Povinnost školení řidičů v rámci BOZP v ČR
Obligation to Train Drivers in the Field of OSH in the Czech Republic

Ing. Ondřej Zimek

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta aplikované informatiky
Nad Stráněmi 4511, 760 05 Zlín
zimek@utb.cz

Abstrakt

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci je oborem, který je pod záštitou legislativních dokumentů, které se poměrně často aktualizují a proto je nutné neustále sledovat jejich vývoj. Povinnost školení zaměstnanců - řidičů v rámci BOZP v ČR je legislativě rozděleno na určité skupiny řidičů, pro které se tato povinnost vztahuje a pro které ne. Cílem následujícího příspěvku je srozumitelné vysvětlení rozdílu mezi oběma skupinami zaměstnanců (řidičů). Dále článek pojednává o statistických údajích dopravních nehod (hlavně těch nejzávažnějších) tak i o statistických údajích o smrtelných pracovních úrazech, které se staly v důsledku dopravních nehody. Díky porovnání těchto údajů vzniká relevantní údaj pro výpočet analýzy rizik na pracovišti v rámci BOZP pro zaměstnance, nebo odborně způsobilé osoby v prevenci rizik (OZO).

Klíčová slova

BOZP, dopravní nehoda, smrtelný pracovní úraz, analýza rizik.

Abstract

Occupational health and safety is a discipline under the auspices of legislative documents which are relatively frequently updated and therefore it is necessary to constantly monitor their development. The obligation to train OSH employees - drivers in the Czech Republic is divided into legislation for certain groups of drivers for whom this obligation applies and for which it is not. The aim of the article is to provide understandable explanation of the difference between two groups of employees (drivers). Furthermore, the article deals with statistical data on traffic accidents (especially the most serious) and statistics on fatal accidents resulting from a traffic accident. Comparison of these data gives rise to relevant data for the calculation of occupational health and safety risk analysis for employees or risk-competent persons.

Keywords

OSH, traffic accident, fatal work injury, risk analysis.

Úvod

Správně nastavený systém bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, jeho soustavné aktualizování a vyhledávání rizik na pracovišti a samozřejmě také jeho dodržování zaměstnanci vede k větší bezpečnosti nejen zaměstnanců, ale také jejich kolegů, popřípadě návštěv na pracovišti.

Vzhledem k tomu, že smutné prvenství v příčinách smrtelných pracovních úrazů (2016) mají na svědomí právě dopravní nehody, rád bych tuto problematiku trochu přiblížil. [1]

Na úvod je potřeba rozlišit skupiny řidičů (zaměstnanců), dle toho, jak se na ně dívá současná legislativa. První skupinou jsou zaměstnanci, kteří mají v popisu své práce řízení motorového vozidla alespoň jedné z těchto skupin (C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 a D1+E). Druhou skupinu řidičů tvoří zaměstnanci, kteří kdykoli v rámci své pracovní doby řídí motorové vozidlo do maximální hmotnosti 3,5 t, tedy skupiny A,A1, A2, B, B+E a B1. [2, 3]

Pro první skupinu zaměstnanců, kteří řídí vozidla o maximální hmotnosti vyšší jak 3,5 t, se vztahuje zákon č. 247/2000 a to hlavně část pátá - *Zdokonalování odborné způsobilosti řidičů pro účely profesní způsobilosti řidičů,* pro které je povinné vstupní školení a následné pravidelné školení. Po vstupním školení a splnění určitých podmínek řidič získá profesní způsobilost platnou na dobu pěti let. Pro řidiče s profesní způsobilostí jsou poté povinné pravidelné školení, které se provádí v intervalu jednou za rok s časovou dotací sedmi hodin na každé školení. Školení provádí k tomu určené školicí střediska. [4]

Druhá skupina zaměstnanců, kteří v rámci plnění jakéhokoli pracovního úkonu řídí motorové vozidlo o maximální hmotnosti do 3,5 tuny, nepodléhá zákonnému (247/2000) školení. A to ani povinnému školení řidičů tzv. referentů (nesprávné, zastaralé označení), které některé autoškoly takto nesprávně (možná i záměrně) nabízejí. Toto školení je naprosto dobrovolné, a vychází vždy z analýzy rizik, kterou vyhotovuje zaměstnavatel, popřípadě za spolupráce s odborně způsobilou osobou v prevenci rizik. Zaměstnanec, který absolvuje toto školení, nepotřebuje od autoškoly žádný zvláštní průkaz, kterým by se musel prokazovat například při silniční kontrole. Potvrzení potřebuje pouze zaměstnavatel, pokud pro školení svých zaměstnanců využije těchto služeb, aby mohl případné kontrole z inspekce práce prokázat splnění svých zákonných povinností. [2]

Metody studia

Pro vypracování následujících výsledků, byla použita analýza statistických údajů *Nehodovosti na území ČR za období 2016 a 2017* (Policie ČR) a také nejaktuálnější *Zpráva o pracovní úrazovosti v ČR 2016* (Státní úřad inspekce práce). A v neposlední řadě také vlastní analýza rizik na pracovišti za pomocí FMEA analýzy.

Statistické údaje dopravních nehod v ČR 2016, 2017

Pro správné určení analýzy rizik pro řízení motorového vozidla, je zapotřebí znát statistické údaje o počtu a závažnosti dopravních nehod, které se staly na území, kde zaměstnanec bude vykonávat služební cesty/pracovní povinnosti (v případě cesty do zahraničí je vhodné zanalyzovat nejen cílovou destinaci, ale také všechny země, přes které povede logistická cesta).

a) Nehodovost v ČR v letech 2016 a 2017

Ze statických údajů Policie ČR vyplývá, že se v roce 2016 stalo celkem **98 864** (270,9/den) dopravních nehod na území České republiky. Z toho smrtelných nehod bylo **545** (1,5/den), s těžkým zraněním **2 580** a s lehkým zraněním **24 501**.

Pro rok 2017 byly počty DN následující - **103 821** (284,4/den) celkem, z toho **502** (1,38/den) smrtelných, 2 339 s těžkým ublížením na zdraví a 24 4740 s lehkým zraněním.

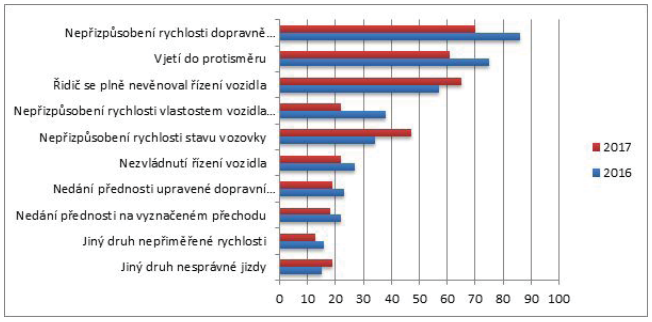
Na českých silnicích se za sledované období (2016, 2017) stalo průměrně **denně** 277,65 nehod a z toho bylo **1,43** nehod se smrtelnými následky. [5, 6]

b) Příčiny smrtelných dopravních nehod v letech 2016 a 2017

Dále statistické údaje uvádí další relevantní informace o dopravních nehodách, které můžou zaměstnavateli/OZO pomoci při plánovaném školení svých zaměstnanců a tím snížení rizika vzniku DN, a to konkrétně příčiny smrtelných dopravních nehod.

Mezi hlavní příčiny smrtelných dopravních nehod patří - Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky

(DTSV), vjetí do protisměru, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nezvládnutí řízení vozidla, nedání přednosti upravené dopravní značkou „STŮJ DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ," nedání přednosti na vyznačeném přechodu, jiný druh nepřiměřené rychlosti a jiný druh nesprávné jízdy. [5, 6]

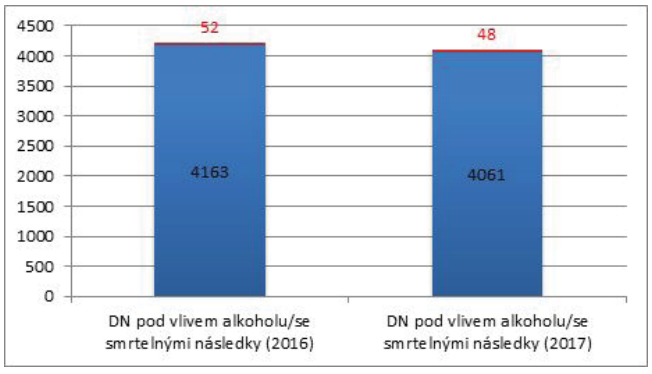


Graf 1 Nejčastější příčiny smrtelných dopravních nehod a jejich počet v letech 2016 a 2017

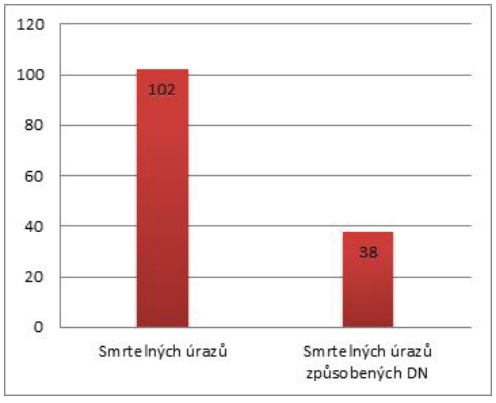
Graf 1 znázorňuje nejčastější příčiny smrtelných dopravních nehod, které se staly na českých silnicích v letech 2016 a 2017. Přičemž za největší počet těchto nehod může nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky a to konkrétně v **86** případech pro rok 2016 a v **70** případech pro rok 2017.

Jízda řidiče **pod vlivem alkoholu** (2016) měla za následek celkem **52** smrtelných dopravních nehod (pod vlivem drog 10). Celkově bylo spácháno **4215** nehod pod vlivem alkoholu (pod vlivem drog 248)

Počet smrtelných dopravních nehod (rok 2017) zaviněných při jízdě **pod vlivem alkoholu** bylo celkem **48** (pod vlivem drog 5). Celkový počet nehod pod vlivem alkoholu za rok 2017 je **4109** (230 pod vlivem drog). [5, 6]



Graf 2 Počet DN spáchaných pod vlivem alkoholu a jejich účast na smrtelných DN za období 2016 a 2017



Graf 3 Porovnání celkového počtu smrtelných pracovních úrazů a smrtelných pracovních úrazů, které byly způsobeny DN v roce 2016

c) Smrtelné pracovní úrazy v ČR v roce 2016

V roce 2016 se v ČR stalo celkem **102** smrtelných pracovních úrazů a z toho s největším podílem **38** se jich stalo právě v souvislosti s dopravními nehodami. DN mají na svědomí celkem **37,25 %** smrtelných pracovních úrazů. [1]

Pro analýzu pracovních úrazů byla použita nejaktuálnější Zpráva o pracovní úrazovosti v ČR.

2) Analýza rizik - řízení motorového vozidla (dopravní nehoda)

Pro vyhledávání rizik na pracovišti byla využita analýza typu FMEA. FMEA umožňuje širší pohled na posuzování rizik, přičemž se pomocí více proměnných (zranitelnost, pravděpodobnost a odhalitelnost) vypočítá výsledná míra rizika (RPN).

Bodové ohodnocení: **Zranitelnost** (1-10; 1 = žádné dopady na zdraví, 10 = Smrtelný pracovní úraz dvou a více zaměstnanců), **Pravděpodobnost** (1-10, 1 = Nepravděpodobné, 10 = Situace nastává pravidelně-skoro denně) a **Odhalitelnost** (1-10, 1 = Téměř vždy odhalitelné před vznikem incidentu, 10 = Nemožné odhalit před vznikem incitentu). **RPN** je součin všech tří proměnných (**RPN = Z * P * O**) a jako nepřijatelná míra byla určena hodnota RPN = **125** (5 * 5 * 5) a vyšší.

Tab. 1 Analýza rizik na pracovišti - dopravní nehoda (FMEA)

Č.	Možný problém	Možný následek	Možná příčina	Z	P	O	RPN
1	Dopravní nehoda	Smrt, (těžké) ublížení na zdraví	Nepřiměřená rychlost, nevěnování se řízení, nedání přednosti v jízdě, nedodržení bezpečné vzdálenosti, technická závada, alkohol/drogy	**9**	**7**	**6**	**378**

Z analýzy rizik vyplývá, že míra rizika vzniku dopravní nehody je nepřijatelná (RPN = 378) a proto je zapotřebí toto riziko snížit nápravným opatřením. Možné následky, které mohou dopravní nehodou vzniknout, byly určeny (ke vztahu k BOZP) těžké ublížení na zdraví až smrt zaměstnance.

Za možné příčiny vzniku DN byly určeny - nepřiměřená rychlost, nevěnování se řízení, nedání přednosti v jízdě, nedodržení bezpečné vzdálenosti, technická závada či řízení pod vlivem alkoholu nebo drog. Seznam možných příčin/následků může být pro stejný případ vyhodnocen s určitými rozdíly jiným hodnotitelem. Možné příčiny pro konkrétní příklad vycházejí ze statistických údajů Policie ČR.

Tab. 2 Trvalé nápravné opatření a aktualizovaný výpočet míry rizika dopravní nehody (FMEA)

Č.	RPN	Okamžitá opatření	Trvalé nápravné opatření	Výsledky opatření			
				Z	P	O	Nové RPN
1	378	Nasazení reflexní vesty, zajistit místo DN (Myslet na vlastní bezpečí!), poskytnout první pomoc, zavolat 112, sepsat dokument o DN, informovat vedoucího zaměstnance	Rozšířit školení zaměstnanců v rámci BOZP na možná rizika (viz. Možné příčiny DN + příčiny smrtelných DN), možná spolupráce s autoškolou (školení), náhodné zkoušky na přítomnost alkoholu/ drog a to náhodně před i po jízdě (vedoucí zaměstnanec), zavést půlroční kontrolu technického stavu vozidel.	**9**	**3**	**4**	**108**

Při novém výpočtu výsledné míry rizika, při níž se brala v úvahu trvalá nápravná opatření, bylo RPN sníženo na hodnotu **108**, což znamená, že riziko už je pro zaměstnavatele (OZO) přijatelné.

Samozřejmě, aby tato míra rizika zůstala na přijatelné úrovni, je zapotřebí tyto trvalé nápravné opatření zavést do běžného pracovního provozu, a dbát na jejich soustavném dodržování.

Závěr

I přesto, že loňský rok (2017) byl z hlediska statistik smrtelných nehod nejméně tragický od roku 1961 s počtem 502 smrtelných DN, stále je toto číslo alarmující, neboť představuje 1,38 takových nehod na jeden jediný den. Naopak u smrtelných pracovních úrazů dopravní nehody zaujímají smutnou první příčku. [6]

Z hlediska zajišťování BOZP, by mělo být toto číslo pro zaměstnavatele (případně OZO) impulsem, pro přehodnocení míry rizika a zaměření se na zavedení takových opatření, aby se toto riziko snížilo na přijatelnou úroveň.

Se zajišťováním školení zaměstnanců tzv. řidičů referentských vozidel, mohou (ale nemusí) spolupracovat s některou autoškolou, která jim s tímto školením může pomoci, i když to vyloženě zákon (Zákoník práce) výslovně nenařizuje.

Při zajišťování nápravných opatření by se nemělo zapomínat na kontrolu přítomnosti alkoholu/drog v dechu/slinách zaměstnance a to náhodnými kontrolami jak před jízdou, tak následně po dokončení jízdy zaměstnance. Tuto kontrolu na pozemních komunikacích mají na starosti samozřejmě orgány Policie, ale v rámci snížení bezpečnostního rizika na pracovišti na to má právo také zaměstnavatel (a jím určené osoby).

Použitá literatura

[1] *Zpráva o pracovní úrazovosti v České republice v roce 2016* [online]. Státní úřad inspekce práce, 2017 [cit. 2018-03-21]. Dostupné z: http://www.suip.cz/_files/suip-f0c006adec746bb5b4153608c9dced14/pracovni_urazovost_2016.pdf.

[2] NEUGEBAUER, T.: *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v kostce, neboli, O čem je současná BOZP.* 2. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 377 s. ISBN 978-80-7552-106-4.

[3] Zákon č. 361/2003 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In Sbírka zákonů ČR.

[4] Zákon č. 247/2000 Sb., o získání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. In Sbírka zákonů ČR.

[5] *INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2016* [online]. Praha: Policejní prezídium České republiky, 2017 [cit. 2018-03-28]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d.

[6] *INFORMACE o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v roce 2017* [online]. Praha: Policejní prezídium České republiky, 2018 [cit. 2018-03-28]. Dostupné z: http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d.