

N á v r h

ZÁKON

ze dne 2020,

kterým se mění zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

Změna zákona o ochraně veřejného zdraví

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona ve znění zákona č. 254/2001 Sb., zákona č. 274/2001 Sb., zákona č. 13/2002 Sb., zákona č. 76/2002 Sb., zákona č. 86/2002 Sb., zákona č. 120/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 274/2003 Sb., zákona č. 356/2003 Sb., zákona č. 362/2003 Sb., zákona č. 167/2004 Sb., zákona č. 326/2004 Sb., zákona č. 562/2004 Sb., zákona č. 125/2005 Sb., zákona č. 253/2005 Sb., zákona č. 381/2005 Sb., zákona č. 392/2005 Sb., zákona č. 444/2005 Sb., zákona č. 59/2006 Sb., zákona č. 74/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 189/2006 Sb., zákona č. 222/2006 Sb., zákona č. 264/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 110/2007 Sb., zákona č. 296/2007 Sb., zákona č. 378/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 301/2009 Sb., zákona č. 151/2011 Sb., zákona č. 298/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 466/2011 Sb., zákona č. 115/2012 Sb., zákona č. 333/2012 Sb., zákona č. 223/2013 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 247/2014 Sb., zákona č. 250/2014 Sb., zákona č. 252/2014 Sb., zákona č. 82/2015 Sb., zákona č. 267/2015 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 250/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 193/2017 Sb., zákona č. 202/2017 Sb., zákona č. 225/2017 Sb., zákona č. 277/2019 Sb., zákona č. 205/2020 Sb. a zákona č. 238/2020 Sb. se mění takto:

1. Do Části první, Hlavy II se za Díl 6 vkládá nový Díl 6a, který zní:

„DÍL 6a

Ochrana veřejného zdraví v leteckém provozu

§ 36a

Provozovatel letadla je povinen, při letech delších 4 hodin, zajistit pro cestující pasažéry dostatečný prostor mezi řadami sedadel tak, aby mohli vykonávat preventivní cvičení proti plicní embolii a žilní trombóze. Minimální rozteč sedadel musí být 79 cm.“

2. Do Části první, Hlavy V, Dílu 2 (Přestupky) se za § 92n vkládá nový § 92o, který zní:

„§ 92o

Přestupek na úseku veřejného zdraví v leteckém provozu

(1) Provozovatel letadla se dopustí přestupku, poruší-li povinnosti uvedené v § 36a.

(2) Za přestupek podle odstavce 1 lze uložit pokutu do

- a) 1 000 000 Kč,
- b) 10 000 000 Kč při opakovaném spáchání tohoto přestupku.“

Čl. II

Účinnost

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. července 2021.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

I. Obecná část

A. Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen, vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy a odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy

Ochrana zdraví a života cestujících v leteckém provozu zatím řešili výrobci i odpovědné orgány pouze s ohledem na bezpečnost letového provozu. Výrobce tak deklaruje maximální počet cestujících, které letadlo může převážet v první řadě s ohledem na množství nouzových východů. Výrobce omezuje kapacitu cestujících tak, aby v případě mimořádné události byli schopni v limitovaném čase opustit pomocí nouzových východů letadlo. Jiné aspekty, jakými jsou zdraví a pohodlí cestujících, výrobce nezohledňuje. Každá letecká společnost si počet cestujících na palubě stanovuje sama a veřejně je deklaruje i na svých webových stránkách. V naprosté většině případů je počet sedadel v letadlech mnohem menší, než je stanovena maximální kapacita. Každá letecká společnost má vlastní pravidla. Většinou se rozteče sedadel v ekonomické třídě pohybují od 31“ do 34“. Při přepočtu na cm se jedná o 78,74 cm – 86,34 cm. Z tabulky leteckých společností z celého světa, která je v příloze č. 1 tohoto návrhu, je zřejmé, že nemají rozteče sedadel v ekonomické třídě menší, než 31 palců, což je 79 cm (přesně 78,74 cm).

Na rozdíl od běžných aerolinek nízkonákladové letecké společnosti většinou na svých webech zveřejňují pouze počet cestujících na daný typ letadla. Využívají maximální možné kapacity cestujících dané výrobcem a nezohledňují jiné důležité aspekty, jako je zdraví cestujících při delších letech. Rozteč sedadel, což je vzdálenost mezi řadou sedadel, mají obvykle 28 palců – 71 cm (přesně 71,12 cm). Nízkonákladové lety vznikly v první řadě pro zajištění levné dopravy

na střední a kratší vzdálenosti bez možnosti tranzitu. Nepodává se tam ani catering v kvalitě a kvantitě jako u běžných leteckých společností. Kratší lety, například z České republiky do evropských zemí, tak zajišťují rychlý přesun cestujících za příjemné ceny letenek. Bohužel tohoto typu cestování se začalo využívat cestovními kanceláři na velmi vzdálená místa mimo Evropu, kde cestující letí mnoho hodin ve velmi omezeném prostoru pro nohy a nemohou tak dělat nutná cvičení proti plicní embolii a hluboké žilní trombóze. Přestože všechny letecké společnosti upozorňují na nutnost cvičení nohou, malým prostorem mezi sedadly toto některé aerolinky fakticky neumožňují.

Větší prostor pro nohy je v letadlech u nouzových východů, a tak nízkonákladové společnosti začaly sedadla v těchto řadách prodávat jako VIP místa za speciální přírázky. Tato sedadla však obecně svým charakterem vůbec VIP sedadlům neodpovídají. Cestující je tam naopak omezen, nesmí mít věci na podlaze u nohou, aby v případě nutnosti použít nouzový východ nebyly překážkou pro rychlé opuštění letadla. U nouzových východů nesmí sedět senioři, děti a invalidé. V praxi cestovní kanceláře prodávají tato místa často i osobám, které tam z bezpečnostních důvodů sedět nesmí. Naopak často není v takových letadlech vyčleněno žádné podobné místo pro invalidy nebo těhotné ženy.

V příloze č. 1 návrhu popisuje první tabulka rozteče sedadel u leteckých společností ve světě. Nízkonákladové společnosti je většinou na svém webu neuvádí. Zveřejňují však počet sedadel v daném typu letadla. Komparací počtu sedadel ve stejném typu letadla u různých aerolinek nám druhá tabulka ukazuje, o kolik cestujících si nízkonákladové společnosti zvyšují kapacitu letadel. Jedná se až o desítky osob. Například při navýšení kapacity o 18 cestujících jsou tedy přidány 3 řady, což způsobuje, že rozteč sedadel je cca pouhých 28 palců.

Příloha č. 2 ukazuje, jak sedí cestující v pozici podle různých roztečí sedadel, a to ještě za předpokladu, že osoba před ním si nesklopila sedadlo a nezmenšila mu tak prostor pro nohy.

Letecká přeprava je specifická v tom, že nejde předvídat průběh letu, stává se, že cestující musí být připoutáni i několik hodin z důvodu turbulencí a je tak vyloučeno, aby vstali a několik minut se procházeli v uličce letadla. Maximální obsazenost letadla dána jeho výrobcem fakticky znemožňuje, aby se cestující v uličce procházeli. Brání jim v tom například podávání cateringu leteckou společností a fronty na toalety.

V České republice zakupují občané v naprosté většině případů své dovolené u českých cestovních kanceláří, které jim prodávají i dosti nákladné zájezdy do vzdálených destinací. V současné situaci nemá naprostá většina občanů jinou možnost jak se dostat do místa zakoupené dovolené, než právě pomocí nízkonákladových leteckých společností, které využívají české cestovní kanceláře. Nelze akceptovat ani tvrzení, že přepravou, která způsobuje zdravotní rizika, český občan šetří na ceně své dovolené. Ceny zájezdů jsou mnohdy ještě vyšší než zájezdy zahraničních cestovních kanceláří do stejných destinací. Komfort je ale pro české občany, zejména díky způsobu přepravy, nižší. Tím velmi vzrůstá riziko vzniku trombóz a embolií. Novela by měla toto riziko zmírnit.

Navrhovaná právní úprava dodržuje zákaz diskriminace a je neutrální ve vztahu k rovnosti mužů a žen.

B. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem, s mezinárodními smlouvami a s právem Evropské unie

1. Soulad s ústavním pořádkem České republiky

Návrh novely zákona o ochraně veřejného zdraví je v souladu s ústavním pořádkem České republiky. Navrhovaná úprava je v zájmu ochrany veřejného zdraví občanů a nejde nad rámec Ústavy České republiky a Listiny základních práv a svobod.

2. Soulad s právem EU a mezinárodními smlouvami

Navrhovaná právní úprava není v rozporu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána. Obsah předkládaného návrhu není předmětem žádné mezinárodní smlouvy, kterou je Česká republika vázána. Návrhem není do právního řádu České republiky implementováno právo Evropské unie a návrh není s právem Evropské unie v rozporu.

C. Předpokládaný hospodářský a finanční dosah navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty a na podnikatelské prostředí České republiky

Dopady jsou předpokládány na straně některých provozovatelů letadel, kteří budou muset snížit počet řad sedadel a tím budou moci na vzdálené lety převážet méně pasažérů. Lze předpokládat pozitivní vliv na rozpočet veřejného zdravotního pojištění, protože se opatřením uvedeným v novele sníží riziko léčení vážných následků hlubokých trombóz a embolií. Nejsou předpokládány další dopady na státní rozpočet ani rozpočty obcí a krajů.

D. Předpokládané sociální dopady, včetně dopadů na rodiny a dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny a dopady na životní prostředí

Navrhovaná právní úprava nepředpokládá dopady na rodinu, specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé ani národnostní menšiny. Lze předvídat pozitivní vliv novely na osoby se zdravotním postižením, vzhledem k dostatečnému prostoru k sezení v letadlech. Nejsou předpokládány žádné významné dopady na životní prostředí.

E. Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhovaná právní úprava se oblasti soukromí, a zejména osobních dat, nedotýká.

F. Zhodnocení korupčních rizik navrhovaného řešení (CIA)

Novela neobsahuje potenciální korupční rizika.

G. Dopady na bezpečnost nebo obranu státu

Novela nemá vliv na rizika bezpečnosti nebo obrany státu.

ZVLÁŠTNÍ ČÁST

K čl. I

K bodu 1

Riziky cestování v letadle se vědci zabývali už v polovině minulého století, prováděli řadu výzkumů, aby v roce 1988 oficiálně pojmenovali tzv. „Economy class syndrome“, neboli tzv. syndrom ekonomické třídy. Jejich výzkumy prokázaly, že u řady cestujících se objevují příznaky žilní trombózy dokonce až za dva týdny po letu, ačkoliv před letem žádné příznaky neměli.

Rakouská společnost Medizin transparent shrnula 11 studií věnujících se problematice poruchy zdraví při dlouhých letech. Studie prokázaly, že při letech delších 4 hodin postihuje těžká trombóza z každého miliónu 200 cestujících. Lehkou trombózou je postiženo 14 osob z 1000 cestujících. Jako prevenci uvádí studie použití kompresních punčoch, pitný režim, podávání léků na ředění krve a cvičení dolních končetin. Při kombinaci všech těchto opatření se výrazně snižuje riziko trombózy a následné embolie.

Mnohahodinové sezení v letadle je velmi podobné práci vsedě, kde hrozí stejné zdravotní potíže jako při sezení v letadle.

Hygienické předpisy proto podrobně popisují, jaké minimální předpoklady musí mít pracovní místo vsedě.

V § 49 Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

odst. 5 věta druhá zní: Prostor pro dolní končetiny na pracovním místě musí umožňovat pohyb dolních končetin vpřed a do stran.

odst. 6 zní: Požadavky na rozměry volného pohybového prostoru pro dolní končetiny při práci vsedě jsou tyto:

- a) nejmenší výška nad podlahou 600 mm,
- b) nejmenší celková šířka 500 mm,
- c) nejmenší hloubka od přední hrany stolu či zařízení 500 mm,
- d) optimální hloubka od přední hrany stolu či zařízení 700 mm,
- e) nejmenší vzdálenost roviny sedadla od dolní plochy pracovního stolu 200 mm.

Takové parametry nelze technicky v letadle splnit, ale měly by se k nim alespoň přiblížit. K tomu slouží tato novela zákona.

Chce zajistit, aby čeští občané létali na dlouhých letech alespoň při rozměrech ekonomické třídy běžných aerolinií. Toto nízkonákladové společnosti bohužel nesplňují. Navržený minimální rozměr rozteče sedadel je tedy 79 cm, což představuje minimální rozteč sedadel v ekonomické třídě u běžných leteckých společností.

K bodu 2

Proto, aby bylo zajištěno plnění povinnosti uvedené v čl. I, je nutno zavést novou formu přestupku, protože dosud žádnou už platnou sankci nelze v této sféře aplikovat. Výši pokuty považujeme za přiměřenou s ohledem na to, že provozovatelé letadel jsou nejčastěji právnické osoby s vysokým obrátem a sankce tak musí být i pro ně dostatečně vysoká, aby měli důvod novou povinnost dodržovat.

K čl. II

Navrhuje se účinnost zákona dnem 1. července 2021, což dává dostatečnou legisvakanci lhůtu pro implementaci případných změn dotčenými subjekty.

V Praze dne 18. srpna 2020

Předkladatelé:

Radim Fiala v.r.

Věra Adámková v.r.

Ondřej Benešík v.r.

Zuzana Ožanová v.r.

Marcela Melková v.r.

Jan Řehounek v.r.

Tat'ána Malá v.r.

Karel Rais v.r.

Miloslav Janulík v.r.

David Kasal v.r.

Karla Maříková v.r.

Bohuslav Svoboda v.r.

Daniel Pawlas v.r.

Vlastimil Válek v.r.