od nichž si může dopravní úřad či dotčený úřad vyžádat stanovisko pro účely vydání rozhodnutí o udělení licence, schválení jízdního řádu či vydání závazného stanoviska se doplňuje Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy jako objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících podle § 4 zákona č. 194/2010 Sb. disponuje informacemi, které mohou být z hlediska výše uvedených účelů relevantní.

K bodu 23 (§ 17a odst. 2)

Navrhuje se zkrátit lhůtu pro vydání stanoviska (nikoli závazného stanoviska), a to z 15 na 10 dnů, neboť oslovené subjekty jsou standardně schopny se v této lhůtě vyjádřit a v případě časnějšího obdržení těchto stanovisek může dojít k urychlení řízení, ke kterému jsou poskytnuty. Zároveň zůstává zachována možnost v žádosti o toto stanovisko stanovit lhůtu delší, čehož lze zejména v případě složitějších případů využít.

K bodu 24 (§ 18a odst. 1)

Navrhuje se dílčí upřesnění, aby bylo zřejmé, že průkaz pověřené osoby může být společný i pro více dopravců. V praxi se to týká zejména dopravců účastných v integrovaném dopravním systému.

K bodu 25 (§ 18c odst. 2)

Navrhuje se prodloužení doby, po kterou může být náhradní autobusová doprava provozována bez licence a bez schváleného jízdního řádu, a to na 90 dnů. Současná doba 60 dnů se v praxi ukazuje jako nedostatečně dlouhá a vede k neúčelné zátěži jak dopravců, tak dopravních úřadů.

K bodu 26 (§ 21 odst. 1 písm. a))

Vzhledem k dílčí liberalizaci taxislužby, která umožní v širší míře než dnes provozovat taxislužbu vozidlem, které není označeno střešní svítilnou, je nezbytné zavést jiný způsob označování vozidel taxislužby tak, aby byla tato vozidla jednoznačně identifikovatelná jak pro zákazníky, tak pro orgány vykonávající státní odborný dozor či kontrolu. Tímto identifikátorem bude evidenční nálepka vozidla taxislužby, kterou bude muset být označeno každé vozidlo, kterým bude provozována taxislužba.

K bodu 27 (§ 21 odst. 3)

Vzhledem k tomu, že povinnost zajistit, aby práci řidiče taxislužby vykonávala osoba, která je v pracovněprávním vztahu s dopravcem, nevykonává-li tuto práci sám dopravce nebo jeho manžel či registrovaný partner, a zároveň povinnost zajistit, aby řidič taxislužby byl držitelem oprávnění řidiče taxislužby, je podle současné právní úpravy upravena jak pro provozování taxislužby vozidlem taxislužby, tak pro provozování taxislužby vozidlem cestujícího, dochází ke sjednocení právní úpravy a tato povinnost je nově formulována obecně v § 21 odst. 3 tak, aby i nadále dopadala na obě formy provozování taxislužby. Současně dochází k drobným formulačním upřesněním, které však nepředstavují žádnou věcnou změnu. Tato povinnost, zavedená novelou zákona v roce 2013, znamená, že vztah mezi dopravcem a

jeho řidičem nemůže mít formu smlouvy o pronájmu koncese, smlouvy o dílo, autorské smlouvy apod., jak se v praxi široce vyskytovalo. Daná, v plané právní úpravě již obsažená, povinnost je vyjádřením zásady svázání dopravce s jeho evidovaným vozidlem a odpovědnosti za provoz evidovaného vozidla 24 hodin denně. Dopravce je povinen zajistit, aby v jeho evidovaném vozidle vykonával práci řidiče výhradně jeho zaměstnanec.

K bodu 28 (§ 21 odst. 4)

Jedná se o zrušení ustanovení pod písm. a), jehož obsah byl přesunut do nového ustanovení § 21 odst. 3 (viz předchozí novelizační bod). Dále se jedná o zrušení povinnosti uvedené pod písm. b), a to povinnosti dopravce provozujícího taxislužbu vozidlem taxislužby zajistit, aby bylo vozidlo vybaveno aktuálním výpisem z evidence vozidel taxislužby. Tato povinnost je v dnešní době již nadbytečná, neboť orgány státního odborného dozoru a kontroly mají možnost si tuto skutečnost samy ověřit nahlédnutím do příslušné evidence a existence výpisu navíc nezaručuje, že údaje na něm uvedené jsou stále pravdivé. Pro podnikatele se tedy jedná o zbytečnou administrativní zátěž, od které je možné upustit.

K bodu 29 (§ 21 odst. 4)

Jedná se o uvedení formulace vymezující údaje, kterými musí být označeno vozidlo taxislužby, do souladu s terminologií užívanou ve správně právních předpisech.

K bodu 30 (§ 21 odst. 4)

Vzhledem k tomu, že se upouští od povinnosti vést záznam o provozu vozidla, není nutné, aby součástí taxametru byla paměťová jednotka. Smyslem zrušení paměťové jednotky taxametru je snížení administrativní zátěže dopravců ve smyslu neprokazování minulých přeprav prostřednictvím výpisů z paměti taxametru, ale pouze prostřednictvím záznamů o přepravě, jež má každý dopravce povinnost po stanovenou dobu uchovávat. Z dosavadních zjištění vyplývá, že kontrola záznamů o provozu vozidla je vykonávána sporadicky a je využívána jen některými dopravními úřady. Významu těchto kontrol neodpovídá stávající legislativní zatížení podnikatelů v taxislužbě (pořídit si taxametr s paměťovou jednotkou, uchovávat záznamy o provozu). Daná povinnost zatěžuje i výrobce a dodavatele taxametrů, protože oproti okolním zemím musí pro potřeby využití v ČR dovybavit taxametry paměťovou jednotkou.

K bodu 31 a 36 (§ 21 odst. 4 a § 21a odst. 1 písm. d))

Jedná se o legislativně technickou změnu odkazů vyvolanou přečíslováním některých ustanovení.

K bodům 32 až 34 (§ 21 odst. 5 až 9)

S ohledem na koncepční změny v provozování taxislužby vozidlem taxislužby dochází k nové formulaci povinností dopravců při této činnosti. V rozsahu povinností tak zůstane kromě povinnosti zajistit, aby práci řidiče taxislužby vykonával sám dopravce nebo jeho manžel, registrovaný partner či osoba, která je s ním v základním pracovněprávním vztahu, která je

formulována obecně v § 21 odst. 3, povinnost použít vozidlo taxislužby označené střešní svítilnou s nápisem TAXI a údaji o dopravci a dále povinnosti vztahující se k povinnému a řádnému používání taxametru.

Při provozování klasické formy taxislužby tak budou na dopravce dopadat všechny výše uvedené povinnosti.

Vedle klasické formy taxislužby se však upravuje možnost provozování taxislužby ve zvláštním režimu, při němž se nevyžaduje označení vozidla střešní svítilnou a údaji o dopravci a používání taxametru. Těchto povinností se však bude možné zprostit pouze při splnění požadavků uvedených v § 21 odst. 5 (poskytování taxislužby na základě písemné smlouvy, možno i v elektronické podobě) nebo v § 21 odst. 6 (poskytování taxislužby na základě objednávky provedené elektronickými prostředky, oproti § 21 odst. 5 v zásadě jde o neformální objednávku). Jedná se tedy o dva způsoby zvláštního provozování taxislužby.

Pokud jde o provozování taxislužby podle odstavce 5, předpokladem je uzavření písemné smlouvy před zahájením přepravy, ať již v listinné nebo elektronické podobě. Tato smlouva musí obsahovat zákonem stanovené údaje o smluvních stranách, tj. o dopravci a objednateli přepravy, údaje o zprostředkovateli, pokud je uzavření této smlouvy zprostředkováno zprostředkovatelem taxislužby, jednoznačné určení přepravy a cenu za přepravu nebo způsob jejího určení. V tomto případě tedy nebude muset být ve smlouvě uvedena konečná cena, ale postačí uvedení způsobu, kterým bude stanovena (lze i taxametrem, je-li ve vozidle). Náležitosti smlouvy o přepravě jsou stanoveny tak, že ve svém souhrnu musí nezaměnitelným způsobem identifikovat konkrétní přepravu. Je-li některý atribut přepravní služby popsán vágněji, o to přesněji je třeba definovat jiný atribut přepravy, tak, aby ve svém souhrnu byla přeprava individualizována a bylo zřejmé, že je vozidlem poskytována právě danou smlouvou sjednaná přeprava. Tato smlouva bude muset být při přepravě a po zbývajících částech dne, ve kterém byla přeprava poskytnuta, k dispozici ve vozidle, kterým byla přeprava poskytnuta, a to buď v originále, v kopii nebo bude dostačovat její zobrazení na elektronickém zařízení. Náležitosti písemné smlouvy uzavřené v elektronické podobě upravuje občanský zákoník a navazující právní úprava elektronického podpisu, v daném případě postačuje prostý elektronický podpis.

Pokud nebude splněn některý z těchto požadavků, nebude možné využít výhodu stanovenou pro zvláštní režim provozování taxislužby, tj. úlevu od povinného označení vozidla střešní svítilnou a údaji o dopravci a povinného užití taxametru.

Pokud jde o provozování taxislužby podle odstavce 6, předpokladem je provedení objednávky elektronickými prostředky jinou než hlasovou službou. Typicky se bude jednat o objednávku prostřednictvím aplikace na mobilním telefonu nebo tabletu, ale nevylučuje se ani jiný způsob elektronické komunikace. Naopak provedení objednávky elektronickými prostředky nezahrnuje telefonickou komunikaci. Objednateli přepravy bude muset být ještě před objednáním přepravy sdělena konečná cena za přepravu a údaje o zprostředkovateli, je-li přeprava zprostředkována zprostředkovatelem taxislužby. Před zahájením samotné přepravy budou muset být objednateli přepravy sděleny dále údaje o dopravci, který přepravu poskytne, řidiči, který ji provede a státní poznávací značka, tovární značka a obchodní označení vozidla,

kterým bude přeprava provedena. Po ukončení přepravy bude muset být objednateli přepravy na jím uvedenou e-mailovou adresu zasláno potvrzení o přepravě, jehož náležitosti stanoví prováděcí právní předpis. Potvrzení o přepravě bude muset být současně po zbytek dne, ve kterém byla přeprava poskytnuta, k dispozici ve vozidle, kterým byla přeprava poskytnuta, tzn. řidič vozidla jej bude muset být schopný zobrazit na mobilním telefonu či jiném elektronickém zařízení. Oproti požadavkům uvedeným v odstavci 5 pro písemnou smlouvu se v tomto případě nevyžadují údaje o objednateli přepravy (objednávka může být činěna více méně anonymně), ale naopak se vyžaduje přesné stanovení konečné ceny, a to ještě před potvrzením objednávky. Rovněž není dán požadavek na elektronický podpis.

I v tomto případě platí, že pokud nebude splněn některý z těchto požadavků, nevznikne nárok na shora uvedené úlevy ze stanovených povinností.

Z výše uvedeného vyplývá, že pokud budou splněny všechny požadavky uvedené v odstavci 5 nebo všechny požadavky uvedené v odstavci 6 (přičemž není vyloučeno, že při některém způsobu sjednání přepravy bude v praxi docházet ke splnění všech požadavků uvedených v obou odstavcích), bude možné přepravu poskytnout bez označení střešní svítlnou a údaji o dopravci a bez použití taxametru. V praxi se tedy může stát, že budou naplněny předpoklady stanovené v obou těchto ustanoveních, ale to není žádnou překážkou, neboť tato ustanovení vedou ke stejnému důsledku, kterým je úleva od některých povinností dopravce. Dopravce tak bude mít hned dva důvody, pro které není povinen plnit určité povinnosti. Žádné další postupy, pro něž by bylo podstatné určení, na základě kterého z těchto ustanovení vyplývá tato úleva, nejsou stanoveny.

Pro úpravu v odstavci 5 i 6 platí, že se jedná o úpravu veřejnoprávní, která se týká primárně požadavků na výkon činnosti ze strany dopravců a řidičů. Do soukromoprávních vztahů se tímto návrhem nijak nezasahuje a obecná právní úprava, vyplývající zejména z občanského zákoníku (např. požadavky na předmluvní informační povinnosti), se tak uplatní v plném rozsahu. Navíc je potřeba uvést, že ne vždy se bude jednat o smlouvu uzavíranou se spotřebitelem. Rovněž tak změny objednávky návrh zákona neřeší, tzn. případné změně objednávky zákon o silniční dopravě nijak nebrání. Forma provedení změny objednávky tak zůstává zcela v režimu občanskoprávním mimo rámec navržené veřejnoprávní úpravy.

Mezi další povinnosti dopravce patří povinnost uchovávat o každé přepravě záznam o přepravě (výstup z taxametru), byla-li provedena klasickou formou, nebo smlouvu o přepravě či potvrzení o přepravě, byla-li provedena ve zvláštním režimu taxislužby, a to po dobu 3 let od ukončení přepravy.

Návrhem dochází ke zrušení povinnosti vést záznam o provozu vozidla, tzn. zaznamenávat stanovený okruh údajů o poskytnutých přepravách a provozování taxislužby na paměťové jednotce taxametru. S tím souvisí i zrušení povinnosti, aby součástí měřicí soustavy taxametru byla paměťová jednotka, která slouží k uchování tohoto záznamu. Co se týče administrativních a archivačních povinností dopravců, mají v zásadě dvojí funkci – ochranu daňových zájmů státu a v některých případech pořízení důkazu o poškození zákazníků, které si lze vyžádat v rámci sankčního správního řízení. Jak je podrobněji odůvodněno v Závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace (RIA), praktický přínos dat povinně uchovávaných v taxamtru je malý a orgány finanční správy jej adekvátně nevyužívají. Funkci ochrany

daňových zájmů státu tedy záznam o provozu vozidla neplní ideálně, hodnoty zaznamenané v taxametu jsou tak primárně psychologickou motivací pro dopravce, aby tyto hodnoty odpovídaly daňovému přiznání. K ochraně daňových zájmů států by přitom primárně měla sloužit elektronická evidence tržeb. Ve správních řízeních se data zaznamenaná na paměťové jednotce taxametu (záznam o provozu vozidla) používají zřídka a ještě méně často skutečně přispějí k usvědčení pachatele, neboť v sankčních řízeních slouží jako důkazy primárně výsledky kontrol dopravních úřadů přímo v terénu a výtisky z tiskárny taxametu (záznamy o přepravě a doklady o přepravě). Naproti tomu zabezpečení evidenční funkce taxametu pro dopravce představuje náklady na pořízení kapacitně vyhovující paměťové jednotky a její periodickou výměnu spojenou s novým (zpoplatněným) ověřením soustavy taxametu u Českého metrologického institutu a pořízením nového (zpoplatněného) výpisu z evidence vozidel taxislužby. K vedení elektronické evidence tržeb lze přitom používat mnohem levnější zařízení než taxametr, který je z povahy věci měřidlem a je určen především k měření vzdálenosti.

Doprovce bude dále muset zajistit, aby vozidlo nebylo označeno střešní svítilnou, nápisem TAXI nebo jiným obdobným označením, pokud s ním nebude právě provozována taxislužba nebo pokud vozidlo nebude vybaveno taxametrem. To znamená, že střešní svítilnou může být označeno pouze vozidlo taxislužby vybavené taxametrem, a to pouze při provozování taxislužby.

Povinnosti dopravce při provozování taxislužby vozidlem cestujícího zůstávají zachovány.

K bodu 35 (§ 21a odst. 1 písm. b))

Navrhuje se upřesnění vazby dopravce k vozidlu, kterým může provozovat taxislužbu, neboť současná právní úprava umožňuje, aby bylo do evidence vozidel taxislužby zapsáno i vozidlo, jehož je dopravce pouze vlastníkem a provozovatelem je jiná osoba. Je však nezbytné, aby se jednalo pouze o vozidlo, které dopravce sám provozuje. Navržená formulace vychází ze zákona č. 56/2001 Sb., podle něhož je provozovatelem vozidla jeho vlastník, není-li jako provozovatel vozidla v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba. K možnosti přizpůsobit se této změně právní úpravy, která bude dopadat na vozidla, u nichž je dopravce vlastníkem, ale provozovatelem je jiná osoba, se navrhuje dostatečně dlouhá legisvakční lhůta. Není potřeba v této souvislosti zakotvovat přechodné ustanovení.

K bodu 37 (§ 21a odst. 2 písm. b))

Vzhledem k tomu, že paměťová jednotka již nebude povinnou součástí taxametu, nebude se její výrobní číslo již uvádět v žádosti o zápis vozidla do evidence vozidel taxislužby. Současně dochází k formulačnímu upřesnění a změně odkazu s ohledem na změny provedené přechozím novelizačním bodem.

K bodu 38 (§ 21a odst. 4)

Upřesňuje se proces změn údajů v evidenci vozidel taxislužby a vydávání výpisu z této evidence.

K bodu 39 (§ 21a odst. 5)

Každé vozidlo taxislužby, kterým bude provozována taxislužba, bude muset být označeno evidenční nálepkou vozidla taxislužby. Tuto nálepkou vydá dopravci dopravní úřad při zápisu vozidla do evidence vozidel taxislužby nebo i kdykoli později, pokud o to požádá. Evidenční nálepkou bude smět dopravce označit jen to vozidlo, pro které byla vydána (na evidenční nálepce bude uvedeno jak její sériové číslo, tak státní poznávací značka vozidla). Evidenční nálepka se bude vylepovat na čelní sklo vozidla. Všechny tyto náležitosti stanoví prováděcí právní předpis. Vzhledem k tomu, že se počítá s tím, že na nálepce bude uveden text „TAXI“ či obdobný pojem, což by mohlo vést ke kolizi s ustanovením zakazujícím označovat takovým nápisem vozidla, pokud nenaplnují zákonné předpoklady (vybavení taxametrem a aktuální provozování taxislužby), výslovně se uvádí, že označení vozidla touto evidenční nálepkou se nepovažuje za rozporné s předmětným ustanovením.

K bodu 40 (§ 21a odst. 6 písm. a))

Navrhuje se zrušení jednoho z důvodů pro vyřazení vozidla z evidence taxislužby, ke kterému v praxi nemůže dojít.

K bodu 41 (§ 21a odst. 6 písm. b))

Jedná se terminologické upřesnění, neboť podle příslušného zákonného ustanovení dopravce nepozbývá oprávnění, ale oprávnění dopravce zaniká.

K bodu 42 (§ 21a odst. 6 písm. d))

Doplňuje se odkaz na přešůpek, kterého se dopustí provozovatel tím, že provozuje taxislužbu vozidlem taxislužby, které není označeno evidenční nálepkou. Spáchání tohoto nového přešůpku povede k vyřazení vozidla z evidence vozidel taxislužby a následně tedy nebude již možné tímto vozidlem provozovat taxislužbu.

K bodu 43 (§ 21a odst. 7 a 8)

Zavádí se povinnost dopravce zajistit neprodleně odstranění evidenční nálepky v případě vyřazení vozidla z evidence vozidel taxislužby. Dále se zakotvuje zmocnění pro úpravu náležitostí a vzoru evidenční nálepky vozidla taxislužby a způsobu jejího umístění na vozidle ve vyhlášce.

K bodu 44 (§ 21b)

Navrhuje se zrušení zmocnění obcí ke stanovení požadavku na složení zkoušky z místopisu, znalosti právních předpisů a obsluhy taxametru. Tyto požadavky jsou v současné době s ohledem na technologický vývoj v oblasti dopravy již nepřiměřené a pouze ztěžují vstup do podnikání v sektoru taxislužby. Prověřování znalosti místopisu je vzhledem k rozšíření používání navigací v elektronických přístrojích již nadbytečné. Zároveň není důvodné, aby v některých obcích byly znalosti právních předpisů prověřovány, a v jiných nikoli. Rovněž tak dostatečná znalost obsluhy taxametru by měla být v zájmu každého řidiče, neboť je předpokladem řádného plnění s taxametrem souvisejících povinností, a není nezbytné, aby byla některými obcemi prověřována.

K bodu 45 (§ 21b)

Navrhuje se zúžení zmocnění obcí ke stanovení zvláštních požadavků na vozidla taxislužby. Vypouští se zmocnění ke stanovení požadavku na barvu vozidla, neboť například u taxikářů, kteří přepravují zákazníka z jedné obce s touto regulací do jiné obce s regulací odlišnou, jej lze těžko splnit. Dále dochází ke zrušení možnosti obcí stanovit požadavek na minimální rozměry vozidla.

K bodu 47 (§ 21c odst. 2)

Vzhledem k tomu, že osoby, kterým byla udělena mezinárodní ochrana, nemohou s ohledem na situaci, ve které se nachází, získat výpis z evidence rejstříku trestů nebo z obdobného rejstříku vedeného státem, jehož jsou státními příslušníky, ani nemohou před orgánem nebo notářem tohoto státu učinit čestné prohlášení o své bezúhonnosti, doplňuje se výslovná úprava, že v jejich případě se tyto dokumenty pro udělení oprávnění řidiče taxislužby nevyžadují.

K bodu 48 (§ 21c odst. 4)

Upřesňuje se, že odejmout oprávnění řidiče taxislužby lze nejen z moci úřední v důsledku pozbytí spolehlivosti, ale rovněž i na žádost jeho držitele.

K bodům 49 až 53 (§ 21c odst. 5 až 7)

Navrhuje se doplnění úpravy výměny průkazu řidiče taxislužby, a to o případy, kdy dojde ke změně údajů v něm uvedených. Vzhledem k rozsahu údajů, které jsou uvedeny v průkazu řidiče taxislužby, se primárně bude jednat o změnu jména v důsledku sňatku. Dále se upravuje okamžik pozbytí platnosti původního průkazu řidiče taxislužby tak, aby poškozený průkaz a průkaz, u něhož došlo ke změně údajů, zůstaly v platnosti až do okamžiku vydání nového průkazu. Současně se stanoví povinnost takový průkaz odevzdat nejpozději při vydání nového průkazu řidiče taxislužby.

K bodu 54 (§ 21d odst. 1 písm. a))

Obdobně jako u dopravce se i pro řidiče taxislužby stanoví povinnost užít pouze vozidlo taxislužby, které je označeno evidenční nálepkou vozidla taxislužby.

Povinnost řidiče poskytnout přepravu výhradně vozidlem označeným evidenční nálepkou vozidla taxislužby a výhradně evidovaným vozidlem taxislužby jsou dvě samostatné povinnosti. Z pohledu řidiče, který nečiní úkony ohledně evidence vozidla u dopravního úřadu, je primární označení vozidla příslušnou nálepkou.

K bodu 55 až 58 (§ 21d odst. 4 až 6)

Povinnost užít vozidlo taxislužby označené střešní svítilnou a údaji o dopravci a povinnost řádně používat taxametr zůstane zachována pouze pro klasickou formu poskytování taxislužby. Tomu též odpovídá povinnost řidiče taxislužby poskytované touto formou. Naplní-li přeprava požadavky stanovené pro jednu ze zvláštních forem poskytování taxislužby, tj. na

základě písemné smlouvy podle § 21 odst. 5 nebo na základě objednávky provedené elektronickými prostředky podle § 21 odst. 6, nebude muset řidič taxislužby tuto povinnost splnit.

Obdobně jako pro dopravce i pro řidiče platí stejná pravidla, za kterých smí být užito vozidlo označené střešní svítilnou, nápisem TAXI nebo obdobným označením, tj. pouze při provozování taxislužby vozidlem taxislužby, které je vybaveno taxametrem. Předmětné pravidlo přitom dopadá nejen na osobu, která je držitelem oprávnění řidiče taxislužby, ale na jakéhokoli řidiče.

K bodu 59 a 60 (§ 21e)

Navrhuje se zakotvit určité povinnosti zprostředkovatele taxislužby. Tyto povinnosti směřují zejména k tomu, aby předmětem zprostředkování byly pouze služby legální. Zprostředkovatel tak musí zajistit, aby přeprava byla poskytnuta podnikatelem v silniční dopravě, tzn. dopravcem, který je držitelem příslušné koncese. Dále musí zajistit, aby přeprava byla provedena vozidlem, kterým je možné taxislužbu provádět, tedy vozidlem taxislužby zapsaným v evidenci vozidel taxislužby nebo vozidlem cestujícího. Co se týče řidiče taxislužby, zprostředkovatel taxislužby musí zajistit, že přeprava bude provedena držitelem oprávnění řidiče taxislužby.

Obdobná právní úprava byla navržena již při poslední novelizaci zákona o silniční dopravě v roce 2017, návrh prošel meziresortním připomínkovým řízením a byl z návrhu zákona vypuštěn až na úrovni jednání vlády z obavy, zda by tato úprava neměla podléhat notifikaci podle unijní právní úpravy – vyčkávalo se tedy na relevantní rozsudky Soudního dvora Evropské unie.

Soudní dvůr Evropské unie ve věci Asociación Profesional Elite Taxi proti Uber Systems Spain SL (C-434/15) rozhodoval o tom, pod jaký právní rámec je třeba zprostředkovatelskou činnost společnosti Uber zařadit, tj. zda se jedná o službu informační společnosti či službu v oblasti dopravy. Soud uvedl, že zprostředkovatelská činnost je natolik úzce spjatá s vlastní přepravní službou, že je ve smyslu Smlouvy o fungování Evropské unie službou v oblasti dopravy, která může být upravena na úrovni členských států. Nelze ji tedy považovat čistě za službu informační společnosti, která je regulována na unijní úrovni a u níž je zaručen volný pohyb služeb z jiného členského státu. K relevantní judikatuře v této oblasti lze rovněž zařadit rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci tribunal de grande instance de Lille proti Uber France SAS (C-320/16). Soudní dvůr Evropské unie konstatoval, že vnitrostátní právní úprava, která (dokonce trestně) stíhá organizování systému zprostředkování kontaktu mezi zákazníky a osobami, které za úplatu poskytují služby silniční přepravy osob vozidly s méně než deseti místy, aniž mají k tomuto účelu povolení, se týká „služeb v oblasti dopravy“, pokud se vztahuje na zprostředkovatelskou službu poskytovanou pomocí aplikace pro chytré telefony, která je nedílnou součástí komplexní služby, jejíž hlavní složkou je přepravní služba. Taková služba je potažmo vyloučena z oblasti působnosti unijních směrnic požadujících notifikaci technických předpisů Evropské komisi před jejich přijetím. Důsledkem těchto rozsudků tedy je, že práva a povinnosti společnosti Uber a ostatních zprostředkovatelů

taxislužby působících v České republice je možno na národní úrovni regulovat, přičemž tato regulace nepodléhá notifikační povinnosti vůči Evropské komisi.

Za účelem možnosti průběžného ověřování skutečnosti, zda je řidič taxislužby držitelem oprávnění řidiče taxislužby a zda je vozidlo zapsáno v evidenci vozidel taxislužby, budou nově zveřejňovány způsobem umožňujícím dálkový přístup některé relevantní údaje obsažené v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě. Prostřednictvím internetu tak bude mít zprostředkovatel taxislužby možnost zjistit, zda je určitý průkaz řidiče taxislužby stále platný (po zadání čísla průkazu) a zda je určité vozidlo stále zapsáno v evidenci vozidel taxislužby (po zadání státní poznávací značky vozidla). Předpokládá se on-line přístup tak, aby zprostředkovatelé měli možnost automatizovaného čerpání dat do vlastních informačních systémů. V případě, že by on-line přístup v nějakém okamžiku nefungoval, byl by to důvod k aplikaci liberačních důvodů podle zákona o odpovědnosti za přestupky.

Porušení těchto povinností bude přestupkem, za nějž bude možno uložit rovněž zákaz činnosti. Jedná se však o krajní opatření, k němuž by mělo být přistupováno ve smyslu zásad správního trestání, tzn. ve skutečně odůvodněných případech, kdy společenský zájem na ukončení činnosti zprostředkovatele přesahuje společenský zájem za zachování jeho činnosti coby podnikatele, zaměstnavatele, poskytovatele služeb pro veřejnost atd. Zákaz činnosti by měl být uložen zejména v případě systémové ignorance právní úpravy nebo závažných případech lajdáctví při dodržování právní úpravy.

Zprostředkovatelům taxislužby se dále stanoví povinnost vést evidenci zprostředkovaných přeprav a zákonem stanovené údaje v této evidenci uchovávat nejméně po dobu 3 let od ukončení přepravy. Evidence umožní kontrolním orgánům ověřit, zda zprostředkovatelé dodržují své nově stanovené povinnosti, a údaje z evidence zprostředkovaných přeprav budou moci být využívány i při provádění kontroly nad činností jiných subjektů, než samotných zprostředkovatelů, a to v rozsahu a způsobem předvídaným jinými právními předpisy (např. kontrolní řád, daňový řád atd.). Rovněž tak pokud bude při kontrole činnosti zprostředkovatele zjištěno porušení povinností jiného subjektu, bude postupováno podle § 73 zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a podezření ze spáchání přestupku bude oznámeno příslušnému správnímu orgánu.

K bodu 61 (§ 21f)

V souvislosti s potřebou zařadit nově zakotvenou úpravu povinností zprostředkovatele mezi ustanovení upravující taxislužbu a nemožností vložit nový paragraf, dochází k formálnímu přesunutí úpravy příležitostné osobní silniční dopravy do nového § 21f s tím, že v uvolněném § 21e budou upraveny povinnosti zprostředkovatele taxislužby. Pravidla pro poskytování příležitostné osobní silniční dopravy se nemění, právní úprava i nadále nevyžaduje kopii objednávky přepravní služby v listinné podobě a v případě kontroly bude možné kopii objednávky předložit v elektronické podobě.

Současně dochází k doplnění doby, po kterou má být záznam objednávky v evidenční knize objednávek uchováván, a to v délce 1 roku ode dne ukončení objednané přepravy, a to pro účely možného provádění kontrol.

K bodu 62 (§ 23 odst. 1 a § 23 odst. 2)

Navrhuje se upravit dobu, po kterou musí odesílatel a dopravce uchovávat předepsané doklady stanovené při přepravě nebezpečných věcí Dohodou ADR. Tato doba je podle platné právní úpravy stanovena na 2 roky. Ukazuje se však, že tato délka je nadbytečná a postačovalo by, aby byla stanovena na 1 rok. To bude dostatečné jak pro účely provedení kontroly v provozovně, tak je tato délka v souladu s povinností uchovávat záznamy o době řízení, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku a doklad o nákladu po dobu 1 roku stanovené v § 3 tohoto zákona. Uvedená změna navíc povede ke snížení administrativní zátěže dopravce a odesílatele.

K bodům 63 až 65 (§ 23 odst. 3)

Povinnost osoby zajišťující vykládku nebezpečných věcí – příjemce uchovat při přepravě nebezpečných věcí předepsané doklady po dobu 2 let se jeví jako nadbytečná, když Dohoda ADR již nestanoví žádné doklady, které by měl příjemce uchovávat. Navrhuje se proto tuto právní povinnost zrušit. Rovněž tato změna povede ke snížení administrativní zátěže příjemce.

K bodu 66 (§ 23 odst. 4)

S ohledem na právní jistotu adresátů právní normy – řidičů se v zákoně o silniční dopravě nově stanovují povinnosti řidiče při přepravě nebezpečných věcí, neboť dosavadní právní úprava a Dohoda ADR nebyla z tohoto hlediska dostatečná. Úmyslem je v zákoně explicitně vymezit ty povinnosti při přepravě nebezpečných věcí, které sice směřují k řidičům, nicméně jejich adresáti nejsou přímo nebo jednoznačně určeni předmětnou mezinárodní smlouvou a z důvodu právní jistoty (zejména v rámci správního trestání) je účelné v zákoně uvést, že řidiče tyto povinnosti zavazují. Jedná se však pouze o povinnosti, které vyplývají z Dohody ADR, a nikoli o další povinnosti, které by byly stanoveny nad rámec Dohody ADR. To ostatně plyne již z návěští příslušného ustanovení. Není však nutné v zákoně o silniční dopravě uvádět povinnosti, které mají v Dohodě ADR okruh adresátů vymezen sice širěji, ale konkrétní adresáty lze z tohoto vymezení dovodit. Příkladem povinnosti řidiče, kterou není nutné uvádět v zákoně o silniční dopravě, byť v Dohodě ADR není jako její nositel řidič výslovně uveden, je zákaz kouření, neboť dle dohody ADR se vztahuje ke všem členům posádky.

Dodržování těchto právních povinností lze zcela důvodně vyžadovat po řidičích vozidel, neboť ti jsou, s ohledem na povinně absolvované školení týkající se přepravy nebezpečných věcí, s Dohodou ADR dostatečně seznámeni. Písemné pokyny slouží členům osádky vozidla pro řešení mimořádných událostí jako je požár, únik nebezpečné látky apod., a je proto nutné, aby byli na tuto náhlou situaci odpovídajícím způsobem připraveni a postupovali podle kroků uvedených v těchto pokynech. Osvědčením řidiče o školení pro přepravu nebezpečných věcí se řidič při kontrole prokazuje, zda může nebezpečné věci přepravovat a zda je proškolen v souladu s Dohodou ADR. Jen tímto dokladem může kontrolní orgán při silniční kontrole zjistit, zda řidič plní podmínky pro přepravu nebezpečných věcí. V případě přepravy určitých nebezpečných věcí řidič při kontrole pomocí osvědčení o schválení vozidla prokazuje, že

dopravní jednotka je z konstrukčního hlediska způsobilá k přepravě nebezpečných věcí. Mezi povinnosti řidiče se rovněž zakotvuje povinnost disponovat při přepravě nebezpečných věcí řádně vyplněným dokladem. Dále je povinností řidiče označit dopravní jednotku bezpečnostními značkami a dalším příslušným značením. Byť je povinností odesílatele označit kontejnery bezpečnostním značením, nesmí řidič špatně označený kontejner převzít, neboť ten se stává součástí celé dopravní jednotky. Ustanovení týkající se bezpečnostních značek a dalšího značení jsou přitom jedny z nejzásadnějších v Dohodě ADR z hlediska ostatních účastníků dopravního provozu s ohledem na jejich bezpečnost, neboť jen z řádně označené dopravní jednotky může kvalifikovaná osoba poznat, že tato převáží nebezpečné věci. Bezpečnostním značením jsou i oranžové tabulky, s čímž ostatně počítá již současná právní úprava. Povinnost používat dopravní jednotku vybavenou bezpečnostní výbavou je zásadní z hlediska ochrany zdraví členů osádky, ale i životního prostředí, neboť se použije při mimořádných událostech, jako je únik látky aj. Rovněž hasicí přístroje slouží k zabránění vzniku nebo šíření požáru v dopravní jednotce jak na samotné vozidlo, tak na náklad. Řidič je dále povinen dbát zákazu společné nakládky některých nebezpečných věcí s ohledem na jejich vlastnosti a dodržovat ustanovení o manipulaci. Manipulací se rozumí i nakládka nebo vykládka, pokud je řidičem prováděna. Dozor nad dopravními jednotkami se týká předepsaného způsobu parkování, které řidič sám provádí. Řidič je rovněž povinen respektovat dopravní značení a přizpůsobit trasu přepravovanému nákladu s ohledem na možný průjezd tunely.

Současně dochází k vypuštění úpravy, dle níž musí být povinnosti při přepravě nebezpečných věcí zajištěny i v případě, že jde o přepravu pro vlastní potřeby, neboť toto pravidlo vyplývá již z ustanovení § 1 odst. 2 zákona o silniční dopravě a je tedy duplicitní. Je však potřeba rozlišovat mezi soukromými účely a účely pro vlastní potřebu.

K bodům 67 a 68 (§ 27)

S ohledem na zrušení povinného označování vozidel podle § 9 odst. 1 i již neexistující povinnost vedení záznamu o provozu vozidla dochází k vypuštění výjimky z těchto povinností zakotvené pro zahraniční dopravce, neboť se již stává obsolentní.

Dále se navrhuje se stanovit speciální právní úpravu k § 136 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů. Uvedeným ustanovením zákona o zaměstnanosti je transponován čl. 9 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU o prosazování směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb a o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“).

S ohledem na specifika zaměstnávání osob v silniční dopravě spočívající zejména v tom, že pracovištěm je v jejich případě přímo vozidlo, se navrhuje ve vztahu k zahraničním dopravcům se sídlem v jiném členském státu Evropské unie stanovit, že kopie dokladů prokazujících pracovní právní vztah, které mají být podle obecné úpravy k dispozici na pracovišti, budou muset být k dispozici ve vozidle. Obdobně jako v zákoně o zaměstnanosti se vyžaduje předklad dokumentů do českého jazyka. Ve vztahu k tuzemským dopravcům se speciální právní úprava do zákona o silniční dopravě nedoplňuje, neboť podle zákona o

zaměstnanosti se tato povinnost nevyžaduje v případě, že zaměstnavatel oznámil okresní správě sociálního zabezpečení den nástupu zaměstnance do zaměstnání, které mu založilo účast na nemocenském pojištění podle zákona o nemocenském pojištění. Tuzemští dopravci tedy zpravidla tuto povinnost plnit nemusí, přičemž je u nich možné provést i kontrolu v provozovně.

Kontrola plnění této povinnosti zahraničních dopravců se sídlem v jiném členském státu Evropské unie bude tedy probíhat rovněž v režimu zákona o silniční dopravě. Porušení této povinnosti bude přestupkem podle zákona o silniční dopravě (§ 35 odst. 3 písm. b)). Současně bude možné využít všechny instituty upravené tímto zákonem (např. vybírání kauce, zabránění v jízdě atd.). K projednávání tohoto přestupku bude příslušný dopravní úřad, což představuje 1 z klíčových důvodů pro zařazení navržené úpravy do zákona o silniční dopravě s ohledem na skutečnost, že předmětná povinnost není předmětem kontroly ze strany inspektorátů práce v dostačujícím rozsahu.

K bodu 70 (§ 33c)

Navrhuje se upravit povinnost dopravních úřadů hlásit Ministerstvu dopravy údaje o počtu držitelů eurolicencí a o počtu vydaných opisů eurolicencí. Již v současné době požaduje Ministerstvo dopravy po dopravních úřadech další údaje, neboť má povinnost tyto další údaje hlásit Evropské komisi. Stanovená právní povinnost je proto nedostatečná. Je tedy nezbytné notifikační povinnost dopravních úřadů vymezením prostřednictvím odkazu na přímo použitelné předpisy Evropské unie, z nichž jasně vyplývá rozsah údajů, které je Česká republika povinna shromažďovat a předávat Evropské komisi.

K bodu 71 (§ 34 odst. 3)

V souvislosti se zakotvením povinností zprostředkovatelům taxislužby se rozšiřuje okruh subjektů, které jsou podrobovány státnímu odbornému dozoru, a to právě o zprostředkovatele taxislužby. Současně se vymezení kompetencí celních úřadů upravuje tak, aby odpovídalo praktickému výkonu ze strany Celní správy a zároveň i svěřeným kompetencím dle věty čtvrté § 34 odst. 4.

K bodu 72 (§ 34 odst. 4)

Vzhledem k tomu, že některé dokumenty nebude nutné mít v listinné podobě, ale postačí jejich zobrazení na elektronickém zařízení, doplňuje se povinnost řidiče umožnit orgánům vykonávajícím státní odborný dozor, obecní policii a Policii České republiky přístup k těmto elektronickým zařízením. Jedná se o obdobnou povinnost, jako je nyní upravena pro přístup k taxametru, a uplatní se zejména právě u kontrol přeprav, u kterých bude povinnost zaznamenávat údaje o přepravě na taxametru nahrazena využitím elektronického zařízení. Bez zakotvení této povinnosti by mohlo ze strany řidičů docházet k maření výkonu státního odborného dozoru či kontroly. Nejedná se o excesivní zásah do soukromí řidičů, neboť elektronické zařízení (typicky mobilní telefon či tablet) v tomto případě představuje nástroj, který využívají k výkonu své práce či podnikatelské činnosti.

K bodu 73 (§ 34 odst. 5)

Zavádí se povinnost dopravce zajistit, aby řidič poskytl součinnost při výkonu kontroly. V současné době je součinnost při těchto úkonech formálně stanovena pouze vůči řidiči, avšak v praxi nedosahuje potřebného účinku. Nesplněním této povinnosti se řidič nevystavuje příliš velkému postihu a z odepření jeho součinnosti zpravidla těží zejména dopravce. V řadě případů tak účelově dochází k porušování této povinnosti řidiče, aniž by to mělo jakýkoli negativní dopad na dopravce, a v důsledku toho není možné provést kontrolu.

Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole, ve znění pozdějších předpisů, počítá s možným postihem dopravce jakožto kontrolované osoby, ale lze jej uplatnit pouze při výkonu státního odborného dozoru, nikoliv však při kontrole prováděné obecní policií nebo Policií České republiky (ta nepostupuje podle kontrolního řádu).

Navrhuje se proto přímo v zákoně o silniční dopravě stanovit povinnost dopravce zajistit, aby řidič poskytl obecní policii a Policii České republiky součinnost při výkonu kontroly. Porušení této povinnosti bude kvalifikováno jak přestupek dopravce podle nově navržené skutkové podstaty.

V případě podezření ze spáchání tohoto přestupku bude možné od dopravce vybrat kauci či případně zabránit vozidlu v jízdě. Současně dojde k rozšíření možnosti vybrat kauci i v případě podezření ze spáchání přestupku podle kontrolního řádu tak, aby bylo možné využít tyto instituty jak při výkonu státního odborného dozoru, tak při výkonu kontroly.

K bodům 76 a 77 (§ 34b odst. 6)

V Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě budou vedeny i údaje o evidenční nálepce vozidla taxislužby, která byla pro vozidlo vydána, a to její sériové číslo a datum vydání. Současně se upouští od vedení údajů o výrobním čísle paměťové jednotky taxametry, neboť ta již nebude povinnou výbavou vozidel taxislužby.

K bodům 78 a 82 (§ 34b odst. 7 a § 34d odst. 5 písm. b))

S ohledem na definici podnikatele v silniční dopravě, kterým může být pouze tuzemský dopravce, se upřesňuje znění ustanovení o vedení údajů o zahraničních dopravcích v Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě a příslušnosti dopravního úřadu.

K bodu 80 (§ 34d odst. 2)

Vzhledem k tomu, že o přestupcích, kterých se dopustil dopravce v mezinárodní linkové osobní dopravě, rozhoduje Ministerstvo dopavy, které není dopravním úřadem, doplňuje se úprava, že v případě, že je sankce za takový přestupek uložena dopravci usazenému v jiném členském státě než v České republice, zapíše příslušné údaje do Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě přímo Ministerstvo dopavy.

K bodu 81 (§ 34d odst. 3)

Vzhledem k zakotvení nových povinností zprostředkovatelů taxislužby, kteří budou muset zajistit, aby zprostředkovaná přeprava byla legální, tzn. mimo jiné provedena řidičem,

který je držitelem oprávnění řidiče taxislužby a vozidlem, které je evidováno v evidenci vozidel taxislužby, není-li provedena vozidlem cestujícího, se za účelem snazšího ověřování těchto skutečností budou způsobem umožňujícím dálkový přístup zveřejňovat údaje o platnosti průkazu řidiče taxislužby a státní poznávací značky vozidel taxislužby. V praxi tak bude možné po zadání čísla průkazu taxislužby na příslušných internetových stránkách ověřit, zda je tento průkaz platný, a obdobně po zadání státní poznávací značky vozidla ověřit, zda je toto vozidlo evidováno v evidenci vozidel taxislužby. Tímto se zprostředkovatelům taxislužby dává možnost průběžného ověřování pro ně podstatných údajů a současně si i zákazníci budou moct ověřit, že je služba legální, zejména že bude provedena řidičem, který je držitelem platného průkazu řidiče taxislužby, a vozidlem, které je evidováno v evidenci vozidel taxislužby.

K bodu 83 až 100 (§ 34e)

V souvislosti se změnou úpravy povinností řidiče taxislužby se upravuje znění odpovídajících skutkových podstat přestupků řidiče.

V návaznosti na novou koncepci označování vozidla taxislužby střešní svítilnou, nápisem TAXI nebo obdobným označením se rovněž upravuje skutková podstata přestupku, které se dopustí fyzická osoba (nikoliv pouze řidič vozidla taxislužby, ale i řidič jakéhokoli jiného vozidla), která užije vozidlo, které je neoprávněně takto označeno (§ 34e odst. 1 písm. b)).

V případě řidiče taxislužby se kromě změn formulací skutkových podstat přestupků reagujících zejména na již uvedenou změnu koncepce označování vozidel taxislužby střešní svítilnou, nápisem TAXI nebo obdobným označením upřesňuje formulace skutkové podstaty spočívající v neoprávněném užití vozidla, které není vozidlem taxislužby zapsaným pro dopravce, pro kterého řidič taxislužby pracuje tak, aby bylo nesporné, že tohoto přestupku se dopustí řidič již při jediném provedení přepravy v rozporu s požadavky zákona (§ 34e odst. 2 písm. b)).

Mezi skutkové podstaty přestupků řidiče taxislužby se nově zařazuje skutková podstata přestupku spočívajícího v užití vozidla, které není označené evidenční nálepkou vozidla taxislužby (§ 34e odst. 2 písm. c)). Vedle provozování taxislužby neevidovaným vozidlem se jedná o sankcionování porušení druhé ze základních podmínek zakotvených pro provozování taxislužby. Vzhledem k návaznosti na právní úpravu spolehlivosti řidiče taxislužby byla zvolena formulace umožňující samostatné sankcionování výkonu taxislužby vozidlem neoznačeným evidenční nálepkou i neevidovaným vozidlem.

Dále je novou skutkovou podstatou přestupku provozování taxislužby v době, kdy má řidič zadrženy průkaz řidiče taxislužby.

U některých již existujících skutkových podstat přestupků se upřesňuje jejich formulace tak, aby bylo nepochybné, že daného přestupku se řidič dopustí již při jediném provedení přepravy v rozporu se stanovenými povinnostmi.

Dále se ve vymezení některých skutkových podstat přestupků provádějí legislativně technické úpravy odkazů na ustanovení, ve kterých jsou obsaženy odpovídající povinnosti, a to v souvislosti s jejich přečíslováním.

Pro nově upravené povinnosti řidičů vozidel při přepravě nebezpečných věcí není nutné zavádět novou skutkovou podstatu, neboť porušení těchto povinností naplňuje znaky skutkové podstaty již nyní upravené v § 34e odst. 3 písm. a), přičemž u tohoto přestupku dochází ke zvýšení horní hranice sazby pokuty s ohledem na jeho vysokou společenskou nebezpečnost.

V návaznosti na úpravy a doplnění skutkových podstat přestupků dochází rovněž ke stanovení správních trestů za jejich spáchání, včetně stanovení druhu sankcí a jejich výše. Zakotvení správně trestního postihu bylo v případě všech doplňovaných skutkových podstat přestupků vyhodnoceno jako nezbytné k zajištění plnění nově upravených povinností.

U všech přestupků jsou stanoveny pouze horní hranice sazeb pokut. Horní hranice sazeb pokut odpovídá typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Správní tresty za přestupky jsou přitom doplňovány do již existujícího systému správních trestů a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupku. Využita byla již zákonem o silniční dopravě zavedená pásma výše sankcí.

Stanovené správní tresty, co do jejich druhu a rozpětí (výše), byly s ohledem na závažnost jednotlivých přestupků vyhodnoceny jako přiměřené.

K bodům 101 až 129 (§ 35)

U dopravců se v návaznosti na zrušení povinnosti vést záznam o provozu vozidla taxislužby vypouští příslušná skutková podstata přestupku. Skutková podstata přestupku, kterou je postihováno porušení povinnosti řádného označení vozidel, zůstává zachována. Přestože se nyní ustupuje od povinného označování velkých vozidel, tato skutková podstata bude i nadále dopadat na porušení povinnosti řádného označení vozidel veřejné linkové dopravy podle § 18 odst. 1 písm. e). Označování vozidel taxislužby střešní svítlnou, nápisem TAXI nebo obdobným označením v rozporu se zákonnými pravidly bude postihováno nově formulovanými skutkovými podstatami.

Dále dochází k vypuštění skutkové podstaty přestupku dopravce v návaznosti na rušenou povinnost týkající se vybavení vozidla aktuálním výpisem z evidence vozidel taxislužby. Do zákona se naopak doplňují skutkové podstaty přestupků v souvislosti s novými povinnostmi dopravce ve vztahu k evidenčním nálepkám vozidel taxislužby.

I v případě přestupků dopravců dochází dále k úpravám skutkových podstat přestupků tak, aby odpovídali novému pojetí taxislužby a povinností dopravců, a ve vymezení některých skutkových podstat se provádějí legislativně technické úpravy odkazů v souvislosti s přečíslováním některých ustanovení. Zároveň dochází k upřesnění některých skutkových podstat přestupků tak, aby odpovídali zákonem vymezeným povinnostem.

Zcela novou skutkovou podstatou je skutková podstata přestupku dopravce spočívající v tom, že nezajistí, aby řidič poskytl součinnost při výkonu kontroly.

V návaznosti na nově zakotvenou povinnost zahraničních dopravců zajistit, aby byly ve vozidle kopie dokladů prokazující pracovní právní vztah (§ 27), se zakotvuje skutková podstata přestupku postihující porušení této povinnosti se sazbou pokuty ve stejné výši, jako je postihováno porušení dané povinnosti jakožto přestupek podle zákona o zaměstnanosti.

Nově jsou dále v návaznosti na zaváděné povinnosti zprostředkovatelů taxislužby zakotveny přestupky zprostředkovatelů taxislužby, kterých se dopustí porušením těchto povinností. Přestupkem, kterého se dopustí zprostředkovatel tím, že nevede evidenci zprostředkovaných přeprav podle § 21e odst. 2, bude postihován jak zprostředkovatel, který evidenci nevede vůbec, tak zprostředkovatel, který evidenci vede, ale nevede ji v souladu s požadavky stanovenými v § 21 odst. 2.

I v případě přestupků dopravců a zprostředkovatelů taxislužby dochází v návaznosti na úpravy a doplnění skutkových podstat přestupků ke stanovení správních trestů za jejich spáchání, včetně stanovení druhu sankcí a jejich výše. Zakotvení správně trestního postihu bylo i v případě všech doplňovaných skutkových podstat přestupků dopravců a zprostředkovatelů taxislužby vyhodnoceno jako nezbytné k zajištění plnění nově upravených povinností.

Přestože nedochází k reformulaci již existujících skutkových podstat přestupků, tak jako je tomu u některých skutkových podstat přestupků řidičů, i v případě přestupků dopravců platí, že se dopravce dopustí daného přestupku již při jednorázovém porušení stanovené povinnosti.

U všech přestupků, za něž lze uložit pokutu, jsou stanoveny pouze horní hranice sazeb, které odpovídají typové závažnosti přestupků.

U přestupků zprostředkovatelů taxislužby se zavádí možnost uložení zákazu činnosti nebo zveřejnění rozhodnutí o přestupku, a to v případě, že zprostředkovateli taxislužby byl za takový přestupek v posledních 5 letech nejméně dvakrát uložen správní trest, tzn. při třetím porušení ukládání správního trestu za takový přestupek. Jedná se o správní trest, který je v případě recidivy v protiprávním jednání těchto subjektů adekvátní. Za účelem ověření této skutečnosti budou rozhodnutí o těchto přestupcích zapisována do evidence přestupků vedené Rejstříkem trestů.

K bodu 130 (§ 35c odst. 1)

Navrhuje se umožnit institut výběru kauce použít i v případě porušení povinnosti dopravce zajistit, aby řidič poskytl součinnost při výkonu státního odborného dozoru. Porušení této povinnosti je přestupkem podle kontrolního řádu, a proto se zde výslovně uvádí.

K bodům 131 až 134, 136 a 137 (§ 35f)

Vzhledem k tomu, že poslední novelizací došlo k možnosti vybrat kauci nejen od dopravce, ale i od osoby podezřelé z přestupku podle § 34e odst. 1 písm. a), která provozuje taxislužbu bez vazby na dopravce, navrhuje se upřesnění právní úpravy vrácení kauce tak, aby se vztahovala i na případy, kdy byla kauce vybrána od jiné osoby, než je dopravce.

K bodu 135 (§ 35f odst. 3 písm. a))

Za účelem předejít nesprávnému úřednímu postupu v případě nedodržení lhůty pro vrácení vybrané kauce se navrhuje prodloužit lhůtu z 15 pracovních dní na 30 dní ode dne nabytí právní moci rozhodnutí v případě vrácení kauce nebo její části. Doručování do ciziny je zdouhavé, kdy zpětné vrácení doručky svědčící o tom, že rozhodnutí bylo dopravci doručeno a nabylo právní moci, trvá i více než měsíc. Rozhodnutí však nabývá právní moci již samotným

doručením dopravci v případě, kdy proti němu již nelze podat opravný prostředek či v případě, že proti němu nebyl podán opravný prostředek ve stanovené lhůtě. Z tohoto důvodu nelze vždy dodržet lhůtu pro případné vrácení kauce nebo její části, neboť rozhodnutí již často nabylo právní moci, avšak doručka je mnohdy správnímu orgánu doručena až po nabytí právní moci rozhodnutí a po uplynutí lhůty 15 dní. Navrhované prodloužení lhůty poskytne dostatečnou časovou rezervu pro vrácení kauce či části kauce v souladu s právními předpisy, přičemž tato lhůta současně nebude nepřiměřeně zasahovat do majetkových poměrů dopravce.

K bodům 137 a 138 (§ 35f)

Jedná se o legislativně technické upřesnění a použití obecnějšího pojmu, neboť příslušné řízení nevede vždy pouze dopravní úřad, ale i Ministerstvo dopravy nebo v Hlavním městě Praze úřady městských částí vymezené Statutem Hlavního města Prahy.

K bodu 141 (§ 35h odst. 2)

Jedná se o opravu nesprávně použitého pojmu.

K bodům 142 a 143 (§ 35h odst. 3, 4 a 6)

Úprava institutu zadržení průkazu řidiče taxislužby se doplňuje tak, aby jej bylo možné aplikovat i v případě, že řidič taxislužby v okamžiku, kdy je podrobován výkonu státního odborného dozoru, nemá průkaz řidiče taxislužby u sebe či pokud předstírá, že jej nemá u sebe. Podle současné právní úpravy je pro řidiče výhodné průkaz řidiče taxislužby při kontrole nepředložit a vyhnout se tak riziku jeho zadržení a nepříznivým důsledkům, které jsou s tím spojeny, zejména zákazu výkonu práce řidiče taxislužby po dobu zadržení průkazu řidiče taxislužby vyplývajícím z § 35 odst. 5.

K bodu 144 (§ 36 odst. 3)

Dochází k legislativně technické úpravě odkazů vyvolaných přečíslováním některých skutkových podstat přestupků a dále k doplnění přestupku dopravce spočívajícího v porušení povinnosti zajistit, aby mohl být řádně vykonán státní odborný dozor nebo kontrola. Možnost zprostit se odpovědnosti za tento přestupek by znemožnila vymáhání této povinnosti. Vzhledem k tomu, že pro případ nezajištění dodržení bezpečnostních přestávek, dob řízení a dob odpočinku a nepředložení záznamů je zakotvena absolutní objektivní odpovědnost dopravce, bylo by nekonceptní umožnit liberaci v případě samotného neumožnění kontroly těchto záznamů a dodržování dob řízení, bezpečnostních přestávek a dob odpočinku. Bez vyloučení možnosti zprostit se odpovědnosti za uvedený přestupek nelze dosáhnout požadovaného cíle.

K bodu 145 (§ 36 odst. 4)

Současná právní úprava vylučuje v § 36 odst. 4 uložit za přestupek dopravce trest propadnutí věci nebo náhradní hodnoty. Uvedené ustanovení se ukázalo jako problematické s ohledem na nárůst počtu manipulací s tachografy a zejména na sofistikovanost těchto manipulací a náklady na jejich provedení. Podle současné právní úpravy nelze uspokojivě řešit situaci, kdy je ve zkontrolovaném vozidle nalezeno zařízení sloužící k ovlivnění správného

fungování tachografu (tedy sloužící k manipulaci s tachografem), a které je následně předáno spolu s oznámením k řešení přestupku příslušnému dopravnímu úřadu. Ten však nemůže využít institutu propadnutí věci i přesto, že tato věc může být bezpochyby znovu použita k manipulaci tachografu a k páčání dalších protiprávní činnosti.

Navrhuje se proto rozšířit okruh přestupků obsažených v zákoně o silniční dopravě, za něž je možné uložit trest propadnutí věci nebo náhradní hodnoty, a to o přestupek dopravce, kterého se dopustí tím, že nezajistí, aby byl řádně veden záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku.

K bodům 146 a 147 (§ 36 odst. 6)

Vypouští se možnost celních úřadů projednávat přestupky řidičů taxislužby příkazem na místě, neboť celní úřady nejsou k projednávání těchto přestupků vůbec oprávněny.

K bodům 148 a 150 (§ 37 odst. 1 a § 38)

Navrhuje se obecnější vymezení pravomoci orgánů Policie České republiky a celních úřadů k provádění kontrol dodržování podmínek stanovených pro silniční dopravu nebezpečných věcí. Pokud jde o Policii České republiky, ta přitom doposud neměla pravomoc kontrolovat v rámci dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, zda jsou dodržovány podmínky stanovené pro silniční dopravu nebezpečných věcí vyplývající z Dohody ADR, což ale není důvodné. Naopak, v těchto případech potenciálně vážně ohrožujících bezpečnost silničního provozu by vedle celníků i Policie České republiky měla mít možnost předmětné kontroly provádět.

K bodu 149 (§ 38 odst. 1)

Vypouští se odkaz na kontrolu technického stavu vozidla, neboť celní úřady tuto kontrolu již neprovádějí, navíc provádění těchto kontrol je upraveno jiným právním předpisem.

K bodu 151 (§ 38a odst. 1)

Vzhledem k nahrazení unijního nařízení novým nařízením se aktualizuje znění poznámky pod čarou č. 4e, která na něj odkazuje.

K bodům 152 a 153 (§ 38a odst. 3)

V souvislosti s novým vydáváním evidenčních nálepek vozidel taxislužby se Ministerstvo dopravy zmocňuje k zajišťování tisku a distribuce těchto nálepek.

K bodu 154 (§ 41 odst. 2)

V návaznosti na přečíslování některých ustanovení a na doplnění nových zmocnění se upravuje výčet zmocňovacích ustanovení.

K čl. II

K bodu 1

Jedná se o standardní přechodné ustanovení, dle něhož se řízení zahájena přede dnem nabytí účinnosti zákona dokončí podle dosavadní právní úpravy.

K bodu 2

Stanoví se přechodné období 6 měsíců, během kterého si dopravci budou muset opatřit pro vozidla, která jsou ke dni nabytí účinnosti navrženého zákona již zapsána v evidenci vozidel taxislužby, evidenční nálepkou vozidla taxislužby. Do doby, než jim bude evidenční nálepka vozidla taxislužby vydána, budou oprávněni provozovat takové vozidlo i bez označení evidenční nálepkou vozidla taxislužby.

K čl. III

V souvislosti s upuštěním od vydávání stanoviska dopravního úřadu k podané žádosti o koncesi pro provozování silniční dopravy malými vozidly se navrhuje odpovídající změna úpravy vymezení orgánů státní správy, které se vyjadřují k žádosti o koncesi, v živnostenském zákoně.

K čl. IV

K bodům 1 a 2

Možnost využívat výhod zakotvených v zákoně o silničním provozu se nebude nově vztahovat ke všem vozidlům taxislužby, ale pouze k vozidlům označeným střešní svítlnou s nápisem TAXI, tzn. budou je moci čerpat pouze vozidla vybavená taxametrem, a to pouze při provozování taxislužby.

K čl. V

K bodům 1 a 2

V zákoně o správních poplatcích se zakotvuje poplatek za vydání evidenční nálepky vozidla taxislužby ve výši 500 Kč. Naproti tomu předmětem poplatku již nebude vydání výpisu z evidence vozidel taxislužby z Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě při zápisu vozidla do této evidence, které bylo dosud zpoplatněno částkou 50 Kč.

K čl. VI

Navrhuje se legisvakanční lhůta v délce 3 měsíců. Primárním důvodem delší legisvakanční lhůty je nutnost pořízení evidenčních nálepek vozidla taxislužby, neboť je nezbytné zajistit jejich výrobu včetně grafického návrhu (v režimu zákona o zadávání veřejných zakázek) a následnou distribuci na dopravní úřady. Dostatečně dlouhá legisvakanční lhůta je nezbytná rovněž s ohledem na požadavek, aby u vozidla taxislužby zapsaného v evidenci vozidel taxislužby byl dopravce jeho provozovatelem, nikoli pouze jeho vlastníkem. Dalším důvodem je otázka zavedení odpovědnosti zprostředkovatelů taxislužby. Není vhodné tuto odpovědnost zavést dříve, než bude upraven Rejstřík podnikatelů v silniční dopravě tak, aby si zprostředkovatelé mohli z oficiálního zdroje ověřit, zda spolupracující dopravci a řidiči skutečně splňují podmínky, za jejichž splnění jsou zprostředkovatelé odpovědní.

V Praze dne 27. února 2019

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš v.r.

Ministr dopravy:

Ing. Dan Ťok v.r.