



Ministerstvo dopravy

DO PRÁCE NA KOLE

ANEB PROČ POTŘEBUJEME PODPOROVAT CYKLODOPRAVU?

Listopad 2011



OBSAH

1. PROČ BY ČR MĚLA PODPOŘIT DOJÍŽDĚNÍ DO PRÁCE NA KOLE	4
2. ZAHRANIČNÍ PŘÍKLADY	8
3. PŘEKÁŽKY PRO POUŽÍVÁNÍ JÍZDNÍHO KOLA	11
4. PŘÍKLADY Z ČR	13
5. REALIZOVANÉ PILOTNÍ PROJEKTY DO PRÁCE NA KOLE	15
6. KONCEPT KAMPANĚ DO PRÁCE NA KOLE	19
7. JÍZDNÍ KOLO JAKO DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK Z POHLEDU ZÁKONA	21

Ilustrační fotografie: © archiv Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Úvodem o dokumentu

Materiál je vytvořen jako doprovodný dokument pro aktualizaci Cyklostrategie 2012
Specifického cíle 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu.

Cílem je především bourání předsudků, vyvracení mýtů a omylů a oproštění se od negativního vztahu k jízdě na kole jako takovému. Jízdní kolo je třeba považovat za funkční, praktický a užitečný nástroj určený k aktivnímu pohybu po městě a jako nedílnou součást životního stylu všech populačních skupin obyvatelstva.

Cílem je upozorňovat na výhody cyklo dopravy, zejména při každodenních cestách v rámci města.

Jedním z opatření je právě návrh podpory programu „**Do práce na kole**“, který je zaměřen na podporu chytré a zodpovědné firemní mobility a jehož cílem je motivovat co nejvíce lidí, aby se dopravovali do práce a z práce na kole.

Cíle kampaně

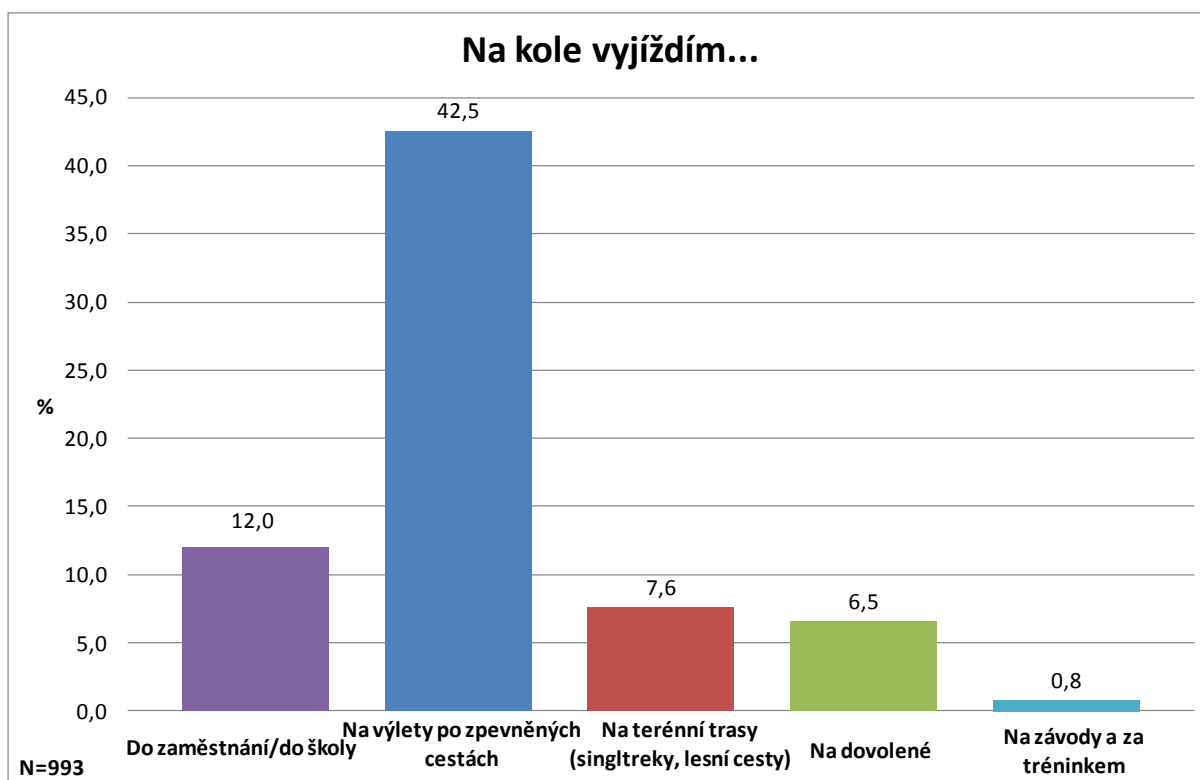
Každý z nás svým každodenním chováním ovlivňuje zdraví a kvalitu nejen svého života, ale i života svých blízkých a prostředí, ve kterém žije. Doprava je přitom jedna z klíčových oblastí se zásadním dopadem na naše zdraví a životní prostředí. Více než třetinu všech cest, které denně vykonáme, tvoří cesty kvůli zaměstnání (cesty na pracoviště nebo služební cesty). Hlavním cílem kampaně je proto přispět k tomu, aby se více lidí dopravovalo do zaměstnání na kole, pěšky nebo hromadnou dopravou a přispěli tak ke zdravějšímu prostředí a lepšímu životu v českých městech.

Ústřední soutěž kampaně, jak již název **Do práce na kole** napovídá, je zaměřena na podporu cyklistické dopravy.



1. PROČ BY ČR MĚLA PODPOŘIT DOJÍŽDĚNÍ DO PRÁCE NA KOLE

Ve většině vyspělých cyklistických zemí, jako je například Dánsko nebo Holansko, je kolo vnímáno především jako prostředek pro každodenní dojíždění do práce, do školy nebo za každodenními povinnostmi. Oproti tomu v ČR je kolo především symbolem rekreace a sportu.



Zdroj: Národní průzkum cyklistů, bikerů a in-line bruslařů, STEM/MARK, reprezentativní vzorek obyvatel ČR 15+, září 2011

I v ČR ale existuje početná skupina lidí, kteří používají jízdní kolo na cesty do práce (jejich počet se na základě výzkumů odhaduje na cca 1 mil. obyvatel). V porovnání s obrovskou popularitou cykloturistiky je však vidět velký nevyužitý potenciál pro každodenní používání jízdního kola ve městech.

	Počet osob ¹
Cykloturisté	3 830 990
Bikeři	680 863
Dopravní cyklisté	1 080 303
Sportovní cyklisté	72 625

Zdroj: Národní průzkum cyklistů, bikerů a in-line bruslařů, STEM/MARK, reprezentativní vzorek obyvatel ČR 15+, září 2011

¹ Uvedené skupiny se mohou překrývat, jedna osoba může náležet do více skupin.

Moderní kolo přitom stalo efektivním a pohodlným dopravním prostředkem. Kola neznečišťují prostředí, jsou tichá, hospodárná, nenápadná a dostupná všem členům rodiny. Na kratší vzdálenosti (do 5 km) jsou prokazatelně rychlejší a jejich rychlost zvláště oceníme, pomyslíme-li na dopravní zácpy. Jízdy do 3 km tvoří našich městech více než 30 % všech jízd autem a cesty do 5 km dokonce 50 %.



Právě na vzdálenosti 3-5 km jsou kolo nebo pěší chůze vhodnými dopravními prostředky. Pravidelných 15-20 minut na kole nebo 30-50 minut rychlou chůzí, které odpovídají překonání této vzdálenosti, odpovídá minimální doporučené denní dávce aktivního pohybu.

Podle odhadů Světové zdravotnické asociace (WHO) doporučená doba 150 minut pohybové aktivity za týden (např. rychlé chůze nebo jízdy na kole) snižuje riziko vzniku ischemické choroby srdeční přibližně o 30%, riziko vzniku cukrovky o 27% a riziko rakoviny prsu a rakoviny tlustého střeva o 21-25%.

Pravidelně dojíždějící cyklisté jsou prokazatelně zdravější v porovnání s obecnou populací a v tomto srovnání mají také vyšší fyzickou zdatnost, která odpovídá mladšímu věku².

Úmrtnost cyklistů ve věku 20-60 let (ať už z důvodu nemoci, úrazu, dopravní nehody nebo z jiného důvodu) je na úrovni 72 % v porovnání s obecnou populací.

Zkušenosti z vyspělých zemí ukazují, že pravidelné dojíždění do práce nebo školy na kole dokáže poměrně účinně čelit rizikům spojeným s rostoucí, a už teď zejména ve městech nadměrnou individuální automobilovou dopravou (časté dopravní kolapsy, zhoršující se životní prostředí ve městech). Používání jízdního kola kromě toho přináší snížení nákladů na dopravu, zlepšení zdraví a kondice zaměstnanců a tím i nárůst produktivity firem.

Evropská cyklistická federace poukazuje na výsledky studií, které prokazují efektivnost cyklistické dopravy. Podle jedné z nich³ jsou celkové náklady na provoz osobního automobilu 98,38 eurocentů na ujetý kilometr, zatímco u jízdního kola je to 1,55 centů/km. Studie započítává do výsledku efekt na zdraví, nehodovost, náklady na cesty a také čas strávený cestou v daném dopravním prostředku.

² Ministerstvo dopravy Nizozemska, 1998 – Eindrapport Masterplan Fiets

³ Zdroj: Trunk G. (2011): Ekonomické srovnání celkové automobilové a cyklistické dopravy, Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur, Wien

Cyklistická doprava přináší výhody nejen lidem, kteří jezdí na kole, ale i samotným městům a obcím. Zkušenosti z mnoha evropských měst potvrzují, že zvýšení podílu cyklistické dopravy znamená:

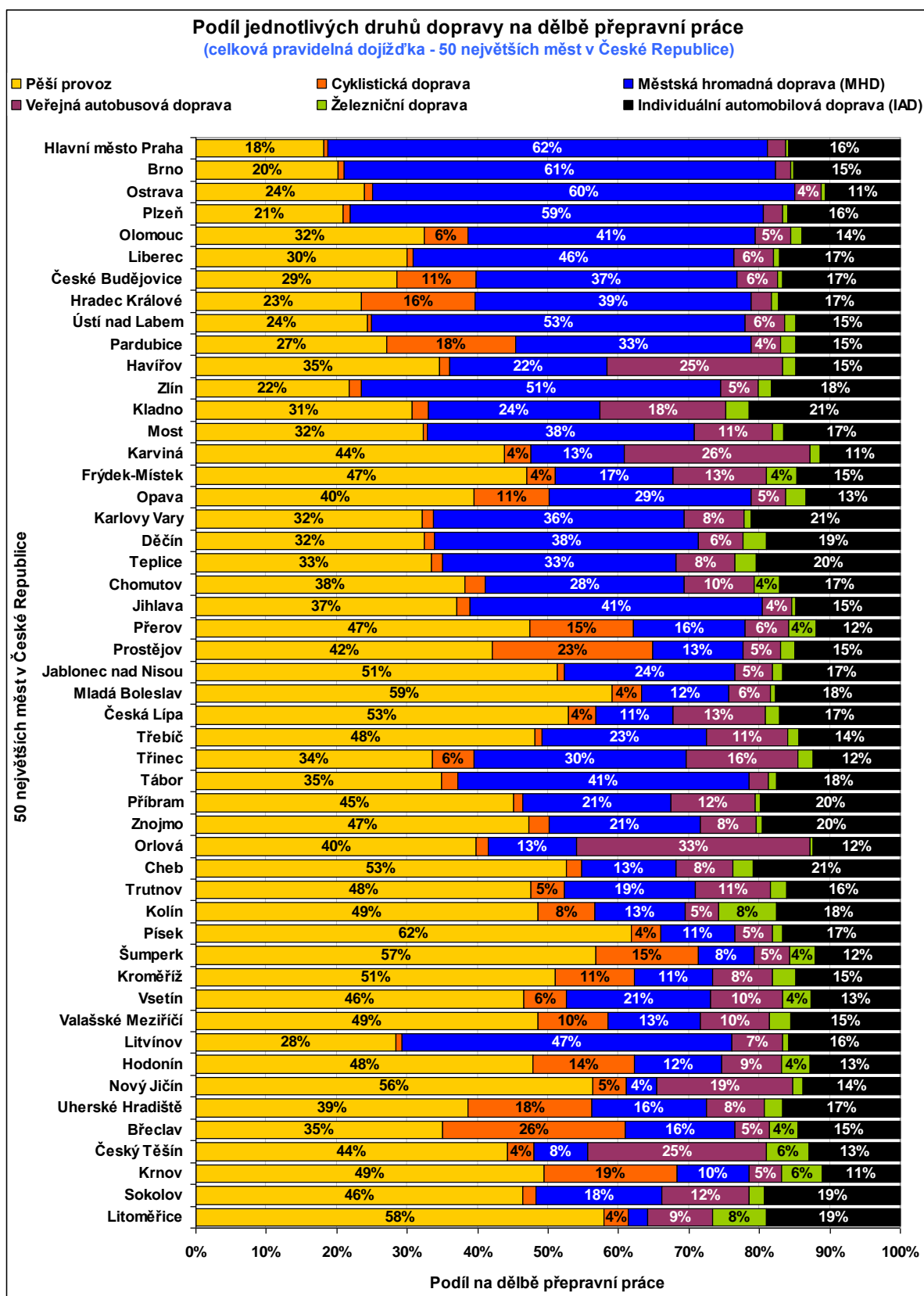
- Volnější dopravní cesty a snazší dopravní prostupnost vzhledem k menšímu počtu aut (dojíždějící motoristé používají kolo místo auta). Dále sem patří také nepřímé uvolnění dopravních cest (veřejná doprava je přitažlivější – nabízí možnost kombinace s použitím kola. Investice do veřejné dopravy se stávají rentabilnějšími).
- Větší plynulost provozu a z toho vyplývající nižší znečištění ovzduší.
- Úspornější využití prostoru (na vozovkách a v místech pro parkování) a tím i menší potřeba investic do cest. Města získávají možnost jiného využití veřejných ploch ke zvýšení atraktivnosti svých center (pro ubytování a pro obchod, pro kulturní vyžití a zábavní aktivity); snížení potřeby investic a dalších nákladů pocítí firmy (parkování) i veřejné úřady (parkoviště, údržba, nová infrastruktura atd.).
- Všeobecné zvýšení kvality života ve městech (menší znečištění ovzduší, menší hluk, uvolnění veřejných prostranství, bezpečnost dětí). Zvýšení atraktivity bydlení – především pro rodiny.
- Zpomalení chátrání historických památek; tím se snižují náklady na údržbu (například při méně častém čištění).



Důležité jsou také přínosy pro firmy. Dopravní zácpy v důsledku intenzivní automobilové dopravy znamenají nezanedbatelné finanční ztráty a ztěžují přístupnost dodavatelům i návštěvníkům. Podle výpočtů Konfederace britského průmyslu působí obtížná dopravní prostupnost v londýnské oblasti enormní časové ztráty ve výrobě a tyto ztráty lze v přepočtu vyčíslit na více než 10 miliard EUR ročně. Zaměstnanci dojíždějící na jízdním kole jsou navíc prokazatelně zdravější a výkonnější.

V rámci sčítání lidu, domů a bytů byly evidovány také cesty do zaměstnání a škol. Jak se ukázalo, **průměrný podíl cyklistů, kteří dojíždějí do zaměstnání na kole je v ČR 7,3 %⁴**. Mezi českými městy jsou ale, pokud jde o podíl cyklistické dopravy, přirozeně velké rozdíly. Vysoký podíl cyklistů dojíždějících do práce či do školy mají např. města Nymburk (29 %), Poděbrady (26 %) či Břeclav (26 %), naopak nízký podíl je v Praze (0-1%), Ústí nad Labem (0-1 %), Mostu (0-1%) či Plzni (1 %).

⁴ Jaroslav Martinek, René Bartoš, Jiří Čarský: Studie o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce, projekt VAV Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR „Cycle21“, leden 2007



Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky pro 50 největších měst
Zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů, Český statistický úřad, 2001

2. ZAHRANIČNÍ PŘÍKLADY



V řadě metropolí západní Evropy je jízdní kolo naprosto samozřejmou součástí dopravního systému a úředník v obleku na bicyklu zde rozhodně není žádnou výstředností.

Mnohé státy západní Evropy městskou cyklistiku proto aktivně podporují, často formou různých kampaní a soutěží:

- **Rakousko** - klima:aktiv mobil - <http://www.klimaaktiv.at/article/archive/11995/>
Rakousko poskytuje dotace za jízdu na kole a na elektrokola – pro výpočet se používá přepočítání na ušetřené CO₂, využitím nemotorového dopravního prostředku.
- **Rakousko:** kampaň „Radelt zur Arbeit“ (IG Fahrrad) - www.radeltzurarbeit.at
- **Dánsko** – soutěž „Vi cykler til arbejdet“ (Danish Cyclists' Federation) - <http://www.vcta.dk>
- **Dánsko** – Bike to School (Danish Cyclists' Federation) - <http://www.abc-abc.dk/>
- **Velká Británie** – Cyclescheme – zvýhodněné nákupy jízdních kol pro zaměstnavatele (Cyclescheme) - <http://cyclescheme.co.uk>
- **Velká Británie** – Cycle Friendly Employers - www.cyclefriendlyemployers.org.uk
- **Německo** - Mit dem Rad zur Arbeit (ADFC) - <http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/>
- **Německo** - FahrRad! Fürs Klima auf Tour – Take your bike, save the climate! (VCD) - www.klima-tour.de (pro teenagery ve věku 12-18 let)
- **Švýcarsko** – Bike 2School (Provelo Switzerland) - <http://www.bike2school.ch/>
- **Belgie** – Met de fiets naar het werk /Bike to Work – www.biketowork.be
- **Belgie** - V Belgii dostává zaměstnanec, který jezdí na kole do práce, od státu dotaci 0,20 euro za každý ujetý kilometr – Info od Annie Roetynck, ETRA
- **Maďarsko** – Bringázz a munkába! (Magyar Kérekpárosklub) www.bringazzmunkaba.hu
- **Nizozemí**, které dotuje zaměstnanecké nákupy jízdních kol do ceny 749 eur bez DPH. – zdroj: Annie Roetynck, ETRA
- **Itálie** – příspěvek státu na nákup jízdních kol (letos 11,4 milionů eur a příští rok chtějí přidat dalších 7,6 milionů) - zdroj: Annie Roetynck, ETRA

Ukázky propagačních materiálů



Leták kampaně „Mit dem Rad zur Arbeit“, Německo



Leták kampaně „Beat the Traffic“, Velká Británie

The screenshot displays the homepage of the 'Radel zur Arbeit' website. At the top, there is a navigation bar with regional links for Austria: GESAMT ÖSTERREICH, WIEN, OBER ÖSTERREICH, SALZBURG, BURGEN LAND, STEIERMARK, VORARLBERG, TIROL, KÄRNTEN, and NIEDER ÖSTERREICH. A central banner features a woman on a bicycle and the text 'ÖSTERREICH RADELT ZUR ARBEIT'. To the right, a 'Radel-Bilanz Gesamt' (Cycling Balance Overall) section lists statistics: 814350 km, 14413995 kcal, 374601 €, and 129481.65 kg CO2. A login form is also present with fields for 'Nickname' and 'Passwort'. Below the banner is a menu with 'HOME', 'MITMACHEN', 'RADFAHREN', 'GEWINNEN', and 'SUCHE'. The main content area includes a 'PRESSEFOTOS DRUCKAUFLÖSUNG AKTUELL' section with a link to download photos and a 'LEBENSSTÜPFEN' section with the 'klima:aktiv mobil' logo. A calculator tool is visible on the right, titled 'BERECHNEN SIE IHRE PERSÖNLICHEN VORTEILE ALS ARBEITSRADLENDE!'. On the left, there are sidebars with 'TEAMS GEWINNEN!' and 'AKTUELLE TEILNEHMERZAHLEN' (1830 Firmen, 1679 Teams, 7098 Pers.).

Webová prezentace kampaně „Radel zur Arbeit“, Rakousko

3. PŘEKÁŽKY PRO POUŽÍVÁNÍ JÍZDNÍHO KOLA

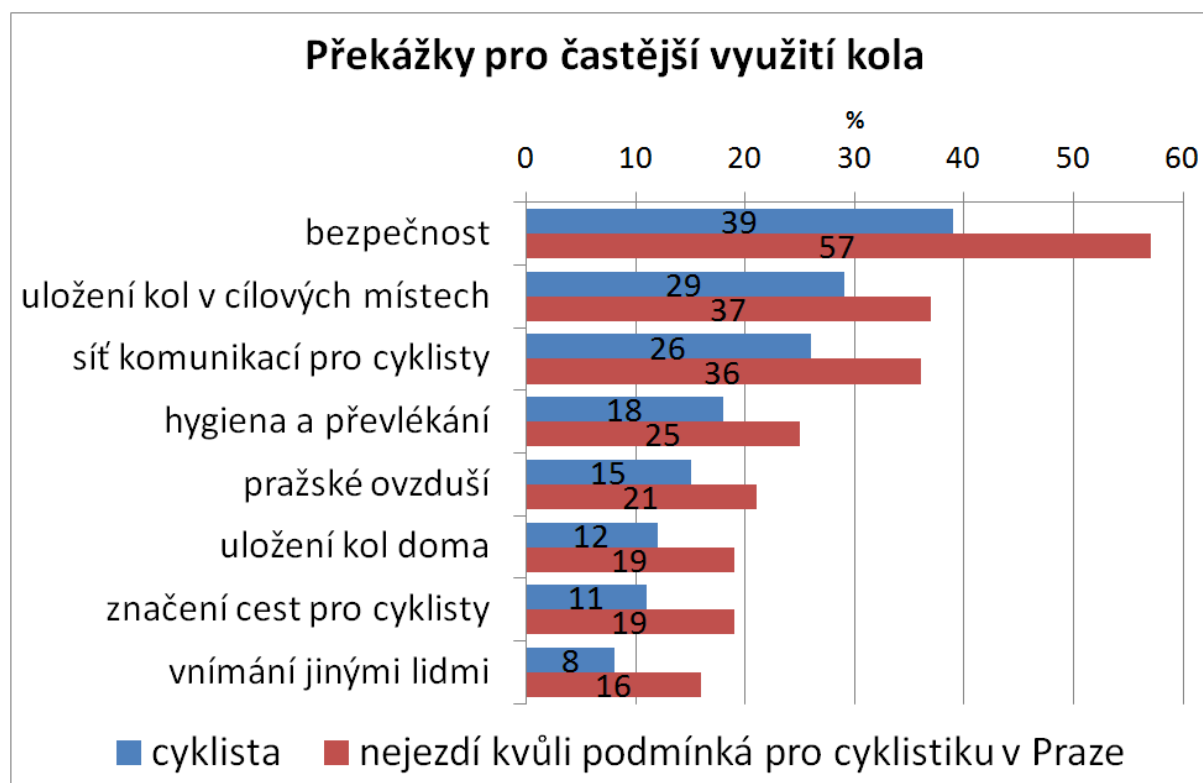
Každodenní užívání kola ve městě komplikuje řada bariér, především legislativní podmínky, nedostatečná infrastruktura, především ale vnímání dopravy na jízdním kole většinou společností.

Mnozí lidé kolo mají a rádi by ho využívali k jízdám ve městě, ale za současného stavu si netroufají. Podle výsledků průzkumu cyklistické dopravy, který byl proveden v roce 2010 v Praze, má každá domácnost průměrně 2-3 kola (průměr 2,5 na jednu domácnost). To znamená poměrně velký potenciál k pravidelnému dojíždění do práce či do školy.

Průzkum se zaměřil také na zjištění hlavních bariér, které odrazují od častějšího používání jízdního kola jako dopravního prostředku.

Hlavními překážkami lze přitom shrnout do několika hlavních oblastí:

1. Vnímaná nebezpečnost, tedy požadavek na dostatečně hustou síť chráněných a bezpečných cest, na kterých se budou cyklisté orientovat
2. Nedostatečné zázemí v cíli cesty (bezpečné uložení kol, hygiena, převlékání)
3. Zdravotní rizika jízdy na kole (mnoho lidí má dojem, že vdechování exhalací je nebezpečné a na kole rizikové).
4. Vnímání jízdního kola většinou společností.



Zdroj: Výzkum cyklistické dopravy v Praze, GfK, září 2010

Mnoho lidí, kteří by jízdní kolo rádi používali, se setkává s odmítavou reakcí na straně svého zaměstnavatele. Analýza právního prostředí, která je podrobně

popsána v kapitole 7, ukazuje, že zaměstnavatelé v ČR nejsou motivováni k tomu, aby podpořili své zaměstnance k pravidelnému dojíždění na kole.

Větší rozšíření jízdních kol ve městech je proto podmíněno propagační kampaní, která by:

- vysvětlovala přínosy cyklistické dopravy,
- obracela se na cílové skupiny zaměstnavatelů stejně jako zaměstnanců,
- měnila vnímání jízdního kola od nástroje rekreace a sportu směrem k dopravnímu prostředku pro každého.



4. PŘÍKLADY Z ČR

Přestože jízdní kolo je v ČR přijímáno vnímáno především jako nástroj rekreace vhodný pro volný čas, nezanedbatelný počet lidí jej používá také pro každodenní dopravu. Již dnes někteří zaměstnavatelé aktivně podporují používání jízdního kola pro cesty do práce a z práce, najdou se i příklady služebních kol.

Následující příklady ilustrují skutečnost, že již dnes existují v komerčním sektoru i ve veřejné správě organizace, které chápou význam cyklistické dopravy:

Parkoviště pro jízdní kola



Nová budova ČSOB v Praze-Radlicích



Parkoviště v podzemních garážích umožňuje bezpečně uložit jízdní kola zaměstnanců



Zoologická zahrada v Praze nabízí parkování svým návštěvníkům i zaměstnancům



ZOO Praha - Parkoviště zároveň slouží k uskladnění zaměstnaneckých kol

Služební jízdní kola

Poštovní doručovatelé, policisté a messengeri jsou typy zaměstnání, které přímo vybízejí k používání jízdního kola. Služební jízdní kola dnes ale pořizují také další instituce:



*Jízdní kola používá Městská policie
v městské části Plzeň-Slovany*



*V roce 2009 zakoupilo Ministerstvo
životního prostředí ČR služební jízdní kola*



*Služební jízdní kola mohou využít také
Zaměstnanci odboru životního prostředí Úřadu
městské části Prahy 12.
Foto: MČ Praha 12*



*Jízdní kola používají k přesunu
v rozsáhlém areálu také zaměstnanci
ZOO Praha.*

5. REALIZOVANÉ PILOTNÍ PROJEKTY DO PRÁCE NA KOLE

Praha

- Termín soutěže: květen 2011
- Základní charakteristika: Soutěž firemních týmů, které měly 2-5 členů.
- Soutěžní kategorie: nejvyšší počet ujetých „Zelených kilometrů“ (nejlepší jednotlivec, nejlepší tým), cyklozaměstnavatel roku, kreativní soutěž.
- Počet účastníků: 1025 zaměstnanců ve 274 týmech ze 181 organizací
- Počet ujetých „Zelených kilometrů“ celkem přes 318 000km; vítězný tým 5114km, vítězný jednotlivec 1363km během soutěžního měsíce
- V rámci kampaně byla provedena analýza mobility managementu pro 4 organizace.
- Organizátor: Auto*Mat, o.s.
- Web kampaně: www.dopracenakole.net



Celkem 1025 lidí se zúčastnilo soutěže Do práce na kole, která probíhala v průběhu května v Praze. Hlavní výhry získali zaměstnanecké týmy, které najely nejvíce kilometrů na cestě do práce a z práce.

Na stupních vítězů nakonec stanuli zaměstnanci firmy Tesco, kteří najeli více než pět tisíc kilometrů. Druhý a třetí nejsilnější tým sestavila Sekce vyzbrojování ministerstva obrany a společnost DHL.

Auto*Mat vedle těch, kdo ujeli nejvíce kilometrů, ocenil i další účastníky kampaně. Za kreativní přístup získal tým Fyziologického ústavu Akademie věd ČR městské kolo Bicykl Made in Žižkov, a to za zaslanou fotografickou báseň o cestě do práce na kole.

Organizátoři vyhlásili také „Cyklozaměstnavatele roku“, kterým se za všestrannou podporu dojížděky svých zaměstnanců do práce na kole stala firma Et Netera.

Slavnostního vyhlášení výsledků v červnu 2011 se zúčastnili a ceny výhercům předali herec Kryštof Hádek, dokumentaristka Linda Jablonská a dánský velvyslanec Ole E. Moesby.

Pražská kampaň „Do práce na kole“ byla určena zaměstnancům firem, úřadů i dalších organizací. Její pravidla vycházejí z podobných soutěží, které se již řadu let pořádají například ve Velké Británii, v Německu nebo v Maďarsku.



Pardubice

- Termín soutěže: září 2011
- Základní charakteristika: Soutěž firemních týmů, které měly 2-4 členy. Důraz byl kladený na pravidelnou dojížďku, do závěrečného slosování byly zařazeny týmy, které ujely v daném období alespoň dvě třetiny všech cest na kole.
- Počet účastníků: 697 zaměstnanců ve 276 týmech ze 112 organizací
- Organizátor: Město Pardubice
- Web kampaně: <http://dopracenakole.pardubice.eu>



Celkem 697 lidí se zúčastnilo soutěže Do práce na kole, která probíhala celé září v Pardubicích. Jejím cílem bylo podpořit pravidelné dojíždění do práce nebo do školy na kole. Výhercem soutěže se stal tým Ranní ptáčka z Univerzity Pardubice, který si jako výhru odnesl dovolenou od společnosti Medila.

Slavnostní vyhlášení výsledků se uskutečnilo na slavnosti „Město na Míru“, kde výherce společně vylosovali náměstek primátorky Martin Bílek a dánský velvyslanec Ole E. Moesby.

Pardubice jsou považovány za cyklistické město, většina opatření pro cyklisty tu vznikla už počátkem 90. let. Mezi českými městy nad 50 tisíc obyvatel mají Pardubice nejvíce cyklistů. Ve srovnání s matadory cyklistické dopravy západní Evropy však stále výrazně zaostávají. Město proto hledá další cesty, jak zvýšit počet lidí, kteří kolo používají ke každodenní dopravě do práce nebo do školy.

Pardubická kampaň „Do práce na kole“ se inspirovala zahraničními vzory, především Dánskem, které je proslulé svojí přívětivostí k cyklistům. Do celonárodní dánské kampaně pod názvem „Vi cykler til arbejdet“ (v překladu „Jezdíme na kole do práce“) se v květnu 2011 zapojilo více než 93 tisíc lidí, kteří společně najeli 12,5 milionu kilometrů.



6. KONCEPT KAMPAŇĚ DO PRÁCE NA KOLE

Cílem kampaňe je propagovat jízdní kolo jako dopravní prostředek vhodný pro běžné každodenní dojíždění do práce nebo do školy.

Kampaň by svojí formou a nastavením měla:

- být použitelná v různých městech, které mají rozdílnou dopravní infrastrukturu, morfologické a další podmínky apod.,
- zapojit firmy, jednotlivce i orgány místní samosprávy,
- podporovat image jízdního kola nikoli jako prostředku rekreace nebo sportu, ale především zdravého dopravního prostředku pro každý den a všechny skupiny populace,
- akcentovat pravidelnost dojíždění do práce na kole (tj. sledovat především fakt, zda zaměstnanec přijel do práce na kole)
- změnit vnímání pravidelného dojíždění na kole z archaické a krajové záležitosti ve společenský standard.

Kampaň je založena na soutěži, do níž se mohou zapojit týmy spolupracovníků reprezentující komerční firmy, neziskové organizace, školy, či orgány státní správy a místní samosprávy. Subjekty, které se chtějí zapojit do kampaňe, se zavazují respektovat metodiku projektu.

Kampaň může pracovat s nejrůznějšími kategoriemi podle toho, jakého cíle se která obec snaží kampaňí dosáhnout. V případě propagace cyklodopravy do práce jako bezemisní náhrady automobilové dopravy lze akcentovat úsporu CO₂ (sledování počtu ujetých kilometrů a počtu náhrad cest autem).

Příklady ukazatel pro vyhodnocení dopadu kampaňe:

Účast v soutěži

- počet účastníků soutěže – kolik je registrováno a pravidelně eviduje jízdy
- počet zaměstnaneckých týmů
- počet firem, ze kterých jsou zaměstnanecké týmy

Zájem o kampaň

- počet emailů doručených účastníkům soutěže
- návštěvnost stránek, případně počet příznivců prostřednictvím sociálních sítí
- počet ohlasů v tisku, rádiu a TV

PR aktivity pořadatele

- počet vydaných tiskových zpráv, tiskových konferencí

Součástí kampaňí mohou být i plány pro řízení mobility (Mobility Management⁵) ve vybraných společnostech a institucích. Jde o nástroje a postupy, které mají při zachování požadované dopravní obslužnosti vést k snížení dopadů na životní prostředí.

⁵ Podle metodiky European Platform on Mobility Management, www.epomm.eu

V rámci toho mohou zaměstnavatelé přijmout řadu opatření, jako například:

- pořízení firemních kol/elektrokol,
- zřízení parkovací infrastruktury,
- proplácení jízdenek na MHD,
- vytvoření vnitřních směrnic pro používání jízdních kol,
- apod.



7. JÍZDNÍ KOLO JAKO DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK Z POHLEDU ZÁKONA

Úvodem:

Širší používání jízdního kola jako dopravního prostředku na pracovní (služební) cesty naráží na mezery v naší legislativě.

I když zákon umožňuje používat soukromá jízdní kola pro pracovní cesty, zaměstnancům za ně nelze přiznat cestovní náhrady. Přijetí jízdního kola jako rovnocenného dopravního prostředku navíc vyžaduje specifické služby a zázemí na straně podnikatele (minimálně kryté a dobře zabezpečené parkování) a také je podnikatel povinen vydat vnitřní nařízení, které upravuje provoz kol, včetně pravidelného školení řidičů. Při vytváření podmínek se podnikatelé setkávají s nejistotou, neboť pro provoz firemních jízdních kol zatím u nás neexistuje dostatek zkušeností. Také dotázané finanční úřady se rozcházejí v požadavku na vedení knihy jízd.

Na straně podnikatelů jsou i obavy z většího rizika pracovního úrazu, které vyplývá z vyšší zranitelnosti cyklistů. I když většinou jde pouze o nebezpečnost zdánlivou (cyklisté volí přirozeně chráněné cesty – cyklostezky, zklidněné komunikace, kde jsou ohroženi podstatně méně než např. motorkáři na silnicích), obavy z možného pracovního úrazu a následného řízení se mezi podnikateli stále objevují. Společnosti se proto často snaží přenést zodpovědnost na zaměstnance, někdy to dokonce může vést k vydání vnitřního nařízení, které zakazuje používat v pracovní době jízdní kola (např. ve velkých areálech výrobních závodů, v nemocnicích apod.). Podnikatelů a společností, které provozují firemní jízdní kola, je velmi málo, jedná se spíše o ojedinělé případy.

Dojíždka na pracoviště a z něj se z hlediska zákona nepovažuje za pracovní cestu, a zodpovědnost je tedy plně na zaměstnanci. Proto se kola podstatně častěji používají práce **na cesty z a do práce** a v této oblasti je zároveň **největší potenciál pro pravidelné používání jízdního kola**.

Podrobnější informace

Jízdní kola v majetku podnikatele nebo obchodní společnosti

Pro firemní účely je možné zakoupit kolo jako dopravní prostředek. Kolo jako dopravní prostředek musí být použito – slovy zákona - „k dosažení, zajištění a udržení zdanitelných příjmů“ příslušné fyzické nebo právnické osoby. Jízdní kolo musí být v takovém případě používáno pouze na dopravu, ne např. pro účely reprezentace.

V praxi se postupem času stalo zvykem přijímat jako dopravní prostředky především automobily, v menší míře motocykly. Protože firemních jízdních kol zatím mnoho není, mohou přeci jen vyvolat otázky ze strany finančních úřadů. Jako důkazní materiál by měla být postačující kniha jízd, popř. svědectví klientů, že podnikatel používá jízdní kolo při výkonu své výdělečné činnosti. Roli přitom bude hrát také podnikatelská činnost subjektu. Zařazení nákladů do účetnictví se přitom odvíjí od pořizovací ceny. Pokud je pořizovací cena nižší než 40.000 Kč, lze zanést nákup do výdajů přímo. Jízdní kolo v ceně vyšší než 40.000 Kč je možné zařadit do obchodního majetku a odepisovat v 1. odpisové skupině.

Podle posledních zkušeností finanční úřady přijímají jízdní kola jako dopravní prostředky bez problémů, zejména pokud jde o elektrokola nebo kola městského typu (citybikes). Problém může nastat např. u prokazování účelu v případě MTB kol. V takovém případě opět hraje roli především povaha podnikatelské činnosti.

Stejně jako u automobilů může být problematické soukromé používání firemního jízdního kola pro cesty z/do práce. V takových případech může FÚ odmítnout uznat náklady na jeho pořízení a provoz jako daňově uznatelné, nebo je uznat pouze z části. Pokud firma vlastní jízdní kola, lze doporučit je provozovat pouze pro účely spojené s činností firmy (např. na cesty ke klientům, inspekční cesty apod.).

Provoz jízdních kol pro pracovní (služební) cesty

Provoz jízdních kol v rámci pracovní doby podléhá, pokud jde o bezpečnost práce, stejným pravidlům jako provoz motorových vozidel. Zaměstnavatel by měl pro tento účel vydat vnitřní předpis, obdobný jako pro provoz automobilů. Podle Inspektorátu bezpečnosti práce je minimální povinností zaměstnavatele uspořádat školení řidičů, které bude obsahovat:

- školení dopravních předpisů (se speciálním zaměřením na cyklisty, podle zákona 361/2000 Sb.),
- poučení o povinné výbavě jízdního kola (podle vyhlášky 341/2002 Sb.)
- seznámení s obsluhou jízdního kola (opravy, náradí, kontakty pro případ defektu apod.).

Kromě toho může zaměstnavatel upravit také další podmínky, např. povinné nošení helmy, způsob ukládání jízdních kol, používání služebních/soukromých jízdních kol, hmotná odpovědnost za firemní kola, vedení knihy jízd apod. Zaměstnavatel může také nařídit zaměstnanci volbu dopravního prostředku při služebních a pracovních cestách.

Cestovní náhrady za pracovní (služební) cesty

Z hlediska cestovních náhrad zákon umožňuje proplácet zaměstnancům firmy pouze jízdy uskutečněné motorovým vozidlem. Na nemotorové prostředky se tento předpis nevztahuje, resp. pro tento případ neexistují v zákoně definovaná pravidla (od roku 2007 problematiku cestovních náhrad upravuje Zákoník práce). Sazebník pro výše náhrady počítá pouze s motorovými dopravními prostředky. Za motorová vozidla mohou být považována pouze elektrokola. Na ně se pak vztahuje paušální náhrada ve výši 1 Kč/km (stav k 11/2011).

Zaměstnavatel může vydat interní předpis, který přizná zaměstnanci náhrady za jízdu na kole. Taková náhrada nebude u zaměstnavatele určitě daňově uznatelná, naopak u zaměstnance bude předmětem daně – tj. přesně opačně než náhrad podle předchozího odstavce, které jsou u zaměstnavatele daňově uznatelným nákladem a u zaměstnance dani nepodléhají. Takové řešení je finančně nevýhodně pro zaměstnavatele i pro zaměstnance.

Při použití soukromého jízdního kola může zaměstnavatel využít také §190 Zákoníku práce. V tomto případě jsou příjmy na straně zaměstnance osvobozené od daně, u zaměstnavatele budou daňově uznatelným nákladem:

„§ 190 (1) Sjedná-li zaměstnavatel, popřípadě vnitřním předpisem stanoví nebo individuálně písemně určí podmínky, výši a způsob poskytnutí náhrad za opotřebení vlastního náradí, zařízení nebo jiných předmětů potřebných k výkonu práce zaměstnance, poskytuje mu tuto náhradu za dohodnutých, stanovených nebo určených podmínek.“

Zároveň ovšem musíme dodat, že všechny dotázané finanční úřady se k možnosti vyplacení cestovních náhrad za pracovní (služební) cesty na jízdním kole vyjádřily negativně.

Odpovědnost za pracovní úrazy

Na cestách do práce a z práce (tedy cesty mezi domovem a pracovištěm, v čase mimo obvyklou pracovní dobu, která je sjednaná v pracovní smlouvě) nenese zaměstnavatel žádnou zodpovědnost za své zaměstnance.

Na pracovních (služebních) cestách se případné zranění hodnotí jako pracovní úraz. Nejčastěji se v tomto případě jedná o dopravní nehody, u kterých se postupuje stejně jako při nehodách v motorovém vozidle. O výši náhrady se rozhoduje v závislosti na policejním šetření, pouze na účelových komunikacích musí zaměstnavatel nehodu prošetřit na své vlastní náklady.

Při tomto šetření se hodnotí dodržování zákona, míra zavinění nehody a také to, zda zaměstnanec postupoval v souladu s vnitřními předpisy (např. měl na hlavě helmu, předepsané vybavení apod.).

Odpovědnost za odkládání jízdních kol

Odpovědnost zaměstnavatele za majetek zaměstnanců

Podle §267 Zákoníku práce zodpovídá zaměstnavatel za věci, které jsou obvykle přinášeny do práce. Až do roku 2006 obsahoval zákon také klauzuli, která ukládala zaměstnavateli povinnost „zajistit úschovu věcí a obvyklých dopravních prostředků zaměstnanců“. Automobil podle výkladu zákona nebyl považován za obvyklý dopravní prostředek, jízdní kolo však ano. Vypuštěním této věty z nového zákoníku práce, platného od roku 2007, zaměstnavatelé tuto povinnost ztratili.

V případě odcizení kola tak zaměstnavatel nenes odpovědnost za vzniklou škodu. Zřízení cyklistického stojanu nehraje žádnou roli – zodpovědnost leží plně na majiteli jízdního kola – zaměstnanci.

Pokud by ale zaměstnavatel používání jízdních kol výslovně povolil a vyhradil zaměstnancům (např. vnitřním předpisem) zvláštní místo k jejich odkládání, pak by za odložené jízdní kolo patrně odpovídal. Stejně tak, pokud by zaměstnavatel zaměstnanci schválil jízdní kolo jako dopravní prostředek pro pracovní (služební) cestu, odpovídal by za škodu, která zaměstnanci vznikla v souvislosti s tímto použitím kola pro pracovní účely.

Odpovědnost provozovatele za jízdní kola návštěvníků

V případě krádeže jízdního kola např. před restaurací se postupuje podle §433 Občanského zákoníku. Podle něj nese provozovatel odpovědnost pouze v případě, že provozování je zpravidla spojeno s odkládáním kol (tedy např. v případě cykloopravny, prodejny kol, restaurace určené pro cyklisty apod.). Další podmínkou je umístění kola na místě k tomu určeném nebo obvyklém. Vyloučena jsou tedy jízdní kola, která nebyla umístěna ve stojanu ale např. pouze opřena o zeď.

Shrnutí

I když zákon umožňuje používat soukromá jízdní kola pro pracovní cesty, zaměstnancům za ně nelze přiznat cestovní náhrady. Jejich vyplacení pro firmy znamená finanční znevýhodnění, podle Zákoníku práce je nelze vykázat jako daňově uznatelnou položku.

Přijetí jízdního kola jako rovnocenného dopravního prostředku navíc vyžaduje specifické služby a zázemí na straně podnikatele (minimálně kryté a dobře zabezpečené parkování) a také je podnikatel povinen vydat vnitřní nařízení, které upravuje provoz kol, včetně pravidelného školení řidičů. Při vytváření podmínek se podnikatelé setkávají s nejistotou, neboť pro provoz firemních jízdních kol zatím neexistuje dostatek zkušeností. Dotázané finanční úřady se také rozcházejí v požadavku na vedení knihy jízd.

Obavy jsou i z vyššího rizika pracovního úrazu, které vyplývá z vyšší zranitelnosti cyklistů. I když většinou jde pouze o nebezpečnost zdánlivou (cyklisté volí přirozeně chráněné cesty – cyklostezky nebo zklidněné komunikace, kde jsou ohroženi podstatně méně než např. motorkáři na silnicích), obavy z možného pracovního úrazu a následného řízení se mezi podnikateli stále objevují.

Při požadavcích na firemní zaměstnanecká kola se proto firmy často snaží přenést zodpovědnost na zaměstnance. Někdy to dokonce může vést k vydání vnitřního nařízení, které zakazuje používat v pracovní době jízdní kola (např. ve velkých areálech výrobních závodů, v nemocnicích apod.). Podnikatelů a společností, které provozují firemní jízdní kola, je velmi málo, jedná se spíše o ojedinělé případy.

Na cesty mezi bydlištěm a pracovištěm se zodpovědnost zaměstnavatele nevztahuje, proto se **na cestování do práce a z práce používá kolo relativně nejčastěji a v této oblasti je také největší potenciál.**

Zpracovatel dokumentu.
Ing. Jitka Vrtalová