

PRACOVNÍ PRÁVO

ČASOPIS PRO VÝKLAD PRACOVNÍCH A SOCIÁLNĚ
POJIŠŤOVACÍCH ZÁKONŮ.

Dr. O. SULÍK:

O pracovním odpočinku řidičů automobilů.

I.

Automobilové dopravnictví a sociální poměry.

Pracovní poměry řidičů aut nejsou řádně upraveny. Rychlý rozvoj dopravy prováděné motorovými vozidly vyžaduje si četných nových právních předpisů. Tak tomu jest nejenom u nás, ale téměř ve všech ostatních státech s vyvinutým průmyslem.

Jsme teprve v počátcích nové právní úpravy, kterou bude třeba provést, aby se automobilové dopravnictví volně vyvíjelo bez těžkých poruch pro důležité veřejné zájmy, jako je na př. bezpečnost na dopravní dráze vůbec nebo ochrana života a zdraví osob dopravujících i dopravovaných.

Všeobecně se uznává, že bude nutno v nynějších právních rádech mnohé opravit a doplnit, aby byla zajištěna řádná péče o lidského činitele v moderní dopravě motorovými vozidly. Veřejnost si namnoze ani neuvědomuje, jak svízelné jsou poměry zaměstnanců automobilové dopravy, jak nebezpečné a zdraví škodlivé jest zejména zaměstnání řidičů aut. Teprve časté katastrofy v automobilovém dopravnictví ukazují, že je tu třeba důkladné nápravy. Bylo by to nejen ku prospěchu řidičů aut, nýbrž i k ochraně významných zájmů široké veřejnosti.

Mezinárodní úřad práce koná právě šetření, aby zjistil, jaké právní předpisy by měly býti vydány o pracovní době a odpočinku řidičů aut. V brzké době vydá v této věci obsírnou studii.

Úprava pracovní doby a odpočinku řidičů — toť zatím hlavní úkol, jehož řešení zákonodárným činitelům přímo vnucuje veřejný zájem.

To uznali též naši zákonodárci při jednání o zákonech, které se týkají dopravy a jízdy motorovými vozidly. A tak bylo pojato do

§ 38, odst. 9, zákona č. 81/1935 o jízdě motorovými vozidly toto důležité ustanovení:

»Vládním nařízením budou vydány předpisy o zajištění přiměřeného odpočinku řidičům z povolání v rámci zákona o osmihodinné době pracovní.«

Provedení zákonného zmocnění obsaženého v § 38, odst. 9, zákona o jízdě motorovými vozidly nalezneme v § 114 nově vydaného vl. nařízení ze dne 19. října 1935, č. 203 Sb. z. a n., vydaného k provedení zákona o jízdě motorovými vozidly.

II.

Nová právní úprava odpočinku řidičů aut.

Co stanoví § 114 vl. nař. č. 203/1935 o pracovním odpočinku řidičů aut?

Pokusíme se vytknouti hlavní jeho smysl. Především nás bude zajímati, jaký jest poměr § 114 vlád. nař. čís. 203/1935 k zákonu o osmihodinné době pracovní, pokud se tímto zákonem všeobecně upravuje pracovní odpočinek zaměstnanců (§ 3 a násl., § 8 a § 12).

Nejdůležitější částí § 114 vl. nař. č. 203-1935 jest tento předpis:

»Nejdéle po třech hodinách nepřetržitého řízení motorového vozidla budiž řidiči poskytnut odpočinek deseti až patnácti minut. Řízení se považuje za nepřetržité, i když bylo přerušeno po dobu ne delší než úhrnem patnáct minut.«

K tomu budiž uvedeno, že zákon o osmihodinné době pracovní ponechává rozdělení pracovní doby a stanovení pracovních přestávek (odpočinku) a pracovní doby dohodě mezi zaměstnanci a zaměstnavateli; stanoví jenom v § 3, odst. 2., že zaměstnanci staršímu 18 let musí býti poskytnuta přestávka a s poň čtvrt hodiny po pěti hodinách nepřetržité práce.

Jak jest patrné, rozlišuje se v § 114 vlád.

nař. č. 203/1935 mezi »nepřetržitou prací« a »nepřetržitým řízením«. Pro nepřetržitou práci řidičovu platí beze změny ustanovení § 3, odst. 2 zákona o osmihodinné době pracovní, t. j. přestávka nejméně čtvrt-hodinová musí býti poskytnuta teprve po uplynutí pěti hodin nepřetržité práce. Jde-li však o nepřetržitě řízení motorového vozidla, musí býti dán řidiči odpočinek deseti až patnácti minut již po třech hodinách.

Třeba tu zároveň poukázati na důležité ustanovení § 114 cit. nař., podle něhož se považuje řízení za nepřetržitě, i když bylo přerušeno po dobu ne delší než úhrnem patnácti minut.

Předpis o povinném pracovním odpočinku po třech hodinách nepřetržitého řízení platí též pro ony řidiče motorových vozidel, jichž se týká § 12 zákona o osmihodinné době pracovní. V tom možno vidět slušný pokrok proti nynějšímu právnímu postavení řidičů, jichž se týká § 12 zákona o osmihodinné době pracovní, t. j. řidičů

a) zaměstnaných a bydlících v domácnosti zaměstnavatelově a najímaných na delší dobu než na měsíc; dále řidičů

b) určených k osobním službám pro zaměstnavatele.

Zdůraznili bychom ještě, že § 114, odst. 2 vl. nař. 203/1935, začínající slovy

»řidičům motorového vozidla, na něž se vztahuje § 12 zákona č. 91/1918 Sb. z. a n. o osmihodinné době pracovní, náleží ve 24 hodinách odpočinek 12 hodin...«

n i k t e r a k n e s t a n o v í, k t e r ý c h ř i d i č ů s e t ý k á § 12 zákona č. 91/1918. Neřeší zejména spor, mohou-li býti řidiči, kteří vozi zaměstnavatele v autu, ale nebydlí v jeho domácnosti, řazeni do kategorie zaměstnanců, uvedených shora pod písm. b), t. j. zaměstnanců určených k osobním službám pro zaměstnavatele.

Hájíme mínění, že dopravování zaměstnavatele v autu, i když se děje jeho vlastním zaměstnancem, jest »řízením motorového vozidla« a nikoliv »osobní službou« v pravém smyslu tohoto slova.

Ustanovení § 114 vl. nař. č. 203/1935 předpisuje ve třetím odstavci, že řidič motorových vozidel vstupující do pracovního poměru jest povinen při oznamování svého povolání a jeho změně úřadu, vedoucímu rejstřík čs. řidičů motorových vozidel, prokázati se legitimací pojištěnců nebo alespoň oznámiti jeho číslo. Okresní úřad poznamená číslo průkazu v rejstříku.

Toto ustanovení, které nezapadá systematicky do předpisů o pracovním odpočinku, bylo pojato do vl. nař. č. 203/1935, aby byl získán statistický podklad pro řešení problému pensijního pojištění řidičů aut. Číslice, stati-

stika — základem každého sociálního opatření. Proto i tento předpis, zdánlivě nevýznamný, jest důležitým prvkem pokroku.

Konečně v posledním odstavci § 114 vl. n. č. 203/1935 se nařizuje, že pracovní odpočinek řidičů motorových vozidel podniku »Čs. státní dráhy« musí býti přiměřeně upraven a zajištěn v rámci zákona o osmihodinné době pracovní, takže tato úprava nahrazuje zajištění přiměřeného odpočinku předepsaného v § 114 pro ostatní řidiče.

III.

Jak by to asi mělo býti.

A nyní trochu kritiky: Když byl publikován zákon o jízdě motorovými vozidly, prohlašovali někteří kritici, že zmocnění obsažené v § 38, odst. 9 zákona č. 81/1935 nemá praktické ceny. S tímto názorem naprosto nemůžeme souhlasiti. Zmocnění obsažené v § 38, odst. 9 zák. č. 81/1935 má značnou cenu. Vše záleží na tom, jak se toto zmocnění provede. Ovšem provedení § 38, odst. 9 cit. zákona, jak nám je představuje § 114 vl. nař. č. 203-1935, není pohříchu dokonalým a úplným dílem. Jest výsledkem ne zcela vyváženého kompromisu, dosaženého po těžkých, úporných jednáních, mezi protichůdnými zájmy.

Litujeme zejména, že do znění § 114 nebyl pojat předpis, který by ve shodě s § 38, odst. 1 zákona č. 81/1935 stanovil, že řidiči musí býti dán přiměřený odpočinek, kdykoliv by nepřetržitě řízení vozidla působilo únavu řidiče v té míře, že by mohla býti podstatně snížena jeho rozpoznávací anebo ovládací schopnost.

Tím by byl přesně určen pojem odpočinku »přiměřeného« zvláštním poměrům povolání řidičů aut a přiměřeného také právní úpravě, provedené zákonem č. 81/1935 zejména v § 38, odst. 1, 9 a v § 43.

V zákonném zmocnění se výslovně mluví o zajištění přiměřeného odpočinku. — K praktickému provedení tohoto zajištění způsobem právně bezvadným bylo navrhováno na ochranu řidičů:

1. Budiž stanovena právní domněnka, že podstatné snížení rozpoznávací nebo ovládací schopnosti u řidiče únavou nastává vždy po nepřetržitém tříhodinovém řízení motorového vozidla (u motorového vozidla o celkové váze přes 2.600 kg po nepřetržitém dvouhodinovém řízení); bylo-li by však řízení přerušováno řidičovou prací, po 4 hodinách nepřetržité práce a řízení (u motorového vozidla o celkové váze přes 2.600 kg po 3 hodinách nepřetržité práce a řízení); dále

2. buďtež zavedeny zvláštní kontrolní knížky, které by si musil zaměstnavatel pro každého řidiče vyžádati od příslušného

správného úřadu první stolice. Před nastoupením jízdy byl by řidič auta povinen zapísovati do kontrolní knížky dobu a místo nastoupení jízdy motorového vozidla, jakož i stav počítadla kilometrů, bylo-li by jím vozidlo opatřeno. Po ukončení jízdy byl by řidič povinen zapsati do knížky trvání každé jízdy, jakož i pracovní, denní a týdenní přestávky.

Jak bylo již řečeno, tato navrhovaná praktická ustanovení nebyla přijata, a to přes usilovnou snahu ministerstva sociální péče. Je škoda, že nebylo nalezeno alespoň nějaké zprostředkující řešení a že nebyly zavedeny kontrolní knížky alespoň pro dopravu autobusy a protěžká nákladní auta. Pokud je nám známo, byla taková úprava provedena již v četných státech a

osvědčila se. Stalo se tak na příklad v těchto státech: V. Britanie, Švýcarsy, Holandsko, Nový Zéland, Brazílie, Řecko, Uruguay.

Z toho, co jsme uvedli, jest zřejmé, že zákonné zmocnění o pracovním odpočinku řidičů aut nebylo úplně provedeno. Poskytnutí přiměřeného pracovního odpočinku nebylo ustanovením § 114 vl. n. č. 203/1935 řádně zajištěno, jak to výslovně předpisuje § 38, odst. 9 zákona č. 81/1935 Sb. z. a n.

Právě k zajištění pracovního odpočinku mělo býti nanejvýš úzkostlivě přihlíženo při úpravě předepsané v § 38, odst. 9 cit. zákona — jen aby bylo zabráněno strašlivým dopravním neštěstím, která nám stále hrozí, nebude-li každému řidiči aut řádně zajištěn přiměřený pracovní odpočinek.

Dr. KAREL BALLEMBERGER:

Povinnost zaměstnavatelova k náhradě škody pro nepřihlášení v pensijním pojištění.

Pensijní pojištění a sociální pojištění zaujmají mezi povinnými pojištěními místo zcela zvláštní, ježto zde pojištění počíná se teprve přihláškou došlo nositeli pensijního resp. sociálního pojištění. Nedošla-li správná přihláška, odpovídá za veškeru škodu zaměstnavatel podle obecných zásad občanského práva. — Naproti tomu v pojištění nemocenském, úrazovém a bratrském nastává pojištění již ze zákona okamžikem, kdy počal pracovní (služební) poměr pojistnou povinnost zakládající, a v každém případě je zde pouze poměr mezi pojištěncem a nositelem pojištění, který ovšem, nebylo-li dbáno zákonných předpisů o ohlašovací povinnosti zaměstnavatelově, má právo regresu požadovati vyplacené dávky a výlohy zpět od zaměstnavatele.

Přihlašovací povinnost zaměstnavatelova.

Podle § 5 zák. z 21. února 1929, č. 26 Sb. z. a n., o pensijním pojištění soukromých zaměstnanců ve vyšších službách jest zaměstnavatel povinen přihlásiti zaměstnance, vstupujícího u něho do zaměstnání podrobného pojistné povinnosti, u příslušného nositele pojištění předepsaným způsobem ve 14 dnech po vstupu do zaměstnání a odhlásiti každého zaměstnance, vystupujícího ze zaměstnání, ve 14 dnech po skončení smluvního služebního poměru.

Podobně je zaměstnavatel povinen hlásiti příslušnému nositeli pojištění ve 14 dnech všechny změny služebního poměru důležité pro pojištění, zejména také všechny změny služného.

Zákon ukládá tudíž zaměstnavateli výslovně povinnost ohlásiti počátek a ko-

nec zaměstnání zakládajícího pojistnou povinnost a kromě toho povinnost ohlašování veškerých změn, tedy zejména změn ve výši služného.

V § 170 stanoví zákon trestně-správní sankce na nedodržení těchto předpisů. Zákon kvalifikuje jako přešupek, zejména nevyhoví-li zaměstnavatel včas bez náležité omluvy povinnosti ohlašovací, uložené mu tímto zákonem, podobně nepravdivé údaje v ohláškách či sděleních, když však deliktu dopustí se jak zaměstnavatel, tak i zaměstnanec. Podobně jest trestným zaměstnavatel, který sjednal s pojištěncem smlouvu, kterou práva vyplývající pro pojištěnce z tohoto zákona mají býti omezena nebo zkrácena.

Jak z ustanovení zákona je patrné, má zaměstnavatel povinnost ohlašovací. Pouze podpůrně v § 5, odst. 3 zákona praví se, že podati veškeré ohlášky je oprávněn též zaměstnanec, aniž se tím ruší závazek zaměstnavatelův. Ovšem jest-liže zaměstnanec užije tohoto svého práva, přechází naň plná odpovědnost, normovaná § 170 za správnost jeho údajů.

Obsah ohlašovací povinnosti zaměstnavatelovy je podrobně vymezen pensijním zákonem. V podstatě jest to hlavně povinnost přihlásiti zaměstnance do 14 dnů po začátku pracovního poměru u příslušného nositele pensijního pojištění a povinnost odhlásiti zaměstnance do 14 dnů po skončení služebního poměru (což ovšem jen v řídkých případech zavdá příčinu k náhradě škody). Zaměstnavatel ovšem musí též hlásiti veškeré změny služebního poměru zaměstnance, tedy zejména změny služného co do výše, po případě