
CENOVÝ VĚSTNÍK

MINISTERSTVO FINANCÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Částka 10

V Praze dne 22. července 2025

Ročník LIII.

OBSAH:

1. Cenový výměr Ministerstva financí č. 07/2025 - Taxislužba na území obce provozovaná vozidlem taxislužby, pro které se vyžaduje vybavení taxametrem podle zákona o silniční dopravě..... 2
-

V Praze dne 15. 7. 2025
Čj. MF-19373/2025/2601-1

Cenový výměr Ministerstva financí č. 07/2025

Ministerstvo financí jako příslušný cenový orgán na základě § 18k odst. 1 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o cenách“), a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), vydává na základě § 18k odst. 1 ve spojení s § 3 odst. 3 zákona o cenách formou opatření obecné povahy cenový výměr, kterým stanovuje rozsah a podmínky, za kterých může obec cenovým výměrem regulovat cenu zboží.

PŘEDMĚT REGULACE

Taxislužba na území obce provozovaná vozidlem taxislužby, pro které se vyžaduje vybavení taxametrem podle zákona o silniční dopravě

Pro účely regulace cen se za taxislužbu na území obce provozovanou vozidlem taxislužby, pro které se vyžaduje vybavení taxametrem podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silniční dopravě“), považuje v souladu s § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě taxislužba provozovaná vozidlem taxislužby, kdy vozidlo taxislužby

- je viditelně a čitelně označeno střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně, jménem, popřípadě jmény, a příjmením, obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby,
- je vybaveno měřicí sestavou taxametru splňující požadavky podle zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti a tiskárna,
- je vybaveno knihou taxametru a záznamy o přepravě podle § 21 odst. 4 písm. f) zákona o silniční dopravě z právě probíhajícího dne nebo záznamem o přepravě z poslední poskytnuté přepravy, pokud v právě probíhajícím dni nebyla vozidlem taxislužby žádná přeprava uskutečněna,
- má v taxamtru nastaveny údaje a hodnoty odpovídající skutečnosti, zobrazované údaje z taxametru jsou čitelné a viditelné z místa přepravované osoby, a dále
- řidič taxislužby řádně obsluhoval taxametr a zajistil zaznamenání skutečného průběhu přepravy,
- řidič taxislužby ihned po ukončení přepravy pořídil jako výstup z tiskárny taxametru záznam o přepravě a cestujícímu vydal doklad o přepravě pořízený jako výstup z tiskárny taxametru, pokud o něj cestující požádá.

Pro účely regulace cen se za přepravu na území obce považuje přeprava, která byla započata a ukončena na území téže obce.

Maximální ceny platí pro všechny prodávající a kupující (fyzické i právnické osoby) tohoto zboží.

ZPŮSOB REGULACE

Obec může stanovit maximální ceny pro předmět regulace při splnění podmínky podle § 3 odst. 2 písm. a) zákona o cenách.

Obec může stanovit maximální cenu za taxislužbu na území obce provozovanou vozidlem taxislužby, pro které se vyžaduje vybavení taxametrem podle zákona o silniční dopravě.

ÚČINNOST

Tento cenový výměr nabývá účinnosti 1. ledna 2026.

ODŮVODNĚNÍ

Působnost k cenové regulaci

Podle § 3 odst. 3 zákona o cenách příslušný cenový orgán stanoví cenovým výměrem ve formě opatření obecné povahy zboží podléhající regulaci cen, uplatněný způsob a podmínky regulace cen, úředně stanovené ceny, pravidla a postupy pro stanovení těchto cen a jejich změn.

Podle § 18k odst. 1 zákona o cenách obec v rozsahu a za podmínek stanovených v cenovém výměru Ministerstva financí může cenovým výměrem stanovit pevné nebo maximální ceny zboží, pokud nejsou stanoveny Ministerstvem financí.

Vzhledem k výše uvedenému proto může obec cenu určitého zboží regulovat pouze tehdy, je-li toto zboží uvedeno v příslušném cenovém výměru Ministerstva financí, a to pouze v rozsahu a za podmínek vymezených tímto cenovým výměrem.

Regulované zboží a popis trhu

Pro účely regulace cen se za taxislužbu na území obce provozovanou vozidlem taxislužby, pro které se vyžaduje vybavení taxametrem, považuje služba podle § 21 odst. 4 zákona o silniční dopravě. Jedná se o taxislužbu provozovanou vozidlem taxislužby, kdy vozidlo taxislužby

- je viditelně a čitelně označeno střešní svítilnou žluté barvy s nápisem TAXI na její přední a zadní straně, jménem, popřípadě jmény, a příjmením, obchodní firmou nebo názvem dopravce umístěným na vozidle tak, aby měl cestující možnost seznámit se s tímto údajem před jednáním o přepravě s řidičem taxislužby,

- je vybaveno měřicí sestavou taxamtru splňující požadavky podle zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů, jejíž součástí je taxametr, měřicí převodník ujeté vzdálenosti a tiskárna,
- je vybaveno knihou taxamtru a záznamy o přepravě podle § 21 odst. 4 písm. f) zákona o silniční dopravě z právě probíhajícího dne nebo záznamem o přepravě z poslední poskytnuté přepravy, pokud v právě probíhajícím dni nebyla vozidlem taxislužby žádná přeprava uskutečněna,
- má v taxamtru nastaveny údaje a hodnoty odpovídající skutečnosti, zobrazované údaje z taxamtru jsou čitelné a viditelné z místa přepravované osoby, a dále
- řidič taxislužby řádně obsluhoval taxametr a zajistil zaznamenání skutečného průběhu přepravy,
- řidič taxislužby ihned po ukončení přepravy pořídil jako výstup z tiskárny taxamtru záznam o přepravě a cestujícímu vydal doklad o přepravě pořízený jako výstup z tiskárny taxamtru, pokud o něj cestující požádá.

Zákon o cenách stanovuje v § 3 odst. 2 podmínky, při jejichž naplnění může být určité zboží ze strany příslušných cenových orgánů cenově regulováno. Nutnou podmínkou pro cenovou regulaci určitého zboží je splnění alespoň jedné z nich. Taxislužba na území obce provozovaná vozidlem taxislužby, pro které se vyžaduje vybavení taxametrem (dále jen „klasická taxislužba“), je regulována z důvodu možného ohrožení trhu účinky omezení hospodářské soutěže v souladu s § 3 odst. 2 písm. a) zákona o cenách. V případě klasické taxislužby nastává toto ohrožení zejména z důvodu informační asymetrie na straně kupujícího a dále z důvodu možného zneužití výhodnějšího hospodářského postavení prodávajícího a případného získání nepřiměřeného majetkového prospěchu.

Z hlediska trhu je provozování taxislužby všemi způsoby považováno za provozování na jednom trhu. Všichni provozovatelé taxislužby musí pro přístup na trh taxislužby splnit stejné podmínky dané zákonem o silniční dopravě. Stejně tak práci řidiče taxislužby je oprávněna vykonávat pouze osoba, která je držitelem oprávnění řidiče taxislužby.

Trhem v případě klasické taxislužby je takový segment trhu, na kterém je provozována taxislužba, který z níže uvedených důvodů vykazuje nerovnovážné postavení prodávajícího/provozovatele taxislužby a kupujícího/cestujícího. Na trhu panuje informační asymetrie, zejména z důvodu neznalosti trasy, aktuálních dopravních podmínek a konečné ceny přepravy.

Kupující/cestující potřebuje taxislužbu v daném okamžiku a na daném místě, dominuje zde prvek bezprostřednosti a pohotovosti taxislužby, kdy možnost výběru vozidla taxislužby je omezena. Kupující si vybírá náhodně z jedné nabídky projíždějícího vozidla, na stanovištích taxi, např. na nádraží v podstatě nemá možnost výběru, ale musí vzít první nabídku. Kupující je často neznalý místa, ceny, neví, jak dlouho bude jízda trvat a nemá údaje s čím porovnat. Může být také pod časovým tlakem.

Způsob regulace

Ministerstvo financí umožňuje obcím regulovat ceny v přenesené působnosti. Tím umožňuje zohlednit konkrétní situaci v konkrétních obcích.

U klasické taxislužby Ministerstvo financí umožňuje regulaci formou maximálních cen, neboť v případě klasické taxislužby existuje potenciálně výhodnější hospodářské postavení pouze na straně nabídky.

Maximální ceny nastavují maximální limit, který nelze překročit. Maximální ceny jsou zvoleny také proto, že umožňují poskytovat služby i za nižší ceny.

Výše regulovaných cen

Maximální ceny by měly umožňovat pokrýt ekonomicky oprávněné náklady související se službou a přiměřený zisk.

Zhodnocení oprávněnosti cenové regulace

Zavedenou cenovou regulací se narovnává možná nevyváženost na segmentu trhu v oblasti klasické taxislužby, kde by prodávající mohl mít významnější hospodářské postavení, a zároveň tím není dotčena možnost podnikat a dosahovat přiměřeného zisku v tomto odvětví podnikání.

Ministerstvo financí umožňuje obcím za splnění zákonných podmínek regulovat ceny klasické taxislužby. Ministerstvo financí jako cenový orgán zvolil jako nejvhodnější způsob cenové regulace klasické taxislužby regulaci maximální cenou. Tento způsob cenové regulace umožňuje v přenesené působnosti konkrétnímu obecnímu úřadu – cenovému regulátorovi uplatnit optimální cenovou politiku a stanovit maximální cenu s ohledem na místní podmínky a zajistit tak, že daná služba se nebude prodávat za cenu vyšší. Umožňuje zahrnout do regulované ceny oprávněné náklady a přiměřený zisk s ohledem na místo, rozsah a předpokládanou četnost uplatňování cenové regulace, a další podmínky v souladu s § 5 odst. 3 zákona o cenách.

Záměrem stanovení cenové regulace v oblasti klasické taxislužby je dosáhnout vyváženého postavení prodávajícího a kupujícího formou cenové regulace v oblasti poskytování klasické taxislužby, kdy prodávající a kupující jsou v nevyváženém postavení. Konečná cena za přepravu je stanovena zpravidla až na základě fakticky ujeté vzdálenosti podle údajů naměřených taxametrem. Cestující/kupující tak při objednání přepravy neví, jakou částku v cíli cesty za přepravu zaplatí. Kupující např. jako neznalý lokality, ať už cizinec nebo návštěvník, který nezná konkrétní trasu (řidič může trasu přizpůsobit dopravní zácpě či aktuálním uzavírkám) a tím pádem ani její přesnou vzdálenost, je v nevýhodném postavení oproti prodávajícímu, neboť nemůže i při znalosti ceny za 1 km odhadnout, kolik bude služba nakonec stát. Kupujícími jsou také osoby, které jsou ekonomicky slabé nebo starší a nemají k okamžité dispozici internet. Kupující je zde tedy ve slabším postavení vůči prodávajícímu. Vzhledem k ustáleným zvykům nabízení služby v této oblasti podnikání (např. na stanovišti – „první vozidlo jede“), chování řidičů k zákazníkům i mezi sebou (neochota některých řidičů poskytnout službu taxi na kratší vzdálenost, aj.), je tento segment trhu nadále ohrožen účinky omezení hospodářské soutěže.

Klasická taxislužba je určena pro kupující/cestující, kteří požadují individuální přepravu, přičemž konečná cena za přepravu je stanovena až na základě fakticky ujeté vzdálenosti podle údajů naměřených taxametrem.

Cenová regulace se uplatní zejména pro případy cestujících, kteří nevlastní „chytrý“ telefon, nemají právě přístup k internetu v telefonu nebo jej neumí ovládat, nemají přístup k aplikacím v cizí zemi, a tak nemají možnost zkontrolovat délku tras nebo porovnat nabídky ostatních provozovatelů taxislužby nebo je objednat na dálku.

Při poskytování klasické taxislužby zejména v místech velké koncentrace lidí dochází k překračování regulovaných cen za jízdu taxislužbou, někdy dokonce ke snaze dohodnout nepřiměřeně vysokou cenu předem, předražení jízdného je systematicky zjišťováno zejména u zahraničních turistů, případně u osob neznalých místní situací.

Kupující na ulici si neobjednává konkrétního dopravce nebo neobjednává skrze konkrétního zprostředkovatele, ale volí nahodilý nejbližší vůz (čímž se otevírá prostor pro možné různé nekalé jednání poskytovatelů taxislužby).

Oprávněnost cenové regulace klasické taxislužby již dříve potvrdil Nejvyšší správní soud, zejména z důvodu neznalosti konečné ceny služby před jejím poptáním ze strany kupujícího a nemožnosti volby jiného poskytovatele při objednání na ulici.

Z právních předpisů a z navazující judikatury správních soudů vyplývá, že prodávající musí zveřejnit před zakoupením zboží (a tedy i před objednáním přepravy u klasické taxislužby) informaci o ceně, a to formou ceníku. Je sice možné zeptat se na cenu i obsluhy, ale pokud cena není transparentně zveřejněna a je sdělována pouze ad hoc jednotlivým tazatelům, neodpovídá tento postup požadavkům zákona z hlediska ochrany spotřebitele (rozsudek Nejvyššího správního soudu čj. 7 As 24/2013-28 ze dne 16. 5. 2013). Primárně zde totiž vzniká problém, jak by se u takové ústní dohody v cíli cesty prokazovalo, že cena požadovaná řidičem odpovídá takto sjednané ceně.

K ohrožení trhu účinky omezení hospodářské soutěže se opakovaně vyjádřil i Nejvyšší správní soud.

Nejvyšší správní soud ve svém rozsudku 1 Afs 47/2010-79 uvedl, že „*má za to, že provozování taxislužby představuje trh, který je (a to zejména v hlavním městě Praze) postižen silnou informační asymetrií (nedostatek informací zákazníků, jazyková bariéra, neznalost podmínek a celkového kontextu uživatelů služby), která ve svém důsledku vede k selhávání trhu a k omezení efektivní hospodářské soutěže. Tento trh tedy zcela jednoznačně odpovídá hypotéze obsažené v § 1 odst. 6 zákona o cenách.*“.

Jak Nejvyšší správní soud judikoval již v roce 2009 1 Afs 60/2009-119 ze dne 5. 11. 2009, podle § 1 odst. 6 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, (nyní § 3 odst. 2 písm. a) novelizovaného znění zákona o cenách) je přitom možno nahlížet na taxislužbu jako na trh ohrožený účinky omezení hospodářské soutěže.

Nejvyšší správní soud uvedl, že „*taxislužba je na rozdíl od běžného tržního prostředí trhem postiženým celkovou informační asymetrií. V takovémto prostředí běžný zákazník (a tím spíše cizinec nebo jiný návštěvník Prahy) není s to předem získat relevantní informace o poskytované službě, o její kvalitě, často není s to ani určit přiměřenost nabízené ceny a nemá rozumnou šanci srovnat tuto cenu s cenami nabízenými jinými poskytovateli taxislužby. Je možno považovat za notorietu, že trhy s nedokonalými informacemi mají zásadně oslabenou sebečistící schopnost. Lukrativní místa (letišť, centrální náměstí ve velkých městech s velkým výskytem turistů atp.) navíc pojmu jen limitovaný počet vozů taxi, což dále snižuje jakoukoliv*

rozumnou úvahu o efektivní soutěži na trhu taxi.“. Nejvyšší správní soud v uvedeném rozsudku dále uvedl, že „Na rozdíl od typického tržního prostředí (malé pekárny, provozovny služeb, obchody, restaurace apod.) vozidla taxi nenabízejí své služby v jednom fixovaném místě. Zatímco nabídka služeb ve fixované lokalitě zvyšuje možnost racionálního a informovaného rozhodnutí spotřebitele, vozidla taxi obvykle křižují v rámci městské aglomerace a jsou náhodně zastavována náhodnými zákazníky. Ideální "obětí" taxikářů v prostředí bez regulovaných cen je cizinec, který navštíví hlavní město třeba jen na několik dní a bezprostředně po příjezdu do České republiky nechápe přesně hodnotu české měny. Objednávka vozu taxi přitom bude z povahy věci často úplně první transakcí, kterou na českém území takový cizinec uskuteční.“.

Nejvyšší správní soud v usnesení čj. 2 Afs 135/2009-97 ze dne 17. 8. 2010 konstatoval „Konečně k námitce protiústavnosti regulace cen taxislužby, lze uvést, že uvedenou otázkou se již opakovaně zabýval Ústavní soud, který se např. v usnesení ze dne 31. 10. 2006, sp. zn. III. ÚS 692/06, dostupném z <http://nalus.usoud.cz>, vyslovil v tom smyslu, že "[r]egulace provozování taxislužby je (...) standardní ve všech vyspělých zemích, a naopak nepřítomnost této regulace by vedla jen k prohloubení negativních jevů, které jsou v této oblasti všeobecně známé, a jistě jsou známé i stěžovatelce.“ V tomto smyslu judikuje i zdejší soud - srov. například rozsudek ze dne 5. 11. 2009, č. j. I Afs 60/2009-119;“.

V případě tzv. smluvní taxislužby existuje písemná smlouva o přepravě, která může být i v elektronické podobě, a která musí obsahovat především údaj o konečné ceně za přepravu nebo způsob jejího určení, a další zákonem stanovené údaje, např. uvedení smluvních stran ve smlouvě, označení zprostředkovatele taxislužby, pokud zde figuruje. Smlouva musí být po zbytek dne jízdy k dispozici u řidiče. Tato smlouva zpravidla bývá uzavírána nikoliv bezprostředně před samotnou přepravou a kupující má dostatečný prostor pro srovnání ceny za přepravu u více dopravců a pro výběr nejvýhodnější nabídky.

U alternativní taxislužby je nejvýznamnějším rozdílem ve srovnání s klasickou taxislužbou to, že je konečná cena za službu známa předem. Kupujícímu/cestujícímu je známa konečná cena za přepravu již v okamžiku, kdy přepravu prostřednictvím mobilní aplikace objednává. Kupující má v těchto případech dostatečný prostor, aby ještě před závaznou objednávkou vyhodnotil cenovou nabídku více alternativních taxislužeb, případně aby vyhodnotil, že je pro něj v daném případě výhodnější využití místní hromadné dopravy. Je pouze na jeho rozhodnutí, zda ji akceptuje nebo ne. Má obvykle možnost srovnat cenu hned u několika platforem zároveň. Je zde výrazně snížená informační asymetrie než v případě klasické taxislužby, kde kupující zná pouze jednotkovou cenu, ale tu konečnou se dozví až v cíli a může tak být vystaven „nepříjemnému překvapení“, co se týče její výše.

Při využití alternativní taxislužby platí větší přirozená konkurence na trhu, vytváří se vyšší nabídka taxi v exponovaných časech. Cizinci i návštěvníci jsou chráněni před vysokou cenou na konci jízdy, která by mohla hrozit u taxi z ulice, znalostí konečné ceny za přepravu.

Kupující není nucen, aby akceptoval jakoukoliv nabízenou cenu ze strany mobilní aplikace. Cena je výsledkem střetu mezi nabídkou a poptávkou. Navíc zákazníci mají

často více aplikací, případně si je mohou na místě naistalovat, neboť při používání jakékoli objednávací aplikace mají dostupný internet v mobilním telefonu.

Kupující/cestující tedy zná konečnou cenu při objednávání služby, cena je jím průkazně odsouhlasena, zákazník může zvolit jiného poskytovatele služby (díky přístupu k internetu a telefonu).

V případě provozování taxislužby vozidlem cestujícího, tzv. drink taxi, (§ 21 odst. 8 zákona o silniční dopravě) se nejedná o službu, kterou si může zákazník vzít bez předchozího objednání. Vozidla tzv. drink taxi neprojíždějí ulicemi s cílem najít zákazníka. Kupující si nemůže na vozidlo tzv. drink taxi mávnout na ulici. Jde o obdobnou službu alternativní taxislužbě, kdy si kupující objedná odvoz svého vozidla přes telefon pomocí aplikace, opět může porovnat cenovou nabídku více provozovatelů tzv. drink taxi. Kupující není v tíživé, např. zdravotní, situaci. Cena je v praxi stanovena buďto paušálně nebo na základě fakticky ujeté vzdálenosti jako u klasické taxislužby. Jedná se však o druh taxislužby, který je ve srovnání s ostatními výše uvedenými využíván zcela marginálně.

Všechny druhy taxislužby poskytují obdobnou službu, liší se ale cenové podmínky a uplatňování ceny za službu. V případě klasické taxislužby zpravidla není známa cena předem, trh trpí významnou informační asymetrií, zejména pokud je služba objednávána tzv. „na ulici“.

Cílem úpravy cen formou cenové regulace je stanovit cenovou regulaci v oblastech, kde selhává trh a jsou splněny podmínky uvedené v § 3 odst. 2 písm. a) zákona o cenách, a to způsobem, který je pochopitelný pro všechny dotčené subjekty i pro spotřebitele.

Záměrem stanovení cenové regulace v oblasti klasické taxislužby je dosáhnout vyváženého postavení prodávajícího a kupujícího v oblasti poskytování taxislužby. Vzhledem k tomu, že regulace cen v taxislužbě je svěřena obcím, tyto by měly v rámci zvažovaného regulovaného regionu podrobně prozkoumat trh, provozovatele i oprávněné náklady a přiměřený zisk.

Z hlediska vhodnosti je možnost cenové regulace v přenesené působnosti obcí nejlepším prostředkem, neboť právě obec, na jejímž území je specifická služba přímo spojená s územím obce poskytována, zná specifické podmínky provozování podnikání v dané oblasti, včetně četnosti využívání služeb a podobně. Podmínky, které stanovuje cenová regulace v cenovém výměru, určitým způsobem omezují základní právo podnikání v oblasti klasické taxislužby. Normativní prostředek byl zvolen regulátorem tak, aby tato práva omezil v co nejmenší možné míře s ohledem na dosažení sledovaného cíle, tj. vyvážení účinků omezení hospodářské soutěže na trhu taxislužby. Umožňuje jednotlivým obcím stanovit maximální ceny a určené podmínky, za kterých se tyto ceny mohou uplatňovat. Poskytuje prostor pro řešení služby v dopravě v katastrálním území jednotlivých obcí. Tím, že si obec může sama zohlednit podmínky, za jakých lze taxislužbu na jejím území provozovat, dochází při znalosti místních podmínek k šetrnému zásahu do podnikání v této oblasti a zároveň k ochraně kupujícího. Každá obec, která shledá, že byly naplněny podmínky pro zavedení cenové regulace, v předmětné cenové regulaci vezme v úvahu právě místní okolnosti a podle toho nastaví cenovou regulaci v oblasti taxislužby.

Stanovení maximální ceny a určení podmínek pro její uplatnění patří sice k přísnější formě cenové regulace (úředně stanovené ceny), ale přenesení této působnosti ze státu na obce, které jsou nejbliž danému trhu, změkčuje její účinky právě tím, že konkrétní přijatá opatření zohledňují místní podmínky ve všech jejich hlediscích.

Konkrétní opatření jsou tedy schopna dosáhnout zamýšleného cíle, aniž by jedno základní právo bylo výrazně omezováno ochranou jiného základního práva.

Pokud jde o posouzení potřebnosti cenové regulace, zvolená cenová regulace, kdy Ministerstvo financí přenáší svou působnost k cenové regulaci na obce, a právě pouze ty obce, na jejichž území je regulace potřebná, minimalizuje možný neoprávněný zásah do základních práv dotčených subjektů. Nadto i samotná cenová regulace obcí je vydávána opatřením obecné povahy a jako taková je odůvodněná ve všech ohledech.

Legitimním cílem cenové regulace klasické taxislužby je v souladu se zákonem o cenách omezení možnosti zneužití výhodnějšího hospodářského postavení poskytovatele služeb za účelem získání nepřiměřeného majetkového prospěchu.

Příslušná obec zkoumá místní podmínky na trhu taxislužby a cenovou regulaci zavádí s ohledem na tuto lokální situaci. Na základě tohoto zkoumání může stanovit maximální cenu klasické taxislužby. Tento postup a výsledná maximální cena se jeví jako nejvhodnější institut, který může dosáhnout naplnění cíle vyváženého postavení prodávajícího a kupujícího na trhu klasické taxislužby. Tento způsob je potvrzen i postupem dalších států, kdy nebyl žádný jiný vhodnější prostředek pro zachování rovnovážného postavení nalezen. Cenová regulace je všude ve světě jediným společným nástrojem ovlivňování situace na trhu taxislužby (někde navíc i ve spojení např. s licenčními poplatky za provozování taxislužby).

Při užití ustanovení o mezích základních práv a svobod bylo tedy postupováno šetrně ohledně jejich podstaty a smyslu. Uplatnění cenové regulace, tj. nahrazení, příp. vyvážení omezení hospodářské soutěže v této oblasti, umožňuje dosáhnout zamýšleného cíle.

Lze tudíž na základě výše uvedeného konstatovat, že cenová regulace klasické taxislužby minimalizuje zásah do jednoho ze základních práv, nezpůsobuje nadměrnou újmu na jednom základním právu, na úkor jiného základního práva.

Z výše uvedené analýzy vyplývá několik závěrů ohledně cenové regulace taxislužby.

Z testu proporcionality vyplynul závěr, že konkrétní opatření jsou schopna dosáhnout zamýšleného cíle, aniž by bylo jedno základní právo výrazně omezováno ochranou jiného základního práva. Cenová regulace i přes svoji restriktivní funkci umožňuje provozovatelům klasické taxislužby podnikat v souladu s charakteristikou podnikání v občanském zákoníku, umožňuje jim dosahovat přiměřeného zisku a neomezuje počty podnikatelských subjektů. Zavedení cenové regulace umožňuje obcím, které na svém území zaznamenají problémy s předraženými cenami za služby taxi, aby uplatněním přiměřené cenové regulace po provedeném testu proporcionality zabránily tomuto chování provozovatelů klasické taxislužby a nastolily vyvážené postavení prodávajícího a kupujícího.

Zavedenou cenovou regulací se narovnává prostředí podnikání v oblasti klasické taxislužby, kde jeden subjekt by mohl mít výhodnější hospodářské postavení, a zároveň tím není dotčena možnost podnikat, mít volný vstup na daný trh, dosahovat přiměřeného zisku při zachování účinků hospodářské soutěže v tomto odvětví.

Z analýzy vyplývá, že podmínky, za kterých je možné na území obcí provozovat klasickou taxislužbu, a úkony, které jsou zahrnuty do maximální ceny, si stanovují jednotliví regulátoři sami v rámci zákonných možností a znalosti místní situace. Pro zavedení cenové regulace v jednotlivých obcích tito regulátoři zhodnotí samotné splnění podmínek pro regulaci na daném území. Jeho součástí je také popis způsobu a výpočet, jak došlo ke stanovení výše maximální ceny. Obce pravidelně revidují jimi stanovenou maximální cenu, provádějí její analýzu a podle výsledků analýzy případně upravují její výši.

Na základě výše uvedeného platí, že cenová regulace klasické taxislužby odpovídá nárokům plynoucím z principu právního státu a naplňuje požadavky vyplývající z testu proporcionality.

POUČENÍ

Proti tomuto cenovému výměru nelze podle ustanovení § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek.

Ing. Zbyněk Stanjura v. r.
ministr financí

Otisk úředního razítka

