

STANOVISKO VLÁDY

k návrhu poslance Petra Dolínka na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk č. 893)

Vláda na své schůzi dne 13. července 2020 projednala a posoudila návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, a zaujala k tomuto návrhu **neutrální stanovisko**, přičemž upozorňuje na některé níže uvedené skutečnosti, které je vhodné v rámci dalšího legislativního procesu zohlednit:

1. Vláda se v obecné rovině ztotožňuje s cílem zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro cyklisty, podpory cyklistiky a kultivace vztahů mezi motoristy a cyklisty, nicméně některé aspekty navrhovaných změn považuje za diskutabilní.
2. Ve vztahu k navrhovanému zavedení minimálního bočního odstupu při předjíždění cyklistů vláda upozorňuje, že vymahatelnost tohoto pravidla bude v praxi obtížná, neboť jeho dodržování je v silničním provozu velmi těžko kontrolovatelné. Kromě toho ani navrhovaná vzdálenost 1,5 m nemusí být ve všech případech dostatečná, neboť při předjíždění je třeba zohlednit i další faktory, jako například rozhledové podmínky, rychlost jízdy předjíždějícího vozidla a předjížděného cyklisty, kvalita povrchu pozemní komunikace, typ předjíždějícího vozidla (zda jde o nákladní či osobní vozidlo) nebo meteorologické vlivy (déšť nebo poryvy větru). S tím související návrh na umožnění přejíždět při předjíždění cyklisty dopravní značku č. V 1a „Podélná čára souvislá“ pak sice lze považovat za účelný, avšak úprava významu této dopravní značky přímo v zákoně o silničním provozu by byla nesystémová. Význam této dopravní značky je upraven v příloze č. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, a navrhovaná úprava změny významu této dopravní značky by proto měla být provedena právě zde.

3. Pokud jde o navrhované prolomení povinnosti cyklistů užít jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezku pro cyklisty nebo na křižovatce s řízeným provozem pruh pro cyklisty či vymezený prostor pro cyklisty stanovené v § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu, vláda konstatuje, že jde o opatření zřizovaná v místě souběhu se stávající pozemní komunikací právě v zájmu bezpečnosti cyklistů. Z platné právní úpravy přitom jednoznačně vyplývá, že se předmětná povinnost netýká společných stezek pro chodce a cyklisty. Pokud jde o stezky či jízdní pruhy pro cyklisty vedené souběžně s jinou pozemní komunikací, považuje vláda za nevhodné a neúčelné, aby byla dána možnost volby, zda cyklista užije cyklistické stezky nebo pruhu nebo pojedje po pozemní komunikaci společně s motorovými vozidly.
4. Navrhovaná úprava povinnosti zaměstnavatelů s 10 a více zaměstnanci zajistit zaměstnancům, kteří používají k cestě do zaměstnání a zpět jízdní kolo, bezpečnou úschovu těchto jízdních kol, je pak podle názoru vlády problematická hned z několika důvodů. Především navrhovaná úprava vůbec neřeší otázku odpovědnosti za škodu způsobenou na uschovaném jízdním kole. Zatímco s povinností zaměstnavatele zajistit bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání, je nerozlučně spjata i jeho odpovědnost za škodu na odložených věcech, resp. povinnost nahradit škodu na věcech, které se obvykle nosí do práce a které si zaměstnanec odložil při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním na místě k tomu určeném nebo obvyklém (§ 267 zákoníku práce), a zákoník práce upravuje podmínky náhrady škody ve vztahu k věcem, které zaměstnanec obvykle do práce nenosí a které zaměstnavatel nepřevzal do zvláštní úschovy (§ 268 zákoníku práce), v případě navrhované nové povinnosti vůbec není zřejmé, zda a za jakých podmínek by zaměstnavatel za případnou škodu odpovídal. Poukazuje-li předkladatel návrhu na dřívější právní úpravu, která s úschovou jízdních kol počítala (§ 145 zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů), je nutno konstatovat, že tato úprava odpovídala zcela jiné době a společenské situaci, kdy jízdní kolo bylo, na rozdíl od osobního automobilu, považováno za zcela obvyklý dopravní prostředek k cestě do zaměstnání a jeho hodnota byla ve srovnání s osobním automobilem nesrovnatelně nižší, zatímco v dnešní době hodnota některých jízdních kol dosahuje nebo i přesahuje hodnotu osobních automobilů. Povinnost zajistit bezpečnou úschovu jízdních kol, popřípadě uhradit vzniklou škodu, pokud by došlo například k odcizení takového jízdního kola, by mohla mít na některé zaměstnavatele výrazný finanční dopad. V této souvislosti není z předloženého návrhu vůbec zřejmé, proč by se měla předmětná povinnost týkat právě pouze zaměstnavatelů s 10 a více zaměstnanci, neboť počet zaměstnanců nijak nemusí souviset s podmínkami pro splnění této povinnosti.