

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Analýza podmínek při zahájení a vlastním  
provozování taxislužby**

Marek Karpeta

Bakalářská práce

2011

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Marek KARPETA**  
Osobní číslo: **D07061**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**  
Název tématu: **Analýza podmínek pro zahájení a vlastní provoz Taxislužby**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Analýza podmínek pro zahájení a vlastní provoz taxislužby
2. Posouzení možností na zlepšení stávající situace
3. Časová náročnost při založení Taxislužby

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3  
Rozsah pracovní zprávy: 30-40  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

(1) Zákon č. 111/1994 Sb.  
: o silniční dopravě [online]. c2006 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW:  
[http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/silnicni-doprava.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/silnicni-doprava.htm).

(2) Vyhláška č. 478/2000 Sb. : kterou se provádí zákon o silniční dopravě,  
ve znění vyhlášky MD č. 55/2003 Sb. [online]. c2006 [cit. 2009-11-11]. Dostupný z WWW:  
[http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/silnicni-doprava.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/silnicni-doprava.htm).


(3) KYNCL, Jan, et al. Systém zvyšování odborné způsobilosti provozovatelů silniční motorové dopravy : Svazek první. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1999. 107 s. ISBN 80-7194-166-2.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Šourek, Ph.D.  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2011  
Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2011

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2011

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne

  
.....  
Marek Karpeta

## **ANOTACE**

Bakalářská se zabývá možnostmi podnikání v oblasti taxislužby. Zahrnuje veškeré potřebné informace, které jsou důležité pro založení a provozování tohoto typu silniční dopravy pro cizí potřeby. Tato práce se zabývá také návrhy, jak vylepšit současnou situaci v oblasti provozování taxislužby.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

taxislužba, provozování silniční dopravy pro cizí potřeby, silniční doprava, dopravní úřad

## **TITLE**

Analysis of conditions for opening and operating their own taxi service

## **ANNOTATION**

The bachelor thesis focuses on possibilities in running taxi service business. It governs all essential information, which is important for starting and running this type of road transportation for reward. This thesis also deals with suggestions how to improve current situation in area of running a taxi service.

## **KEYWORDS**

taxi service, operate road transportation for reward, road transportation, transport authority

## ***Poděkování***

Na této stránce bych velmi rád poděkoval svým rodičům především za jejich finanční podporu při studiu. Dále bych rád poděkoval svému vedoucímu práce, Ing. Davidovi Šourkovi, Ph.D., za poskytnutý čas na konzultacích a vedení práce.

# Obsah

Úvod .....	8
1 Základní pojmy .....	9
2 Podmínky provozování silniční dopravy.....	11
2.1 Všeobecné podmínky při provozování silniční dopravy .....	11
2.1.1 Plnoletost .....	12
2.1.2 Způsobilost k právním úkonům.....	12
2.1.3 Bezúhonnost .....	12
2.2 Zvláštní podmínky při provozování taxislužby.....	12
2.2.1 Požadavky na provozovatele .....	13
2.2.2 Požadavky na řidiče .....	18
2.2.3 Požadavky na vozidla.....	19
2.3 Časová náročnost založení taxislužby.....	23
3 Posouzení možností na zlepšení stávající situace.....	26
3.1 Vymahatelnost práva.....	26
3.2 Průkaz způsobilosti řidiče .....	28
3.3 Zaměňování jednotlivých druhů provozování silniční dopravy pro cizí potřeby ....	32
3.4 Zkvalitnění poskytovaných služeb .....	35
Závěr.....	41
Seznam zdrojů použitých informací.....	42
Seznam obrázků .....	44
Seznam tabulek .....	45
Seznam zkratk .....	46
Seznam příloh.....	47

# ÚVOD

Taxislužba je velice důležitým článkem městské dopravy, mnoho lidí si v dnešní době již nedokáže představit svůj život bez cestování domů, do práce, na nákupy nebo na další důležitá místa právě bez využití služeb taxislužby. Před samotným zahájením provozování taxislužby je nutné splnit spoustu podmínek. Taxislužba patří mezi koncesované živnosti, provozovatel musí splňovat určené podmínky pro provozování tohoto druhu osobní silniční dopravy pro cizí potřeby. Taxislužba musí být provozována pouze vozidly, která svým označením a vybavením jsou přizpůsobená k přepravě zákazníků.

Cílem této bakalářské práce je popsat a analyzovat současnou situaci v oblasti taxislužby, poskytnout informaci o požadavcích kladených na provozovatele, řidiče a vozidla taxislužby, zhodnotit přínos těchto požadavků a navrhnout změny, které by přispěly ke zlepšení současné situace v oblasti taxislužby.

První kapitola je zaměřena na definování základních dopravních pojmů. Ve druhé kapitole jsou podrobně popsány a vysvětleny všeobecné podmínky, které musí splnit provozovatel při provozování osobní silniční dopravy pro cizí potřeby. Mezi tyto požadavky na provozovatele patří - plnoletost, způsobilost k právním úkonům a bezúhonnost. Druhá kapitola dále obsahuje popsání a vysvětlení zvláštních podmínek a požadavků, které musí být splněny při provozování taxislužby, která patří mezi koncesované živnosti. Poslední část druhé kapitoly obsahuje zpracování časové náročnosti založení taxislužby. Třetí kapitola popisuje a zhodnocuje možnosti na zlepšení stávající situace v oblasti taxislužby. Jsou zde předloženy nové návrhy, které reagují na současnou situaci v oblastech vymahatelnosti práva a zaměňování jednotlivých druhů provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Třetí kapitola dále obsahuje návrh nového systému průkazů způsobilosti řidičů taxislužby. Poslední část třetí kapitoly je zaměřena na zkvalitnění poskytovaných služeb, kde jsou kladeny nové požadavky především na komfort a pohodlí cestujících.



# 1 ZÁKLADNÍ POJMY

**Silniční doprava** je souhrn všech činností, kterými se zabezpečuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostní osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, týká se také přemísťování vozidel po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích. (1)

**Silniční doprava pro vlastní potřeby** je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost ve firmě. Silniční doprava je prováděna pouze v režii dané firmy, při níž nedochází ke vzniku smlouvy ani žádného závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí. Na základě zvláštních předpisů musí být provozovatel oprávněn k provozování takové dopravy. (1)

**Silniční doprava pro cizí potřeby** je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, která využívá služby dopravce, smluvní vztah, jehož obsahem je smlouva o přepravě osob, zvířat nebo věcí. (1)

**Vnitrostátní silniční doprava** je taková doprava, při níž se místo nakládky a vykládky nachází na území jednoho státu. Musí být ovšem dodržena zásadní podmínka, že během celé své jízdy po dopravní cestě vozidlo nesmí opustit území toho státu. (1)

**Taxislužba** je veřejná silniční doprava, kterou se zajišťuje přeprava osob a jejich zavazadel osobními vozidly. Maximální obsazenost osobního automobilu je nejvýše devět osob včetně řidiče. Přepravní služby se většinou nabízejí a objednávky k přepravě se přijímají prostřednictvím řidiče ve vozidle na stanovištích taxislužby, na veřejně přístupných pozemních komunikacích a jiných veřejných prostranstvích. Ve větších městech, ale také u velkých firem se objednávky přijímají prostřednictvím vlastního dispečinku taxislužby. (1)

**Radiodispečink taxislužby** funguje na základě telefonických objednávek zákazníků, které operativně zprostředkovává a ve spolupráci s řidiči zabezpečuje bezprostřední, pohotovou a rychlou přepravu osob a jejich zavazadel pouze motorovými osobními vozidly taxislužby. (1)

**Veřejným zájmem** v oblasti veřejné osobní dopravy se rozumí zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy. (1)

**Dopravní obslužností** se rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. (1)

**Tarif v silniční dopravě** je sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití. (1)

**Dopravními úřady** podle tohoto zákona jsou krajské úřady. Pro taxislužbu je dopravním úřadem v hlavním městě Praze Magistrát hlavního města Prahy, ve statutárních městech magistráty těchto měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností. (1)

**Provozovatel silniční dopravy** je právnická nebo fyzická osoba, která provozuje silniční dopravu podle zákona. Tuzemský dopravce je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která provozuje dopravu silničními motorovými vozidly, kterým byla přidělena státní poznávací značka Českou republikou. Zahraniční dopravce je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem mimo území České republiky, která provozuje dopravu silničními motorovými vozidly, kterým byla přidělena registrační značka cizím státem. (1)

**Odbornou způsobilost** musí splnit žadatel přímo, nebo musí zajistit, aby ji splňovala některá z osob, která působí v jeho firmě a je za tuto činnost odpovědná. (1)

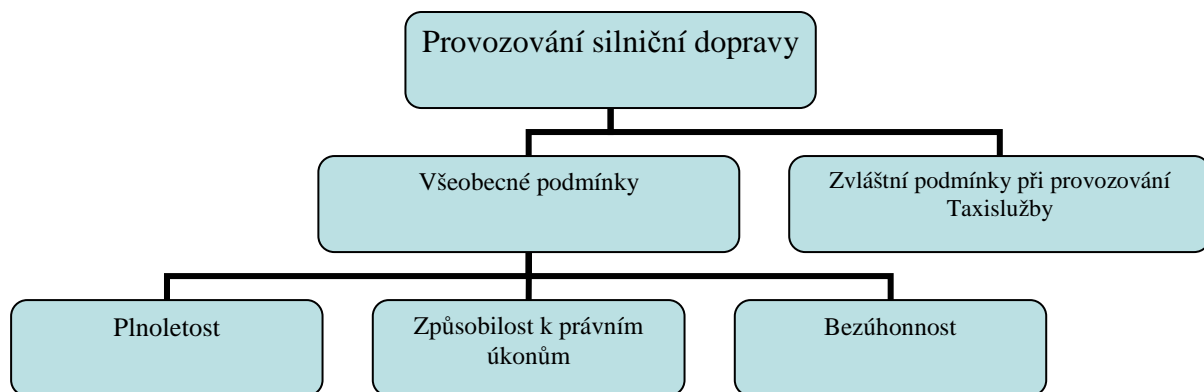
**Dobrou pověst** mají všechny osoby, které splňují určité podmínky, mezi které patří bezúhonnost podle živnostenského zákona. Dále to jsou takové osoby, kterým živnostenský úřad nezrušil v průběhu posledních pěti let na základě návrhu dopravního úřadu nebo Ministerstva dopravy živnostenské oprávnění. Další podmínkou je, že dotyčná osoba, před podáním žádosti, neoprávněně neprovozovala silniční dopravu pro cizí potřeby během posledních pěti let. Zároveň musí splňovat poslední podmínku, že během posledních pěti let před podáním žádosti, ji nebyla zrušená koncese, z důvodů porušení povinností podle platných právních předpisů, které s provozováním silniční dopravy souvisejí, nebo proto, že neplnila podmínky dané v koncesi. (1)

**Bezúhonným** není ten, kdo byl pravomocně odsouzen pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisí s předmětem podnikání, nebo pro úmyslný trestní čin, jestliže vzhledem k povaze činnosti je obava, že se může dopustit stejného nebo podobného trestního činu při provozování živnosti. (1)

**Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů** se zabývá nutnými podmínkami pro provozování silniční dopravy pro vlastní potřeby a cizí potřeby za účelem zisku. Zákon vymezuje podmínky a zároveň povinnosti fyzických a právnických osob. Dále informuje o pravomocích a působnosti příslušných státních orgánů. Zákon se nevztahuje na provozování silniční dopravy pro soukromé využití fyzické osoby, která je provozovatelem vozidla. Dále se netýká členů jeho domácnosti a dalších osob, pokud není doprava prováděna za účelem zisku a není zpoplatněna. (1)

## 2 PODMÍNKY PROVOZOVÁNÍ SILNIČNÍ DOPRAVY

Silniční dopravu lze provozovat samostatně, pod vlastním jménem, na vlastní odpovědnost, a to za účelem zisku za podmínek stanovených živnostenským zákonem. Před samotným podnikáním v dopravě musí dopravce splnit několik základních podmínek, které jsou nezbytně nutné k zahájení takové činnosti. Jedná se především o souhrn požadavků, které musí splňovat provozovatel dopravy. Velice důležité jsou také požadavky na technickou základnu taxislužby a samotné vybavení vozidel. V poslední řadě se nesmí zapomínat na řidiče, kteří musí také splňovat určité základní požadavky. Pro zjednodušení této představy poslouží obrázek 1, kde je zobrazeno schéma podmínek, které musí být splněny. (1)



Obrázek 1 – Schéma podmínek provozování silniční dopravy

Zdroj: Autor

### 2.1 Všeobecné podmínky při provozování silniční dopravy

Všeobecnými podmínkami při provozování silniční dopravy jsou všechny podmínky, které musí splňovat provozovatel silniční dopravy bez ohledu na druh provozované živnosti. Mezi tyto podmínky se řadí tři základní požadavky – plnoletost, právní způsobilost a bezúhonnost.

### **2.1.1 Plnoletost**

Každý občan České republiky se stává plnoletým dosažením věku 18 let svého života. U provozování silniční dopravy neexistují žádné výjimky a není tedy možné předčasného dosažení plnoletosti. (1)

### **2.1.2 Způsobilost k právním úkonům**

Právní způsobilost k právním úkonům uživatele opravňuje vlastním jménem zakládat, pozměňovat, a samozřejmě také rušit své právní vztahy. Samotná způsobilost vzniká dosažením věku 18 let. Právní způsobilost se může během života změnit, soud může na základě závažných důvodů, mezi které patří duševní porucha, zdravotní komplikace, ale také například drogová závislost, jistou osobu způsobilosti zbavit, nebo ji omezit. Při omezení nebo zbavení způsobilosti za postiženého rozhoduje jeho opatrovník. Způsobilost zaniká dnem smrti určité fyzické osoby na základě úmrtního listu. U právnických osob tato způsobilost vzniká dnem zápisu do obchodního rejstříku. K zastupování právnických osob opravňuje všeobecná nebo speciální forma plné moci. (1)

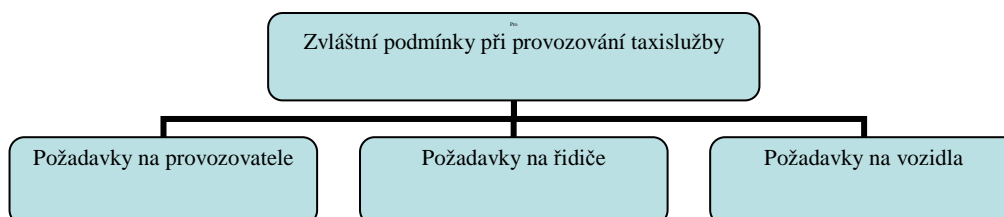
### **2.1.3 Bezúhonnost**

Bezúhonnost se prokazuje výpisem z trestního rejstříku. V současné době nejvhodnější způsob k získání požadovaného výpisu je návštěva Czech POINTU, tohle zařízení slouží jako asistované místo výkonu veřejné správy, umožňující komunikaci se státem prostřednictvím jednoho místa. Terminály Czech POINT lze v současné době nalézt příslušném obecním úřadě, na poště, a také například u státních notářů. Dostupnost těchto terminálů se každým měsícem zvyšuje. Samotný postup získání je naprosto jednoduchý. Pro výpis z rejstříku trestů musí žadatel nejdříve předložit průkaz totožnosti. Následuje tisk a potvrzení správnosti údajů uvedených v žádosti o výpis. Teprve po podepsání je vyhotoven samotný výpis. Za výpis z trestního rejstříku musí žadatel zaplatit částku 50 Kč. Celá operace trvá nejdéle pět minut. (1,4)

## **2.2 Zvláštní podmínky při provozování taxislužby**

Tyto podmínky jsou dané zákonem a musí je splňovat každý, kdo chce provozovat koncesovanou živnost. Mezi tyto podmínky patří dobrá pověst, odborná způsobilost, a získání

koncese. Pokud splňuje provozovatel taxislužby všechny tyto podmínky, musí následně podat písemné ohlášení o začátku provozování taxislužby. Toto ohlášení musí žadatel podat na příslušném dopravním úřadě v místě jeho podnikání. Zákon dále upravuje další požadavky, které musí splňovat řidiči a vozidla taxislužby. Na obrázku 2 je rozdělení všech těchto požadavků do třech základních skupin.



Obrázek 2 – Rozdělení požadavků pro provozování taxislužby

Zdroj: Autor

### ***2.2.1 Požadavky na provozovatele***

V této části práce jsou přehledně vypsány základní požadavky, které musí splňovat každý provozovatel taxislužby. Předmětem této kapitoly je také vysvětlení všech těchto pojmů, které se v této problematice vyskytují.

#### **Základní požadavky na provozovatele taxislužby:**

- Dobrá pověst
- Odborná způsobilost
- Koncese
- Písemné oznámení o zahájení činnosti

První základním požadavkem, který musí splňovat provozovatel taxislužby je jeho **dobrá pověst**. V současné době neexistuje přesná, zákonem vymezená, definice tohoto pojmu. Pod pojmem dobrá pověst si můžeme představit určité kvalitativní vlastnosti dané společnosti nebo podnikatele, podle kterých je hodnocena společností. Jedná se tedy

o společenský respekt, nebo také důvěryhodnost společnosti, v případě taxislužby by se to projevovalo zájmem o poskytnutí přepravních služeb. Podmínky, které musí být splněny, byly již popsány v základních pojmech. Dobrá pověst se zkoumá pět let od data, kdy došlo k podání žádosti, a zároveň musí trvat po celou dobu provozování silniční dopravy. Prověrku dobré pověsti provádí dopravní úřad, a to nejméně jednou za pět let. Zkoumání se provádí za účelem zjištění, jestli osoba, která provozuje silniční dopravu, stále splňuje podmínky bezúhonnosti. Na základě zvláštního právního předpisu si dopravní úřad může vyžádat elektronický výpis z trestního rejstříku, na jehož základě prověřuje provozovatele silniční dopravy. (1)

Dalším požadavkem je **odborná způsobilost** provozovatele. Odbornou způsobilost žadatel prokazuje osvědčením o složení zkoušky před zkušební komisí jmenovanou příslušným dopravním úřadem. Zkoušky odborné způsobilosti organizuje dopravní úřad, kterým je Krajský úřad příslušného kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství. Odborná způsobilost pro všechny druhy provozování silniční dopravy se prokazuje podle určitých podmínek, které jsou stanoveny vyhláškou č. 478/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádí zákon o silniční dopravě.

Pro provozovatele je nejdůležitější postup samotného prokazování odborné způsobilosti. Jako úplně první věc si provozovatel musí zjistit, kdy se bude konat zkouška na dopravním úřadě. Termíny zkoušek odborné způsobilosti jsou vypsány dopředu. Žadatel má možnost dozvědět se o těchto vypsáných termínech na vývěsce dopravního úřadu, nebo také na jeho oficiálních internetových stránkách. Povinností každého dopravního úřadu je vyhlásit řádné termíny konání těchto zkoušek na celý kalendářní rok. Tyto termíny musí být zveřejněny nejpozději do konce listopadu roku předchozího. Následně se musí provozovatel na vybraný termín přihlásit podáním přihlášky, do které žadatel uvede jméno, příjmení, titul, rodné číslo, adresu trvalého bydliště, případné posouzení dosaženého vzdělání příslušným živnostenským úřadem a vybraný termín konání zkoušky. Zájemce o vykonání zkoušky nesmí zapomenout na vyplnění druhu dopravy, pro který se zkouška skládá. Termín pro zaslání přihlášek se liší podle vnitřního zkušebního řádu jednotlivých krajských úřadů. Většinou je nutné zaslat přihlášku nejpozději do 30-ti dnů před samotným termínem zkoušky. Dopravní úřad má právo navrhnout náhradní termín zkoušky v případě, že dojde k překročení předem stanoveného limitu maximálního počtu uchazečů na daný termín zkoušky. V případě, že se žadatel nemůže ze závažných důvodů dostavit na termín zkoušky, může mu dopravní úřad navrhnout nový náhradní termín. Nedostaví-li se žadatel ke zkoušce bez řádné omluvy, stanoví se nový termín zkoušky nejdříve po šesti měsících od zmeškaného termínu.

Po obdržení pozvánky se žadatel dostaví na místo, kde se bude vykonávat zkouška. Každý žadatel má povinnost prokázat se dokladem totožnosti a předložit pozvánku ke zkoušce. Dále se pokračuje vyplněním prezenční listiny a poté následuje zaplacení správního poplatku. Zkouška je neveřejná, ve zkušební místnosti mohou být pouze členové zkušební komise a žadatelé skládající zkoušku. Žadatel má možnost seznámit se před konáním zkoušky s otázkami, z kterých jsou sestaveny zkušební testy. K těmto informacím má žadatel přístup na příslušném krajském úřadě. (2)

**Předměty zkoušky jsou:**

1. Obchodněprávní vztahy a pracovněprávní vztah
2. Silniční doprava a mezinárodní smlouvy s ní související
3. Ceny, daně, daňové řízení, poplatky, pojištění a celní řízení
4. Technická základna
5. Bezpečnost práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidla

V první části zkoušky se provádí písemnou formou vypracováním zkušebních testů z jednotlivých předmětů, kdy žadatel odpovídá na otázky označením jedné z nabízených odpovědí na formuláři pro vypracování zkušebního testu. Otázky se pro daný druh silniční dopravy skládají z otázek společných a otázek specifických pro vybraný druh silniční dopravy. Otázky se člení do pěti základních okruhů. Prvním okruhem jsou obchodněprávní a pracovněprávní vztahy, druhý zkušební okruh se týká oblasti silniční dopravy a mezinárodní smlouvy s ní související. Třetí okruh ověřuje znalosti žadatelů v oblasti týkající se cen, daní, daňových řízení, poplatků, pojištění a celních řízení. V čtvrtém zkušebním okruhu se objevují otázky týkající se technické základny. Poslední část zkušebních okruhů se zabývá bezpečností práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel. Každá jednotlivá část písemného testu je složena z dvaceti otázek, přičemž časový limit pro zodpovězení těchto otázek je nejvýše třicet minut. Celkový časový limit na zodpovězení všech otázek v celém testu je maximálně 150 minut. (2)

Druhou část zkoušky tvoří případová studie pro každý druh dopravy, při níž žadatel prokazuje schopnost praktického uplatnění svých znalostí při provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Případová studie je vždy součástí zkoušky. Doba trvání druhé části zkoušky je omezena limitem dvou hodin. (2)

Výsledky zkoušky hodnotí zkušební komise, která je složena ze zaměstnanců dopravního úřadu Krajského úřadu příslušného kraje. Hodnocení zkoušky se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Případová studie se hodnotí zvlášť. Aby žadatel úspěšně složil zkoušku, tak musí dosáhnout minimálně 60% z celkového počtu bodů v první části testu. Zároveň musí žadatel dosáhnout minimálně 50% počtu bodů z každého předmětu. U případové studie musí žadatel obdržet minimálně 50 % bodů z celkového možného počtu. Ze zkoušky může být žadatel vyloučen ze závažných důvodů, mezi které patří např. využívání cizí potřeby, nebo používání zakázaných pomůcek, mezi které patří zákony, mobilní telefon, kapesní databanka a další nepovolené věci. Po ukončení zkoušky proběhne vyhodnocení, kdy jim předseda zkušební komise sdělí absolventům zkoušky, zda prospěli nebo neprospěli. Součástí každého vyhodnocení je protokol o konání zkoušky, jehož obsah je zobrazen v tabulce pod tímto odstavcem. Žadatel má právo na opakování zkoušky. Z každého neúspěšného předmětu má žadatel dva další pokusy na jeho opravu, vždy nejdříve po uplynutí jednoho měsíce od zkoušky předchozí. V případě, že by žadatel neuspěl ani ve dvou opravných zkouškách, musí vykonat novou zkoušku v plném rozsahu, nejdříve však po šesti měsících od poslední opravné zkoušky. (2)

**Protokol o konání zkoušky z odborné způsobilosti obsahuje:**

- Číslo protokolu
- Datum konání zkoušky
- Jméno, příjmení, rodné číslo a trvalé bydliště žadatele
- Druh dopravy
- Písemný test
- Vyhodnocení testu
- Podpis žadatele
- Podpisy všech členů komise

Žadateli, který prospěl, vydá dopravní úřad Osvědčení o prokázání odborné způsobilosti pro danou formu provozování silniční dopravy. Vydání tohoto osvědčení je zpoplatněno dle položky 22, přílohy zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích částkou 1000,- Kč. Osvědčení má celoživotní platnost. V případě ztráty osvědčení může provozovatel silniční dopravy požádat dopravní úřad o vystavení jeho duplikátu. Protokoly a doklady



o prokazování odborné způsobilosti pro provozování stanovených forem dopravy pro cizí potřeby se archivují po dobu 50 let. (2,5)

Další podmínkou nutnou k provozování taxislužby je získání **koncese**, pro které je nezbytné splnění všeobecných a zvláštních podmínek. Mezi všeobecné podmínky patří dosažení věku 18-ti let, způsobilost k právním úkonům a bezúhonnost. Základním předpokladem pro získání koncese je prokázání odborné způsobilosti k určitému druhu koncesované živnosti. Po splnění těchto podmínek si žadatel může podat žádost o vydání koncese na kterémkoliv živnostenském úřadě. Další z možností, jak získat koncesi, je zaslání této žádosti poštou na adresu živnostenského úřadu. Pro snížení časové náročnosti při vyřizování konce je možné použít také zaslání žádosti v elektronické podobě. K této operaci je však nutný ověřený elektronický podpis. V posledním možném případě může žadatel využít služeb kontaktního místa veřejné správy Czech POINT, kde se podává žádost opět osobně na přepážce. (1,4,6)

Aby žadatel mohl požádat o vydání koncese, musí předložit určité doklady. Mezi tyto doklady patří vyplněná žádost o koncesovanou živnost. Dalším důležitým dokumentem, který musí žadatel doložit, je doklad o získání odborné způsobilosti podnikatelského subjektu respektive určeného odpovědného zástupce. Posledním důležitým potvrzením, které musí žadatel doložit je doklad o zaplacení správního poplatku. (1,6)

V samotné žádosti o vydání koncese se vyplňují základní informace o provozovateli taxislužby. Mezi tyto údaje patří jméno a příjmení, státní občanství, bydliště, rodné číslo. V případě, že se provozuje živnost prostřednictvím odpovědného zástupce, tak je nutné uvést stejné informace i u této osoby. Mezi další položky v žádosti patří předmět a místo podnikání, identifikační číslo. Žadatel musí také vyplnit informace ohledně provozoven, kde bude provozovat živnost. Poslední údaj, který musí žadatel uvést, je datum zahájení provozování živnosti. (1,6)

Živnostenský úřad na základě podání žádosti musí podle zákona rozhodnout o vydání koncese do 30 dnů od data podání této žádosti. Do 5-ti dnů od vydání rozhodnutí živnostenský úřad provede zápis do živnostenského rejstříku a vydá provozovateli výpis. (6)

Na základě splnění předchozích podmínek a získání koncese od živnostenského úřadu musí žadatel před začátkem svého podnikání podat písemné **oznámení zahájení provozování**, ke kterému je povinen doložit všechny potřebné dokumenty a přílohy. Toto písemné oznámení se podává na dopravním úřadu obce, kde bude taxislužba provozována. Lhůta stanovená pro vyřízení je dle správního řádu standardních 30 dnů od podání žádosti. V písemném oznámení provozovatel musí uvést základní údaje.

V případě fyzické osoby je nutné uvést jméno a příjmení, místo bydliště a IČO. U právnické osoby se uvádí obchodní jméno firmy, sídlo společnosti, IČO a DIČ. Dále musí provozovatel vyplnit číslo koncesní listiny, zároveň je povinen poskytnout dopravnímu úřadu osobní údaje o všech řidičích. Na základě těchto údajů dopravní úřad vystaví průkazy řidiče taxislužby. Poslední informace, která musí být uvedena v oznámení, je předpokládané datum zahájení provozování taxislužby. (2)

K oznámení o provozování musí provozovatel doložit jako přílohy určité dokumenty. Mezi tyto dokumenty patří úředně ověřená kopie koncesní listiny, dále výpisy z evidence rejstříku trestů všech osob, které budou v budoucnu vykonávat práci řidiče taxislužby. Jako další doklad je nutné doložit dokument dosvědčující spolehlivost těchto osob. Mezi další důležitosti, které je nutné doložit, patří například fotografie řidičů taxislužby. Tyto fotografie musí vyhovovat stanoveným požadavkům, používají se stejně jako na občanský nebo řidičský průkaz. Poslední dokument, který se týká řidičů a je ho nutné doložit, je osvědčení obce o složení zkoušky příslušného zaměstnance z místopisu. V některých obcích s menší rozlohou nemusí být tato zkouška požadována. (2)

Další důležité informace, které musí provozovatel taxislužby poskytnout dopravnímu úřadu, jsou příslušné údaje o vozidlech, kterými se bude provozovat taxislužba. Jedná se především o přesné údaje o tovární značce a modelu automobilu, dále musí být poskytnutý seznam státních poznávacích značek všech vozidel. V případě, že již bylo přiděleno evidenční číslo pro vozidlo, tak je provozovatel povinen uvést tyto údaje ke všem jeho vozidlům. (2)

Veškeré změny týkající se výše popisovaných údajů, ke kterým dojde až po podání tohoto oznámení je provozovatel taxislužby povinen nahlásit na dopravním úřadě nejpozději do 7 dnů od data změny. (2)

### **2.2.2 Požadavky na řidiče**

Všichni řidiči taxislužby musí splňovat určité podmínky k tomu, aby mohli získat doklad o **profesní způsobilosti**. Základní podmínkou je minimální věk žadatele 21 let. Další podmínkou je platný řidičský průkaz. Řidič taxislužby musí být spolehlivý a bezúhonný. K ověření bezúhonnosti řidiče si dopravní úřad vyžádá výpis z evidence rejstříku trestů. Obec nad dvacet tisíc obyvatel má právo vyžádat si u řidičů zkoušku z místopisu. Řidič taxislužby je pak povinen vykonat tuto zkoušku. Po úspěšném absolvování testu bude žadateli vydáno potvrzení o zvládnutí této zkoušky a na základě splnění všech těchto podmínek

mu vystaví dopravní úřad průkaz způsobilosti řidiče. Tento průkaz má omezenou platnost 5 let. Po uplynutí této doby je provozovatel taxislužby povinen požádat o nové průkazy pro své řidiče. V případě, že řidič přestane splňovat podmínky spolehlivosti a bezúhonnosti, bude mu odebrán průkaz způsobilosti řidiče taxislužby. Dopravní úřad má lhůtu 30 dnů na vydání těchto průkazů. Řidiči taxislužby musí tento průkaz vozit u sebe ve vozidle, navíc musí být průkaz viditelný z místa spolujezdce. (2)

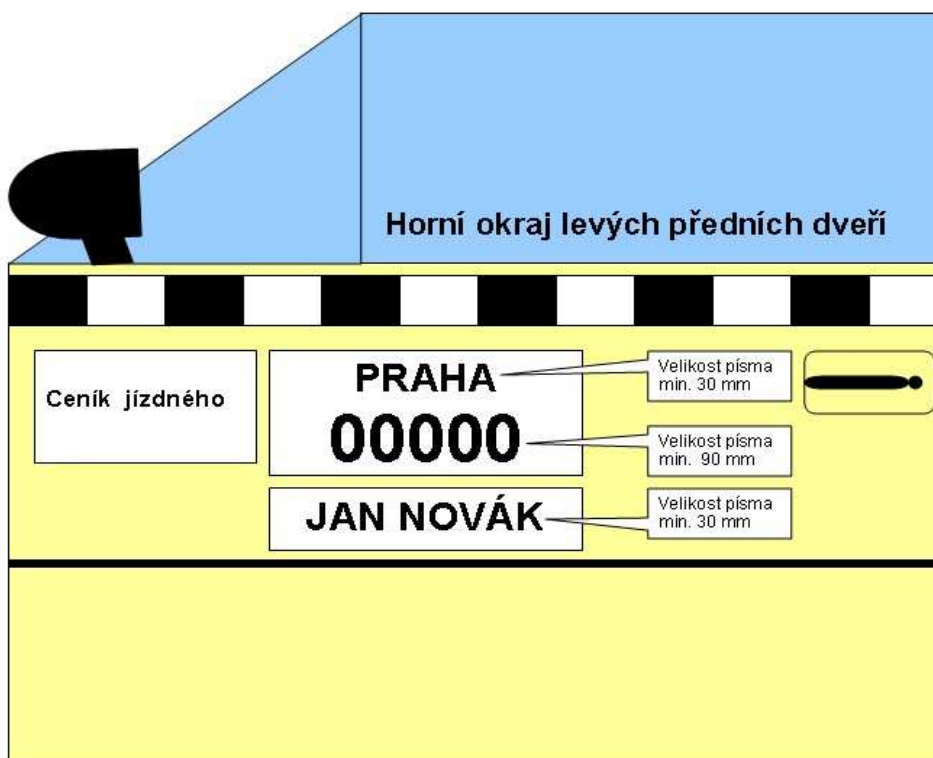
Maximální nepřetržitá **doba řízení** u řidičů taxislužby je 4 hodiny. Po uplynutí této doby musí následovat povinná bezpečnostní přestávka o délce trvání minimálně 30 minut. Maximální denní doba řízení je 9h. Během čtrnácti dní nesmí překročit doba řízení vozidla 100 hodin. (5)

### **2.2.3 Požadavky na vozidla**

Každé vozidlo taxislužby musí mít tzv. **evidenční číslo**. O přidělení tohoto číslo si provozovatel taxislužby musí písemně požádat na příslušném dopravním úřadě v obci, ve které má sídlo firmy. Dopravní úřad přidělí žadateli toto evidenční číslo do 7 dnů. Evidenční číslo je platné po celou dobu provozování taxislužby. V případě, že provozovatel ztratí koncesi umožňující mu jeho podnikatelskou činnost v oblasti provozování taxislužby, tak bude toto číslo vyjmuta z evidence. V případě, že dojde k ukončení používání automobilu jako vozidla taxislužby, bude evidenční číslo automobilu odstraněno z evidence. (2)

Každé vozidlo taxislužby musí být určitým způsobem **řádně označeno**. Toto označení se dělí na tři základní oblasti. Veškerá vozidla taxislužby musí být vybavena střešní svítilnou s nápisem TAXI. Dalším požadavkem na označení vozidel je černobílý pruh, který musí být umístěn na vnější straně dveří. Jeho délka musí být od začátku předních ke konci zadních dveří. Posledním požadavkem na označení vozidel je informace o ceně s evidenčním číslem vozidla a samozřejmě také s údaji o provozovateli taxislužby. Jmenované povinné údaje by měly zabránit nečestnému jednání ze strany provozovatele, který by měl svým zákazníkům nabídnout kvalitní a férové služby. Automobily, které nejsou řádně označeny, nesmí jezdit na pozemních komunikacích jako vozidla taxislužby. Zákazníci by neměli nastupovat do vozidel, která nejsou řádně označena, vystavují se tak obrovskému riziku nebezpečí okradení při zneužití jejich důvěry. (2)

Na níže uvedeném obrázku 3 je schematicky zobrazeno polepení předních dveří u vozidla taxislužby.



Obrázek 3 – Schéma označení předních bočních dveří u vozidla taxislužby

Zdroj: (8)

Nesmí zde samozřejmě chybět informace o ceně jízdného. Vozidlo musí být dále označeno evidenčním číslem a také názvem obce, ve kterém se taxislužba provozuje. Poslední informací, která musí být uvedena na dveřích, je název provozovatele. (2)

Na každém vozidle taxislužby musí být dále černobílý pruh, který zasahuje od začátku předních až po okraj zadních dveří vozidla taxislužby. Černobílý přerušovaný pás je tvořený střídavě obdélníky o velikosti 90 x 50 mm, přičemž delší strana obdélníka je ve vodorovné poloze, vzdálenost od spodního okraje bočních oken nesmí být větší než 100 mm. (2)

Každé vozidlo taxislužby musí být vybavenou střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI. Tento nápis musí být provedený černým písem. Nápis musí být na přední i zadní straně střešní svítilny. Toto zařízení musí být pevně přimontované na střeše vozidla taxislužby. Není dovoleno používat magnetické nebo pneumatické uchycení svítilen. V případě, že provozovatel vozidla nenabízí přepravní služby, nebo jede s vozidlem za hranici státu,

je jeho povinností demontovat svítilnu. V případech, kdy to není možné, musí být svítilna zakryta neprůhledným obalem. (2)

Každé vozidlo taxislužby musí být **vybaveno** povinnou bezpečnostní výbavou stejně jako ostatní automobily, které běžně jezdí po pozemních komunikacích. Do této povinné výbavy patří lékárnička, reflexní vesta, výstražný trojúhelník, rezervní žárovky, zvedák, rezervní kolo nebo sada na opravu pneumatik a také záznam o dopravní nehodě. Oproti této standardní výbavě musí být ve vozidle navíc také hasicí přístroj. (2)

Nejdůležitějším zařízením, kterým musí být vozidlo taxislužby vybaveno, je taxametr s paměťovou jednotkou na minimálně 5 let, na kterou se zaznamenává denní činnost vozidla a řidiče. Taxametr musí být schváleného typu a musí být zajištěn plombou. Na obrázku 4 je zobrazen taxametr Torola MPT-4. Provozovatel taxislužby je povinen taxametr umístit ve vozidle tak, aby byl volně viditelný z předního sedadla spolujezdce a také ze zadních sedadel. Taxametr musí umět tisknout jízdní doklady. Doklad o zaplacení jízdného v taxislužbě musí obsahovat číslo dokladu, obchodní jméno a sídlo provozovatele, evidenční číslo vozidla taxislužby, datum jízdy, státní poznávací značku, čas odjezdu a příjezdu. Tento doklad také obsahuje všechny položky, z nichž je složena konečná sazba za přepravu. Jízdní doklad musí dále obsahovat jméno a příjmení řidiče. Tento doklad musí řidič samozřejmě podepsat. Řidič vozidla taxislužby je povinen vystavovat jízdní doklad při každé jízdě automobilu. (2)



Obrázek 4 – Taxametr Torola MPT-4

Zdroj: (9)

Mezi **základní doklady**, které musí být v každém vozidle taxislužby, patří doklad o oprávnění k podnikání, kterým je kopie koncesní listiny. Dalším důležitým potvrzením je doklad o přidělení evidenčního čísla. Nesmí se také zapomenout na přepravní podmínky. Ve vozidle nesmí chybět důležité informace o ceně jízdného, které jsou pro zákazníka nezbytné. Ceník musí obsahovat informace o nástupní sazbě, dále pak cenu za ujetí jednoho kilometru a také cenu za 1 minutu čekání. Dalším dokumentem je záznam o provozu vozidla taxislužby, který je nyní možné tisknout z taxametru. Ve vozidle musí být průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, dále pak doklad o jeho pravidelném školení a potvrzení o pravidelné lékařské prohlídce. (2)

Každé vozidlo taxislužby je povinné dostavit se na **pravidelnou technickou prohlídku a měření emisí** v intervalu jeden rok. Při této kontrole musí řidič předložit originál velkého technického průkazu, dále pak osvědčení o registraci vozidla (malý technický průkaz) a také doklad o měření emisí motoru silničního motorového vozidla. V níže uvedené tabulce je porovnání cen služeb vybraných stanic technické kontroly na území hlavního města Prahy. Aby majitel vozidla mohl absolvovat pravidelnou technickou prohlídku je nutné s vozidlem úspěšně projít zkoušku stanice měření emisí. Na základě úspěšného měření emisí bude následně vystaven protokol o měření emisí. V případě, že vozidlo nesplní podmínky při měření emisí, musí majitel vozidla odstranit závadu a dostavit se znovu na měření emisí. Bez platného protokolu o úspěšném měření emisí se vozidlo nemůže přistavit k pravidelné technické prohlídce. Po vyřízení všech formulářů v kanceláři příjmu na stanici technické kontroly následuje pravidelná technická prohlídka, která se provádí na speciální zkušební lince o více stáních. Na těchto místech se kontroluje stav podvozku, karoserie, výfukového potrubí, vůle v čepích a silentblocích. Technik dále zkontroluje evidenční údaje vozidla (VIN, výrobní číslo motoru a ostatní údaje), které musí souhlasit s údaji uvedenými v technickém průkaze vozidla. Následuje kontrola předepsaných rozměrů kol a pneumatik, na dalším stání se pak kontroluje geometrie přední nápravy vozidla. Dále následuje kontrola automobilu z hlediska bezpečnosti silničního provozu, a to jeho nejdůležitější části, kterou jsou samotné brzdy. Na speciálních brzdových válcích se nejdříve zkontroluje funkčnost předních brzd, následuje kontrola zadních brzd a nakonec se provádí kontrola účinnosti ruční parkovací brzdy. Na posledním stání se zkontroluje stav osvětlení vozidla, v případě potřeby dojde k seřízení potkávacích a dálkových světel. Výsledek technické kontroly se řidič vozidla dozví okamžitě po jejím ukončení.

V tabulce 1 je zobrazené porovnání cen služeb vybraných stanic technických kontrol na území hlavního města Prahy. Tabulka dále zahrnuje ceník služeb stanic měření emisí.

**Tabulka 1 – Porovnání cen vybraných STK a ME na území hlavního města Prahy**

<b>Porovnání cen služeb STK a SME</b>				
<b>Název</b>	<b>Měření emisí</b>		<b>Technické prohlídky</b>	
	<b>benzin</b>	<b>diesel</b>	<b>OA M1</b>	<b>Opakovaná</b>
Stk Motol s.r.o.	530,00 Kč	850,00 Kč	740,00 Kč	50,00 Kč
DISKARD – STK, spol. s r. o.	750,00 Kč	900,00 Kč	800,00 Kč	350,00 Kč
Pronto STK s.r.o.	440,00 Kč	950,00 Kč	770,00 Kč	200,00 Kč
Auto Femat s.r.o.	520,00 Kč	920,00 Kč	730,00 Kč	120,00 Kč
STK Bohdalec s.r.o.	600,00 Kč	1 100,00 Kč	850,00 Kč	350,00 Kč

**Zdroj: Autor**

Pravidelnou technickou prohlídku je možné absolvovat na kterékoliv stanici technické kontroly v ČR. Seznam stanic je dostupný na oficiálních internetových stránkách ministerstva dopravy [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz). (1)

## **2.3 Časová náročnost založení taxislužby**

V této části práce je analyzován proces při založení taxislužby z hlediska jeho časové náročnosti. Důležité rozhodnutí, které musí budoucí provozovatel taxislužby učinit, je jeho rozhodnutí, zda-li bude taxislužbu provozovat jako fyzická nebo právnická osoba. Jako modelový příklad pro tuto práci je zvolena jako forma podnikání společnost s ručením omezeným. Budoucí provozovatel taxislužby bude vystupovat jako právnická osoba.

Jako první věc, kterou musí budoucí provozovatel taxislužby splnit, je získání odborné způsobilosti. Je to základní požadavek, bez kterého by žadatel nemohl získat koncesi k provozování taxislužby. Odbornou způsobilost žadatel získá složením zkoušky na příslušném dopravním úřadě. Osvědčení o složení zkoušky žadatel získá v den úspěšného složení této zkoušky. Z hlediska časové náročnosti jsou limitující pouze termíny zkoušek, které bývají vypsány pravidelně pouze jedenkrát v měsíci. Jako počáteční datum časové náročnosti založení taxislužby je zvoleno úspěšné složení zkoušky odborné způsobilosti. Počáteční datum je zvoleno úterý 1. 2. 2011.

V tabulce 2 jsou uvedeny všechny základní činnosti spojené se založením taxislužby a zahájením podnikatelské činnosti. Tyto činnosti jsou v tabulce uvedeny včetně jejich časové

náročnosti. Všechny fáze procesu založení taxislužby obsahují datum zahájení a ukončení. Při sestavování této tabulky jsou zohledněny nutné podmínky pro možnost zahájení určité fáze. Grafické zpracování této tabulky ve formě Ganttova diagramu je obsaženo v příloze této práce.

**Tabulka 2 – Časová náročnost při založení taxislužby a zahájení podnikatelské činnosti**

<b>Časová náročnost při založení taxislužby a zahájení podnikatelské činnosti</b>					
Fáze	Činnost	Doba trvání	Datum zahájení	Datum ukončení	Podmínka
1	Získání odborné způsobilosti	do 24h	1. 2. 2011	1. 2. 2011	-
2	Notářský zápis	do 24h	1. 2. 2011	1. 2. 2011	-
3	Vklad základního kapitálu	do 24h	1. 2. 2011	1. 2. 2011	-
4	Žádost o získání koncese	30 dnů	2. 2. 2011	15. 3. 2011	1,2,3
5	Výpis z živnostenského rejstříku	5 dnů	16. 3. 2011	22. 3. 2011	4
6	Rozhodnutí soudu o vzniku společnosti s.r.o.	14 dnů	23. 3. 2011	11. 4. 2011	2,3,4
7	Právo na odvolání proti rozhodnutí	14 dnů	12. 4. 2011	29. 4. 2011	6
8	Zápis do obchodního rejstříku	5 dnů	2. 5. 2011	6. 5. 2011	6,7
9	Registrace vozidel taxislužby	7 dnů	9. 5. 2011	17. 5. 2011	8
10	Označení vozidla evidenčním číslem	1 den	18. 5. 2011	18. 5. 2011	9
11	Písemné oznámení o zahájení provozování taxislužby	30dnů	18. 5. 2011	28. 6. 2011	8,9
12	Průkaz způsobilosti řidiče taxislužby	30dnů	9. 5. 2011	17. 6. 2011	8
13	Zahájení podnikatelské činnosti		29. 6. 2011		8,9,10,11,12

**Zdroj: Autor**

Další fáze procesu zakládání taxislužby je návštěva notáře, kde je sepsán notářský zápis o založení nové společnosti s ručením omezeným. Na základě předloženého občanského průkazu je zde zkontrolována totožnost žadatele. Standardní službou, která je dostupná v notářské kanceláři, je možnost potvrzení bezúhonnosti žadatele na základě výpisu z trestního rejstříku. Není tedy nutné, aby žadatel ztrácel čas a pořizoval tento výpis například na Czech Pointu. Notář také vystaví budoucímu provozovateli taxislužby návrh na zápis do obchodního rejstříku, který musí žadatel o vznik společnosti odevzdat spolu s dalšími dokumenty na příslušný soud. Na základě notářského zápisu musí budoucí provozovatel taxislužby složit ve vybrané bance základní kapitál nutný pro vznik nové společnosti s ručením omezeným. Banka následně vystaví potvrzení o vkladu základního kapitálu na účet vznikající firmy. V dalším kroku musí budoucí provozovatel taxislužby zajít na příslušný živnostenský úřad, kde si zaregistruje svoje vybrané oblasti podnikání. Na živnostenském úřadě žadatel podá žádost na vydání koncese pro provozování taxislužby. Živnostenský úřad rozhodne o vydání koncese do 30 dnů od data podání žádosti. Do 5-ti dnů od vydání rozhodnutí provede živnostenský úřad zápis do živnostenského rejstříku a vydá provozovateli



výpis z toho rejstříku. Na základě splnění předchozích úkonů budoucí provozovatel taxislužby předá všechny tyto dokumenty na příslušný obchodní soud. Tento soud má lhůtu 14-ti dnů na rozhodnutí o vzniku nové společnosti. Provozovatel taxislužby má lhůtu 14-ti dnů na odvolání proti tomuto rozhodnutí. Žadatel má však možnost vzdát se tohoto práva a urychlit tím celý proces zakládání společnosti. Na základě rozhodnutí soudu a vzdání se práva odvolání žadatele je zákonem stanovena lhůta 5ti-dnů na zápis do obchodního rejstříku. Dále je provozovatel taxislužby povinen registrovat vozidlo, které bude používat ke svému podnikání. Na základě této registrace bude provozovateli vydáno evidenční číslo vozidla. Lhůta pro registraci vozidel a následné přidělení evidenčních čísel je 7 dnů. Označení vozidla taxislužby přiděleným evidenčním číslem trvá 1 den. V další fázi je žadatel povinen podat na dopravním úřadě písemné oznámení o zahájení provozování taxislužby. Lhůta pro vyřízení tohoto oznámení je 30 dnů. Na základě poskytnutých údajů v tomto oznámení budou provozovateli vydány průkazy způsobilosti řidiče taxislužby, lhůta pro vydání těchto průkazů je rovněž 30 dnů. (1, 2)

### **3 POSOUZENÍ MOŽNOSTÍ NA ZLEPŠENÍ STÁVAJÍCÍ SITUACE**

V posledních letech došlo k několika novelizacím Zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. Tyto novelizace přinesly pro oblast taxislužby mnoho důležitých a podstatných změn. Novela zákona z roku 2005 nově umožňuje zadržení a odebrání průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby, dále tato novela definovala pojem spolehlivost řidiče taxislužby. Nejdůležitější změna se týkala zrušení územního omezení platnosti průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby. Tento průkaz nyní platí na území celé České republiky a již nezáleží na tom, který dopravní úřad tento průkaz vydal. Situace v oblasti trhu taxislužby se ovšem neustále vyvíjí. Řidiči i samotní provozovatelé taxislužby pružně reagují na nové změny v zákonech, ve kterých se snaží najít další právní „mezery“, které následně využívají ve svůj prospěch. Je tedy nutné, aby se samotný zákon o silniční dopravě neustále novelizoval a postupně byly odstraněny všechny jeho nedokonalosti. Tato část práce se zabývá problémovými oblastmi v oblasti taxislužby a navrhuje nové možnosti, jak tyto situace řešit. Jako vzorová byla použita současná situace v hlavním městě Praha, kde je v současné době evidován největší počet vozidel taxislužby.

#### **3.1 Vymahatelnost práva**

Hlavní problém dnešní doby je samotná vymahatelnost práva. Zákon v současné době bohužel neumožňuje jednoduchou a rychlou možnost řešení problémů. Řidiči taxislužeb se v dnešní době již nebojí výše sankcí, které jim mohou být za nedodržování stanovených pravidel uloženy dopravním úřadem. Mezi jejich nejčastější prohřešky patří především odmítnutí přepravy cestujícího na kratší vzdálenost a neustálé předražování jízdného jak u českých, tak i zahraničních zákazníků. Tímto jednáním tyto subjekty poškozují pověst všem „čestným“ taxikářům, kteří bez výhrad dodržují povinnosti stanové zákonem. Zároveň dochází k poškozování dobrého jména hlavního města Prahy, a především tímto jednáním také poškozují pověst celé České republiky.

Na základě vyhodnocení údajů dostupných z tabulky 3 je patrné, že se situace na trhu taxislužby výrazně zlepšila a počet předražených jízd se zmenšil. Kontrolní jízdy zajišťuje magistrát hlavního města Prahy s využitím služeb figurantů, kteří se chovají především jako zahraniční turisté, u kterých je největší pravděpodobnost, že dojde k předražení jízdného. Pro lepší přehled o současné situaci by se ovšem musel zvýšit počet kontrolních

jízd na dvojnásobek současné hodnoty. Vzhledem k počtu 3386 evidovaných vozidel taxislužby v Praze v roce 2008 je 404 kontrolních jízd nedostačující a může dojít ke „zkreslení“ dostupných údajů a jejich následnému chybnému vyhodnocení.

**Tabulka 3 – Přehled kontrolních jízd a jejich výsledků na území hl. města Praha**

Rok	Počet jízd	% předražených jízd	% nevydaných stvrzenek z txm
2002	453	32,67	35,76
2003	563	15,63	19,01
2004	501	14,57	17,76
2005	674	13,65	14,24
2006	769	13,91	10,14
2007	829	10,62	33,53
2008	404	5,45	2,72
Celkem	4 163	15,21	19,02

**Zdroj: (13)**

Počáteční problém spočíval v možnosti ukládat pouze nízké pokuty. Na základě Zákona o cenách bylo možné ukládat pokuty pouze do výše předražení jízdného. Tyto nízké sankce nepředstavovaly pro řidiče taxislužby ani pro provozovatele taxislužby žádné „existenční“ problémy a v praxi neměly téměř žádný význam. V následující novele tohoto zákona již bylo přihlíženo k tomuto problému a podařilo se prosadit navýšení horní hranice pokut na hodnotu jednoho milionu korun. V novele zákona se ovšem neuvažovalo s následným jednáním provozovatelů taxislužby, kterým se mnohdy úspěšně dařilo zdržovat celý proces správního řízení tak, že nebyla dodržena zákonem daná lhůta jednoho roku pro udělení pokuty. Tento problém se podařilo vyřešit novelou Zákona o cenách 526/1990 Sb. z roku 2008, kdy na základě zákonodárné iniciativy hlavního města Prahy byla navýšena zákonem daná doba pro udělení pokuty. V současné době lze pokutu uložit do tří let ode dne, kdy se kontrolní orgány dozvěděly o porušení platných cenových předpisů. Tuto pokutu je ovšem nutné udělit nejpozději do pěti let ode dne, kdy došlo k prohřešku a k porušení těchto předpisů.

V případě, že se podaří úspěšně překonat všechny legislativní překážky a v konečné fázi správního řízení je na základě dostupných důkazů udělena pokuta, následuje další problém, který současný zákon neřeší. Provozovatelé totiž v mnoha případech uložené pokuty zaplatí až po řádně určeném termínu splatnosti, nebo v horším případě je nemají v plánu vůbec zaplatit. Magistrát hlavního města Prahy byl tedy touto situací donucen k operativnímu řešení těchto případů a rozhodl se pro nekompromisní vymáhání nedoplatků formou exekuce.

Mnohdy ovšem není dostatek majetku pro toto exekuční vymáhání. Zákon totiž v současné době neumožňuje zabavení vozidla, které je nutné pro další podnikání. Navrhovaná změna spočívá v tom, že v případech, kdy dojde k opětovnému úmyslnému porušení těchto podmínek a není možné finančně postihnout provozovatele taxislužby, bude v kompetenci místního úřadu rozhodnout o **okamžité pozastavení a následného odebrání koncese** pro provozování taxislužby. V případě schválení by tato změna přinesla rychlejší a efektivnější způsob zabránění provozovateli taxislužby v jeho další podnikatelské činnosti.

### 3.2 Průkaz způsobilosti řidiče

Ačkoliv se v mnoha případech podaří městu úspěšně pokutovat taxikáře, který předražil jízdné a byl mu následně odebrán průkaz o způsobilosti řidiče taxislužby, stále má možnost vrátit se tento řidič do provozu. Děje se tak prostřednictvím firmy, která takového řidiče zaměstná a umožní mu jezdit bez platného průkazu způsobilosti řidiče. Jedinou současnou možností na prevenci této situace je uložení pokuty dané firmě. V případě, že se jedná o společnost s ručením omezeným, jsou stotisícové finanční pokuty mnohdy zcela neúčinné. Dalším možným způsobem, jak se dá této nedokonalosti v zákoně využít, je možnost zaměstnání jednoho řidiče u více provozovatelů taxislužby najednou. V případě, že tedy dojde k zabavení průkazu o způsobilosti řidiče taxislužby, má tato osoba k dispozici ještě jeho další průkazy, se kterými může i nadále jezdit v denním provozu.

Možnost odebrání průkazu způsobilosti řidiče existuje od roku 2005, kdy byl na základě novely zákona o silniční dopravě zaveden tzv. institut spolehlivosti. Zavedením tohoto institutu byla zpřístupněna možnost zadržení průkazu způsobilosti řidiče na místě kontroly. Tyto kontroly provádějí zaměstnanci odboru dopravy MHMP. Celá věc poté dospěje ke správnímu řízení, kde se na základě dostupných informací rozhodne, jestli je možno tento průkaz odebrat.

Nový systém vydávání průkazů by měl zajistit vydávání již pouze **jediného nového průkazu**, který by měl být vydán na základě žádosti řidiče k jeho rukám, nikoliv tedy k rukám provozovatele taxislužby. Průkaz by měl být na každou osobu pouze jeden, jako například řidičský průkaz, a měl by řidiče opravňovat pro řízení vozidla taxislužby bez ohledu na to, pod jakou „hlavičkou provozovatele“ by zrovna jezdil. Řidič, kterému by byl vydán takovýto průkaz, by již neměl žádnou možnost pro získání dalšího jiného průkazu stejného typu. Tyto nové průkazy by vydával příslušný dopravní úřad

na základě předchozí žádosti řidiče. Pro získání průkazu by musel řidič splňovat podmínky věku 21let, bezúhonnosti a spolehlivosti. Platnost nového typu průkazu by byla stanovena na dobu 5 let. V tabulce 4 je zobrazena SWOT analýza navrhovaného systému průkazů.

Tabulka 4 – SWOT Analýza - Nový systém průkazů

SWOT Analýza – Nový systém průkazů		
Silné stránky		Slabé stránky
<b>Příležitosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pouze 1 průkaz k rukám řidiče</li> <li>- rychlejší zaměstnávání řidiče</li> <li>- snížení administrativní zátěže úřadům</li> <li>- stop působnosti nespolehlivých osob v taxislužbě</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- chybí centrální registr a evidence průkazů</li> <li>- omezení platnosti stávajících průkazů</li> </ul>
<b>Hrozby</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- okamžité odebrání průkazu</li> <li>- pokuty uděleny řidičům</li> <li>- výměna stávajících průkazů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nahlášení ztráty průkazu</li> <li>- zamezení přechodu řidiče do osobní příležitostní dopravy</li> </ul>

Zdroj: Autor

Navrhovaná změna by přispěla ke snížení **administrativní zátěže úřadů** v případech, kdy dojde k odebrání průkazu způsobilosti a následné ztrátě spolehlivosti řidiče. Již nebude nutné, aby i další úřady odebíraly zbylé průkazy, protože již bude pouze jeden průkaz. Tato změna by zároveň vyřešila další problém, kterým je řízení vozidla taxislužby řidičem, který přišel o jeden ze svých mnoha průkazů. Jelikož každý průkaz způsobilosti řidiče platí na území celé České republiky, může takový řidič jezdit bez omezení dále. Když je například řidič vlastníkem třech průkazů a přijde o jeden z nich, zbylé dva mu až do vyřešení dalších správních řízení platí. Při zavedení navrhovaného typu průkazu způsobilosti řidiče by se pro provozovatele taxislužby výrazně **zjednodušil** a také **urychlil samotný postup při zaměstnávání nového řidiče**. Provozovatel by již nemusel žádat příslušný úřad o vydání navrhovaného průkazu způsobilosti řidiče, veškeré tyto povinnosti by přešli na samotného řidiče, který by o něj musel požádat na dopravním úřadě v místě bydliště. K novým průkazům by bylo nutné zavést rovněž centrální evidenci řidičů a jejich průkazů způsobilosti. Její aktuální verze by byla přístupná na všech dopravních úřadech na celém území

České republiky. V případě ztráty průkazu způsobilosti řidiče by měl dopravní úřad povinnost uvědomit o této skutečnosti provozovatele taxislužby. Provozovatel by měl zaručenou právní jistotu, že zaměstnává osobu spolehlivou a bezúhonnou, na kterou se může v rámci jeho podnikání spolehnout.

Dalším cílem této změny je ochránit koncového zákazníka a **zamezit jeho styku s osobou nezpůsobilou k řízení vozidla taxislužby**. K tomuto opatření je velice důležité legislativně zavést možnost uložení zákazu činnosti řidiče v taxislužbě na celém území České republiky. Porušení tohoto zákazu by se totiž již stalo trestným činem maření výkonu úředního rozhodnutí, což by mělo zamezit dalším úvahám potrestaných řidičů o neoprávněném řízení vozidla taxislužby bez platného průkazu způsobilosti řidiče. V současné době bohužel nelze zamezit těmto řidičům v jejich účasti v osobní příležitostní dopravě, kde není nutné splňovat výše uvedené podmínky. Vzhledem k tomu, že i v příležitostní osobní silniční dopravě dochází k přímému kontaktu těchto řidičů s koncovým zákazníkem, je nutné zpřísnit podmínky pro příležitostní osobní dopravu, zejména pak pro řidiče.

Mezi slabou stránku navrhovaného systému nových průkazů patří **chybějící centrální registr a evidence průkazů**. Je tedy nutné vyvinout speciální softwarový program, který bude schopen zpracovávat údaje o řidičích taxislužby. Na základě zpracování údajů o řidičích jim bude vydán nový průkaz. Nejdůležitějším požadavkem na tento softwarový program je jeho on-line verze. Program musí fungovat na vzdáleném serveru, na který budou mít přístupy všechny dopravní úřady na celém území České republiky. Tímto bude vždy zaručena plně aktuální verze současného stavu registrace řidičů taxislužby. Program by primárně zpracovával údaje o řidičích taxislužby a jejich nových průkazech způsobilosti. Program by na základě vložených údajů automaticky zpracovával a hlídal platnost těchto průkazů. Jeho sekundární funkce by byla evidence přestupků řidičů taxislužby. Dopravní úřad by měl dokonalý přehled o tom, zda je řidič skutečně spolehlivý a zda se v minulosti nedopustil jednání, kvůli kterému mu byl odebrán průkaz způsobilosti. Tyto informace by byly detailně rozepsány v elektronické složce řidiče. V případě úspěšné realizace tohoto programu a jeho zavedení by to přineslo zejména snížení administrativní zátěže úřadům, které by měly všechny potřebné údaje dostupné na jednom místě.

Jinou slabou stránkou navrhovaného systému je **platnost stávajících průkazů**, která může dosahovat hranice až 5 let u nejnovějších průkazů. V případě schválení nového systému vydávání průkazů by se zavedla lhůta pro výměnu starých průkazů. Platnost stávajících průkazů by byla omezena na 6 měsíců od přijetí návrhu nového systému. Řidiči

taxislužby by měli možnost požádat o bezplatnou výměnu svých průkazů za nové. Tato lhůta pro bezplatnou výměnu průkazů by byla stanovena na tři měsíce od data přijetí nového systému průkazů. Řidiči, kteří by nevyužili této lhůty pro bezplatnou výměnu průkazu, by museli svoje stávající průkazy vyměnit nejpozději do šesti měsíců od data přijetí návrhu. Řidiči by však již museli zaplatit administrativní poplatek za vydání nového průkazu. Tento administrativní poplatek by byl nastaven na částku 1 000 Kč. V případě ztráty průkazu by dopravní úřad řidiči vystavil nový průkaz za poplatek 2 000 Kč. Řidiči, kteří by nestihli vyměnit svoje průkazy v řádném termínu, by již nemohli dále jezdit s vozidlem taxislužby. Vystavovali by se tak riziku pokuty za jízdu s neplatným průkazem způsobilosti řidiče. Nový systém průkazů by přinesl novou povinnost řidičům. Ti budou muset kontrolovat aktuálnost jejich průkazu. Této povinnosti naopak budou zbaveni provozovatelé taxislužby.

Slabou stránkou současného systému je také **nahlášení ztráty průkazu řidičem**. Děje se tak v případech, kdy byl průkaz řidiči dočasně zabaven na základě jeho přestupku jako řidiče taxislužby. Celá věc poté dospěje ke správnímu řízení, kde se na základě dostupných důkazů rozhoduje o tom, zda-li bude průkaz řidiči odebrán nebo vrácen. V případě nahlášení ztráty průkazu způsobilosti řidiče se celý proces správního řízení zastaví a průkaz řidiči již nemůže být odebrán. V případě schválení nového systému průkazu by bylo nutné přijmout nové legislativní změny, které zabránil výše uvedené situaci. Nový softwarový program by mohl pomoci tyto situace efektivně řešit. Do on-line verze nového systému průkazů by se ukládaly přestupky všech řidičů taxislužby. V případě, že by řidiči taxislužby byl dočasně zabaven průkaz způsobilosti, byl by o tom okamžitý záznam v on-line verzi registru a evidenci průkazů. Softwarový program nového systému by pak tyto informace automaticky vyhodnotil a zablokoval možnost vydání nového průkazu. Tato velice důležitá funkce programu by přinesla další podstatné vylepšení prevence proti řidičům taxislužby, kteří se snaží obejít nastavený systém.

V případě, kdy řidiči přijdou o průkaz způsobilosti, stanou se osobami nespolehlivými. Tito řidiči většinou **pokračují v řízení pod hlavičkou osobní příležitostní silniční dopravy**, kde již nemusí splňovat podmínky jako řidiči taxislužby. Současná právní úprava jim to bohužel umožňuje a nijak dále je neomezuje. Vzhledem k tomu, že i v příležitostní osobní silniční dopravě dochází k přímému kontaktu řidiče s koncovým zákazníkem, je nutné přijmout nové změny týkající se i příležitostní osobní silniční dopravy, které jim v tomto přechodu mezi výše uvedenými druhy silniční dopravy zamezí. Tyto změny však nejsou předmětem této práce.

### **3.3 Zaměňování jednotlivých druhů provozování silniční dopravy pro cizí potřeby**

Na území hlavního města Prahy v současné době dochází k zaměňování dvou druhů provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Jedná se o zaměňování pojmů **taxislužba** a **příležitostní osobní silniční doprava**. V posledním období se mezi veřejností nesprávně uchytil nový pojem „smluvní přeprava“, který je mnohdy chápán jako přeprava „na smlouvu“. Výsledkem tohoto zavedení je poskytování taxislužby pod hlavičkou tzv. „smluvní přepravy“, kterou dopravci nesprávně označují jako příležitostní osobní dopravu. V praxi se totiž jedná o provozování taxislužby bez příslušného oprávnění. Vozidla takových dopravců samozřejmě nesplňují podmínky pro vozidla taxislužby – nejsou řádně označena, a také ve svém vybavení nemají úředně ověřené a zaplombované taxametry schváleného typu. Řidiči těchto vozidel rovněž nemusí splňovat podmínky pro řidiče taxislužby. Tyto osoby tedy nevlastní platný průkaz způsobilosti řidiče taxislužby a nemají složené zkoušky řidiče taxislužby z místopisu, které stanovuje příslušná obec. Problémovými místy, kde dochází k zaměňování těchto dvou od sebe zcela odlišných druhů provozování silniční dopravy, jsou především hotelová taxi, letištní taxi a další podobné přepravní služby poskytované osobními vozidly. Tyto služby jsou pak nabízené formou veřejné dopravy s hlavním cílem uspokojit okamžitou přepravní potřebu veřejnosti. Uspokojení těchto služeb je úkolem taxislužby, nikoliv příležitostní osobní silniční dopravy, která je neveřejnou dopravou. Vzhledem ke stávající právní úpravě Zákona o silniční dopravě, který nedostatečně definuje tyto dva druhy silniční dopravy pro cizí potřeby, dochází k jejich zaměňování a taxislužba je mnohdy „vytlačována“ ze svých pozic díky konkurenci příležitostní osobní silniční dopravy.

V tabulce 5 je přehledně zobrazena základní charakteristika obou výše zmiňovaných druhů provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Taxislužba je tedy chápána jako veřejná doprava. Jedná se především o okamžitou a pohotovou přepravu osob a jejich zavazadel osobními vozidly, která zpravidla uspokojuje základní přepravní potřeby na území daného města a jeho blízkosti. Zákazníci samozřejmě využívají služeb taxislužby i na delší vzdálenosti. Hlavním cílem taxislužby je uspokojit primární potřebu cestujících/zákazníků z výchozího místa A do cílového místa B. Cestující, kteří využívají služeb taxislužby, nemají většinou žádné další požadavky. Jejich hlavním cílem zůstává přeprava do cílového místa. Většina cestujících obvykle vyžaduje okamžité uspokojení jejich přepravních potřeb, ale někdy vyžadují také pozdější přistavení vozidla taxislužby v určitém čase na předem určené místo. Cena jízdného u taxislužby se určuje součtem nástupní sazby a částky za ujetou



vzdálenost a ujetý čas podle taxametru. Do této ceny může být rovněž zahrnuta sazba za čekání vozidla na cestující. Dalším charakteristickým znakem taxislužby je nabídka a objednávka přepravních služeb, které se přijímají prostřednictvím řidiče na stanovištích taxislužby, dalších veřejných prostranstvích a veřejně přístupných pozemních komunikacích. Další možnost objednání je také prostřednictvím dispečinku taxislužby. (1)

**Tabulka 5 – Základní charakteristika jednotlivých doprav**

<b>Základní charakteristika</b>	
<b>Taxislužba</b>	<b>Příležitostní osobní silniční doprava</b>
- veřejná doprava	- neveřejná doprava
- základní přepravní služby veřejnosti	- individuální přepravní služby
- nepřetržitý provoz	- příležitostní provoz

**Zdroj: Autor**

Příležitostní osobní silniční doprava má jako svůj hlavní cíl uspokojit požadavky zákazníků na speciální přepravní služby osobními vozidly, které nedokáže zajistit provozovatel taxislužby. Mezi tyto požadavky může patřit například pronájem luxusních vozidel a limuzín k zajištění dopravy uzavřené skupiny cestujících u příležitosti zvláštních událostí. Jako vzorový příklad můžeme uvést zajištění vozidla s řidičem při svatbě nebo také při reprezentativní obchodní návštěvě. Přijímání těchto objednávek je možné pouze po předchozí domluvě. Zákazník si sám vyhledává dopravce, který tyto služby nabízí, zároveň si u něj objedná samotnou přepravu. Cena je většinou stanovena předem na základě dohodnutých podmínek a ceníku dopravce. Jedná se zpravidla o předem určenou paušální cenu (pronájem luxusní limuzíny na celý víkend). Tato služba je určena pro dříve dohodnutou omezenou skupinu zákazníků – jedná se tedy o neveřejnou dopravu. V této oblasti silniční dopravy jsou služby provozovány pouze příležitostně na základě aktuální poptávky. Vzhledem k omezeným kapacitám těchto dopravců je nutné objednávku realizovat s dostatečným předstihem, aby byl zajištěn dostatečný přepravní výkon v daném čase.

Současná právní úprava zákona dostatečně nerozlišuje tyto dva od sebe dosti odlišné druhy podnikání v oblasti provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Problematickým místem je především samotný **příjem objednávek k přepravě**. V současné době může právnická osoba jako provozovatel příležitostní osobní silniční dopravy přijímat objednávky v sídle společnosti nebo v provozovně. V případě, že se jedná o fyzickou osobu,

kteřá je provozovatelem příležitostní osobní silniční dopravy, může tato osoba/provozovatel přijímat objednávky v místě svého trvalého pobytu nebo v místě podnikání. V praxi ovšem dochází k obcházení tohoto zákona. Objednávky jsou totiž často přijímány v samotném vozidle dopravce. Toto vozidlo je tedy přistaveno na veřejně přístupných místech a služby dopravce jsou nabízeny veřejně, čímž samozřejmě dochází k přímé konkurenci taxislužby. Tomuto jednání je tedy nutné předejít. V připravované novele Zákona o silniční dopravě se navrhuje nové podmínky pro tyto dva druhy silniční osobní dopravy. V případě schválení této novely bude platit nové vymezení pro provozovnu a místo podnikání u příležitostní osobní silniční dopravy. Tato změna se bude týkat vozidla dopravce, které již nebude možno považovat za tzv. mobilní provozovnu. Hlavním cílem připravované novely Zákona o silniční dopravě je zamezení veřejné nabídky přepravních služeb přímo ve vozidle dopravce. Přijetím této novely by bylo zamezeno zneužívání pojmu mobilní provozovna. Provozovatelé a řidiči vozidel příležitostní osobní silniční dopravy by ztratili možnost nabízet své služby přímo ve vozidlech na veřejně přístupných místech. (13)

Další možnou variantou, jak zamezit střetu taxislužby s příležitostní osobní silniční dopravou, je **zákaz parkování vozidel příležitostní osobní silniční dopravy na veřejně přístupných místech**. Tento návrh je inspirován situací v Bruselu (Belgie), kde podle místní úpravy zákona mají všechna vozidla osobní příležitostní dopravy zákaz parkování na veřejných místech. Toto nařízení platí samozřejmě pouze pro vozidla, které nemají platnou objednávku k přepravě. Toto nařízení je jedním z nejdůležitějších pro odlišení taxislužby od příležitostní osobní silniční dopravy. V případě schválení tohoto návrhu by však bylo v praxi velmi obtížné tyto náležitosti kontrolovat. Je tedy nutné přijmout další související opatření, která přinesou nové možnosti v oblasti kontroly. Proto se navrhuje zavedení systému povinných faktur ve vozidle. V praxi by to znamenalo, že řidič osobní příležitostní silniční dopravy by ve vozidle musel mít kopii faktury za poskytnuté přepravní služby. Tyto faktury by musely obsahovat informace o zákazníkovi a také předpokládaný plán trasy. Schválení a zavedení tohoto systému přinese kontrolním orgánům možnost zkontrolovat, zda byly přepravní služby osobní příležitostní silniční dopravy řádně objednány. Aby navrhované řešení bylo efektivní je potřeba zavést sankce, které budou uděleny při neplnění těchto podmínek. Navrhovaná sankce by byla 10 000 Kč pro provozovatele, který by neměl při kontrole požadovanou fakturu ve svém vozidle. Celá věc by následně pokračovala ke správnímu řízení, kde by provozovateli příležitostní osobní silniční dopravy v případě prokázání viny hrozila pokuta až do výše 100 000 Kč. V případě prokázání opakovaného

porušení navrhovaného nařízení by provozovateli mohla být udělena pokuta až do výše 1 000 000 Kč.

Schválení tohoto návrhu by jistě přispělo k **zamezení zaměnitelnosti obou druhů provozování silniční dopravy pro cizí potřeby** a současně by došlo ke zlepšení situace na trhu, kde by již nedocházelo ke střetu taxislužby a osobní příležitostní silniční dopravy. Nové nařízení by také přineslo jistotu zákazníkům, kteří by již na veřejně přístupných místech nepotkávali vozidla osobní příležitostní silniční dopravy. Pokrytí jejich okamžitých přepravních služeb by nově zajišťovaly pouze veřejné vozidla taxislužby. Zákazník by tedy měl jistotu, že za svou cestu zaplatí pouze cenově regulovanou taxu za ujetou vzdálenost. Další výhodou tohoto návrhu je, že zákazník nepřijde do kontaktu s řidičem, který nesplňuje požadavky na řidiče taxislužby. V případě prosazení a přijetí tohoto návrhu by tedy došlo k novému efektivnímu odlišení obou výše zmiňovaných doprav.

### **3.4 Zkvalitnění poskytovaných služeb**

Tato část je zaměřena především na možnosti zvyšování úrovně poskytovaných služeb v oblasti taxislužby. Příslušný krajský úřad v současné době nemá žádnou možnost, jak by mohl plošně nařídit nové standardy a požadavky pro vozidla taxislužby a jejich řidiče. V současné době na území hlavního města Prahy upravuje speciální požadavky na kvalitu poskytovaných služeb Vyhláška č.18/2006 Sb. hl. m. Prahy. Tyto požadavky jsou platné pro poskytování služeb na veřejných stanovištích taxislužby ve vlastnictví hlavního města Prahy. Vozidla taxislužby nabízející služby na těchto stanovištích mají žlutou barvu na celé ploše karoserie. Poskytují minimální standard nižší střední třídy a jsou vybavena funkční klimatizací. Vozidla mohou sloužit, jako vozidla taxislužby, maximálně 8 let od doby první registrace. Zavedením této vyhlášky došlo k cílenému odlišení taxislužby s garantovanou úrovní poskytování služeb. Navrhované změny byly inspirovány výše uvedenou vyhláškou.

#### **Požadavky na vozidla upravené Vyhláškou č.18/2006 Sb. hl. m. Praha:**

- Minimálně čtyřmístné vozidlo
- Minimální kategorie vozidla nižší střední třída
- Maximální stáří vozidla 8 let
- Funkční klimatizace
- Žlutá barva na celé ploše vozidla

V rámci zvyšování úrovně poskytovaných služeb je velice důležité, aby příslušný krajský úřad mohl stanovit nové celoplošné a předem určené podmínky pro všechna vozidla taxislužby. Navrhovaná změna by přispěla k výraznému omlazení vozového parku, maximální stáří vozidla by bylo nově omezeno na 8let od doby první registrace. Další podstatným vylepšením kvality poskytovaných služeb je zavedení minimální kategorie vozidla, za kterou je nově považována nižší střední třída. Jako hlavní podklad pro nové vymezení vozidel taxislužby bude sloužit mezinárodní klasifikace vozidel. V tabulce 6 jsou uvedeny příklady vozidel nižší střední třídy nejrozšířenějších značek automobilů provozovaných v ČR. Zavedením tohoto požadavku dojde k odstranění vozidel třídy mini vozů a třídy malých vozů, které díky menšímu rozvoru náprav nesplňují prostorové požadavky na přiměřený komfort dospělých cestujících při jejich přepravě. Dalším významným plusem je také vyšší pasivní bezpečnost vozidel nižší střední třídy oproti nižším kategoriím osobních vozidel. Vozidla nižší střední třídy mají také větší objem zavazadlového prostoru než vozidla tříd mini a malých vozů. Zavedení tohoto návrhu tedy přinese větší užitnou hodnotu vozidel taxislužby v oblasti přepravy zavazadel zákazníků. Tato užitná hodnota je požadována především v situacích, kdy se zákazník chystá odjet na vícedenní dovolenou, pracovní cestu, návštěvu a další podobnou událost. V takovýchto případech se zákazník mnohdy potřebuje přepravit s více zavazadly. Současná vozidla kategorie nižší střední třídy poskytují dostatečný zavazadlový prostor pro přepravu zavazadel třech dospělých cestujících.

**Tabulka 6 – Orientační tabulka povolených a nepovolených vozidel taxislužby**

<b>Orientační tabulka vozidel taxislužby dle nového návrhu</b>		
<b>Značka</b>	<b>Nepovolená vozidla</b>	<b>Nejnižší povolená modelová řada vozidel</b>
Škoda	Fabia	Roomster, Octavia
Volkswagen	Polo	Golf, Bora, Jetta
Seat	Ibiza, Cordoba	Leon, Altea
Fiat	Panda, Punto	Stilo
Ford	Fiesta	Focus

**Zdroj: Autor**

Nový návrh by tedy přinesl zavedení **minimální kategorie vozidel nižší střední třídy**. Toto zavedení by mohlo mít negativní finanční dopad na provozovatele taxislužby, kteří mají ve svém vozovém parku například vozy Škoda Fabia, Ford Fiesta, Fiat Punto, Volkswagen Polo a další vozidla z kategorie mini a malých vozů. Tito provozovatelé taxislužby by museli výše uvedené automobily nahradit vozidly kategorie nižší střední třídy. Pro snížení a minimalizaci negativních dopadů na provozovatele taxislužby by byla stanovena lhůta pro výměnu stávajícího vozidla za vozidlo kategorie nižší střední třídy. Lhůta pro nahrazení vozidel by byla 1 rok. Tato lhůta by platila pro vozidla, která jsou ve vlastnictví provozovatele. V případě, že by provozovatel měl vozidla pořízená na leasing, lhůta pro výměnu vozidel by byla prodloužena na dobu 2 let. V tabulce 7 je jako názorný příklad uvedeno porovnání technických údajů vozidel automobilky Škoda. Pro toto porovnání jsou vybrány údaje – celková délka vozidla, rozvor náprav a objem zavazadlového prostoru. Rozvor náprav je přímo úměrný prostornosti interiéru vozidla. Vozidlo s větším rozvorem náprav nabídne vyšší úroveň komfortu a pohodlí pro cestující především na zadních sedadlech. Velikost zavazadlového prostoru je přímo úměrná možnosti přepravy určitého objemu zavazadel zákazníka. Vzhledem k neustálému vývoji na trhu automobilů, kdy vznikají nové třídy vozidel a výrobci uvádějí na trh nové modely, které dosahují větších rozměrů než modely jejich předchozí generace, by bylo možné zavést nejnižší povolenou hranici jednotlivých ukazatelů prostornosti interiéru a objemu zavazadlového prostoru. Nejnižší povolená hranice rozvoru náprav by byla stanovena na hodnotu 2550 mm. Nejnižší povolený objem zavazadlového prostoru by dosahoval hodnoty 415 l. Toto další vymezení by přispělo k lepšímu zařazení především nových modelových řad automobilů do seznamu povolených vozidel taxislužby. Tento seznam by byl pravidelně aktualizován v závislosti na vývoji nových vozidel. Nejnižší povolená hranice výše uvedených hodnot by platila po dobu šesti let od přijetí tohoto návrhu. Po uplynutí této doby by musely být tyto hodnoty přezkoumány. Na základě vyhodnocení analýzy správnosti těchto hodnot by byly zachovány, nebo v případě potřeby navýšeny na novou hodnotu. Tento návrh zároveň předpokládá, že nedojde k výrazné změně v současném trendu na trhu automobilů, kdy s každou nově přichozí generací modelové řady automobilu dochází ke zvětšování prostornosti interiéru a zvyšování objemu zavazadlového prostoru.

Tabulka 7 – Porovnání vybraných technických údajů automobilů značky Škoda

Technické údaje automobilů škoda			
Model	Délka	Rozvor náprav	Objem zavazadlového prostoru
Fabia	4000 mm	2451 mm	315 litrů
Roomster	4214 mm	2621 mm	509 litrů
Octavia	4569 mm	2578 mm	585 litrů
Yeti	4223 mm	2578 mm	416 litrů
Superb	4838 mm	2761 mm	595 litrů

Zdroj: Autor

V případě schválení nového návrhu by také došlo k **výraznému omlazení vozového parku vozidel taxislužby**. Ta by podle nového návrhu měla maximální možné stáří 8 let. Tento návrh by bylo vhodné zavést především pro větší města, kde průměrný roční nájezd vozidel taxislužby dosahuje cca 50 000 km. Za 8 let je tedy reálný nájezd vozidla cca 400 000 km. Takovýto vysoký kilometrový nájezd vozidla negativně působí na jeho technický stav. I přes pravidelnou údržbu vozidla již nemůže být zaručena odpovídající funkčnost vozidla. Bezpečnost posádky je přitom závislá mimo jiné na dobrém stavu a sto procentní funkčnosti vozidla. Toto vozidlo by bylo bezpodmínečně nutné vyřadit z technické základny provozovatele taxislužby. Vyřazené vozidlo by muselo být nahrazeno vozidlem novějším. Tento návrh počítá i s možnou cenovou regulací služeb taxislužby na vybraných územích v ČR. V hlavním městě Praha je při tvorbě cenové regulace počítáno s průměrným ročním nájezdem 40 000 km. Lhůta osmi let je tedy plně dostačující pro maximální využití automobilu jako vozidla taxislužby. Z ekonomického hlediska by nový návrh neměl představovat pro provozovatele taxislužby žádný výrazný problém při obměně vozového parku. Další výhodou častější obměny vozového parku je zvyšující se požadavek na bezpečnostní výbavu automobilu. Mezi standardní bezpečnostní výbavu vozidel současné kategorie nižší střední patří - airbag řidiče a spolujezdce, boční airbagy, systém ASR, ABS a další podobné systémy. Současná situace na automobilovém trhu donutila výrobce k neustálému vývoji nových a modernějších motorů, které se vyznačují nízkou spotřebou paliva. Na tyto nové motory jsou zároveň kladeny přísnější požadavky

na plnění emisních limitů. V případě zavedení tohoto návrhu tedy dojde ke snížení emisí výfukových plynů. Nové vozidla budou ekologičtější a šetrnější k životnímu prostředí.

Další navrhovaná změna se týká **vybavení vozidel taxislužby**. V případě schválení návrhu by všechna vozidla taxislužby musela být vybavena **funkční klimatizací**. Tento návrh by přinesl jisté finanční zatížení pro provozovatele taxislužby, který používá k podnikání vozidla bez klimatizace. Provozovatel taxislužby by již nemohl tato vozidla dále používat. Tato vozidla by musela být nahrazena automobily s vyšším stupněm výbavy zahrnující klimatizaci. V případě pořízení zcela nových vozidel nižší střední třídy by neměla tato změna žádný negativní dopad na provozovatele. Nové modely automobilů nižší střední třídy mají ve většině případů klimatizace již v základní výbavě. Není tedy nutné vynakládat další finanční prostředky pro nákup takto vybavených vozů. Přijetí tohoto návrhu by přineslo zvýšení komfortu cestujících při jejich cestách v letních měsících. Další výhodou tohoto návrhu je zlepšení pracovních podmínek řidiče taxislužby. Zavedením tohoto návrhu by se klimatizace stala standardem pro vozidla taxislužby. Tento nový standard úrovně výbavy tedy ocení nejen zákazníci, ale i samotní řidiči. V současné době je možné vybavit vozidlo nadstandardní automatickou dvouzónovou nebo čtyřzónovou klimatizací. Tyto klimatizace umožňují nastavení odlišné teploty v jednotlivých sektorech automobilu.

Poslední část návrhu se týká možnosti celoplošného zavedení společných **znaků pro vozidla taxislužby**. Tyto společné znaky by měly za úkol odlišit vozidla taxislužby od ostatních vozidel v silničním provozu. Základním předpokladem je jednotná barva vozidla taxislužby. Požadovanou barvou by se stala barva žlutá. Tato barva je stanovena na základě předchozího zavedení žluté barvy vozidel taxislužby v ostatních zemích světa, kde se osvědčila a dostala se do povědomí zákazníků. Tato barva je také zavedená Vyhláškou č.18/2006 Sb. hl. m. Prahy. Žlutou barvu musí mít všechna vozidla taxislužby, které parkují na vyznačených stanovištích „Taxi – Fair Place“ ve vlastnictví hlavního města Prahy.

Na obrázku 5 je zobrazena situace na taxi-stanovišti „Taxi – Fair Place“ v hlavním městě Praha, kde mohou parkovat pouze vozidla taxislužby, které splňují stanovené požadavky. Mezi tyto požadavky patří žlutá barva na celé ploše vozidla. Z obrázku 5 je zcela patrné, že žlutá barva dostatečně odlišuje vozidla taxislužby od ostatních vozidel v pozadí. Zavedení návrhu na společnou barvu vozidel taxislužby přinese především lepší orientaci zákazníků v silničním provozu.

Vzhledem k tradici v ostatních zemí je žlutá barva ideální volbou. Tato barva by byla veřejností přijata nejrychleji jako tzv. „oficiální“ barva vozidel taxislužby.



Obrázek 5 – Taxi-stanoviště v hlavním městě Praha, Taxi-Fair Place

Zdroj: (12)

Celoplošné zavedení žluté barvy vozidel taxislužby by přispělo k celkové spokojenosti a komfortu koncových zákazníků, kteří by se dokázali rychleji zorientovat i v cizím prostředí a vozidla taxislužby by bez problému identifikovali.



# ZÁVĚR

Závěrem lze říci, že taxislužba je velice specifický druh provozování silniční osobní dopravy pro cizí potřeby, který se neustále vyvíjí, proto je tedy nutné pružně reagovat na současné trendy v této oblasti. Bakalářská práce obsahuje shrnutí všech základních požadavků kladených na provozování taxislužby. Součástí této práce jsou také problémová místa v oblasti provozování tohoto druhu osobní silniční dopravy pro cizí potřeby. Těmito problémovými oblastmi jsou především slabá vymahatelnost práva, zastaralý systém průkazů způsobilosti řidiče, zaměnitelnost jednotlivých druhů provozování silniční dopravy pro cizí potřeby a nedostatečné požadavky na vozidla taxislužby.

V rámci nových možností vymahatelnosti práva, kdy jsou finanční sankce zcela neúčinné, je navržena nová pravomoc dopravního úřadu na okamžité **pozastavení a následné odebrání koncese** pro provozování taxislužby. V oblasti zaměňování jednotlivých druhů silniční osobní dopravy pro cizí potřeby je vysvětlena důležitost přijetí připravované novely Zákona o silniční dopravě. Tato práce zároveň předkládá návrh na **zákaz parkování vozidel příležitostní osobní silniční dopravy na veřejně přístupných místech**. Přijetím tohoto opatření by bylo zamezeno přímé konkurenci taxislužby a příležitostní osobní silniční dopravy.

Další problémovou oblastí je starý systém průkazů způsobilosti řidiče taxislužby, který v současné době umožňuje řidičům pokračování v řízení vozidel taxislužby i po ztrátě jejich profesní způsobilosti. Bakalářské práce předkládá návrh na **nový systém průkazů**, který reaguje na současnou situaci v oblasti průkazů způsobilosti. Součástí návrhu je SWOT analýza nového systému a v textu jsou popsány požadavky, které je nutné vyřešit před zavedením tohoto systému. Důležitou novinkou je pouze **jeden průkaz způsobilosti řidiče**, který by byl vydáván k rukám řidiče taxislužby. Mezi hlavní výhody nového systému průkazů patří **snížení administrativní zátěže** úřadům a **rychlejší proces zaměstnávání řidiče** taxislužby.

V rámci zvyšování kvality úrovně poskytovaných služeb jsou navrženy nové požadavky na vozidla taxislužby. Mezi tyto požadavky patří celoplošné zavedení **minimální třídy** vozidla taxislužby, kterou je **nižší střední třída** vymezená mezinárodní klasifikací vozidel. V práci je také navržen požadavek na maximální **stáří** vozidla **8 let** od data první registrace. Další navrhovaný požadavek se týká vybavení vozidla taxislužby, kdy je nově požadováno vybavení vozidla **funkční klimatizací**.

# SEZNAM ZDROJŮ POUŽITÝCH INFORMACÍ

1. Česká republika. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů . In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1994, 37, s. 1154-1161.
2. *Vyhláška č. 478/2000 Sb.: kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění vyhlášky MD č. 55/2003 Sb.* [online]. c2006 [cit. 2010-11-11].  
Dostupný z WWW:  
<[http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/silnicni-doprava.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/silnicni-doprava.htm)>.
3. *Živnost koncesovaná pro fyzické osoby s bydlištěm na území ČR* [online]. c1997-2010 [cit. 2011-01-12].  
Dostupný z WWW:  
<<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/zivnosti-koncesovane/koncese-fo-bydliste-uzemi-cr/1001900/55906/>>.
4. Czech POINT [online]. c2010 [cit. 2011-02-05].  
Dostupný z WWW:  
<<http://www.czechpoint.cz/web/?q=node/22>>.
5. Česká republika. : Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích , ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2004, 215, s. 11415.
6. Česká republika. Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1991, 87, s. 2122-2159.
8. *Magistrat.praha-mesto.cz* [online]. 2009 [cit. 2011-02-20]. Označení vozidel taxislužby.  
Dostupný z WWW:  
<<http://magistrat.praha-mesto.cz/Urad/Odbory-magistratu/dopravy/area5417>>.
9. *TOROLA electronic* [online]. 2010 [cit. 2011-04-27]. Produkce. Dostupné z WWW:  
<<http://www.torola.cz/produkce/nase-vlastni-vyrobky/taxametry>>.
10. KYNCL, Jan, et al. Systém zvyšování odborné způsobilosti provozovatelů silniční motorové dopravy: Svazek první. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1999. 107 s. ISBN 80-7194-166-2.
11. KLEPRLÍK, Jaroslav; KYNCL, Jan; RADOVAN, Soušek.: *Technologie a řízení dopravy III – silniční doprava, skriptum DFJP*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 148 s. ISBN 80-7194-520-X.

12. *Regiony.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-05-12]. Taxi Praha - ilustrační foto. Dostupné z WWW: <<http://www.regiony.cz/view.php?cislocclanku=2011030498&rstema=237&rsstat=5&rskraj=10&rsregion=50>>.
13. *Taxi-praha.cz* [online]. 2009 [cit. 2011-04-22]. Návrh novely zákona o silniční dopravě. Dostupné z WWW: <<http://taxi-praha.cz/download/navrh-zakona-s-duvodovou-zpravou.pdf>>.
14. KYNCL, J.: Podnikání v silniční dopravě, Grada Publishing, ISBN 80-7169-743-5, Praha 2001
15. PAVLÍČEK, F., KLEPRLÍK, J., BRÁZDOVÁ, M.: Technologie a řízení dopravy IV (silniční doprava) skriptum DF JP, Univerzita Pardubice, ISBN 80-7194-182-4, Pardubice 1999
16. Provozní řád a podmínky užívání stanovišť taxislužby ve vlastnictví hlavního města Prahy . In *Právní předpis hl. m. Prahy č.18/2006* [online]. 2006 [cit. 2011-05-29]. Dostupné z WWW: <[http://magistrat.praha.eu/79046\\_Provozni-rad-a-podminky-uzivani-stanovist-taxisluzby-ve-vlastnictvi-hlavniho-mesta-Prahy](http://magistrat.praha.eu/79046_Provozni-rad-a-podminky-uzivani-stanovist-taxisluzby-ve-vlastnictvi-hlavniho-mesta-Prahy)>.

## **SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 – Schéma podmínek provozování silniční dopravy .....	11
Obrázek 2 – Rozdělení požadavků pro provozování taxislužby .....	13
Obrázek 3 – Schéma označení předních bočních dveří u vozidla taxislužby .....	20
Obrázek 4 – Taxametr Torola MPT-4.....	21
Obrázek 5 – Taxi-stanoviště v hlavním městě Praha, Taxi-Fair Place .....	40

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 – Porovnání cen vybraných STK a ME na území hlavního města Prahy .....	23
Tabulka 2 – Časová náročnost při založení taxislužby a zahájení podnikatelské činnosti .....	24
Tabulka 3 – Přehled kontrolních jízd a jejich výsledků na území hl. města Praha .....	27
Tabulka 4 – SWOT Analýza - Nový systém průkazů .....	29
Tabulka 5 – Základní charakteristika jednotlivých doprav .....	33
Tabulka 6 – Orientační tabulka povolených a nepovolených vozidel taxislužby .....	36
Tabulka 7 – Porovnání vybraných technických údajů automobilů značky Škoda.....	38

# **SEZNAM ZKRATEK**

MHMP – magistrát hlavního města prahy

ČR – Česká republika

ABS – antiblokační systém

ASR – antiprokluzový systém

TXM – taxametr

# SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Ganttův diagram časové náročnosti při založení taxislužby a zahájení podnikatelské činnosti

# PŘÍLOHY



Příloha A – Ganttův diagram časové náročnosti při založení taxisužby a zahájení podnikatelské činnosti

