

ZPRÁVA Z PŘEZKUMU ÚČINNOSTI REGULACE

1. Základní údaje

Zákon č. 115/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

Předkladatel:	čj. OVA	účinnost od	Vztah k EU
Ministerstvo dopravy	1054/18	1. 7. 2020	Ne

2. Vazba na další dokumenty

-

3. Přehled změn

Zákon č. 115/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „taxinovela“), reagoval na hromadnou ignoranci dosavadní právní úpravy ze strany dopravců a řidičů využívajících aplikace Uber a Taxify (Bolt), zakotvil jasný právní rámec pro možnost provozování elektronicky objednávané taxislužby bez použití taxametru a střešní svítliny, čímž ji legálně umožnil, a zakotvil postavení a povinnosti zprostředkovatelů taxislužby. Kromě původně navržených změn byly posléze přijaty i změny na politické úrovni, byla zrušena možnost měst a obcí stanovit jako podmínku pro nabízení a zahájení přepravy formou taxislužby na jejich území povinnost řidičů skládat v českém jazyce zkoušky z relevantních právních předpisů, místopisu a případně obsluhy taxametru.

3.1 Následné novelizace

Po nabytí účinnosti taxinovely byla právní úprava taxislužby v zákoně o silniční dopravě dále opakovaně novelizována. Zákonem č. 337/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, účinným k 1. 10. 2020, byla na základě dohody z legislativního procesu taxinovely rozvolněna místní příslušnost dopravních úřadů u agend vykonávaných na žádost řidičů taxislužby a dále byla možnost cizinců z třetích zemí získat oprávnění řidiče taxislužby navázána na oprávnění v České republice legálně pobývat a pracovat.

Zmínit lze také digitalizaci výroby průkazů řidiče taxislužby nastavenou zákonem č. 217/2022 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, s účinností od 1. 2. 2023.

Významnější změny v právní úpravě taxislužby byly s účinností k 1. 7. 2025 provedeny zákonem č. 130/2025 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „jedenáctinovela dopravních předpisů“), který v oblasti taxislužby řešil dílčí aktuální problémy spojené zejména se značným nárůstem řidičů-cizinců z třetích zemí (u žadatelů o oprávnění řidiče taxislužby byla zavedena povinnost předložit český nebo unijní řidičský průkaz a u cizinců byla zkrácena doba udělovaného oprávnění řidiče taxislužby na dobu, na kterou jsou v České republice oprávnění pobývat a pracovat).

3.2 Další změny

V období po nabytí účinnosti taxinovely, tedy po 1. 7. 2020 rovněž došlo k významným sociálním a geopolitickým změnám. Nejprve se od roku 2020 jednalo o pandemii koronaviru, která utlumila využívání taxislužby, omezila cestování a příliv zahraničních řidičů a celkově (z části dočasně a

z části trvale) změnila životní styl obyvatel. Část cestujících se následně naučila využívat služeb taxislužby ve snaze předcházet respiračním onemocněním, se kterými se setkávala ve vozidlech městské hromadné dopravy. Po ústupu pandemie nastalo období vysoké inflace a nárůstu cen energií, kdy se k poskytování taxislužby mnoho řidičů uchýlilo jako k dalšímu nutnému přívýdělku. Následná válka na Ukrajině přivedla do České republiky množství uprchlíků, pro které byl výkon taxislužby jednou z dostupných možností prvního výdělku.

Vedle toho, jak je rozvedeno dále, se situace na trhu taxislužby a spotřebitelské chování zásadně proměnilo na základě přímých dopadů taxinovy, které následně vyústily v dopady další. Liberalizační taxinova usnadnila možnost kohokoli vydělávat si taxislužbou (z dříve kvalifikované profese se zrušením zkoušek řidičů se stala nekvalifikovaná práce), čímž vznikly nové obchodní a pracovní příležitosti, vedla k rozmachu a zlevnění elektronicky objednávané taxislužby a změně spotřebitelského chování i charakteru podnikání v taxislužbě. Došlo tak k celkové proměně prostředí, s novými pozitivy a problémy.

3.3 Připravované novelizace

Aktuálně je po meziresortním připomínkovém řízení návrh zákona o platformové práci zpracovaný Ministerstvem práce a sociálních věcí, který je transpozicí směrnici EP a Rady (EU) 2024/2831 o zlepšení pracovních podmínek při práci prostřednictvím platformy. Tento zákon na základě unijního požadavku mimo jiné zavádí právní domněnku pracovněprávního znaku řidiče ke zprostředkovateli taxislužby, pokud jsou v jejich vztahu naplněny znaky závislé práce. Ze strany dopravců a řidičů je tento návrh laicky vnímán tak, že společnosti Uber a Bolt se stanou zaměstnavateli řidičů, což by znamenalo, že ve smyslu zákona o silniční dopravě budou v postavení dopravců, a tudíž na ně beze zbytku budou dopadat povinnosti dopravců. V současnosti se však z legislativního procesu spíše jeví, že dopady zákona o platformové práci na taxislužbu v České republice budou minimální, neboť aktuální podoba vztahů mezi největšími platformami v České republice zprostředkujícími taxislužbu a řidiči patrně nenaplní nově předdefinované znaky závislé práce. Má nicméně dojít k dílčím drobným úpravám v zákoně o silniční dopravě.

Jak je popsáno dále, s tím, jak se z práce řidiče taxislužby stala nekvalifikovaná práce, stala se tato práce do značné míry doménou nekvalifikovaných cizinců ze třetích zemí, kteří se obtížně orientují v českém městském provozu a často se nedomluví se zákazníky. Současná vláda ČR si proto v rámci Programového prohlášení dala za cíl zavést povinné ověřování znalosti českého jazyka u řidičů taxislužby. Aktuálně jsou ke Sněmovnímu tisku č. 83, který v jiné souvislosti novelizuje zákon o silniční dopravě, načteny poslanecké (koaliční a „pražské“) pozměňovací návrhy znovuzavádějící možnost obcí stanovit jako podmínku pro nabízení a zahájení přepravy formou taxislužby na jejich území povinnost řidičů skládat zkoušky z relevantních znalostí v rozsahu potřebném pro výkon taxislužby, pokud jde o český jazyk, základní povinnosti řidičů a základní místa v obci (v mírnější podobě než do roku 2020).

4. Cíle

Cílovým stavem taxinovy bylo především zajištění rovného podnikatelského prostředí na trhu lokálních přepravních služeb malými vozidly, vynutitelnost práva v dané oblasti, kontrolovatelnost, zakotvení absentujících právních nástrojů a zamezení poškozování cestujících na ceně jízdného. Zároveň bylo politicky deklarovaným cílem (i v rámci Programového prohlášení vlády ČR) umožnit provoz taxislužby zprostředkované mobilními aplikacemi v zásadě v takové podobě, v jaké byla hromadně poskytována a získala si oblíbenost, a umožnit snadný přívýdělek poskytováním taxislužby přes oblíbené aplikace.

Je třeba si uvědomit, do jaké míry v této oblasti zejména mezi lety 2015 – 2020 selhal právní stát, když se dominantním způsobem výkonu taxislužby stalo využívání zprostředkovatelských aplikací Uber a Taxify (Bolt) s de facto plnou ignorancí právní taxislužby. Vyjma držení živnostenského oprávnění nesplňovali dopravci žádné požadavky na provozování taxislužby stanovené na ochranu zákazníků a daňových zájmů státu. Jednotlivé povinnosti v taxislužbě mají tři základné účely –

zajištění ochrany cestujících (fyzické i majetkové – zejm. skrze prověření deliktů minulosti řidiče a zakotvení informačních povinností vůči cestujícím o ceně i zúčastněných subjektech), ochranu daňových zájmů státu (skrze zakotvení archivačních povinností motivujících dopravce k plnění daňových povinností) a ochranu rovného prostředí na trhu přepravních služeb (skrze účinné vynucování nastavených pravidel, jejichž plnění či neplnění se odráží i v nákladech dopravců na provozování dopravy nebo v pravděpodobnosti kontroly). Při přepravách přes aplikaci nebyl používán taxametr coby úředně ověřené měřidlo, na němž by cestující mohli sledovat průběžně se načítající výši jízdného. Orientační cena jízdného sice byla cestujícím předem sdělena v mobilní aplikaci, cena však byla stanovena na základě ujeté vzdálenosti bez použití úředně ověřeného stanoveného měřidla, což je porušením metrologických předpisů. V exponovaných časech byly skrze aplikaci standardně účtovány částky převyšující cenovou regulaci. Cestující se předem nemohli seznámit s identitou dopravce (tzn. nevěděli, s kým uzavřeli přepravní smlouvu) a údaje o řidiči jim nebyly zpřístupněny ani následně. Pokud jde o daňové povinnosti, při přepravách nebyl používán taxametr coby zákonem stanovený způsob archivace údajů o provozování taxislužby (v zásadě registrační pokladna). Zároveň zde neexistovala ani předchozí písemná smlouva o přepravě ve smyslu ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě v tehdejší znění, která byla možnou zákonnou alternativou archivace údajů o provozování taxislužby. Existovala sice určitá digitální stopa o příjmech dopravce, zejm. skrze fakturu vyhotovenou ve jménu dopravce provozovatelem aplikace, nicméně dle zjištění Generálního finančního ředitelství docházelo k zásadním únikům. Pokud jde o třetí ze základních zákonem chráněných zájmů, dopravci zásadním způsobem porušovali zájem na ochraně rovných podmínek na trhu taxislužby - nebyli v silničním provozu pro kontrolní orgány nikterak seznatelní, tedy kontrolovatelní. Zároveň zvoleným (nelegálním) způsobem podnikání dosáhli významného snížení nákladů na provozování taxislužby – nemuseli vynaložit náklady na pořízení, údržbu a úřední ověřování taxametru (aniž by byli schopni při poloanonymních pohotovostních přepravách přes aplikaci uzavírat předchozí písemné smlouvy o přepravě ve smyslu zákona o silniční dopravě), na pořízení střešní svítlny, na každoroční kontroly na STK, které jsou pro vozidla taxislužby předepsány, na zásadně vyšší pojistné povinného ručení, které pojišťovny provozovatelům taxislužby účtují, správní poplatky atd. Dopravci na tento způsob podnikání přistoupili ve shodě s postupem značného množství dalších dopravců využívajících aplikaci Uber, přijali jednotnou argumentaci, zázemí i procesní právní zastoupení, tudíž na ně nebylo možno hledět jako na samostatné dopravce, kteří by zákon o silniční dopravě porušili bez vědomí toho, že jsou součástí hromadné a organizované ignorace právní úpravy. Nejednalo se přitom o legitimizovatelnou občanskou neposlušnost, která by měla stát přímět k modernizaci právní úpravy coby legitimnímu cíli, nýbrž o cílené ekonomicky motivované protiprávní jednání.

Jak je popsáno v původní RIA, nižší náklady spojené s ignorancí právní úpravy taxislužby spolupracujícími dopravci a řidiči a pověst zastřešujících nadnárodních společností poskytujících moderní a uživatelsky komfortní objednání, resp. zprostředkování, vedly k získání zásadní pozice této skupiny dopravců na trhu přepravních služeb. Ostatní dopravci nadále právní úpravu dodržovali a doufali v zastání ze strany státu, část z nich posléze začala přepravní služby poskytovat s těmito zprostředkovateli a přestala dodržovat povinnosti předepsané pro taxislužbu. Nedostatečnost zastání státu vedla k hromadným protestům dopravců v taxislužbě. Činnost řidičů a dopravců spolupracujících s aplikací Uber ignorujících právní úpravu taxislužby byla protizákonná a sankcionovaná (Magistrát hl. m. Prahy zjistil porušení zákona o silniční dopravě u 98 % kontrolních přeprav přes aplikaci Uber, porušení cenových předpisů bylo zjištěno v 15 % případů), toto sankcionování však bylo z hlediska generální prevence naprosto nedostatečné a bez účinku, odrazující funkci neplnily ani pokuty ukládané dopravcům okolo 150 000 Kč, které byly hrazeny jednotným právním zastoupením spolupracovníků Uber. Státní orgány neměly právní prostředky, aby zamezily takto masovému organizování nelegální činnosti dopravců a řidičů, devastující relevantní trh a zásadně poškozující ty, kteří zákony dodržovali. Stíhat bylo možné pouze jednotlivé dopravce a řidiče, i to však obtížně – jednak kvůli faktické absenci jakéhokoli označení těchto vozidel v provozu (tudíž jejich neseznatelnosti) a jednak kvůli bránění objednání přepravy kontrolním pracovníkem (aplikace po první kontrole uměla zablokovat pro přístup nejen uživatelský

účet kontrolora, ale i použitou platební kartu, všechny platební karty k určitému bankovnímu účtu i elektronické zařízení, z něhož byla přeprava objednána). Kontrolovatelnost vozidel tak byla velice problematická.

Škodu způsobenou trhu přepravních služeb a dopravcům dodržujícím právní předpisy nelze nikterak bagatelizovat, její výše je enormní, přestože nelze jednoduše vyčíslit. Pro ilustraci lze uvést příklad z Austrálie, kde společnost Uber v roce 2024 zaplatila v přepočtu 4,2 mld. Kč jako mimosoudní vyrovnání v rámci hromadné žaloby 8 000 provozovatelů a řidičů taxislužby z roku 2019, která obviňovala Uber z porušování zákonů, které vyžadují k taxislužbě příslušnou licenci. (Zdroj: Reuters)

Jediným účinným krokem vůči praktikám těchto společností bylo neformální vystoupení čelních představitelů státu a následný podpis Memoranda se společností Uber na jaře 2018, avšak ani tyto kroky nezajistily plný soulad zprostředkovaných služeb s právními předpisy České republiky. Alarmující bylo, že toto částečné podřízení vnitrostátní právní úpravě včetně umožnění kontrolní činnosti bylo pouze dobrovolné a státní orgány neměly právní prostředky k jeho udržení a vynucení. Na druhou stranu však činnost společností Uber a Taxify získala značnou oblibu mezi cestujícími a ukázala, že práva spotřebitelů lze chránit i jinými než stávajícími zákonnými způsoby (zejm. povinným používáním taxametru a obecnou cenovou regulací). Na jedné straně tedy bylo třeba zajistit, aby právní úprava taxislužby byla reálně vynutitelná pro všechny subjekty na trhu stejně a aby dopravci měli pro své podnikání rovné podmínky a navrátit do této oblasti fungování právního státu. Na druhou stranu však reálná situace ukázala, že je možno některé instituty na ochranu cestujících nahradit jinými, a pokud jde o povinnosti zakotvené na ochranu daňových zájmů státu, mohou být revidovány při zavádění elektronické evidence tržeb. Vedle obnovení právního státu v této oblasti tak byly hledány cesty, jak umožnit legální fungování těchto aplikací obdobným způsobem, jakým si získaly oblibu cestující pro svou jednoduchost, dostupnost, přehlednost a transparentnost.

Konkrétní cíle byly dle RIA následující:

4.1 Zajištění rovného podnikatelského prostředí

Bylo stanoveno, že je potřebné zamezit plánovité ignoranci právní úpravy velké části dopravců a řidičů, která zásadně narušovala rovné podnikatelské prostředí. Je zřejmé, že porušování právních předpisů nelze zcela vymýtit, bylo však potřebné míru porušování právní úpravy navrátit do úrovně obvyklé v podnikatelském prostředí obecně. Dílčích neorganizovaných porušení právní úpravy jednotlivými dopravci a řidiči se samozřejmě zcela vyvarovat nelze, bylo však třeba zamezit tomu, aby se vyplácelo organizované systémové ignorování právní úpravy, poškozující poctivé dopravce a řidiče.

4.2 Vynutitelnost práva v dané oblasti a zakotvení absentujících právních nástrojů

Nedostatečnost zastání pro poctivé dopravce ze strany státu vedla k hromadným protestům dopravců v taxislužbě a jediným částečně účinným krokem vůči praktikám společností Uber a Taxify bylo neformální vystoupení čelních představitelů státu a následný podpis Memoranda se společností Uber na jaře 2018, byť ani tyto kroky nezajistily celkový soulad zprostředkovaných služeb s právními předpisy České republiky. Toto částečné podřízení vnitrostátní právní úpravě včetně umožnění kontrolní činnosti však bylo ze strany těchto společností dobrovolné a státní orgány neměly právní prostředky k jeho udržení a vynucení. Sankcionování jednotlivých dopravců a řidičů k vyřešení problematické situace nikterak nepřispělo. Bylo nezbytné zamezit zájmu zprostředkovatelů taxislužby na nelegálním provozu taxislužby spolupracujícími dopravci a řidiči a finančnímu profitu zprostředkovatelů z takové činnosti. K tomu bylo potřebné zakotvit absentující právní nástroje.

4.3 Usnadnění kontroly

Společnosti Uber a Taxify dokázaly skrze nastavení aplikací účinně bránit provádění kontrol státními orgány u svých spolupracujících dopravců a řidičů. Bylo nutno jednak stanovit právní nástroje na zabránění takovému blokování kontrolní činnosti a také zajistit rozeznatelnost podnikatelských vozidel, která odmítala označení předepsané pro taxislužbu, v provozu pro kontrolní orgány.

4.4 Zamezení poškozování cestujících na ceně jízdného.

Jedná se o všeobecný problém v provozování taxislužby a také jeden ze základních účelů právní úpravy taxislužby obecně. Dodržování cenových předpisů nicméně nebylo primárním cílem novelizace, avšak předkladatel usiloval o to, aby skrze dosažení ostatních cílů bylo omezeno i poškozování cestujících na ceně jízdného. Šlo především o zajištění zaznamenaného souhlasu spotřebitele s podmínkami přepravy bez použití taxametru a cenou za přepravu a zamezení překračování cenové regulace v přepravních špičkách.

Další cíle:

4.5 Odstranění překážek přístupu k práci řidiče taxislužby

Vedle výše uvedených cílů dle RIA se následně připojil v zásadě politický cíl, a to v souladu s tehdejšími společenskými míněním umožnit občanům přivydělávat si jednoduše bez administrativních překážek při zaměstnání touto moderní formou taxislužby, a liberalizovat předpoklady pro výkon tohoto povolání.

4.6 Otázka stanovení cílů ve vztahu k tzv. klasické taxislužbě

Na základě proběhlých konzultací k této zprávě lze pro úplnost konstatovat, že stanovené cíle mířily na oblast taxislužby, v níž se aktuálně vyskytovaly palčivé problémy, tedy na taxislužbu poskytovanou s použitím aplikací Uber a Taxify. Klasické taxislužby se tyto cíle dotýkaly jen okrajově. V rámci klasické taxislužby je právní úprava v zákoně o silniční dopravě všeobecně považována za odpovídající a předkladatel v posledních letech v rámci klasické taxislužby nespatřuje problémy, které by v rámci jeho gesce bylo možno řešit nebo se na jejich řešení podílet (tzn. v rámci zákona o silniční dopravě lze částečně ovlivnit problematiku výběru daní či dodržování cenových nebo metrologických předpisů, předpisů v sociální oblasti nebo cizinecké práce atd.). Řešení potenciálních problémů v klasické taxislužbě nebylo předmětem této novely, na rozdíl od mnoha jiných novelizací zákona o silniční dopravě.

Stanovená kritéria přezkumu:

4.7 Míra porušování právních předpisů

Objektivně měřitelným ukazatelem, který se týká přeprav zprostředkovaných přes mobilní aplikace, je poměr zjištění protiprávních jednání u přeprav objednaných přes aplikace oproti konstatování, že u kontrolovaného dopravce či řidiče poskytujícího přepravu přes aplikaci žádné porušení zákona zjištěno nebylo. Před taxinovelou při přepravách objednaných přes aplikace Uber a Taxify bylo magistrátem hl. m. Prahy porušení zákona zjištěno v 98 % případů. Objektivně měřitelným cílem novelizace bylo dostat se z téměř sto procentního zjištění porušování zákona u dopravců a řidičů spolupracujících se společnostmi Uber a Taxify, která svědčila o systémovém ignorování právní úpravy, cílem bylo, aby míra porušování zákona a povaha porušení do budoucna svědčila o nahodilém páchání přestupků jednotlivými dopravci a řidiči spolupracujícími s aplikacemi Uber a Taxify, a nikoli o jejich systémovém nastavení. Za akceptovatelnou lze považovat míru zjištění pochybení při kontrolách (zahrnující i bagatelní porušení) okolo 30 %. Měřitelnost tohoto ukazatele je nicméně komplikována jednak nastavením kontrolního řádu

(institut úkonů předcházejících provedení kontroly, kdy není nutno kontrolu vůbec zahajovat, pokud vše nasvědčuje tomu, že není porušován zákon) a také možnosti provádění různých typů kontrol (statické kontroly dokumentů v provozu, kontroly na provozovnách x provedení kontrolní přepravy). Splnění tohoto kritéria bude znamenat, že se podařilo obnovit existenci právního státu v této oblasti a trh není nadále destruován organizovanou ignorancí právní úpravy ze strany většiny dopravců. Stejně tak nebude pokračováno v ignoranci zákonné ochrany zákazníků a daňových zájmů státu. Jinými slovy bude obnoveno rovné a férové tržiště prostředí pro všechny dopravce se stejnou startovní čarou, cestující budou řádně informováni o tom, kdo jim přepravu poskytuje, jaká je cena za přepravu, nebude docházet k předražování ve vytížených časech a budou archivovány tržby dopravců pro daňové účely.

4.8 Rozrůzněnost páchaných přestupků

Jak bylo uvedeno v předchozím bodu, před taxinovelou bylo porušení právních předpisů zjištěno téměř při každé kontrole přeprav přes aplikace Uber a Taxify - zpravidla se v dané době jednalo o provozování taxislužby neevidovaným vozidlem (pouze pro evidovaná vozidla platí povinnost vybavení taxametrem a další stěžejní povinnosti v taxislužbě) a současně nevybavení vozidla dokladem o oprávnění k podnikání, v malé části případů byly přepravy poskytnuty evidovaným vozidlem, u nich pak ale bylo zjištěno porušení návazných povinností - nevybavení vozidla taxametrem nebo nepoužití taxometru při přepravě. Cílem novelizace bylo dostat se z téměř sto procentního zjištění porušování zákona u dopravců a řidičů spolupracujících se společnostmi Uber a Taxify, která svědčila o systémovém ignorování právní úpravy, nejen v oblasti procentuální míry zjištění pochybení, ale i pokud jde o rozrůzněnost zjištění naplnění skutkových podstat jednotlivých přestupků, tak, aby byla zřejmá nahodilost páchaní přestupků jednotlivými dopravci a řidiči spolupracujícími s aplikacemi Uber a Taxify, a nikoli systémové nastavení. Obdobně jako v předchozím bodě splnění tohoto kritéria bude znamenat, že se podařilo obnovit existenci právního státu v této oblasti a trh není nadále destruován organizovanou ignorancí právní úpravy ze strany většiny dopravců. Stejně tak nebude pokračováno v ignoranci zákonné ochrany zákazníků a daňových zájmů státu, bude obnoveno rovné a férové tržiště prostředí pro všechny dopravce, cestující budou řádně informováni o tom, kdo jim přepravu poskytuje, jaká je cena za přepravu, nebude docházet k předražování ve vytížených časech a budou archivovány tržby dopravců pro daňové účely.

4.9 Společenské napětí

Dalším sledovaným ukazatelem byla stanovena míra společenského napětí mezi dopravci poskytující jednotlivé typy služeb a mezi dopravci a cestujícími, byť se nejedná o objektivně měřitelný ukazatel. Tuto společenskou situaci lze vnímat při úředním styku s dopravci a cestujícími (z kontrol, stížností apod.), z průběžných jednání se zástupci dopravců a řidičů i s jednotlivými dopravci a řidiči, se zprostředkovateli taxislužby, stížností cestujících, nebo i z mediální atmosféry, sociálních sítí apod. Měly by rovněž odpadnout relevantní důvody k pořádání protestních akcí.

4.10 Kontrolovatelnost vozidel

Dále je sledovaným ukazatelem, zda se podařilo zlepšit kontrolovatelnost vozidel bez střešní svítliny, zda se v tomto směru kontrolní orgány nadále potýkají s problémy, popř. zda došlo k nárůstu počtu kontrol takových vozidel. Před taxinovelou byla neoznačená vozidla taxislužby kontrolována jen minimálně, zatímco po zavedení povinného označení evidenční nálepkou pro veškerá vozidla taxislužby se předpokládalo, že budou moci být kontroly reálně prováděny i v tomto segmentu. Při vědomí o nekontrolovatelnosti mají dopravci a řidiči neoznačených vozidel pocit beztrestnosti a nemají objektivní důvod se dobrovolně podřizovat právní úpravě. Splnění tohoto kritéria zajistí obnovení dosahu právního státu v této oblasti a nebude nadále umožněno ignorovat právní úpravu, tedy stejně jako je uvedeno výše, bude obnoveno rovné a férové tržiště prostředí, budou dodržena práva a oprávněné cesty cestujících i budou archivovány tržby dopravců pro daňové účely.

Způsoby dosažení vytyčených cílů:

Vytyčených cílů mělo být dosaženo zejména následujícími změnami:

- Umožnění dopravcům a řidičům nepoužívat taxametr a střešní svítlnu při přepravách objednaných elektronicky – za podmínky předchozího zaznamenaného souhlasu zákazníka s cenou a režimem přepravy. Bude tedy na jedné straně umožněno fungování přeprav přes aplikace oblíbeným, byť doposud nelegálním způsobem, avšak zároveň budou zakotveny právní nástroje tak, aby byly práva cestujících, daňové zájmy státu i rovné podnikatelském prostředí chráněny stejnou měrou jako u dosavadních legálních způsobů provozování taxislužby.
- Nastavení jednotného označení vozidel taxislužby, kdy každé evidované vozidlo bude muset být stále označeno evidenční nálepkou vozidla taxislužby, aby bylo v silničním provozu seznatelné a kontrolovatelné.
- Zakotvení postavení a povinností zprostředkovatelů taxislužby, konkrétně jejich povinnost zprostředkovat pouze legální službu. Současně bylo nutno zajistit vynutitelnost zakotvených povinností, a to způsobem účinným i na velké mezinárodní korporace (v krajním případě systémové ignorance zákona možnost uložení zákazu činnosti). Rovněž bylo potřeba zajistit možnost kontrolních orgánů získat základní informace o zprostředkované přepravě, tedy zakotvit povinnost zprostředkovatelů tyto informace poskytnout, a také zajistit spolupráci zprostředkovatelů při kontrolách. Zprostředkovatelé taxislužby v realitě českého prostředí mají nejsilnější postavení na trhu taxislužby a zásadně jej ovlivňují, přesto doposud právní úprava jejich postavení nepředpokládala, a i při organizování přeprav nelegálním způsobem nemohli být za své jednání sankcionováni, nebyli povinni poskytnout součinnost při kontrole či poskytnout potřebné údaje.
- „Dodatečného“ cíle spočívajícího ve zjednodušení přístupu k povolání řidiče taxislužby a umožnění každému jednoduše si přivydělávat taxislužbou pak mělo být dosaženo odstraněním kvalifikačních a administrativních překážek – zrušením lokálních zkoušek řidičů, které kromě samotného přezkoušení řidiče znamenaly též čekací lhůty na termíny zkoušek (na něž se často řidiči beztestně bez omluvy nedostavovali, čímž blokovali termíny).

5. Dopady

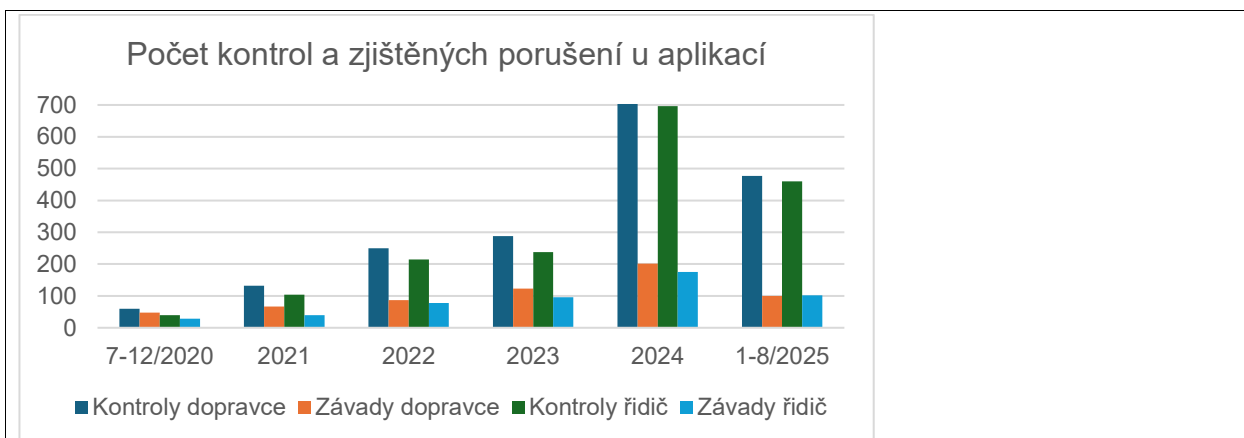
Reálné dopady a naplnění cílů:

5.1. Míra porušování právních předpisů

Tab.1.: Počet kontrol SOD a zjištěných porušení u aplikací v hl. m. Praze:

Období	Dopravce				Řidič			
	Celkem kontrol	Porušení 111/94	Závadových kontrol	Bez závad	Celkem kontrol	Porušení 111/94	Závadových kontrol	Bez závad
7-12/2020	60	48	80 %	12	40	28	70 %	12
2021	132	67	77 %	65	104	40	39 %	64
2022	250	87	35 %	156	215	78	36 %	137
2023	288	123	43 %	163	238	96	59 %	142
2024	759	202	27 %	556	696	175	25 %	521
1-8/2025	477	100	21 %	377	460	102	22 %	358

Zdroj: Magistrát hl. m. Prahy (dále též „MHMP“)



Zdroj: MHMP

Jak vyplývá z výše uvedené tabulky a grafu, celkový poměr závadových zjištění vykazuje klesající tendenci. Je nutno připomenout, že období let 2020 – 2021 bylo výrazně ovlivněno epidemií COVID-19. V těchto letech bylo provedeno méně kontrol, avšak s vyšším podílem závadových zjištění. Od roku 2022 je situace do značné míry ovlivněna příchodem nových, začínajících řidičů, často cizinců. V roce 2024 tak bylo zjištěno závadové jednání přibližně při každé čtvrté kontrole. V průběhu roku 2025 se jedná zhruba o každou pátou kontrolu. Současná míra závadovosti se pohybuje okolo 20 %. Stanovený cíl tak byl naplněn a systémové ignoranci právní úpravy bylo zabráněno. Splnění tohoto dílčího cíle znamená, že se podařilo obnovit existenci právního státu v této oblasti a trh není nadále destruován organizovanou ignorancí právní úpravy. Stejně tak není pokračováno v organizované ignoranci zákonné úpravy na ochranu zákazníků a daňových zájmů státu.

Je třeba zdůraznit, že otázku porušování zákona nelze bagatelizovat individuálními názory na to, zda by určité povinnosti měly být stanoveny a zda jsou pro ochranu společenských zájmů potřebné, neboť tato role přísluší zákonodárci. Jak je popsáno v kapitole 4, dřívější ignorace právní úpravy znamenala, že při přepravách nebyl používán taxametr coby zákonem stanovený způsob archivace údajů o provozování taxislužby - v zásadě registrační pokladna. Zároveň zde neexistovala ani předchozí písemná smlouva o přepravě ve smyslu ustanovení § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě v tehdejší znění, která byla možnou zákonnou alternativou archivace údajů o provozování taxislužby. Existovala sice určitá digitální stopa o příjmech dopravce, zejm. skrze fakturu vyhotovenou ve jménu dopravce provozovatelem aplikace, touto cestou však nedocházelo k přiznávání příjmů a dle zjištění Generálního finančního ředitelství docházelo k zásadním daňovým únikům. To se s taxinovelou zásadně změnilo. Dříve také při přepravách přes aplikace nebyl používán taxametr coby úředně ověřené měřidlo, na němž by cestující mohli sledovat průběžně se načítající výši jízdného. Orientační cena jízdného sice byla cestujícím předem sdělena v mobilní aplikaci, cena však byla stanovena na základě ujeté vzdálenosti bez použití úředně ověřeného stanoveného měřidla, což je porušením metrologických předpisů (obdobně, jako by při prodeji zeleniny byly používány nekalibrované váhy). V exponovaných časech byly skrze aplikace standardně účtovány částky převyšující cenovou regulaci. Cestující se předem nemohli seznámit s identitou dopravce - tedy nevěděli, s kým uzavřeli přepravní smlouvu, údaje o řidiči jim nebyly zpřístupněny ani následně. Dopravci zásadním způsobem porušovali zájem na ochraně rovných podmínek na trhu taxislužby - nebyli v silničním provozu pro kontrolní orgány nikterak seznatelní, tedy kontrolovatelní. Zároveň zvoleným (nelegálním) způsobem podnikání dosáhli zcela zásadního snížení nákladů na provozování taxislužby. Znovunastolením právního státu v této oblasti tedy pro dopravce znamenal odstranění zátěže, které byla v dříve uvedeném ilustrativním případě z Austrálie vyčíslena na několik miliard korun. Návrat dodržování právní úpravy znamenal návrat ochrany společenských zájmů, k jejichž ochraně je právní úprava určena.

5. 2. Rozrůzněnost páchaných přestupků

Tab.2.: Počet nejčastěji zjištěných přestupků v elektronicky objednávané taxislužbě dle typu:

Období	Ve vozidle chybějící oprávnění k podnikání	Nevystavený průkaz řidiče	Vozidlo evidované na jinou osobu	Bez nálepky nebo nálepka podlepená	Bez oprávnění řidiče taxislužby	Neevidované vozidlo	Bez koncese
7-12/2020	chybí údaje	chybí údaje	13	-	3	3	-
2021	chybí údaje	chybí údaje	14	7	6	-	-
2022	chybí údaje	20*	29	10	14	-	-
2023	25*	30*	41	2	9	1	-
2024	48	56	53	9	11	-	2
1-8/2025	46	59	24	16	11	-	-

*kvalifikovaný odhad

Zdroj: MHMP

Od nabytí účinnosti taxinovy se u elektronicky objednávané taxislužby vyskytují jiné typy deliktního jednání. K těm závažným patří primárně využívání vozidla evidovaného na jiného dopravce, než svým jménem poskytl přepravu, což je obvykle důsledkem neustálých přesunů vozidel a řidičů mezi tzv. flotilovými dopravci z důvodu obcházení, popř. přímo neplnění daňových povinností (k tomu viz dále). Dále jsou časté přestupky spočívající v poskytování taxislužby vozidlem bez řádně vylepené evidenční nálepky, popř. s upravenou nálepkou, což je vedeno snahou buď skrývat poskytování taxislužby před kontrolními orgány, nálepku si půjčovat anebo častěji snahou nemít vozidlo označené v soukromém provozu. Výkon práce řidiče bez oprávnění řidiče taxislužby je dlouhodobě „standardně páchaným“ přestupkem, nicméně již nelze hovořit o plánovitém ignorování této povinnosti, nýbrž jde o nahodilá porušení. V rámci elektronicky objednávané taxislužby, kdy provozovatelé aplikací dnes před zahájením spolupráce své řidiče prověřují, jde o situace půjčování uživatelských přístupů ke zprostředkovatelským aplikacím jiným osobám, které k výkonu taxislužby nesplňují podmínky (provozovatelé mobilních aplikací činí zásadní kroky, aby tomuto jevu zabránili, např. povinné selfie při přihlášení do aplikace i v průběhu činnosti). Stanovený cíl tak byl zcela naplněn. Stejně jako u předchozího bodu splnění tohoto dílčího cíle znamená, že se podařilo obnovit existenci právního státu v této oblasti a trh není nadále destruován organizovanou ignorancí právní úpravy, není pokračováno v ignoranci zákonné úpravy na ochranu zákazníků a daňových zájmů státu.

Hodnocení tohoto bodu v zásadě úzce navazuje na hodnocení předchozího bodu a v mnohém na něj lze odkázat. V případě rozrůzněnosti zjištěných přestupků se pak pozitivní dopady projeví zejména ohledně ochrany rovného podnikatelského prostředí, rovné startovní čáry pro všechny dopravce. Odstranění situace jednotného protiprávního jednání u velké části dopravců, znamená odstranění prvku plánovitosti, cílenosti a organizovanosti ignorace právní úpravy, v tomto směru lze ohledně závažnosti situace opětovně připomenout ilustrativní australský případ.

5.3 Kontrolovatelnost vozidel bez střešní svítlny

Uzákonění povinného označení vozidel taxislužby evidenční nálepkou a zakotvení povinností zprostředkovatelů taxislužby bezpochyby přispělo k lepší kontrolovatelnosti vozidel ve srovnání s obdobím před taxinovelou. Před taxinovelou byla neoznačená vozidla taxislužby kontrolována jen

minimálně, zatímco po zavedení povinného označení evidenční nálepkou pro veškerá vozidla taxislužby mohou být kontroly reálně prováděny i v tomto segmentu. Provozovatelé aplikací přestali bránit provádění kontrol a s Ministerstvem dopravy i dopravními úřady spolupracují. Dopravci a řidiči při vědomí, že mohou být kontrolováni, již nemají pocit beztrestnosti a jsou nuceni se podřizovat právní úpravě, kterou již nadále není možno ignorovat. To reálně znamená obnovení rovného a férového tržního prostředí, opětovné dodržování práv a oprávněných zájmů cestujících, dokládání tržeb dopravců pro daňové účely atd. Stanovený cíl tak byl naplněn.

Tab.5.: Počet kontrol provedených Magistrátem hl. m. Prahy u vozidel bez taxamtru

Období	Celkem kontrol dopravců	Celkem kontrol řidičů
7-12/2020	60	40
2021	132	104
2022	250	215
2023	288	238
2024	759	696
1-8/2025	477	460

Zdroj: MHMP

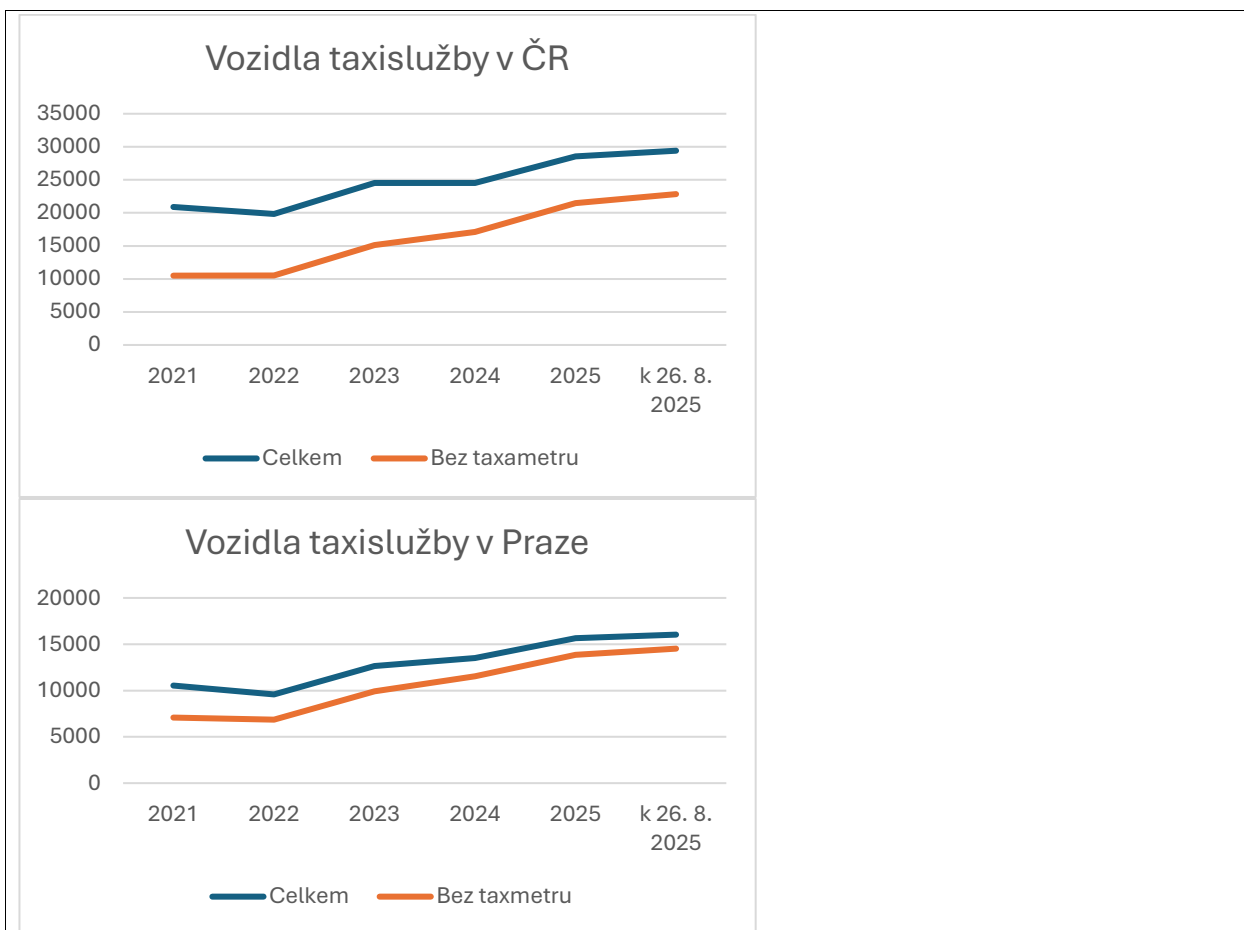
5.4 Společenské napětí

V letech následujících po taxinovele byla situace okolo taxislužby klidná, nedocházelo k demonstracím provozovatelů taxislužby, Ministerstvo dopravy ani dopravní úřady nezaznamenávaly hromadné stížnosti, média se oblasti taxislužby příliš nevěnovala. Občané byli obecně s fungováním taxislužby spokojeni a v převážné míře začali využívat právě elektronicky objednanou taxislužbu coby nově zavedený (resp. legalizovaný) institut. Elektronicky objednaná taxislužba se stala každodenní součástí života, je široce dostupná a levná, cenově konkuruje veřejné dopravě. O širokém využívání taxislužby svědčí nárůst počtu řidičů a vozidel taxislužby. Niže uvedená data zachycují jednak celkový významný nárůst evidovaných vozidel taxislužby v posledních letech a jednak zcela zásadní podíl vozidel bez taxamtru na celkovém počtu vozidel taxislužby. Stanovený cíl tak byl po následující roky zcela naplněn – uklidnila se velice eskalovaná situace, nově zavedené instituty si mezi cestujícími získaly oblibu a lidé si mohli legálně tímto jednoduchým moderním způsobem ve volném čase přivydělávat taxislužbou bez větších překážek v přístupu k této práci.

Tab.3.: Počet evidovaných vozidel taxislužby a počet vozidel taxislužby bez taxamtru

Počet vozidel k 1. 1.	Celkem	Bez taxamtru	Praha Celkem	Praha bez taxamtru
2021	20910	10494	10535	7089
2022	19830	10532	9582	6857
2023	24540	15129	12634	9926
2024	24542	17132	13500	11538
2025	28546	21483	15654	13849
k 26. 8. 2025	29402	22836	16036	14525

Zdroj: MD (Rejstřík podnikatelů v silniční dopravě (dále jen „RPSD“))



Zdroj: MD (RPSD)

Tab.4.: Počet řidičů taxislužby

Počet řidičů s oprávněním k 1. 1.	Celkem	Z toho s bydlištěm v Praze
2021	29327	10363
2022	35991	12231
2023	43314	15274
2024	42785	14934
2025	54763	18341

Pozn.1: Pokles v roce 2024 je důsledkem neobnovení průkazů u českých občanů ze silných let 2013 a 2018 (v roce 2013 se povinnost mít oprávnění řidiče taxislužby rozšířila na tzv. smluvní dopravu, což vedlo hromadnému vydávání oprávnění této skupině řidičů, přičemž oprávnění má platnost 5 let a v roce 2018 bylo hromadně obnovováno této skupině).

Pozn.2: Jedná se o počty osob s platným oprávněním řidiče taxislužby, což neznamená, že všechny tyto osoby aktivně práci řidiče vykonávají, ani to nic nevypovídá o tom, v jakém rozsahu se práci řidiče taxislužby věnují (zda jde o hlavní činnost nebo drobný přivýdělek). Oficiální bydliště řidičů nevypovídá o tom, kde práci řidiče vykonávají. Také místní příslušnost pro udělení oprávnění řidiče taxislužby je rozvolněna a není navázána na bydliště řidiče ani místo výkonu taxislužby.

Zdroj: MD (RPSD)

Postupně se však opět začaly objevovat společenské konflikty a situace opět začala eskalovat zejména v posledním roce kvůli zásadnímu nárůstu poměru řidičů z třetích zemí (k tomu viz dále). O problematice se ve veřejném prostoru začalo více hovořit i v souvislosti se zařazením tohoto tématu do Programového prohlášení vlády ČR. Společenské mínění však v daném směru není jednoznačné, neboť část cestujících preferuje nízké ceny taxislužby a její co nejširší dostupnost bez ohledu na kvalitu služby a za snahami o zavedení zkoušek z češtiny vidí lobby klasických taxikářů. (Vzhledem k proběhlým konzultacím k této zprávě předkladatel pro úplnost uvádí, že představa lobbystických tlaků klasických taxikářů je nerealistická. Právě naopak je všeobecně známa vynikající úroveň zájmového zastoupení společností Uber a Bolt, které se setkává se státními

orgány i zákonodárci. Ve srovnání s tím nemívají snahy o sdružení dopravců v taxislužbě lobbistický potenciál, konstantní strukturu a jsou limitovány určitým stigmatem spojeným se stereotypizací klasické taxislužby.)

Nicméně situace v taxislužbě se opětovně stala konfliktní. Dopravci a řidiči začali hromadně zasílat stížnosti na ústřední orgány státní správy na postavení a jednání flotilových společností (k tomu viz dále) a na přespříliš nízké jízdné přes aplikace, které na jedné straně neumožňuje českým řidičům rozumný výdělek a jednak je nekalou konkurencí pro klasickou taxislužbu. Pro srovnání lze k cenám taxislužby uvést, že podle aktuální ověřovací kalkulace z podzimu 2025 zpracované pro účely Cenového výměru Hl. m. Prahy č. 1/2026, kterým se stanovují maximální ceny taxislužby, účinného od 1. 8. 2026 si při navýšených cenách (nástupní sazba 70 Kč, 42 Kč/km jízdy a 7 Kč/min. čekání) a řádné platbě daňových a odvodových povinností a nezbytných nákladů může mít dopravce/řidič měsíční čistý zisk necelých 30 000 Kč (zdroj: Úřední deska hl. m. Prahy). Pro srovnání jízdné u přeprav přes aplikace Uber nebo Bolt dosahuje cca poloviční úrovně oproti uvedeným cenovým stropům. Odlišnosti v cenových hladinách nejsou dány náklady na taxametr ani jiným způsobem nevycházejí z odlišností taxislužby provozované klasickým způsobem nebo na základě elektronických objednávek, nýbrž jsou dány dodržováním daňových, odvodových a dalších povinností a ochotou pracovat za neúměrně nízké jednotkové výdělků při dlouhé „pracovní době“ (k tomu viz dále).

Cestující si rovněž stěžují na nekvalifikované řidiče, kteří mají velké potíže v městském silničním provozu a s cestujícími se nikterak nedomluví. V souvislosti s legislativním procesem zákona o platformové práci a unijní snahou o zlepšení postavení platformových pracovníků vzniklo i v České republice sdružení platformových pracovníků (zejména z oblasti dopravy), které usiluje o zlepšení podmínek těchto pracovníků. I když se tyto jevy začaly postupně projevovat až po několika letech od taxinovy, stále je ale potřebné je minimálně z části posoudit jako dopady taxinovy, která změnila startovní pozice podnikatelů v této oblasti. K těmto jevům více v následujících kapitolách.

5.5. Odstranění kvalifikačních požadavků na práci řidiče taxislužby

Taxinova práci řidiče a přístup k ní zjednodušila ve dvou směrech, jednak pokud jde o zmiňované zrušení zkoušek řidičů, ale také legalizací stávajícího způsobu poskytování přeprav přes aplikace, které je pro řidiče velice jednoduché. Řidič může tuto práci vykonávat bez potřeby hovořit se zákazníky, tudíž bez znalosti jazyka, také bez znalosti místopisu, kterou nahrazuje navigace v aplikaci. Provozovatelé aplikaci poskytují svým spolupracovníkům informační servis a pomoc, pomohou jim nalézt zaměstnavatele (flotilovou společnost), zpracovávají účetní doklady, zabezpečují administrativu atd., tudíž je schopen si touto činností vydělávat prakticky každý.

V zásadě po taxinovele nebylo třeba splnit jakékoli předpoklady vyjma čisté výsekové deliktní minulosti. To vyústilo v organizovaný krátkodobý dovoz cizinců k výkonu této činnosti z třetích zemí (často pololegální či nelegální), čímž je trh přepravních služeb nasycen levnou pracovní silou, což ku prospěchu zákazníků vede k dostupnosti a významnému zlevnění taxislužby, která je při jízdě více osob dostupnější a levnější než veřejná doprava. Zatímco v klasické taxislužbě je konstantně voláno po zvýšení cenových stropů (v Hl. m. Praze se uplatňuje cenová regulace taxislužby (v gesci Ministerstva financí) – od 1. 8. 2026 navýšena na maximální nástupní sazbu 70 Kč nástupní sazba, 42 Kč/km jízdy a 7 Kč/min. čekání), u přeprav přes aplikace se jízdné pohybuje okolo 15 – 30 Kč/km, což při městské dopravě více osob je často levnější než jízdné v MHD. U přeprav přes aplikace je nutno od příjmu odečíst zejm. provizi provozovatele aplikace okolo 25 %, daňové a odvodové povinnosti, náklady na pohonné hmoty, taxikářské povinné ručení v desítkách korun ročně, často „pronájem“ vozu od flotilové či jiné společnosti a platbu zaměstnavateli za možnost jezdit pod jeho koncesí. To v situaci masivní inflace v posledních letech, růstu podnikatelských i životních nákladů a zdražování pohonných hmot. To vede k nutnosti řidičů / dopravců jezdit za velmi nízké výdělků, což není pro české řidiče déleodobě udržitelné jako hlavní pracovní činnost. Čeští řidiči a dopravci se v této situaci stávají nekonkurenceschopní a v zásadě přestávají tuto dříve oblíbenou profesi vykonávat, byť bylo politicky deklarovaným cílem umožnit každému si jednoduše ve volném

časе přivydělavat taxislužbou přes aplikace. Dostatek řidičů z třetích zemí, kteří jsou ochotni vykonávat tuto práci za nízké výdělky ve vysokém rozsahu a (protiprávně) v rámci dohod o pracovní činnosti, spolu s obcházením daňových povinností a zdravotních a sociálních odvodů (viz dále) činí české dopravce a řidiče, kteří se snaží dodržovat všechny předpisy, nekonkurenceschopnými.

Nárůst počtu řidičů po odstranění kvalifikačních předpokladů, tedy široká nabídka služeb, ve spojení s cenami služeb konkurujícími veřejné dopravě je spojen i s nárůstem individuální automobilové dopravy, kam lze zařadit i taxislužbu. Negativním jevem jsou tudíž i dopady spojené s nárůstem individuální dopravy jako zatížení silniční sítě nebo otázka ekologie. Cílem Dopravní politiky České republiky je naproti tomu podpora veřejné hromadné dopravy.

Snížena je rovněž bezpečnost přepravních služeb, kdy cizince z třetích zemí je obtížnější reálně prověřit (dostupné jsou pouze údaje o trestných činech, nikoli o dopravních přestupcích apod.), neorientují se dobře v českém silničním provozu a nadměrně sledují navigaci a s cestujícími se v případě potřeby nikterak nedomluví. Na dopravních úřadech je buď na základě plných mocí hromadně komunikují jejich zástupci, popř. se dopravní úřady standardně setkávají s žadateli bez znalosti českého jazyka (popř. alespoň angličtiny), bez zcela základního povědomí o právní úpravě.

Tab. 8.: Počet žádostí o oprávnění řidiče taxislužby podaných v hl. m. Praze a zastoupení dle státu

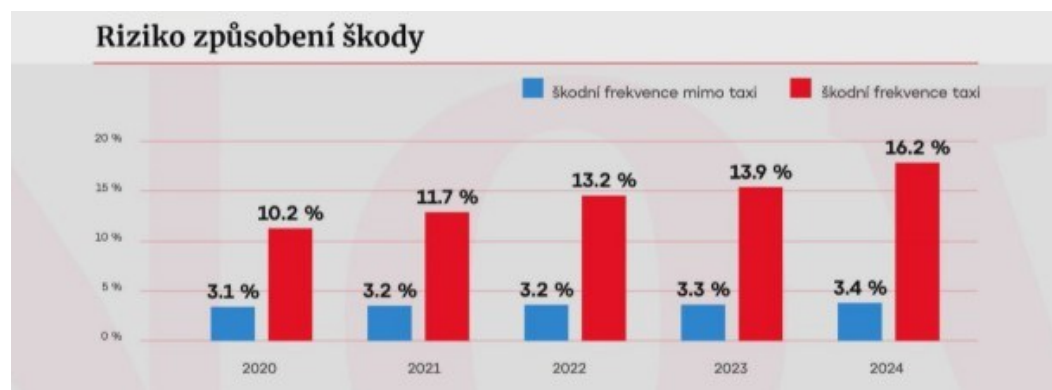
Žádosti podané v Praze	Celkem	Češi		Cizinci	Ukrajinci		Uzbekové	
2021	2168	1297	59,82%	871	287	13,24%	116	5,35%
2022	4105	1585	38,61%	2520	1379	33,59%	350	8,53%
2023	6897	2616	37,93%	4281	2636	38,22%	353	5,12%
2024	6682	2300	34,42%	4382	2731	40,87%	358	5,36%
2025 (jen do 23. 5. 2025)	1840	665	36,14%	1175	619	33,64%	115	6,25%

Zdroj: MD (RPSD)

Hl. m. Praha v rámci přípravy pozměňovacích návrhů k jedenáctinovele dopravních předpisů v roce 2024 uvedla, že v Praze je pouze 55 % vydáno občanům české státní příslušnosti (14 808 vydaných oprávnění řidiče taxislužby), přičemž z dalších zemí jsou zastoupeni nejenom občané válkou postižené Ukrajiny (více než 6000 vydaných oprávnění řidiče taxislužby), ale i cizinci z Uzbekistánu (1153 oprávnění řidiče taxislužby), Ruska (641 oprávnění řidiče taxislužby), Kazachstánu (218 oprávnění řidiče taxislužby) a mnoha dalších zemí, dokonce i některých zemí afrických, jako např. Nigérie (117 oprávnění řidiče taxislužby). Hl. m. Praha rovněž poukázala na množství se stížnosti, že řidiči vozidel taxislužby mají v hustém provozu problémy s řízením vozidla a pravidly silničního provozu, a je tak ohrožována nejenom bezpečnost přepravovaných cestujících, ale i bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. Hl. m. Praha dále uvedla, že řízení vozidla v českém hustém provozu je v mnoha ohledech odlišné a specifické od podmínek v domovských zemích řady cizinců. Dle hl. m. Prahy se cizinci přitom často věnují spíše navigaci, neboť nemají potřebnou místní znalost území, na kterém práci řidiče taxislužby vykonávají. U řidiče taxislužby je přitom dle hl. m. Prahy velký předpoklad, že bude muset na denní bázi v dopravním provozu řešit složité a psychicky náročné situace, které vyžadují určitý stupeň řidičských dovedností.

K výše uvedeným statistikám je třeba připomenout, že místní příslušnost pro udělení oprávnění řidiče taxislužby je rozvolněna a není navázána na bydliště řidiče ani místo výkonu taxislužby. Rovněž skutečnost, že je osoba držitelem (obvykle pětiletého) oprávnění řidiče taxislužby a evidována mezi řidiči, neznamená, že tuto práci aktuálně vykonává, a také nevypovídá o rozsahu, v jakém tuto práci vykonává (zda jde o příležitostný přivýdělek, pravidelnou druhou výdělečnou činnost nebo celodenní pracovní činnost řidiče). Řidiči z třetích zemí obvykle do České republiky přicestují reálně za tímto účelem a taxislužba je pro ně celodenní činností, zatímco čeští řidiči tyto aplikace obvykle využívají kvůli nízkým výdělkům krátkodobě a je mezi nimi velká fluktuace. Hlavní výdělečnou činností je v případě českých občanů častěji tzv. klasická taxislužba. Uvedené je pozorovatelné z hlediska cestujících, kdy se ve velkých městech s řidiči s česky znějícím jménem setkají spíše výjimečně.

Ze statistik České asociace pojišťoven rovněž vyplývá zvýšení nehodovosti vozidel taxislužby oproti obecné nehodovosti v posledních letech, kdy došlo k odstranění kvalifikačních požadavků na řidiče taxislužby.



Zdroj: Česká asociace pojišťoven

Tyto negativní dopady taxinovely nebyly předpokládány, resp. jak již bylo zmíněno výše, bylo v RIA jako negativum zvolené varianty upozorněno na to, že mohou nastat nepředpokládané důsledky, jako se to v minulosti při liberalizaci úpravy již stalo. K záměru zrušení zkoušek řidičů bylo přistoupeno po zpracování RIA, tudíž možné dopady takového kroku nebyly zpracovatelem hodnoceny.

Na tuto problematiku rovněž na podnět hl. m. Prahy reagovala jedenáctinová dopravních předpisů účinná k 1. 7. 2025. Zejména byla u žadatelů o oprávnění řidiče taxislužby zavedena povinnost mít český nebo unijní řidičský průkaz, aby byla omezena rychlá krátkodobá fluktuace řidičů z třetích zemí, kteří nepřicházejí do České republiky s cílem usadit se a nemají prostor se seznámit s českým provozem, a byla u cizinců zkrácena doba udělovaného oprávnění řidiče taxislužby na dobu, na kterou jsou v České republice oprávněni pobývat a pracovat, aby nebylo nadále usnadňováno porušování právních předpisů o pobytu a práci cizinců. (Ke stejnému požadavku ohledně řidičských průkazů přistoupilo v roce 2024 i Polsko.) Dále na situaci reaguje i cílená práce cizinecké policie, Inspekce práce a Finanční správy (viz dále).

5.6 Další zaznamenané dopady

Jak bylo zmíněno v úvodu, přímé dopady taxinovely významně změnily trh přepravních služeb a spotřebitelské chování, což vyústilo v důsledky další. Liberalizační taxinovála vytvořila novou startovní čáru, nové obchodní a pracovní příležitosti, vedla k rozmachu a zlevnění elektronicky objednávané taxislužby, a tím následně k významnému rozšíření využívání levné taxislužby v každodenním životě obyvatel.

5.6.1 Změny spotřebitelského chování

Před příchodem společností Uber a Taxify byla taxislužba pro velkou část obyvatel spíše výjimečným způsobem přepravy při specifických příležitostech jako cesta z večerní kulturní akce, na letiště, do nemocnice apod. Naproti tomu v současné době je tento segment dopravy součástí každodenního života velké části obyvatel jako plnohodnotná alternativa jiných způsobů dopravy.

Částečně lze tedy k dopadům taxinovely řadit i změnu spotřebitelského chování, byť tyto změny nebyly způsobeny primárně taxinovelou. Tyto změny byly způsobeny primárně samotným příchodem aplikací Uber a Taxify do České republiky přibližně 5 let před taxinovelou, resp. tím, že si tyto služby v dané době, byť nelegální, získaly širokou oblibu mezi zákazníky pro svou dostupnost, snadnou objednávku, znalost orientační ceny předem a zejména cenu přepravy. Oblibu si pro svou jednoduchost a modernost (a v neposlední řadě ignoranci právní úpravy) získaly i mezi řidiči, což pomohlo vytvořit nabídku a dostupnost služeb pro zákazníky. Být mnohé z těchto

aspektů nabízely již dříve dostupné služby, příchod těchto aplikací motivoval zákazníky zejména cenou služby a moderní marketingovou prezentací pod hlavičkou světového trendu. Novým prvkem byla též jiná skupina řidičů, kterou byli „obyčejní lidé“ přivydělávající si tímto moderním způsobem ve volném čase, v kontrastu s obvyklou stereotypizací taxikářů. Taxinova v daném směru pouze legalizovala již existující stav. Jasná pravidla spolu s legalitou služby nicméně nepochybně přispěla k dalšímu rozšiřování služby. Dalším zásadním prvkem z hlediska změny spotřebitelského chování byla pandemie koronaviru, která významně přispěla k přesunu širokého spektra lidských činností do on-line prostředí a rozšířila individuální automobilovou dopravu na úkor veřejné dopravy. V tomto směru byla taxislužba objednaná přes aplikace velice výhodnou alternativou oproti dopravě vlastním vozem, neboť cestující nemusí řešit otázku parkování ve městech, nepříjemnosti řízení v hustém městském provozu atd., to vše za cenu konkurující veřejné dopravě. Dalším impulzem této změny spotřebitelského chování bylo další rozšíření nabídky služeb po ústupu pandemie koronaviru o skupinu nově příchozích řidičů z třetích zemí jako jeden z důsledků odstranění bariér přístupu k povolání.

Tuto změnu spotřebitelského chování lze chápat jako určitý lepší životní standard, který si společnost může dovolit. Ne všechny aspekty této změny jsou pozitivní – preferencí společnosti je na druhé straně podpora veřejné dopravy oproti individuální automobilové dopravě z důvodů všech jejích zřejmých negativních průvodních jevů jako zatížení silniční sítě nebo otázky ochrany životního prostředí (viz Dopravní politika České republiky). V prostředí České republiky, zejména ve větších městech, lze tuto změnu spotřebitelského chování chápat jako nevynucenou vzhledem k velmi dobré úrovni veřejné dopravy v České republice z hlediska frekvence spojů, kvality vozidlového parku, dostupnosti informací o jízdních řádech atd. včetně dopravy v nočních hodinách.

5.6.2 Flotilové společnosti

Jednoduchost přístupu k povolání a podnikání v taxislužbě vyústila ve změnu charakteru dopravců v taxislužbě, vznikly tzv. flotilové společnosti se stovkami evidovaných vozidel působící fakticky vzato jako pronajímatelé koncese, popř. jako půjčovny vozidel taxislužby. Tyto společnosti reagovaly na poptávku po mezičlánku mezi nekvalifikovaným řidičem, který by rád začal řídit taxi přes zprostředkovatelskou aplikaci, a platformou typu Uber a Bolt, tak, aby tento výdělek byl pro řidiče bez dalších starostí. Tyto společnosti dávají řidičům možnost jezdit pod jejich koncesí, formálně je zaměstnávají (bez ohledu na reálný rozsah činnosti zpravidla na dohodu o provedení práce), mnohdy jim dávají k dispozici vozidlo ve vztahu spíše připomínajícím pronájem. Stejně vlastnické struktury zakládají další společnosti, mezi nimiž se v krátkých intervalech přesouvají vozidla a řidiče za účelem optimalizace daňové zátěže. Např. k počátku roku 2024 bylo přes 24 000 vozidel taxislužby, přičemž v daném roce bylo přes 22 000 vozidel zařazeno a téměř 19 000 vozidel vyřazeno, skrz proces zaevidování vozidla tedy v daném roce prošel téměř takový počet vozidel, jako je celkový počet zaevidovaných vozidel taxislužby (značná část dopravců, zejm. OSVČ, přitom svá vozidla příliš často neobměňují, zatímco některá vozidla se mezi dopravci přesouvají vícekrát do roka).

Tento negativní dopad taxinovy nebyl předpokládán, resp. bylo v RIA jako negativum zvolené varianty upozorněno na to, že mohou nastat nepředpokládané důsledky, jako se to v minulosti při liberalizaci úpravy již stalo.

Tab.6.: Fluktuace vozidel taxislužby

Fluktuace vozidel	Zařazeno	Z toho Praha	Vyřazeno	Z toho Praha
2021	7475	4202	7921	4716
2022	11432	7073	6460	3876
2023	16235	10694	16074	9759
2024	22900	16185	18926	13878
2025 (jen do 26. 8. 2025)	16511	11560	15644	11272

Zdroj: MD (RPSD)

Tab.7.: Nárůst počtu vozidel taxislužby

Počet vozidel k 1. 1.	Celkem	Praha Celkem
2021	20910	10535
2022	19830	9582
2023	24540	12634
2024	24542	13500
2025	28546	15654
k 26. 8. 2025	29402	16036

Zdroj: MD (RPSD)

Ministerstvo dopravy spolupracuje s Generálním ředitelstvím cel a Finanční správou na odhalování obcházení / nedodržování daňových povinností zejm. ze strany flotilových společností. Finanční správa dlouhodobě eviduje vysoký objem daňových úniků v oblasti dopravců v sektoru taxislužeb a aktuálně se zabývá subjekty napojenými na digitální platformy, neboť v této části trhu existuje významné riziko krácení daní. Problematické z pohledu správy daní nejsou zprostředkovatelské platformy jako Uber a Bolt, ale organizované skupiny, které vystupují v pozici dodavatele služeb poskytovaných koncovým zákazníkům, tzv. flotilové společnosti, které sdružují vysoký počet řidičů (a účelově tedy tvoří další „prostřední článek“ mezi řidičem reálně poskytujícím službu zákazníkovi a platformou, přes kterou si zákazník službu objednává). Z údajů Finanční správy vyplývá, že z přibližně 28 tisíc vozidel registrovaných jako taxi zhruba 30 až 40 % jezdí pod flotilami, a z daňového hlediska spatřuje vysoké riziko v nepřiznávání tržeb nebo obcházení registrace k DPH (prostřednictvím opakovaných zániků a vzniků nových flotilových společností fakticky s využitím stále stejné skupiny řidičů) a z toho vyplývající krácení daňových povinností na dani z přidané hodnoty, dani z příjmů fyzických a právnických osob ve značných částkách. Vzhledem k tomu, že drtivá většina řidičů pod flotilami jezdí na dohodu o provedení práce, kdy v praxi nerespektují omezení zejména množstvím odpracovaných hodin, která z takového vztahu vyplývají, eviduje Finanční správa také vysoké riziko úniků na dani z příjmů ze závislé činnosti a na sociálním a zdravotním pojištění. Finanční správa odhaduje, že na všech daních a odvodech by mohl být roční výpadek více než 1 miliarda Kč ročně. Z toho důvodu je pro Finanční správu tato oblast jednou z top priorit v analyticko-kontrolní činnosti. Od října 2024 provádí Finanční správa pravidelné kontrolní akce zaměřené na taxislužbu poskytovanou prostřednictvím digitálních platform, v rámci kontrol zaměřených na DPH bylo prověřeno zhruba 200 flotilových společností s doměrkou ve výši 434 mil. Kč. Ne všechny kontroly již byly ukončeny, a proto bude objem doměrků dále růst. V rámci kontrol zaměřených na daň ze závislé činnosti aktuálně Finanční správa prověřuje 24 subjektů a další prověřování budou následovat. V případě méně závažných porušení využívá Finanční správa také Daňové Echo (zasílání neformálních upozornění na nedostatky daňových subjektů). V tomto případě se jedná o upozornění identifikovaných osob povinných k DPH na povinnost přiznat a dodanit přijetí služby z jiného členského státu. Nad rámec těchto aktivit Finanční správa podepsala memorandum s digitálními platformami Liftago, Uber a Bolt. Cílem je pravidelná výměna informací pro analytické účely a možnost rychlé reakce Finanční správy. Díky této spolupráci je možné s předstihem detekovat rizikové obchodní korporace (flotilové společnosti), u kterých existuje zvýšené riziko nesplnění povinností (ať už v oblasti registrace, tak řádného přiznání a zaplacení daně). Výše uvedené aktivity Finanční správy vedly k tomu, že dochází k postupné změně chování daňových subjektů. Zatímco v roce 2024, před zahájením kontrolní činnosti Finanční správy v této oblasti, přiznávaly taxislužby jezdící pro digitální platformy každou pátou jízdu (cca 80 % tržeb nebylo přiznáno), na konci roku 2025 bylo přiznáno více než 50 % tržeb (nárůst přiznané DPH o více než 130 %).

Problémem je rovněž obcházení pracovněprávních předpisů, kdy celodenní činnost těchto řidičů je zpravidla realizována na základě dohody o provedení práce (zákon o silniční dopravě explicitně stanoví povinnost, aby mezi dopravcem a řidičem existoval pracovněprávní vztah), čímž dochází k obcházení zákonné ochrany zaměstnanců i odvodových povinností. V tomto směru probíhají kontroly v součinnosti s Inspekcí práce.

Na relativně strmý nárůst fluktuace vozidel taxislužby mezi dopravci reagovala i jedenáctinová dopravních předpisů účinná k 1. 7. 2025 zvýšením správních poplatků, přičemž prozatím je brzy na vyhodnocení reálných dopadů poslední novelizace.

5.6.3 Dohled provozovatelů aplikací

Za další dopad taxinovy lze označit soukromoprávní kontrolu vykonávanou provozovateli aplikací nad svými spolupracujícími dopravci a řidiči. Zavedení regulace zprostředkovatelů taxislužby znamená, že provozovatelé aplikací jsou zodpovědní za to, že spolupracující dopravci a řidiči plní základní předpoklady pro výkon činnosti (koncese, zaevidované vozidlo, oprávnění řidiče taxislužby), při systémové ignoranci jim přitom hrozí i zákaz činnosti. Provozovatelé aplikací kontrolují při zahájení spolupráce s dopravcem a řidičem, zda jsou tyto předpoklady splněny, a vyřadí ze své platformy ty, kteří předpoklady přestali splňovat. Stejně tak se snaží zabránit zneužívání své aplikace ze strany řidičů sdílením uživatelského účtu s třetí osobou nesplňující předpoklady, např. povinností pořídit před započítáním práce nebo i v jejím průběhu tzv. selfie fotografii. Zprostředkovatelé taxislužby se tak aktivně podílejí na kontrole dodržování právních předpisů v taxislužbě. V zásadním kontrastu s tím, jak dříve tyto provozovatelé aplikací organizovali masivní ignoranci právní úpravy destruuující trh, v současnosti naopak fungují jako „přísní policisté“ vůči svým spolupracovníkům, jimž netrpí porušování právní úpravy, vnitřních podmínek či opakovaně špatné hodnocení od cestujících, při ztrátě některého z povinných oprávnění je vyřadí z možnosti poskytovat přepravy přes aplikaci. Tento pozitivní dopad taxinovy nebyl v takové míře vzhledem k předchozímu vývoji předpokládán, byť hlavními cíli taxinovy bylo zabránit organizování ignorace právní úpravy ze strany provozovatelů aplikací.

Tento dohled provozovatelů aplikací je bezpochyby přínosem pro cestující, neboť vedle státního dohledu pomáhá dbát na dodržování předpisů na jejich ochranu. Zejména pomáhá bránit situacím, kdy by vozidlo řídil neproověřený, potenciálně neznámý řidič, což ohrožuje bezpečnost cestujících.

Pro úplnost lze uvést, že podoba tohoto dohledu ze může změnit po nabytí účinnosti připravovaného zákona o platformové práci od konce roku 2026, který v tomto směru zavádí nová pravidla (bez ohledu na otázku pracovněprávního vztahu k řidiči / dopravci).

Zhodnocení předpokládaných nákladů a přínosů:

Z předchozích kapitol lze shrnout, že pokud jde o zamýšlené přínosy, těch bylo plně dosaženo. Problémem nicméně je, že vznikly problémy zcela nové, které se dříve nevyskytovaly vůbec nebo jen v malé míře. Tyto problémy byly jen z malé části způsobené přímo taxinovou.

Současný stav lze popsat tak, že i v oblasti taxislužby opětovně existuje právní stát, plnění jednotlivých povinností na ochranu zákazníků, daňových zájmů státu a rovného podnikatelského prostředí zakotvených zákonem o silniční dopravě je kontrolováno a v případě nedodržení sankcionováno, míra porušování právních předpisů v taxislužbě se zcela zásadně snížila. (Předkladatel pro úplnost uvádí, že toto snížení míry porušování právních předpisů není způsobeno tím, že by byly zrušeny povinnosti, které byly dříve porušovány. Právní úprava zakotvila alternativní způsoby, jak chránit společenské zájmy, které byly dřívější ignorancí zákona porušovány. Tyto nové, alternativní způsoby ochrany společenských zájmů, jsou nyní obecně dodržovány.) Zároveň si nový, resp. nově legalizovaný způsob poskytování taxislužby pro svou jednoduchost, dostupnost, přehlednost a transparentnost získal mezi zákazníky na oblibě.

Tato jednoduchost taxislužby zprostředkované přes aplikace je však dvousečnou zbraní, neboť spolu se zrušením zkoušek řidičů učinila z taxislužby nekvalifikovanou profesi, čímž jednak snížila kvalitu taxislužby pro cestující, ale především vytvořila prostor na trhu pro mnohdy pololegální až nelegální nové způsoby podnikání.

Pokud jde o náklady a přínosy z hlediska cestujících, taxislužba je v běžném životě občanů mnohem dostupnější a každodennější službou, není využívána jen při zvláštních příležitostech,

nýbrž pro svou cenu a faktickou dostupnost a jednoduchost objednání je ve městech plnohodnotnou alternativou veřejné dopravy. To je však vykoupeno sníženou kvalitou služby – u těchto levnějších forem taxislužby jsou řidičem obvykle osoby z třetích zemí, které mají problémy v silničním provozu a v případě potřeby se se zákazníkem nedomluví. Na trhu jsou nicméně i kvalitnější služby, např. prémiové služby zprostředkované přes tytéž aplikace, dle zkušeností předkladatele je však pro české občany obecně prioritou cena přepravy. Cestující rovněž vnímají jako velkou výhodu, že předem znají cenu přepravní služby, a nemusejí se obávat nepříjemného překvapení z výše jízdného na konci přepravy. Pro cestující tak byla taxinovele jednoznačně přínosem.

Z hlediska dopravců je situace komplikovanější. Pokud jde o přímé dopady taxinovele, jednoznačně pozitivním výsledkem je pro ně návrat uplatňování pravidel do podnikání. Ti dopravci, kteří před taxinovelou řádně dodržovali předpisy, vnímali jako velkou křivdu, že se jim nedostalo satisfakce a že způsob podnikání, který je zásadně ekonomicky poškodil, byl dodatečně legalizován a byla konzervována jeho nelegálně získaná pozice na trhu. Dopravci vnímají pozitivně možnost jednoduchého získávání zákazníků a administrace přepravy přes aplikaci, nicméně čím dál více je tíží nízké výdělky s tím spojené. Lze konstatovat, že při dodržování všech právních předpisů je obtížné při práci na plný úvazek, resp. samostatné podnikání v takovém rozsahu přes aplikaci získat příjem ve výši umožňující důstojný život. Dopravci mají alternativy, jak oslovovat zákazníky jinak než přes aplikace Uber nebo Bolt, nicméně zákazníci kvůli ceně tyto aplikace preferují. Jak bylo popsáno, z těchto důvodů se čím dál více práci řidiče taxislužby věnují osoby, pro které jsou nižší výdělky přijatelné, a zároveň ve vysoké míře dochází k obcházení daňových a odvodových povinností.

Jelikož jsou ale dobře plněny povinnosti předepsané zákonem o silniční dopravě na ochranu daňových povinností (archivace potvrzení o přepravě, informační povinnosti zprostředkovatelů taxislužby), jsou příslušné orgány úspěšnější v odhalování a trestání porušování těchto povinností. Taxislužba vždy byla oblastí pověstnou volnějším přístupem k plnění daňových a odvodových povinností, dopad taxinovele na tuto oblast lze i přes zásadní roli flotilových společností hodnotit spíše pozitivně, právě z důvodu reálné možnosti díky taxinovele tato porušování odhalovat.

Ve vztahu k výše uvedeným skutečnostem lze jako kontroverzní krok hodnotit zrušení zkoušek řidičů. Lze předpokládat, že při zachování zkoušek by nebyla taxislužba v ČR v takové míře doménou cíleně příchozích cizinců. To by na jedné straně znamenalo výrazně lepší postavení českých řidičů a trvaleji usazených cizinců včetně hladiny jejich výdělků, na druhé straně by to znamenalo dražší taxislužbu pro cestující, taxislužba by však obecně byla poskytována vyšší kvalitě osobami se znalostmi českého silničního provozu, kteří jsou schopni přečíst dopravní značky a v případě potřeby se s cestujícími domluví. Z těchto důvodů čeští řidiči a dopravci a rovněž dopravní úřady volají po návratu těchto zkoušek. Na druhou stranu by patrně bylo řidičům taxislužby celkově méně, což by zvýšilo dojezdové časy a cenovou hladinu. Jsou činěny postupné legislativní kroky k nápravě tohoto stavu, např. důslednější vynucování pobytového a pracovního povolení cizinců a potřeba mít český nebo unijní řidičský průkaz (což ve velké části případů spíše znamená formální povinnost výměny řidičského průkazu za český). Zkoušky řidičů kromě ověření jejich znalostí sloužily reálně také k tomu, aby byla ověřena schopnost řidičů komunikovat v českém jazyce, neboť byly skládány v češtině. V otázce posouzení možností řešení tohoto problému je předkladatel částečně limitován Programovým prohlášením Vlády ČR, jehož jedním z bodů je zavedení ověřování znalosti češtiny u řidičů taxislužby, nabízí se zvážit návrat zkoušek řidičů skládaných v češtině jako jednu z variant při budoucí přípravě daného legislativního materiálu, samozřejmě se zohledněním všech jejich pozitiv i negativ. Není nicméně vyloučeno, že tato otázka bude uzavřena skrze zmiňované aktuálně projednávané poslanecké pozměňovací návrhy znovuzavádějící tyto zkoušky. Rovněž není vyloučeno, že tento problém přestane být aktuální v souvislosti se snahou velkých zprostředkovatelů taxislužby o samoregulaci segmentu skrze interní vzdělávání / přezkušování i jejich řidičů.

Co se týče finančních nákladů a výnosů, obce mají finanční přínos z vydávání evidenčních nálepek vozidla taxislužby (původně 500 Kč, nyní 1000 Kč za každé evidované vozidlo, popř. za další vydání nálepky). Náklady zprostředkovatelů na vedení evidence zprostředkovaných přeprav se v praxi neprokázaly, neboť jde o údaje, které zprostředkovatelé tak jako tak již dříve evidovali, pouze je nyní předepsána jednotná podoba této evidence. Nákladem v pravém slova smyslu bylo pro stát zavedení systému evidenčních nálepek vozidla taxislužby, jejichž tisk a distribuci na dopravní úřady zajišťuje stát, resp. Ministerstvo dopravy. Ve výsledku však k zatížení veřejných rozpočtů v souladu s předpoklady nedošlo, neboť za vydání nálepky byl stanoven správní poplatek 500 Kč (nyní od jedenáctinovele 1000 Kč), přičemž výrobní cena a distribuce nálepek činila v průběhu této doby 20 až 30 Kč za 1 nálepku. Doposud Ministerstvo dopravy zajistilo výrobu 130 000 kusů nálepek. Spotřeba nálepek je oproti původním předpokladům vyšší z důvodu rychlé fluktuace vozidel mezi dopravci, nicméně veřejné rozpočty jako celek tato skutečnost vzhledem ke správnímu poplatku nezatěžuje.

6. Závěr

Jak bylo popsáno v předchozích kapitolách, cílem taxinovy bylo zamezit bezpráví na trhu přepravních služeb, zajistit dodržování právní úpravy a kontrolovatelnost a zároveň umožnit provoz taxislužby zprostředkované mobilními aplikacemi v zásadě v takové podobě, v jaké byla hromadně poskytována a získala si oblíbenost. Tyto cíle byly zcela naplněny.

Vedle toho se však následkem liberalizace zásadně změnila celková situace na trhu přepravních služeb, jejichž nabídka se zásadně zvýšila a zlevnila, a profese řidiče taxislužby se většinově stala záležitostí cizinců a objevily se nové, ne vždy zcela pozitivní obchodní příležitosti. Důsledkem zlevnění a zásadního zvýšení nabídky taxislužby (a i celkových společenských změn po pandemii) se změnilo se i spotřebitelské chování, kdy se elektronicky objednaná taxislužba stala levnou a dostupnou variantou cestování, alternativou veřejné dopravy.

Právní předpis tedy plně splnil svůj účel a je namístě jej zachovat, dílčí následné problémy mají nižší intenzitu a jsou průběžně řešeny novelizacemi zákona o silniční dopravě a také postupy příslušných státních orgánů. Zejména s účinností k 1. 7. 2025 jedenáctinovelou dopravních předpisů byla u žadatelů o oprávnění řidiče taxislužby zavedena povinnost předložit český nebo unijní řidičský průkaz, aby byl omezen krátkodobý organizovaný dovoz neznalých řidičů z třetích zemí, a byla u cizinců zkrácena doba udělovaného oprávnění řidiče taxislužby na dobu, na kterou jsou v České republice oprávnění pobývat a pracovat, aby nebylo dále usnadňováno porušování právních předpisů o pobytu a práci cizinců.

Další pozornost si zaslouží problematika zkoušek řidičů taxislužby, v rámci potenciální přípravy legislativního materiálu k ověřování znalosti češtiny u řidičů taxislužby vyplývajícího z Programového prohlášení vlády ČR zváží znovuzavedení těchto zkoušek skládaných v češtině jako jednu z variant.

Koncepční změny právní úpravy taxislužby v příštích letech nejsou předpokládány, nicméně je třeba sledovat budoucí reálné dopady zákona o platformové práci a samozřejmě další vývoj praxe.

7. Zdroje

Ministerstvo dopravy situaci v taxislužbě trvale monitoruje, nejvíce vypovídajícím zdrojem informací byla jeho činnost odvolacího orgánu ve správních řízeních (přestupkových i ohledně oprávnění a průkazů řidiče taxislužby) pro hl. m. Prahu, kde se veškeré problémy taxislužby projevují nejzřetelněji. Dále se pracovníci ministerstva pravidelně setkávají se zástupci dopravních úřadů po celé republice, ať již na pravidelných kontrolách výkonu přenesené působnosti, tak i na

mnohých ad hoc jednáních. Pravidelně jsou konána mezioborová jednání k problematice taxislužby zahrnující zástupce Finanční správy, Inspekce práce, cizinecké policie atd. Rovněž se pracovníci ministerstva setkávají se zástupci dopravců a řidičů, zprostředkovatelů taxislužby i platformových pracovníků. Pro účely zpracování této zprávy byly rovněž pořízeny statistiky z Rejstříku podnikatelů v silniční dopravě a z údajů získaných od Magistrátu hl. m. Prahy, údaje a stanovisko poskytla též Finanční správa, čerpáno bylo i z dalších odkazovaných veřejně dostupných zdrojů.