

# ZÁKON

ze dne ..... 2020,

**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**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

## ČÁST PRVNÍ

### Změna zákona o silničním provozu

#### Čl. I

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 60/2001 Sb., zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 62/2002 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 436/2003 Sb., zákona č. 53/2004 Sb., zákona č. 229/2005 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 76/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 264/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 170/2007 Sb., zákona č. 215/2007 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 480/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 424/2010 Sb., zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 297/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 193/2012 Sb., zákona č. 197/2012 Sb., zákona č. 390/2012 Sb., zákona č. 396/2012 Sb., zákona č. 101/2013 Sb., zákona č. 233/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 300/2013 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 230/2014 Sb., zákona č. 249/2014 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 48/2016 Sb., zákona č. 250/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 199/2017 Sb., zákona č. 193/2018 Sb. a zákona č. 285/2018 Sb., se mění takto:

1. V § 17 se doplňuje odstavec 6, který zní:

„(6) Řidič motorového vozidla nesmí předjíždět, jestliže by nedodržel bezpečný boční odstup při předjíždění cyklisty. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. Za účelem dodržení bezpečného odstupem při předjíždění cyklisty řidič smí přejíždět vodorovnou dopravní značku „Podélná čára souvislá“.“

2. V § 57 odst. 1 se na konci textu doplňují slova „v daném místě a směru, pokud by tím nemohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích“.

## ČÁST DRUHÁ

## Změna zákoníku práce

### Čl. II

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb., zákona č. 181/2007 Sb., zákona č. 261/2007 Sb., zákona č. 296/2007 Sb., zákona č. 362/2007 Sb., nálezu Ústavního soudu, vyhlášeného pod č. 116/2008 Sb., zákona č. 121/2008 Sb., zákona č. 126/2008 Sb., zákona č. 294/2008 Sb., zákona č. 305/2008 Sb., zákona č. 306/2008 Sb., zákona č. 382/2008 Sb., zákona č. 286/2009 Sb., zákona č. 320/2009 Sb., zákona č. 326/2009 Sb., zákona č. 427/2010 Sb., zákona č. 73/2011 Sb., zákona č. 180/2011 Sb., zákona č. 185/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 364/2011 Sb., zákona č. 365/2011 Sb., zákona č. 367/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 466/2011 Sb., zákona č. 167/2012 Sb., zákona č. 385/2012 Sb., zákona č. 396/2012 Sb., zákona č. 399/2012 Sb., zákona č. 155/2013 Sb., zákona č. 303/2013 Sb., zákona č. 101/2014 Sb., zákona č. 182/2014 Sb., zákona č. 250/2014 Sb., zákona č. 205/2015 Sb., zákona č. 298/2015 Sb., zákona č. 377/2015 Sb., zákona č. 47/2016 Sb., zákona č. 264/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 460/2016 Sb., zákona č. 93/2017 Sb., zákona č. 99/2017 Sb., zákona č. 148/2017 Sb., zákona č. 202/2017 Sb., zákona č. 203/2017 Sb., zákona č. 206/2017 Sb., zákona č. 222/2017 Sb., zákona č. 292/2017 Sb., zákona č. 310/2017 Sb., zákona č. 181/2018 Sb. a zákona č. 32/2019 Sb. se mění takto:

§ 226 zní:

„§ 226

Zaměstnavatel je povinen zajistit bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání, jakož i jízdních kol, pokud jich zaměstnanci používají k cestě do zaměstnání a zpět. Povinnost zajistit bezpečnou úschovu jízdních kol podle věty první se nevztahuje na zaměstnavatele, kteří zaměstnávají méně než 10 zaměstnanců.“

## ČÁST TŘETÍ

### ÚČINNOST

#### Čl. III

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2021.

## Důvodová zpráva

### A. Část obecná

Zvláště v poslední době v souvislosti s krizovými opatřeními proti šíření onemocnění COVID-19 způsobeného novým koronavirem SARS CoV-2 enormně stoupají počty cyklistů, vytíženost tzv. cyklostezek a spolu s tím bohužel také počet nehod s účastí cyklistů.

Cílem návrhu je zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, podpora cyklistiky a kultivace vztahů mezi motoristy a cyklisty. Návrh se zaměřuje na tři pravděpodobně nejpálčivější, a přitom (alespoň z legislativního hlediska) jednoduše řešitelné problémy:

- I. *nebezpečné předjíždění cyklistů – navrhuje se definice bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty nejméně 1,5 m*

Nejčastější příčinou smrtelných nehod cyklistů je srážka zezadu. Stávající obecná povinnost řidiče neohrozit cyklistu při předjíždění je nevymahatelná a nijak se nekontroluje. Konkrétní bezpečný boční odstup při předjíždění se počítá až v případě nehod s tragickými následky. Pokud bude vzdálenost bezpečného bočního odstupu známá předem, pomůže to nehodám předcházet. Návrh neznamená novou povinnost řidiče, ale pouze konkretizaci odstupu, který by měl být již dnes dodržován. Vymahatelnost zákona se posílí, protože konkrétní vzdálenost měřit lze. Význam definice je však především edukativní a preventivní.

- II. *nebezpečný dojem některých motoristů, že cyklisté na silnici nepatří – navrhuje se výjimka z povinnosti užití cyklistická opatření z důvodu bezpečnosti a plynulosti a vyjasnění, že se tato povinnost vůbec nevztahuje na stezku pro chodce a cyklisty*

V praxi existuje řada situací, kdy je pro cyklistu i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích užití cyklistických opatření nebezpečné nebo dokonce fakticky nemožné. Bezpečnost musí mít přednost. Agresivní chování některých motoristů vůči cyklistům často pramení z domnělé povinnosti cyklisty užití tzv. cyklostezku, která bývá nesprávně dovozována z nešťastného znění prováděcí vyhlášky. Návrh vyjasňuje, že cyklisté mohou volit bezpečnější variantu.

- III. *nemožnost parkování jízdních kol na pracovišti – navrhuje se obnova práva zaměstnance na úschovu jízdního kola*

Současný zákoník práce účinný od 1. 1. 2007 zapomněl na to, že obvyklým dopravním prostředkem k cestě do zaměstnání a zpět může být i jízdní kolo. Místo k parkování hraje zásadní roli ve výběru způsobu dopravy. Zdravotní benefity pravidelného pohybu se pozitivně promítnou v produktivitě práce, což ocení i zaměstnavatelé. Náklady na straně zaměstnavatelů budou nulové nebo zanedbatelné (malí zaměstnavatelé budou mít výjimku). Možnost úschovy jízdního kola významně zlepší podmínky dopravy na kole a umožní, aby si ji vyzkoušelo více lidí.

## **I. Bezpečný boční odstup při předjíždění cyklisty**

Návrh vyjasňuje pravidla silničního provozu týkající se předjíždění cyklisty, jejichž stávající znění je v praxi problematické.

Účelem návrhu je, aby se bezpečný boční odstup v praxi neřešil až v případě tragických následků, ale aby se těmto následkům preventivně přecházelo.

### **Platná právní úprava**

Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní. Podle § 17 odst. 5 písm. c) tohoto zákona řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Podle § 2900 občanského zákoníku je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného.

Podle čl. 7 odst. 3 Úmluvy o silničním provozu řidiči musejí projevovat mimořádnou opatrnost ve vztahu k nejzranitelnějším uživatelům silnice, jako jsou chodci, cyklisté, a zejména děti, starší osoby a tělesně postižené osoby. Podle čl. 11 odst. 4 této úmluvy řidič musí při předjíždění předjížděnému nebo předjížděným uživatelům silnice ponechat dostatečně široký boční prostor.

Není však definována žádná konkrétní vzdálenost bočního odstupu, která by byla z hlediska bezpečnosti ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích dostatečná.

### **Potřebnost legislativní změny**

Cyklisty na jízdním kole nechrání robustní karoserie s promyšlenou soustavou deformačních zón, a proto jim v případě nehody výrazně častěji než řidičům motorových vozidel hrozí zranění či smrt. Ročně se v České republice stane přes 4000 nehod s účastí cyklistů a motoristů, při nichž se zraní asi 3000 cyklistů. Řádově desítky cyklistů každý rok na následky zranění zemřou. Většinu nehod s účastí cyklistů a motoristů přitom zavíní motoristé.

Bohužel neexistuje statistika, která by sledovala, kolika nehodám by bylo možné předejít, kdyby byl dodržen bezpečný odstup. Skutečnost, že k řešení tohoto problému legislativní cestou přistupuje stále více států, ale dokazuje, že to je plně opodstatněné. Například zpráva australského úřadu pro bezpečnost dopravy z roku 2006 uvádí, že nejčastější příčinou smrtelných nehod cyklistů byla právě srážka zezadu.

Po vzoru řady států (například Německa, Francie, Španělska, Portugalska, Belgie, Nizozemska, Lucemburska, Austrálie a většiny Spojených států amerických) se navrhuje stanovit minimální boční odstup při předjíždění cyklisty.

Soudní znalci obvykle počítají minimální boční odstup nejen od cyklisty, ale od jakéhokoli objektu jako  $60 \text{ cm} + (1,1 \times \text{rychlost předjíždějícího vozidla v km/h})$ , což při nejvyšší dovolené rychlosti vozidla v obci 50 km/h odpovídá 1,15 m a při nejvyšší dovolené rychlosti vozidla mimo obec 90 km/h odpovídá 1,59 m. V současné době se kromě vypočteného bočního odstupu s ohledem na zvláštní povahu provozu jízdního kola, které se nepohybuje po ideální přímce, ale v trajektorii nepravidelné vlnovky, navíc pro jízdní kolo požaduje v zásadě stejný prostor, jaký by byl zachován pro dvoustopé motorové vozidlo.

Judikatura Nejvyššího soudu konstatuje, že porušení povinnosti dodržení bezpečného bočního odstupu od předjížděného cyklisty má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, a proto může být porušením důležité povinnosti ve smyslu kvalifikované (tj. přísněji trestané) skutkové podstaty trestného činu usmrcení z nedbalosti (§ 143 odst. 2 trestního zákoníku) a trestného činu těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 odst. 2 trestního zákoníku) nebo základní skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 odst. 1 trestního zákoníku). Trestněprávní odpovědnost motoristy kvůli nedodržení bezpečného bočního odstupu byla shledána i v případě, kdy cyklista spadnul sám, a teprve poté do něj narazil řidič motorového vozidla, nebo v případě, kdy k pádu došlo v důsledku větrného víru způsobeného předjíždějícím vozidlem.

**Příklad z praxe:** Dne 26. 7. 2013 řidič nákladního automobilu zn. DAF při předjíždění cyklisty na nepřehledném místě před horizontem nezachoval bezpečný boční odstup od předjížděného cyklisty, v důsledku čehož ho srazil při pravém okraji vozovky ze zadu pravým zpětným zrcátkem a pravou stranou automobilu na zem, způsobil mu zranění, v důsledku kterých poškozený na místě ihned zemřel, a poté řidič z místa nehody ujel, aniž poškozenému poskytl jakoukoli pomoc.

Řidič se hájil tím, že k žádnému střetu jeho vozidla s cyklistou nedošlo, resp. že žádný střet s cyklistou nezaznamenal. Zranění cyklisty a poškození jeho kola korespondovaly s uspořádáním pravé strany vozidla. Věcné stopy nalezené na místě nehody odpovídaly poškozením zjištěným na vozidle. I přesto, že vozidlo řidiče bylo po nehodě očištěno a přetřeno na místech poškozených střetem, byla na něm nalezena krevní stopa poškozeného.

Řidič byl uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti a pokusem přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (o „pokus“ šlo proto, že poškozený byl ihned na místě mrtev) a odsouzen k úhrnnému trestu odnětí svobody na čtyři roky a k trestu zákazu činnosti spočívajícímu v zákazu řízení všech motorových vozidel na devět roků. Současně bylo rozhodnuto o náhradě škody (podle usnesení Nejvyššího soudu z 3. 6. 2015, č. j. 7 Tdo 574/2015-35).

Problémem je, že výše nastíněná praxe soudních znalců se objevuje až v případech posuzování konkrétních nehodových dějů. Nebezpečné předjíždění se bohužel nijak neřeší,

dokud nenastane tragický následek. Pravidlo bezpečného odstupu by však mělo být jasně definované a známé dopředu tak, aby pomohlo nehodám předcházet.

Vzhledem k výše uvedenému se navrhuje stanovit vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty na nejméně 1,5 m.

Je třeba zdůraznit, že návrh ve své podstatě nezavádí novou povinnost pro řidiče motorového vozidla, ale pouze konkrétně definuje vzdálenost bezpečného bočního odstupu, který by měl být již dnes dodržován. Nedodržení bezpečného bočního odstupu je vždy ohrožením předjížděného vozidla, které platná právní úprava zakazuje.

Bez existence konkrétně stanovené vzdálenosti bezpečného bočního odstupu dopravní policie dodržování této povinnosti nijak nekontroluje ani nesankcionuje. Není nadále možné, aby se nebezpečné předjíždění řešilo pouze až v případech s tragickými následky. Je třeba tragickým následkům předcházet.

### **Důsledky návrhu v praxi**

Dodržování stanovené vzdálenosti řidiči jednoduše zvládnou. Stanovená vzdálenost je totiž minimální. Z hlediska bezpečnosti a ohleduplnosti je vhodné pro jistotu minimální stanovenou vzdálenost překročit a cyklistu předjet úplně druhým pruhem či úplně v protisměru, stejně jako při předjíždění jiného dvoustopého motorového vozidla.

Minimální vzdálenost lze určit odhadem stejně jako v případě jiných vzdáleností stanovených zákonem o silničním provozu. Silniční pruh je široký asi 3 m, tudíž 1,5 m je zhruba polovina jeho šířky.

V praxi bude možné postihovat pouze zjevné excesy pramenící z neznalosti nebo bezohlednosti, nikoli náhodné nedodržení vzdálenosti o několik centimetrů (stejně jako v případě kontrol nejvyšší dovolené rychlosti zde bude určitá míra tolerance).

Dopravními odborníky jasně stanovený standard pro předjíždění řidiči usnadní rozhodování, zda je bezpečné předjížděcí manévry uskutečnit. Cyklista bude mít dostatek prostoru na to, aby se vyhnul překážkám, jako jsou například kanály, výtluky nebo nejrůznější znečištění vozovky, které se nejčastěji vyskytují při pravém okraji vozovky, tedy právě v prostoru jízdy cyklisty, a bude též chráněn před tlakovou vlnou působenou většími vozidly. Stanovený bezpečný odstup bere v potaz také přirozené vychylování jízdní dráhy jízdního kola způsobené například porывy větru, nerovností povrchu, frekvencí šlapání či otočením cyklisty, aby sledoval dopravní situaci za sebou.

Není vyloučeno, že v konkrétním případě bude bezpečný boční odstup ještě větší, než stanoví navržené obecné pravidlo, resp. bude současně nutné snížit rychlost. Řidič předjíždějícího vozidla musí brát zřetel i na stav komunikace (nebezpečí odletujícího štěrku, stříkající vody z kaluže, zvěření prachu atp.) a na různou úroveň schopností cyklistů, která se značně liší od

profesionálních cyklistů až po rekreační cyklisty (se zvláštními ohledy k dětem a naopak k osobám vyššího věku).

Navrhované pravidlo bezpečného odstupu se vztahuje pouze na předjíždění řidičem motorového vozidla, nikoli na předjíždění cyklistou. Důvodem je, že cyklisté pro motoristy nepředstavují takové nebezpečí, jako je tomu naopak. Cyklisté jsou zvláště zranitelnou skupinou účastníků provozu na pozemních komunikacích, a proto by právě jim měla náležet zvýšená ochrana. Pokud tedy například cyklista s menším odstupem předjede vozidlo stojící před světelně řízenou křižovatkou, aby užil vymezeného prostoru pro cyklisty (tzv. předsunutou stopčáru), řidič motorového vozidla ani cyklista se žádného přestupku nedopustil. Navíc na stezkách pro cyklisty by vzhledem k jejich šířce taková vzdálenost často nebyla vůbec splnitelná.

Navržená úprava bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty nedopadá na situace, kdy cyklista jede v jízdním pruhu pro cyklisty nebo vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty. Podle § 14 odst. 3 a 5 zákona o silničním provozu se totiž v takovém případě nejedná o vzájemné předjíždění. Bezpečný boční odstup by v takovém případě měly zajišťovat technické podmínky vyznačování těchto pruhů (TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty).

Nastavení pravidla bezpečného odstupu zvýší předvídatelnost chování účastníků provozu na pozemních komunikacích a výrazně sníží riziko nehod.

### **Bezpečnost versus plynulost dopravy**

Ve většině případů lze cyklistu předjet při dodržení bezpečného bočního odstupu okamžitě. Pokud se však řidič s cyklistou setká v místě, kde jej nemůže bezpečně předjet (typicky v nepřehledné zatáčce či v případě, že v protisměru právě jede jiné vozidlo), musí zpomalit, než dojede na místo, kde je možné cyklistu bezpečně předjet.

Nedodržení bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty může být zvláště nebezpečné v časté kombinaci s nedodržení povinnosti dát znamení o změně směru jízdy (§ 17 odst. 2 a 3 zákona o silničním provozu), jede-li za sebou více motorových vozidel. První vozidlo cyklistu může minout, ale některé z dalších vozidel cyklistu srazí, protože jeho řidič přes předchozí vozidlo cyklistu nevidí a neví o něm.

Případné zpomalení řidiče po dobu několika vteřin či desítek vteřin nemá významný dopad na celkovou plynulost provozu a musí ustoupit bezpečnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Následky nerozumné snahy o „ušetření“ několika vteřin si mohou jak cyklista, tak řidič motorového vozidla a jejich blízcí nést do konce života.

Plynulost provozu omezují zejména křižovatky, uzavírky a nehody, nikoli pomalejší účastníci provozu na pozemních komunikacích. Případné zpomalení motoristy při předjíždění cyklisty přitom často neznamena vůbec žádné zpoždění motoristy, když se oba účastníci provozu na

pozemních komunikacích po chvíli opět potkají při čekání před křižovatkou. Navíc cyklisté nejsou vždy pomalejším účastníkem provozu na pozemních komunikacích – například v centrech měst či při sjezdu z kopce se mohou pohybovat i rychleji než někteří motoristé. Nejde zde proto ani tak o plynulost provozu, jako spíše o ochotu respektovat ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích a dát jim potřebný prostor.

Obavy některých odpůrců cyklistiky, že zvýšení bezpečnosti cyklistů povede k nárůstu počtu cyklistů, a tím ke zhoršení na řadě míst již tak špatné dopravní situace, jsou krátkozraké. Cyklisté na silnici patří stejně jako ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích. Cyklistika přispívá ke zlepšení zdraví a životního prostředí a může představovat i jedno z řešení udržitelné městské mobility. Dlouhé kolony na silnicích netvoří přebytek cyklistů, ale přebytek dvoustopých motorových vozidel. Případný nárůst počtu cyklistů znamená pokles počtu motorových vozidel, a tím naopak zlepšení dopravní situace i pro řidiče motorových vozidel. Podpora cyklistiky je celosvětovým trendem.

### **Přejíždění podélné čáry souvislé**

Navrhuje se také obdobně jako v Austrálii výslovně povolit přejíždění vodorovné dopravní značky V 1a „Podélná čára souvislá“ za účelem dodržení bezpečného odstupu při předjíždění cyklisty. Svislá dopravní značka B 21a „Zákaz předjíždění“ se vztahuje pouze na předjíždění motorových vozidel s výjimkou motocyklů bez postranního vozíku.

Podle stávající úpravy je dopravní značku „Podélná čára souvislá“ zakázáno přejíždět nebo ji nákladem přesahovat, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Výčet výjimek se navrhuje doplnit o předjíždění cyklisty.

Místní úpravy provozu provedené vodorovnou dopravní značkou „Podélná čára souvislá“ obdobně jako místní úpravy provozu provedené svislou dopravní značkou „Zákaz předjíždění“ odpovídají předjíždění motorového vozidla, které vyžaduje výrazně delší čas i vzdálenost než předjíždění cyklisty. Předjíždění cyklisty je úkon, který je většinou rychlejší než objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, a proto tato výjimka nepřinese zhoršení bezpečnosti.

Při přejíždění vodorovné dopravní značky „Podélná čára souvislá“ za účelem dodržení bezpečného odstupu při předjíždění cyklisty bude současně třeba dodržet další stávající pravidla předjíždění (zejména řidič musí mít před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí, a může se bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet).

Výjimka nezhorší bezpečnost provozu na pozemních komunikacích i proto, že návrhem se pouze legalizuje již dnes existující praxe většiny řidičů motorových vozidel. Přejetí dopravní



značky „Podélná čára souvislá“ je výrazně lepší alternativou než nedodržení bezpečného bočního odstupu.

Pro případ některých míst, která neumožňují bezpečné předjíždění jednostopých vozidel, lze obdobně jako v Německu do budoucna uvažovat o zavedení nové svislé dopravní značky „Zákaz předjíždění cyklistů a motocyklů“ ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. Pravděpodobně to však nebude potřebné, protože tato místa zpravidla již dnes jsou označena vodorovnou dopravní značkou V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“, kterou ani při předjíždění cyklisty nadále nebude možné přejíždět.

Koncepčně opačný přístup (pravidlo obecného zákazu přejíždění vodorovné čáry, které by místní úprava provozu mohla povolit) není realizovatelný, protože by si vyžádal nesrovnatelně vyšší počet dopravních značek, které navíc ani v zahraničí neexistují.

Tato změna se promítne též ve vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.

### **Přínosy nového ustanovení**

Vymahatelnost nového pravidla bude díky jeho konkrétnosti vyšší než vymahatelnost stávajícího neurčitěho ustanovení zakazujícího ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Technická zařízení na měření odstupu existují a dopravní policie v zahraničí je ke kontrolám používá. Význam zakotvení tohoto pravidla je však především edukativní a preventivní.

Řada řidičů motorových vozidel nemá osobní zkušenosti z pohledu cyklisty v provozu a neuvědomuje si, že těsné míjení může pro obě strany skončit tragicky. Vzhledem k závažným a dlouhodobým následkům však nestačí tento problém řešit pouze nárazovou osvětovou kampaní, ale stanovením závazného a trvalého pravidla. Toto pravidlo postupem času může významně kultivovat chování všech účastníků provozu na pozemních komunikacích a zachránit řadu lidských životů.

## **II. Výjimka z povinnosti užít cyklistická opatření**

Návrh vyjasňuje pravidla silničního provozu týkající se užívání cyklistických opatření vyjmenovaných v § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu (dále jen „cyklistická opatření“), jejichž stávající znění je v praxi problematické.

Účelem návrhu je, aby se vyjasnil nepovinný charakter tzv. cyklostezek a někteří motoristé nenabývali nebezpečného dojmu, že cyklisté na silnici nepatří.

## **Platná právní úprava**

Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.

Podle § 5 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu řidič je povinen dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům, brát ohled na vozidlo přepravující děti, řidiče začátečníka nebo osobu těžce zdravotně postiženou označené podle prováděcího právního předpisu a na výcvikové vozidlo označené podle zvláštního právního předpisu.

Podle čl. 7 odst. 3 Úmluvy o silničním provozu řidiči musejí projevovat mimořádnou opatrnost ve vztahu k nejzranitelnějším uživatelům silnice, jako jsou chodci, cyklisté, a zejména děti, starší osoby a tělesně postižené osoby.

Podle čl. 27 odst. 4 Úmluvy o silničním provozu tam, kde existují jízdní pruhy pro cyklisty nebo cyklostezky, mohou smluvní strany nebo jejich části zakázat cyklistům použít zbytek vozovky. Podle čl. 1 písm. g) ter Úmluvy o silničním provozu „cyklostezka“ znamená nezávislou silnici nebo část silnice určenou pro jízdní kola, označenou jako takovou. Cyklostezka je oddělena od jiných silnic nebo jiných částí téže silnice strukturálními prostředky.

Podle § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít. Naopak zákon cyklistovi neukládá povinnost užít stezku pro chodce a cyklisty.

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb., obsahuje grafická vyobrazení, názvy a popisky dopravních značek C 8a „Stezka pro cyklisty“, C 8b „Konec stezky pro cyklisty“, C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty společná“, C 9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty společné“, C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty dělená“ a C 10b „Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené“.

## **Potřebnost legislativní změny**

Pravidlo o povinném užití cyklistických opatření se v praxi často dostává do rozporu s bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích. Cyklista je povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích a současně se chovat bezpečně (§ 4 zákona o silničním provozu).

Je logické, že cyklista nemůže dostát povinnosti užít vyhrazeného prostoru pro cyklisty (tzv. předsunutou stopčáru), pokud se do tohoto prostoru nemůže kolem stojících motorových vozidel bezpečně dostat. Bezpečnost musí mít přednost.

Bezvýjimečné dodržování pravidla o povinnosti užít stezku pro cyklisty, resp. domnělé povinnosti užít stezku pro chodce a cyklisty, přináší nebezpečné situace na stezkách, kde hrozí střety mezi rychlejšími cyklisty a pomalejšími cyklisty, osobami pohybujícími se na kolečkových bruslích nebo jiném sportovním vybavení, chodci, zvířaty a řidiči motorových vozidel, kteří přes tuto stezku vyjíždějí na silnici. Obzvláště ve městech v odpoledních hodinách nebo o víkendech bývají stezky velmi frekventované a z pohledu řady cyklistů výrazně nebezpečnější než silnice.

S ohledem na bezpečnost nejzranitelnějších účastníků provozu na pozemních komunikacích, kterými jsou chodci a zejména děti, starší osoby a tělesně postižené osoby, je v řadě konkrétních situací vhodné, aby cyklista namísto stezky užil silnici.

Užití silnice může být bezpečnější i pro samotného cyklistu, například pokud by užití stezky znamenalo nutnost několikanásobného odbočování a křížení jinak rovného úseku silnice, které zvyšuje pravděpodobnost výskytu kolizních situací.

Povinné užití stezky v praxi často znemožňuje místní technické řešení. Například vjezd na stezku a označení stezky mnohdy nebývá přímo u silnice, po které cyklista jede, a proto si cyklista podrobně neznalý místních poměrů nemusí být stezky vůbec vědom. Stejný problém nastává i v situaci, kdy cyklista na silnici, podél níž stezka vede, vjede až za začátkem stezky. Proto se navrhuje upřesnit, že povinnost užít cyklistické opatření se vztahuje pouze na „dané místo“.

Otázky vzbuzuje také to, na jaké stezky pro cyklisty se vztahuje povinnost je užít podle § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu. Lze mít za to, že tato povinnost se vztahuje pouze na stezky pro cyklisty, které jsou součástí vozovky, resp. jsou v přidruženém prostoru pozemní komunikace. Nevztahuje se však na stezky pro cyklisty, které jsou samostatnými pozemními komunikacemi. Takový výklad odpovídá Úmluvě o silničním provozu, ale i logice dalších ustanovení zákona o silničním provozu upravujících například přednosti (přednost mají vozidla jedoucí po hlavní pozemní komunikaci včetně jejího přidruženého prostoru, nikoli vozidla jedoucí po souběžné pozemní komunikaci). Stezky pro cyklisty, které jsou součástí vozovky, resp. jsou v přidruženém prostoru pozemní komunikace, v České republice však prakticky neexistují.

Povinné užití stezky znemožňuje i nevhodný nebo špatně udržovaný povrch některých stezek, který není bezpečně sjízdný pro všechny typy kol. Jako stezka může být například označena i kamenitá lesní pěšina, která není bezpečně sjízdná zejména pro silniční kola.

Podle uznávané teorie dopravních proudů obdobnou rychlostí pohybující se prvky v proudu mají menší pravděpodobnost kolize. Rychlost některých cyklistů je zejména v obcích, ale v závislosti na výškovém profilu často i mimo ně výrazně blíže rychlosti motorových vozidel pohybujících se po silnici než rychlosti účastníků provozu pohybujících se po stezce. Výjimka

z povinnosti užít stezku posílí homogenitu dopravních proudů, a tím zvýší bezpečnost provozu.

Nedodržování povinnosti užít stezku pro cyklisty, případně nevědomost, že se tato povinnost nevztahuje na stezku pro chodce a cyklisty, přináší nebezpečné situace na silnicích, kde někteří řidiči motorových vozidel svou vysoce nebezpečnou agresivitou „vychovávají“ cyklisty, kteří podle jejich názoru v daném místě po silnici jet nesmějí (zejména nebezpečným předjížděním, vytlačováním, vybrždováním, troubením a stříkáním z ostříkovačů). Někteří z nich se dokonce ke svým činům často hrdě (i když anonymně) hlásí, publikují kamerové záznamy z nich na populárních kanálech na serveru Youtube a vyzývají k obdobnému chování další řidiče. Mají přitom sympatie značné části veřejnosti, která zastává názor, že domnělé přestupce je třeba trestat, a to klidně svémocí, když s tím moc veřejná údajně nic nedělá. Pokud bude jasně stanoveno, že cyklista po silnici jet může, pochopitelně to neznamena konec všech agresorů, ale bude to znamenat, že agresori „vypadnou z role vychovávačů“, a tak přijdou o většinu kladné odezvy veřejnosti, tudíž k takovým excesům bude docházet méně často.

Nebezpečný dojem, že cyklisté na silnice nepatří, se pak rozšiřuje obecně na všechny komunikace.

**Příklad z praxe:** Youtuber s přezdívkou „Letohradská Perla“ o sobě uvádí: „*Jsem mladý a nezkušený řidič, každý ale nějak začínal, tak to prosím berte na vědomí.*“. Pravděpodobně inspirován vzory jiných youtubových influencerů dne 5. 5. 2020 publikoval vlastní dashcam video s názvem „Nemám rád cyklisty - Zážitky z cest #6“ (<https://www.youtube.com/watch?v=v1w3n1WwU7Q>), ve kterém ukazuje, jak vulgárně nadává cyklistům a přitom je předjíždí bez dodržení bezpečného bočního odstupu a snaží se je zasáhnout vodou z ostříkovačů. V jednom případě poukazuje na to, že podle jeho názoru cyklista měl užít stezku pro chodce a cyklisty společnou, v jiných případech cyklisty stejným způsobem „trestá“ i bez existence jakékoli stezky.

Důvod jednostranné antipatie některých motoristů vůči cyklistům může pramenit z toho, že většina motoristů není zároveň cyklisty, zatímco většina cyklistů jsou zároveň motoristy. Bohužel právě okolnost, že cyklisté jsou zvláště zranitelnými účastníky provozu na pozemních komunikacích, kterým by měla svědčit zvýšená ochrana, může některé motoristy, podle jejichž názoru cyklisté na silnice nepatří, naopak motivovat k chování, které by si k jiným účastníkům provozu nedovolili.

Proto se navrhuje výslovná výjimka z povinnosti užít cyklistická opatření v případě, že by to mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích.

### **Duplictní a protizákonné popisky ve vyhlášce**

V kolonce „Název, význam a užití“ vyhláška č. 294/2015 Sb. u dopravních značek C 8b, C 9b a C 10b shodně uvádí, že značka ukončuje platnost příslušné značky. To je zcela v pořádku.

Problematické jsou však popisky, které doprovázejí dopravní značky C 8a, C 9a a C 10a. Tyto popisky zcela nadbytečně duplicitně obsahují práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, které stanoví zákon o silničním provozu.

Znění popisků vyhlášky je oproti zákonu nepřesné a v některých ohledech dokonce se zákonem rozporné, když ukládají povinnosti nad rámec zákona. Podle § 62 odst. 5 zákona o silničním provozu prováděcí právní předpis stanoví význam, užití, provedení a tvary dopravních značek a jejich symbolů.

Uložení povinnosti vyhláškou je v rozporu s ústavním principem legální licence: Každý může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá (čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod).

Příkladem, kdy vyhláška „ukládá“ povinnost nad rámec zákona, je část popisku značek C 9a a C 10a, podle níž značka přikazuje chodcům a cyklistům užit v daném směru takto označeného společného pruhu nebo stezky, resp. části vyznačené pro chodce nebo cyklisty. Jak již bylo výše uvedeno, zákon chodci ani cyklistovi neukládá povinnost užit stezku pro chodce a cyklisty. Dalším příkladem je popisek značky C 8a, který nijak nerozlišuje, jestli se jedná o stezku pro cyklisty, která je v přidruženém prostoru dané pozemní komunikace (a na niž se tedy vztahuje povinnost ji užit podle § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu), nebo o stezku, která je samostatnou pozemní komunikací. Naopak příkladem, kdy vyhláška „zužuje“ povinnost danou zákonem, je část popisku značek C 8a, C 9a a C 10a, podle níž povinnost užit danou stezku existuje pouze v daném směru.

Z důvodu odstranění výkladových nejasností, rozporů se zákonem a nadbytečně duplicitní úpravy se navrhuje úprava vyhlášky č. 294/2015 Sb. v tom směru, aby tato vyhláška obsahovala pouze to, co jí náleží, tedy aby popisky dopravních značek C 8a, C 9a a C 10a odpovídaly popiskům dopravních značek C 8b, C 9b a C 10b.

Zúžení povinnosti užit cyklistická opatření „v daném směru“ se navrhuje zakotvit přímo v zákoně.

### **Opomíjení rozdílů mezi typy stezek**

Řada účastníků provozu na pozemních komunikacích bohužel nerozlišuje mezi stezkou pro cyklisty a stezkou pro chodce a cyklisty (známými pod souhrnným označením „cyklostezka“).

Objevuje se tak názor, že cyklista je povinen užit nejen stezku pro cyklisty, ale i stezku pro chodce a cyklisty. Zákon o silničním provozu přitom konzistentně rozlišuje mezi pojmy stezka pro cyklisty a stezka pro chodce a cyklisty. Výklad, že pojem stezka pro cyklisty v § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu se vztahuje i na stezku pro chodce a cyklisty, je nepřipustně extenzivní.

Údajnou povinnost chodce a cyklisty užit stezku pro chodce a cyklisty nemůže založit ani popisek značek C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty společná“ a C 10a „Stezka pro chodce

a cyklisty dělená“ ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. K tomu více viz výše zmíněný princip legální licence.

Nesprávný názor, že by cyklista měl být povinen užít všechny „cyklostezky“, se opírá i o nedůvodné obavy o dotace na výstavbu cyklistických stezek. Cyklistickou stezkou se podle dotačních podmínek Evropské unie rozumí pozemní komunikace užívaná pouze cyklisty, která je fyzicky oddělena od motorové dopravy. Motorová vozidla na cyklistických stezkách nesmějí jezdit ani parkovat. Tomu odpovídají i česká Pravidla pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty. Česká pravidla za cyklistické stezky považují jak stezky pro cyklisty, tak stezky pro chodce a cyklisty a nijak mezi nimi nerozlišují. V pasáži o hodnocení žádostí a výběr akcí podle českých pravidel se posuzuje „intenzita dopravy na úsecích pozemních komunikací, ze kterých má být cyklistický provoz odkloněn“. Žadatelé o dotace na výstavbu cyklistických stezek v odůvodnění uvádějí například to, že nová cyklostezka zajistí bezpečnost cyklistické dopravy jejím oddělením od frekventované automobilové dopravy. Existuje tedy vyšší šance na poskytnutí dotace v případě stezek podél úseků pozemních komunikací s vyšší intenzitou dopravy, což je zcela namístě.

Neexistuje však žádný požadavek na to, aby užití cyklistické stezky bylo pro cyklisty povinné. To, že cyklistické stezky mohou být užívány pouze cyklisty, neznamená, že silnice cyklisty užívány být nemohou. Povinnost všech cyklistů užít cyklistickou stezku není podmínkou ani unijních, ani národních pravidel. Výstavba cyklistické stezky neznamená 100% oddělení cyklistické dopravy od motorové dopravy, ale vznik alternativy, kterou cyklisté budou moci užít, pokud to bude bezpečnější.

Navržená výjimka z povinnosti užít cyklistická opatření nemůže nijak ohrozit čerpání dotací na výstavbu stezek už proto, že většina dotací je čerpána na stezky pro chodce a cyklisty, jejichž užívání povinné není.

Povinnost užít stezku pro chodce a cyklisty navzdory nešťastnému znění vyhlášky ze zákona nemají ani chodci. Chodci by nesměli užít chodník, pokud podél druhé strany silnice vede stezka. Museli by vždy přejít silnici a namísto chodníku užít stezku pro chodce a cyklisty, což je zjevně absurdní.

### **Důsledky návrhu v praxi**

V posledních letech dochází ke značnému rozšiřování sítě stezek pro chodce a cyklisty a stezek pro cyklisty. Jejich smyslem je zlepšovat podmínky pro cyklistiku a otevřít ji širšímu okruhu cyklistů. Naopak smyslem stezek není paušálně zakazovat cyklistům, aby jezdili po silnicích jako dosud, a tedy fakticky zhoršovat podmínky pro cyklistiku.

Konkrétní případy, kdy si to místní situace vyžaduje (například vysoká intenzita provozu a současně nemožnost bezpečného předjíždění), je možné individuálně řešit vhodně volenou místní úpravou provozu na pozemních komunikacích. Řada úseků silnic s vysokou intenzitou

provozu, vedle nichž vede stezka pro chodce a cyklisty, je označena svislou dopravní značkou B 8 „Zákaz vjezdu jízdních kol“.

Návrh rozhodně neznamená, že by cyklisté mohli začít blokovat motorová vozidla na silnicích. Podle § 18 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu řidič (včetně cyklisty) nesmí omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích, zejména bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním. V případě, že je užití cyklistického opatření bezpečnější a plynulejší, cyklista bude i nadále povinen ho užít. Je pochopitelné, že cyklisté budou ve vlastním zájmu volit bezpečnější variantu.

Různé státy se liší jak co do kvality cyklistické infrastruktury, tak co do její právní úpravy. Zatímco v České republice většinu „cyklostezek“ tvoří fakticky jen „chodníky s legalizovanou jízdou cyklistů“ (což může mít původ ve výše rozebrané snaze o čerpání unijních dotací), ve státech s vyspělejší infrastrukturou běžně existují stezky pro cyklisty oddělené od chodců a s předností v jízdě v případě křížení s vedlejší pozemní komunikací. Právní úprava cyklistické infrastruktury se postupně liberalizuje. Některé státy mají obecnou povinnost s tím, že ji místní úprava provozu může vyloučit (například v Rakousku, Španělsku nebo Belgii stezky pro cyklisty často bývají označeny čtvercovou informační dopravní značkou, která jejich užití nevyžaduje). Ve Francii byla obecná povinnost užívat cyklostezky zrušena s tím, že místní úprava provozu může stanovit jinak. Ve Velké Británii, Irsku nebo Austrálii obecně platí, že užití cyklistických opatření není povinné.

Umožnění cyklistům vybrat si v zájmu bezpečnosti nejzranitelnějších účastníků provozu na pozemních komunikacích bezpečnější variantu přinese zvýšení bezpečnosti provozu jak na „cyklostezkách“, tak na silnicích.

### **III. Obnova práva zaměstnanců na úschovu jízdního kola**

Účelem návrhu je podpora ježdění do práce na kole. Návrh obnovuje právo zaměstnanců na úschovu jízdního kola.

#### **Srovnání dřívější a platné právní úpravy**

Podle § 145 zákona č. 65/1965 Sb., zákoník práce, ve znění účinném do 31. 12. 2006, zaměstnavatel byl povinen zajistit bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání, jakož i obvyklých dopravních prostředků, pokud jich zaměstnanci používají k cestě do zaměstnání a zpět; za obvyklý dopravní prostředek k cestě do zaměstnání a zpět se pro tento účel nepovažoval osobní automobil. Tuto povinnost měl i vůči všem ostatním osobám, pokud jsou pro něj činní na jeho pracovištích.

Současný zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, účinný od 1. 1. 2007 právo zaměstnanců v § 226 omezil pouze na bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání. Podle důvodové zprávy k tomuto zákonu „*je tomu tak proto, že*

*v době vyspělé motorizace, která se realizuje zejména prostřednictvím osobních automobilů, by to kladlo na zaměstnavatele enormní nároky na budování hlídaných parkovišť. Náklady za jejich provozování by museli zaměstnavatelé nést“.*

Současný zákoník práce ovšem zapomněl na to, že obvyklým dopravním prostředkem k cestě do zaměstnání a zpět může být i jízdní kolo.

### **Navrhovaná úprava**

Navrhuje se obnovit právo zaměstnanců na úschovu obvyklých dopravních prostředků, které používají k cestě do zaměstnání a zpět, a to v omezené podobě, která se bude vztahovat

1. pouze na jízdní kola (nikoli na všechny obvyklé dopravní prostředky),
2. pouze na zaměstnance (nikoli též na ostatní osoby, pokud jsou pro zaměstnavatele činní na jeho pracovištích),
3. pouze na zaměstnavatele s 10 a více zaměstnanci (nikoli na všechny zaměstnavatele).

Úschova jízdního kola vzhledem k jeho rozměrům na straně zaměstnavatele nevyvolává ani zdaleka tak velké nároky jako jiné dopravní prostředky. Není třeba budovat a provozovat žádná parkoviště. Například úplně stačí, aby zaměstnavatel zaměstnanci dovolil si kolo vzít s sebou do kanceláře či na jiné zaměstnavatelem určené místo. Ve zvlášť stísněných prostorách je možné jízdní kolo i zavěsit na výšku.

Současně se navrhuje výjimka pro zaměstnavatele, kteří zaměstnávají méně než 10 zaměstnanců, u nichž by hrozilo, že k úschově kol skutečně nemohou určit vhodný prostor (obdobně „malí“ zaměstnavatelé mají podle § 279 odst. 2 a § 280 odst. 2 zákoníku práce úlevy v případě informačních a projednávacích povinností).

Předkládaný pozměňovací návrh tedy nepřináší nic nového, nic nevyzkoušeného. Po roce 2007 někteří zaměstnavatelé parkování kol na pracovišti dále umožňují, někteří bohužel nikoli. Jízda do práce na kole je natolik celospolečensky prospěšná, že by toto právo měl mít každý.

### **Výhody podpory ježdění na kole**

Doprava na kole je mnohdy časově srovnatelná či dokonce rychlejší než jízda automobilem nebo hromadnou dopravou. Zároveň je daleko levnější. Neplatíme za benzín ani jízdenku, nemusíme čekat v kolonách. Zdravotní benefity pravidelného pohybu se navíc pozitivně promítnou v produktivitě práce, což ocení i zaměstnavatelé.

Podpora cyklistiky může představovat i jedno z řešení udržitelné městské mobility. Zvláště velká města se potýkají s dopravními problémy a znečištěním ovzduší a uvažují o omezení vjezdu motorových vozidel do center. Kapacita veřejné dopravy ve špičkách mnohdy nestačí. Naopak v menších městech a na venkově je dostupnost veřejné dopravy nedostatečná.



Vyšší podíl cyklistické dopravy může přispět i k naplnění závazku České republiky snížit emise skleníkových plynů, který vyplývá ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410 ze dne 14. března 2018, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí členskými státy v období 2021–2030, což může mít i pozitivní finanční přínos pro Českou republiku.

Pro nezletilé zaměstnance (například studenty na brigádě) a pro ty, kteří nemají řidičský průkaz nebo mají řidičské oprávnění pozastavené, a tedy nemohou řídit motorová vozidla, může jízdní kolo být jediným dopravním prostředkem.

Na vyhrazených místech pravidelně umožňují žákům a studentům uschovat kola veřejné i soukromé školy a školská zařízení.

Úschova kol je důležitá i vzhledem k tomu, že parkování byt' uzamčeného kola na veřejném prostranství je z důvodu vysokého počtu krádeží kol velmi rizikové, a tudíž zcela nevhodné pro kola vyšší než nepatrné hodnoty. Projekty sdílených kol mají omezený územní dosah a nabízejí pouze jeden typ kol, který nevyhovuje potřebám každého.

Právě místo k parkování může hrát zásadní roli ve výběru způsobu dopravy. Každý by měl mít možnost volby.

Možnost úschovy jízdního kola významně zlepší podmínky dopravy na kole a umožní, aby si ji vyzkoušelo více lidí. Výhody dopravy na kole si zaslouží, abychom ji podpořili.

Tento pozměňovací návrh je obdobou pozměňovacího návrhu předneseného dne 23. 5. 2017 ve druhém čtení vládního návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (tisk 903, 7. období, č. 5978). Projednávání sněmovního tisku však bylo ukončeno s koncem volebního období.

## **I. Předpokládaný hospodářský a finanční dopad navrhované právní úpravy**

Návrh nebude mít negativní dopady na podnikatelské, sociální a životní prostředí. Náklady na straně zaměstnavatelů budou nulové nebo zanedbatelné. Návrh nemá přímý dopad do státního rozpočtu, rozpočtu krajů a obcí. Případný růst cyklistické dopravy a snižování emisí může mít pozitivní finanční přínos pro Českou republiku.

## **II. Zhodnocení souladu návrhu zákona s mezinárodními smlouvami podle čl. 10 Ústavy a s ústavním pořádkem České republiky**

Návrh je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, s předpisy Evropské unie a s ústavním pořádkem České republiky. Návrh naplňuje čl. 7 odst. 3, čl. 11 odst. 4 a čl. 27 odst. 4 Úmluvy o silničním provozu (publikované pod č. 83/2013 Sb. m. s.).

## **B. Část zvláštní**

### **K čl. I**

#### **K bodu 1**

Navrhuje se definice bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty a výslovné povolení přejíždění vodorovné dopravní značky „Podélná čára souvislá“ za účelem dodržení bezpečného odstupu při předjíždění cyklisty.

#### **K bodu 2**

Navrhuje se výjimka z povinnosti užít cyklistická opatření, pokud by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu. Současně se vyjasňuje, že povinnost užít cyklistická opatření platí pouze v daném místě a směru.

### **K čl. II**

Navrhuje se obnovit právo zaměstnanců na úschovu jízdních kol, pokud jich zaměstnanci používají k cestě do zaměstnání a zpět. Úschova kol se nebude týkat zaměstnavatelů, kteří zaměstnávají méně než 10 zaměstnanců.

### **K čl. III**

Účinnost zákona se navrhuje v souladu s § 3 odst. 3 zákona č. 309/1999 Sb., o Sběrce zákonů a o Sběrce mezinárodních smluv, ve znění zákona č. 277/2019 Sb.

V Praze dne 15. června 2020

**Předkladatel**

Petr Dolínek, v.r.