

Bezpečnost práce při provozu a údržbě motorových vozidel

Obsah

1 Úvod	2
2 Zásady pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci	2
3 Rizikové faktory	10
4 Osobní ochranné pracovní prostředky	11
5 Zdravotní způsobilost	12
6 Související předpisy	13

Vydal: Výzkumný ústav bezpečnosti
práce, v.v.i., Jeruzalémská 9, Praha 1
Rok: 2010
Vydání: páté upravené
Zpracoval: Ing. Miroslava Šmídová

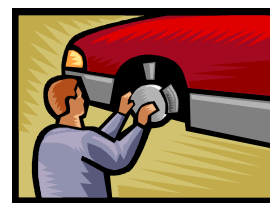
1 Úvod

Najde se jen málo organizací, ve kterých by nebyla aktuální problematika související s provozem silničních vozidel. Nemusí se vždy jednat o přepravu osob, materiálu či zboží, ale stačí, když je realizován např. provoz referentsky řízených vozidel nebo nastane situace, kdy zaměstnavatel povoluje svým zaměstnancům na pracovních cestách použití vozidla a následně jim proplácí náhrady stanované příslušnými ustanoveními zákoníku práce. I když se bude jednat jen o malou část z jim stanovených povinností na úseku bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, najdou v následujících kapitolách zaměstnavatelé upozornění, jaká jsou rizika v souvislosti s provozem silničních vozidel a jak je minimalizovat.

2 Zásady pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Technický stav motorového vozidla

Ustanovení § 4 odst. 1 písm. c) zákona č. 309/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, stanoví, že dopravní prostředky musí být pravidelně a řádně udržovány, kontrolovány a revidovány. I když již řadu let neplatí vyhláška, která jednoznačně ukládala termíny mytí a čištění vozidel, je v zájmu každého provozovatele vozidla náležitě pečovat o jeho estetický vzhled.



Na pozemních komunikacích lze provozovat pouze takové silniční vozidlo, které je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích (§ 36 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů); provozovatel silničního vozidla je povinen toto udržovat v řádném technickém stavu podle pokynů pro obsluhu a údržbu stanovených výrobcem (odst. 4 téhož paragrafu).

Technický stav vozidel v provozu na pozemních komunikacích je oprávněna kontrolovat Policie ČR a celní orgány.

Problematika technických prohlídek a měření emisí u vozidel je od 1. července 2001 upravena zákonem č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (citovaný zákon nahradil zákon č. 38/1995 Sb.).

Provozovatel silničního vozidla je povinen na svůj náklad přistavit silniční vozidlo k pravidelné technické prohlídce a silniční motorové vozidlo k pravidelnému měření emisí v následujících lhůtách (§ 40 zákona):

- a) osobní automobil, nákladní automobil, jehož celková hmotnost nepřevyšuje 3500 kg, motocykl, přípojně vozidlo, jehož přípustná hmotnost nepřevyšuje 3500 kg, kromě nebrzděného přívěsu, jehož celková hmotnost nepřevyšuje 750 kg, nejpozději ve lhůtě čtyř let po prvním zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel (dále jen "zaregistrování silničního vozidla") a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách dvou let,

- b) nákladní automobil, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, speciální automobil, autobus, silniční vozidlo s právem přednostní jízdy, cvičné silniční vozidlo autoškoly, vozidlo taxislužby, vozidlo půjčovny automobilů určené k nájmu, kromě nebrzděného přívěsu, jehož celková hmotnost nepřevyšuje 750 kg, přípojné vozidlo, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, nejpozději ve lhůtě jednoho roku po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách,
- c) nebrzděný přívěs, jehož celková hmotnost nepřevyšuje 750 kg, motocykl, jehož zdvihový objem pístového spalovacího motoru pohonu silničního vozidla nepřevyšuje 50 cm³ nebo jehož nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 50 km.h⁻¹, s výjimkou motocyklu opatřeného šlapadly, nejpozději ve lhůtě šest let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let.
- Obdobné termíny platí pro měření emisí (s výjimkou motocyklu, jehož provozní hmotnost je nižší než 400 kg a elektromobilu).

Kvalifikační předpoklady řidičů

Zaměstnavatel řidičů musí dbát o vhodné zařazování svých zaměstnanců k práci i s ohledem na jejich kvalifikaci (viz požadavek § 103 odst. 1 písm. a) zákoníku práce, kdy za „schopnost“ je považován i kvalifikační předpoklad).

Kvalifikačním předpokladem pro řidiče je platné řidičské oprávnění. Na pozemních komunikacích smí řídit vozidla jen osoby mající platný řidičský průkaz. Podrobnosti pro jeho získání upravují příslušná ustanovení zákona č. 12/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů; dále zejména zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí vyhlášky č. 31/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Jsou v nich upraveny obecné zásady a další požadavky, např. věkové hranice pro jednotlivé kategorie řidičských průkazů, požadavky na tělesnou a duševní schopnost, spolehlivost k řízení, splnění dalších podmínek pro řízení některých skupin nebo druhů motorových vozidel a další.

§ 9 odst. 2 písm. c) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, ukládá dopravci zajistit, aby

- práce řidiče v silniční dopravě osob, pokud se provozuje autobusem, vykonávala pouze osoba bezúhonná (zákon č. 455/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Dále je dopravce povinen zajistit, aby:

- práci řidiče v mezinárodní nákladní dopravě, pokud se provozuje nákladním vozidlem o celkové hmotnosti vyšší než 7,5 tuny, vykonávala pouze osoba bezúhonná (viz výše), která před prvním nastoupením výkonu činnosti řidiče pracovala nejméně dva roky jako řidič nákladního vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 3,5 tuny nebo jako řidič autobusu,
- práci řidiče taxislužby vykonávala pouze osoba bezúhonná a spolehlivá (viz výše), která má průkaz o způsobilosti řidiče provozovat taxislužbu.

Řidiči, kteří přepravují nebezpečné věci, musí projít specializovaným školením pro tento druh přepravy (viz Dohoda ADR, Kapitola 8.2 sdělení č. 14/2007 Sb.m.s.).

Kvalifikaci řidičů motorových dopravních vozíků upravují požadavky ČSN 26 8805 Manipulační vozíky s vlastním pohonem – Provoz, údržba, opravy a technické kontroly. Vydání 7. 2000.

Obsluhovat stavební stroje smí pouze osoba, která získala oprávnění podle vyhlášky č. 77/1965 Sb., o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů, doplněné výnosy Ministerstva stavebnictví č. 1/1974, 1/1981 a 2/1983.

S problematikou kvalifikace řidičů úzce souvisí i jejich školení. Jedná se o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o bezpečnostní školení, požadované zákoníkem práce.

K podstatné změně došlo u problematiky zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Zákon č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, byl novelizován zákonem č. 374/2007 Sb. Důvodem k této nutné úpravě byl vstup ČR do Unie a nutnost respektovat platné evropské směrnice. Stávající právní úprava v České republice svým obsahem (především věcnou náplní zdokonalování), formou a časovým rozsahem školení, obsahem a podobou zkoušek a skupinami řidičů, kteří se mají zdokonalování podrobovat a v neposlední řadě i charakterem a platností "osvědčení" se od obsahu směrnice závazné pro členské státy EU podstatně lišila a proto bylo nezbytné zákon v této části novelizovat.

V současné době se zdokonalování odborné způsobilosti řidičů rozděluje na:

- a) **vstupní školení** (směrnice užívá termín "výchozí kvalifikace"), jehož absolvováním (140 nebo 280 hodin výuky + zkouška) se získá odborná způsobilost k řízení zdokonalí "poprvé"; řidič zároveň získá osvědčení profesní způsobilosti, které jej opravňuje společně s řidičským průkazem k řízení příslušné skupiny silničních motorových vozidel,
- b) **pravidelné školení**, jejichž absolvováním si v pravidelných intervalech získané vědomosti a dovednosti prohlubuje (konkrétně 35 hodin v průběhu 5 let).

Zákon pozitivně vymezuje, na koho se povinnosti k zdokonalování vztahují [v podstatě se jedná o řidiče z povolání, kteří řídí vozidla nad 3 500 kg nebo vozidla určená k přepravě více jak 9 osob včetně řidiče]; je provedeno i negativní vymezení [tj. např. nevztahuje se na řízení vozidel používané při přepravě věcí, které řidič využije při výkonu své závislé práce nebo podnikání, pokud řízení není hlavním předmětem výkonu závislé práce nebo podnikání řidiče a při řízení vozidel používaných pro vlastní potřeby].

Je též vysvětleno, že zdokonalování je počítáno k zvyšování kvalifikace, tzn. podle zákoníku práce je jasné, že náklady na zdokonalování u řidičů vykonávajících závislou práci hradí zaměstnavatel těchto řidičů (s výjimkou opravné zkoušky), jinak si řidič náklady hradí sám.

Konkretizace obsahu a časového rozsahu je ponechána prováděcí vyhlášce (stávající vyhláška č. 167/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů, byla novelizována a vydána byla též vyhláška nová – č. 156/2008 Sb.). Tím byla výše citovaná směrnice plně implementována.

Navrhovaná právní úprava by v konečném důsledku měla přispět ke zlepšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, protože by nejen měla zajistit opakování a prohloubení znalostí a dovedností získaných řidiči v rámci výuky a výcviku k získání řidičského oprávnění, ale také získání dalších nových poznatků důležitých pro bezpečnější jízdu. Zdokonalování se týká řidičů těch vozidel, jejichž pohyb na pozemních komunikacích vyvolává, vzhledem k jejich velikosti a hmotnosti a u autobusů i vzhledem k počtu jimi přepravovaných osob, dopravní nehody většího rozsahu, často s nejtragičtějsími následky a největším počtem úmrtí účastníků dopravních nehod.

V této části upozornění – při této novelizaci „autoškolského zákona“ byla doplněna „šance pro řidiče na umazání některých bodů“ (ne těch nejzávažnějších, tedy nad 6 bodů). Tato část novelizace začala platit od září roku 2008. Každoročně ten, kdo nebude mít víc než 10 bodů a předloží osvědčení, že absolvoval „kurz bezpečné jízdy“ (jednodenní školení složené z výuky dopravních předpisů a testů z jízdy), obecní úřad e nejvýše 3 trestné body umaže. Kurz bezpečné jízdy stojí 8 300 Kč a mělo by být cvičiště v každém kraji – zatím pouze v Mostě. Nově také v České Lípě.

Povinnost zaměstnavateli organizovat a zaměstnanci absolvovat školení bezpečnostní vyplývá ze zákoníku práce [vstupní školení – viz § 37 odst. 5, další školení § 103 odst. 1 písm. f) a g) a odst. 2, pro zaměstnance § 106 odst. 4 písm. a)].

Toto školení, jehož hlavní náplní jsou aspekty bezpečnosti práce, se provádí v rozsahu činností, které zaměstnanec vykonává (tzn. zaměstnavatel je povinen zajistit poučení zaměstnance v rozsahu pracovní činnosti, kterou jej v souvislosti s provozem, údržbou a opravami vozidel pověřuje). Při stanovení termínu opakovaných školení je nutno zohlednit povahu rizika a jeho závažnost, tzn. okolnosti konkrétních podmínek (bezpečnostní úroveň zaměstnavatele, schopnosti a kvalifikace zaměstnanců apod.). Okruh zaměstnanců, na které se povinnost účastnit se školení vztahuje, stanovil v minulosti § 2 písm. b) vyhlášky č. 213/1991 Sb.; jednalo se o osoby, které vykonávaly práci řidiče z povolání, nebo které na pracovní cestě řídily vlastní vozidlo nebo vozidlo provozovatele, dále osoby, které práce v souvislosti s provozem vozidel řídily a dále osoby, které prováděly opravy, údržbu, nakládku a vykládku vozidel. Přestože vyhláška č. 213/1991 Sb., byla k datu 11.2.2003 zrušena a nařízení vlády č. 168/2002 Sb., okruh osob ke školení nspecifikuje, je vhodné v zažitém trendu pokračovat (takto vykládá i inspekce práce).

Pro bezpečnostní školení není stanovena kvalifikace lektora - měla by jím však být osoba, která danou problematiku zná, dovede při výuce použít i praktické příklady a především správně a vyčerpávajícím způsobem zodpovědět případné dotazy posluchačů.

Ověření znalostí je možno provádět pohovorem, zkouškou, nebo je možno použít testů (nejrychlejší, nejobjektivnější, nejuvěrohodnější), které si zaměstnavatel či školicí středisko sám vypracuje a stanoví i kritéria pro jejich úspěšné absolvování (Státní úřad inspekce práce ani jednotlivé oblastní inspektoráty práce nevydaly a oficiálně neposuzují a neschvalují tyto vypracované testy).

Je nutno se zmínit ještě o jednom předpise, který se problematice školení věnuje. § 3 odst. 1 písm. d) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, stanoví povinnost tuzemskému dopravci zajistit, aby práce řidiče z povolání vykonávala osoba, která se zúčastnila školení řidičů z povolání a úspěšně absolvovala přezkoušení z pravidel silničního provozu (odkaz na již neplatnou vyhlášku č. 55/1991 Sb., o výcviku a zdokonalování odborné způsobilosti řidičů silničních motorových vozidel).

Pracovní režim řidičů

Délka pracovní doby pro zaměstnance je obecně upravena zákoníkem práce a činí nejvýše 40 hodin týdně, zaměstnanci mladší 18 let mají po novelizaci zákoníku práce provedené nálezem Ústavního soudu č. 116/2008 Sb., pracovní dobu též 40 hodin týdně (pozor, jedná se ale o souhrn pracovních dob od všech zaměstnavatelů).

Tato doba může být prodloužena při přesčasové práci, pro kterou jsou stanoveny (též zákoníkem práce) limity.

Pracovní režim řidičů je upraven v několika právních předpisech. Jedná se zejména o § 3 odst. 1 písm. b) a e) zákona č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který stanoví, že tuzemský dopravce je povinen:

b) v souladu s přímo použitelným předpisem Evropských společenství (čl. 2 nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě) zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, pokud pro určité kategorie vozidel prováděcí právní předpis (viz dále citovaná vyhláška č. 478/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů) anebo mezinárodní smlouva, která je součástí právního řádu, nestanoví v souladu s přímo použitelným předpisem Evropských společenství (čl. 2 nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě) doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku jinak.

Poznámka: Od 11. 4. 2007 bylo citované nařízení nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 561/2007.

e) v mezinárodní dopravě zajistit, aby najaté vozidlo bylo používáno pouze za předpokladu, že je najato bez řidiče, vozidlo řídí dopravce sám nebo jeho zaměstnanec, a aby ve vozidle byla při jeho provozu smlouva o nájmu s uvedením registrační značky najatého vozidla a pracovní smlouva řidiče, pokud není řidič zároveň dopravcem.



Prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., byla koncem roku 2007 novelizovaná vyhláškou č. 281/2007 Sb., která pracovní režim řeší následujícím způsobem:

§ 3

(1) V silniční dopravě prováděné vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové osobní dopravě, u které délka žádného ze spojů nepřesahuje 50 km, dopravce zajistí pro práci osádek vozidla dodržování doby řízení uvedené v odst. 4 a 5, tj.

denní doba řízení 10 hodin, 14-ti denní 100 hodin

a dodržování bezpečnostních přestávek a dob odpočinku stanovené zvláštním právním předpisem (§ 17 až 19 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., ve znění nařízení vlády č. 353/2008 Sb.) tzn.

Doba odpočinku musí činit alespoň 11 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích, nebo:

- a) zkrácen až na 9 hodin nejvýše 3 x v týdnu za podmínky, že v následujícím týdnu bude prodloužen o dobu předchozího zkrácení;
- b) během 24 hodin po sobě jdoucích výjimečně rozdělen na 2 nebo 3 části ve dnech, v nichž není zkrácen podle výše uvedeného, přičemž jedna část musí činit alespoň 8 hodin a nepřetržitý odpočinek musí být prodloužen z 11 hodin alespoň na 12 hodin.

Nepřetržitý odpočinek v týdnu musí během každého období sedmi po sobě jdoucích kalendářních dnů činit alespoň 24 hodin s tím, že za období 3 týdnů bude tento odpočinek činit alespoň 105 hodin.

Bezpečnostní přestávka bude poskytována nejdéle po 4 hodinách řízení v trvání 30 minut; může být rozdělena do několika přestávek v trvání nejméně 10 minut.

(2) V silniční dopravě pro cizí potřeby prováděné vozidla pro přepravu cestujících, které podle druhu své konstrukce a svého vybavení jsou určeny pro přepravu nejvýše devíti osob včetně řidiče, dopravce zajistí při práci osádek vozidel dodržování doby bezpečnostních přestávek stanovené v odst. 6, tj.

po 4,5 hodinách bezpečnostní přestávka v délce 45 minut, nebo několik přestávek v trvání nejméně 15 minut zařazených mezi jednotlivé části doby řízení,

a doby odpočinku stanovené v odst. 7, tj.

v průběhu každých 24 hodin odpočinek 8 za sebou následujících hodin. Tento odpočinek může být čerpán ve 2 oddělených částech, přičemž jedna z nich musí trvat nejméně 6 za sebou následujících hodin, a to nejvýše 2 x v kalendářním týdnu. Použije-li se zkrácení, minimální trvání doby odpočinku se prodlužuje na 10 hodin.

(3) Při provozování silniční dopravy na území České republiky při přepravách uvedených v článku 13 odst. 1 nařízení evropského parlamentu a Rady tj.

- a. vozidly ve vlastnictví orgánů nebo jimi najatými bez řidiče a používanými k silniční dopravě, pokud tyto orgány veřejné moci nevstupují do hospodářské soutěže se soukromými dopravci,
- b. vozidla používanými nebo najatými bez řidiče zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými, chovatelskými podniky a podniky rybolovu pro přepravu zboží jako součást jejich podnikatelské činnosti na tratích a v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla,
- c. zemědělskými a lesnickými traktory používanými pro zemědělské a lesnické činnosti na tratích a v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla, který vozidlo vlastní, najímá nebo najímá s následnou koupí,
- d. vozidla nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která:
 - používají poskytovatelé všeobecných služeb definovaní v čl. 2 bodě 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služeb za účelem doručování zásilek v rámci všeobecných služeb nebo
 - pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, které řidič při výkonu svého povolání potřebuje.Tato vozidla se smějí používat pouze na tratích a v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost,

- e. vozidla provozovanými výlučně na ostrovech s rozlohou do 2 300 km², které nejsou spojeny se zbytky území státu mostem, brodem nebo tunelem, jež by mohl být používán motorovými vozidly,
- f. vozidla používanými pro přepravu zboží na tratích v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla s pohonem na zemní nebo zkapalněný plyn nebo elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 7,5 tuny,
- g. vozidla používanými pro výcvik žadatelů o řídičské oprávnění nebo osvědčení o odborné způsobilosti či jejich přezkoušení za předpokladu, že nejsou využívána k obchodní přepravě zboží nebo cestujících,
- h. vozidla používanými v souvislosti s kanalizačními sítěmi, ochranou před povodněmi, údržbou rozvodů vody, plynu a elektřiny, údržbou a kontrolou silnic, odvozem a likvidací domovního odpadu, telegrafními a telefonními službami, rozhlasovým a televizním vysíláním a detekcí rozhlasových nebo televizních vysílačů nebo přijímačů,
- i. vozidla s 10 až 17 sedadly používanými výlučně k neobchodní přepravě cestujících,
- j. specializovanými vozidly přepravujícími cirkusy a lunaparky,
- k. speciálně vybavenými vozidly pro mobilní projekty, jejichž hlavním účelem po zaparkování je využití ke vzdělávacím účelům,
- l. vozidla používanými pro svoz mléka z hospodářství a zpětnou přepravu nádob na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení zvířat do hospodářství,
- m. specializovanými vozidly přepravujícími peníze nebo cennosti,
- n. vozidla používanými pro přepravu zvířecích odpadů nebo zvířecích těl neurčených k lidské spotřebě,
- o. vozidla používanými výhradně na komunikacích uvnitř distribučních center jako přístavy, překladiště nebo železniční terminály,
- p. vozidla používanými pro přepravu živých zvířat z hospodářství na místní trhy a naopak z trhů na místní jatka ve vzdálenosti do 50 km.

dopravce namísto podmínek uvedených v člancích 5 až 9 uvedeného nařízení zajistí dodržování doby bezpečnostních přestávek stanovené v odst.6.

- (4) Denní doba řízení nesmí přesáhnout **10 hodin**. Celková doba řízení nesmí překročit **100 hodin** v období 2 po sobě následujících kalendářních týdnů.
- (5) Doby stanovené v odst. 4 mohou být prodlouženy v nezbytném rozsahu za účelem dojetí na vhodné místo zastávky tak, aby byla zajištěna bezpečnost osob, vozidla nebo jeho nákladu, pokud nebude ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Důvody prodloužení stanovené doby řízení řidič uvede v záznamu o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky.
- (6) Doba řízení musí být nejdéle po uplynutí **4,5 hodiny** přerušena bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně **45 minut**, nenásleduje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do několika přestávek v **trvání nejméně 15 minut** zařazených mezi jednotlivé části doby řízení. Dopravce zajistí, aby během bezpečnostní přestávky, která je určena výhradně k odpočinku řidiče, řidič nevykonával žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, kromě dozoru na vozidlo a jeho náklad. Bezpečnostní přestávky a přestávky na jídlo a oddech se mohou slučovat; přestávky se neposkytují na začátku a na konci pracovní směny.
- (7) V průběhu každých 24 hodin musí mít řidič odpočinek nejméně **8** za sebou následujících hodin. Odpočinek smí být čerpán ve 2 oddělených částech během

24 hodin, přičemž jedna z těchto částí musí trvat nejméně 6 za sebou následujících hodin, a to nejvýše dvakrát v kalendářním týdnu. V takovém případě se minimální doby odpočinku musí prodloužit na 10 hodin.

Od 1.1.2003 platí dále ustanovení nařízení vlády č. 168/2002 Sb., týkající se zejména řidičů referentských vozidel, pro které je stanovena maximální doba řízení 4,5 hodiny s následující bezpečnostní přestávkou v délce 30 minut (její možné dělení 2 x 15 minut).

Při mezinárodní dopravě stanoví pracovní režim řidičů států, které přistoupily k Dohodě AETR, ustanovení této dohody. Zde je maximální denní doba řízení stanovena na 9 hodin, dvakrát týdně může být prodloužena na 10 hodin. Je zde stanovena týdenní doba řízení v délce 56 hodin, 14ti denní pak 90 hodin. Maximální přípustná doba řízení je podle poslední úpravy stanovena na 4,5 hodiny, po této době následuje bezpečnostní přestávka v délce 45 minut (nebyla-li aplikována dělená bezpečnostní přestávka při nejkratší započitatelné době 15 minut). Dále je tímto předpisem stanovena minimální denní doba odpočinku před vlastním řízením, a to v případech jednoho nebo dvou řidičů, a dále týdenní doba odpočinku.

Pro Českou republiku dále platí od 1.1.2007 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění nařízení vlády č. 353/2008 Sb. – týká se pouze řidičů tímto předpisem konkrétně vyjmenovaných (nákladních vozidel a autobusů, vozidel údržby pozemních komunikací, vozidel drážní dopravy a vozidel městské hromadné dopravy).

Jízda a činnosti na pozemních komunikacích a v terénu

Pro činnost a jízdu na pozemních komunikacích jsou závazná ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů; podrobnosti k dopravním značkám viz vyhláška č. 30/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

K činnosti v terénu – viz např. některá ustanovení nařízení vlády č. 168/2002 Sb.:

- má být určen zaměstnanec, který řídí a koordinuje činnost při nakládce a vykládce,
- mají být vydány organizační pokyny pro vykládku a nakládku zvláště těžkých a rozměrných nákladů a pro připojování a odpojování dopravních prostředků a zajištěn dostatečný počet zaměstnanců pro tyto činnosti; před zahájením prací musí být určen způsob jejich dorozumívání,
- dopravní prostředek se nemá odstavovat z hlediska bezpečnosti práce na nevhodných místech, zejména v ochranném pásmu inženýrských sítí,
- vyžadují-li to okolnosti, zejména nedostatečný rozhled nebo terén, je třeba zabezpečit bezpečné otáčení nebo couvání za pomoci dalšího zaměstnance,
- je nutno provádět kontrolu spojení a kontrolu zajištění závěsného zařízení dopravního prostředku při připojování dopravního prostředku a po odpojení dopravního prostředku kontrolu rozpojení; dále zajišťovat rozpojené dopravní prostředky proti samovolnému pohybu.

Prostory pro opravárenství

Základní požadavky na tyto prostory stanoví nařízení vlády č. 101/2005 Sb., nařízení vlády č. 361/2007 Sb., ve znění nařízení vlády č. 68/2010 Sb. (účinnost od 1.5.2010), vyhláška č. 268/2009 Sb., a řada českých technických norem. odle § 19 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je zakázáno vjíždět do uzavřených skladovacích, garážních a obdobných prostor, u nichž není výslovně povolen vjezd vozidel poháněných LPG (tj. zkapalněným ropným plynem) nebo CNG (tj. stlačeným zemním plynem). Monitorování ovzduší stanoví požadavek § 6 odst. 1 písm. e) nařízení vlády č. 406/2004 Sb. V neposlední řadě je možno připomenout znění vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, které nově od poloviny roku 2008 doplnilo:

§ 21 Garáže

Garáž, která slouží pro parkování vozidel s pohonem na plynná paliva, musí být vybavena detektory úniku plynu a účinným větráním.

§ 22 Čerpací stanice, servisy nebo opravny

Servis nebo opravna sloužící pro vozidla s pohonem na plynná paliva musí být vybaveny detektory úniku plynu a účinným větráním.

Množství povolených skladovaných pohonných hmot stanoví § 44 odst. 5 vyhlášky č. 246/2001 Sb., v jednotlivých a řadových garážích lze ukládat nejvýše 40 litrů pohonných hmot pro osobní automobily a 80 litrů pohonných hmot pro nákladní automobily v nerozbitných přenosných obalech a nejvýše 20 litrů olejů na jedno stání.

Prostředky a zařízení používané při opravárenství

Při opravárenské činnosti se používá ruční i elektrické nářadí, zvedáky, kovoobráběcí stroje; jsou prováděny klempířské práce, svařování, lakování, huštění pneumatik apod. Prováděny jsou práce na zvedácích, v pracovních jámách i na prohlížecích rampách. Základní předpisy pro tuto oblast činností jsou nařízení vlády č. 101/2005 Sb., ČSN 33 1600 (datum zrušení 31.12.2010), ČSN 33 1600 ed. 2, ČSN 05 0600, ČSN 05 0601, ČSN EN 1493+A1 (27 0809)-datum zrušení 1.5.2010 a další.

Zásady BOZP při opravárenské činnosti

Základní bezpečnostní zásady pro provádění opravárenské činnosti v minulosti stanovily požadavky § 8 vyhlášky č. 213/1991 Sb.; v současné době by bylo vhodné, např. v místním provozním bezpečnostním předpisu, stanovit:

- provoz, oprava, údržba a kontrola vozidla se musí provádět podle návodu stanoveného výrobcem nebo technologického postupu,
- při provádění oprav, údržby a kontrol vozidla by měl zaměstnanec tuto činnost provádějíci zejména:



- a) vozidlo zabezpečit proti samovolnému pohybu,
- b) provádět kontrolu spodku vozidla jen při vypnutém motoru, pokud výrobce nestanovil jinak,
- c) zajistit zvednuté vozidlo nebo jeho části proti pádu,
- d) použít při huštění pneumatik kol nenamontovaných na vozidle s ráfkem opatřeným závěrným a pojistným kruhem nebo s děleným ráfkem bezpečný kryt nebo zařízení, které plní obdobnou funkci,
- e) uzavřít všechny ventily tlakových zásobníků plynu na vozidle a všechny plnicí ventily při opravách vozidel s plynovým zařízením s výjimkou oprav, které to vylučují,
- f) vypustit plyn ze zásobníků a provést odplynění plynového zařízení vozidla před prováděním svářečských prací nebo prací, při kterých může dojít ke vzniku výbušné směsi nebo k její iniciaci,
- g) při opravách nebo údržbě vozidel s plynovým zařízením se seznámit s havarijním plánem pracoviště,
- h) neopravovat naložené vozidlo, pokud není zabezpečena jeho stabilita a náklad by jej mohl ohrozit,
- i) neopravovat, nekontrolovat a neprovádět údržbu vozidla, pokud není zdvihnutá sklápěcí část zabezpečena proti pádu,
- j) nemanipulovat s ovládacím zařízením vozidla bez předchozích opatření, která vyloučí nežádoucí pohyb vozidla nebo jeho částí; neuvolňovat pneumatiku při hušťování.

3 Rizikové faktory

Nebezpečí plyne z nerespektování pravidel provozu na pozemních komunikacích. Podle statistiky Policie ČR se jedná zejména o nevěnování se plně řízení vozidla, o nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, o nesprávné otáčení a couvání, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nezvládnutí řízení vozidla, nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ“, vjetí do protisměru, nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu, nedání přednosti při odbočování vlevo a další.

Nebezpečí dále plynou ze selhání dopravního prostředku z důvodu technické závady [nepodceňovat prohlídky v STK a stanicích měření emisí (termíny viz část 2.1), včetně odstranění zjištěných závad; k jízdě užívat vozidlo v odpovídajícím technickém stavu a s předepsanou povinnou výbavou, v případě zjištění závady během jízdy tuto odstranit; není-li to možné učinit, pokračovat v jízdě přiměřenou rychlostí jen do nejbližšího místa, kde je možno ji odstranit; pro své zviditelnění při provádění případných oprav na pozemních komunikacích použít výstražnou vestu].

Nebezpečí vznikají z neodborného jednání v souvislosti s neznalostí (nezbytné řidičské oprávnění, praxe v řízení některých typů vozidel, důležitost opakovaných školení pro zdokonalování odborné způsobilosti, při kterých jsou získány informace např. o nové úpravě dopravních předpisů, nových dopravních značkách apod.), z nevyhovujícího

zdravotního stavu (může být zjištěn při pravidelných lékařských prohlídkách). Ustanovení § 5 odst. 2 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, zakazuje řidiči řídit vozidlo, jestliže je jeho schopnost k řízení snížena v důsledku jeho zdravotního stavu. Dále je možno na tomto místě zdůraznit i zákaz požívání alkoholu nebo jiné návykové látky před vlastním řízením a během řízení). Nebezpečí vzniká při únavě (mikrospánek, nesoustředěnost) a ze stresových situací (možno minimalizovat dodržováním stanoveného režimu řízení a odpočinků).

Při přepravě nákladů vznikají nebezpečí v souvislosti s neodborně a chybně prováděnou nakládkou a vykládkou [nadměrná fyzická námaha, zanedbání ergonomických zásad, pády, uskrípnutí, přimáčknutí osoby provádějící spojování vozidel apod.], z nedostatečného zajištění nákladu na ložné ploše (nezajištěna stabilita a následná ovladatelnost vozidla], z nevhodně umístěného nákladu [může dojít např. k zakrytí stanoveného osvětlení; předměty ve vozidla mohou ohrozit řidiče i přepravované osoby, mohou způsobit nedostatečný výhled z vozidla), riziko může přinést i nečekaná reakce přepravovaného zvířete apod. Zvláštní nebezpečí přináší přeprava nebezpečných látek např. v souvislosti s jejich výbušností, hořlavostí, samozápalností, jedovatostí, žíravostí, radioaktivitou a se schopností vyvolat nákazu (k minimalizaci vyjmenovaných nebezpečí by mělo sloužit nejen školení řidičů, ale zejména vybavením dopravního prostředku nezbytným vybavením pro první bezpečnostní opatření, včetně hasících přístrojů – při likvidaci případné nehody pomohou pokyny pro případ nehody, které mají být pro každou přepravovanou nebezpečnou látku k dispozici).

Při opravárenské činnosti existuje nebezpečí rozjetí nezajištěného vozidla, pád zvednutého vozidla, resp. jeho součástí, při neodborně používaném nářadí, při svařování, nabíjení akumulátorových baterií, huštění pneumatik; při mytí vozidel existuje nebezpečí uklouznutí, může vzniknout alergie na používané mycí prostředky.

Při vlastním garážování mimo nebezpečí plynoucí z objektu jako takového (uklouznutí a pády, udeření křídly vrat apod.), se jedná dále o nebezpečí plynoucí ze stísněných prostor, nebezpečí otravy výfukovými plyny a nebezpečí požáru skladovaných pohonných hmot.

4 Osobní ochranné pracovní prostředky

Vyhodnocení rizik pro případné přidělování OOPP se provádí podle tabulky přílohy č. 1 nařízení vlády č. 495/2001 Sb. Řidičům osobních vozidel jsou obvykle přidělovány jako OOPP sluneční brýle, rukavice, v případě prováděné údržby vozidla, dále pracovní oblek nebo montérky, gumové rukavice a gumová obuv. U řidičů nákladních a speciálních vozidel se dále jedná o pracovní obuv, oblek pro zimní období včetně pokrývky hlavy. U řidičů stavebních a silničních strojů se dále může jednat o ochranné brýle proti mechanickým vlivům a chrániče sluchu, u přepravníků živců dále o ochranné kamaše, zástěru, ochranné brýle (štit), respirátor a ohnivzdorný oblek.

V případě podstatného snížení a ztráty ochranné funkce OOPP (opotřebením nebo poškozením) musí být provedena okamžitá výměna OOPP.

Obdobným způsobem jako OOPP se posoudí problematika přidělování mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků. Zde je nutno brát v úvahu, o jaký typ práce se jedná. U řidičů se jedná o práci méně čistou – podle přílohy č. 4 nařízení vlády č. 495/2001 Sb. mají nárok na 100 g mycího prostředku za měsíc a 300 g čisticí pasty, u řidičů nákladních vozidel a traktorů, zemědělských a stavebních strojů se jedná o práci nečistou (100 gramů mýdla na měsíc a 600 g čisticí pasty); u obsluhy a údržby zemních strojů a obsluhy a údržby strojních zařízení se jedná o práci velmi nečistou s nárokem na 200 g mýdla na měsíc a 900 g čisticí pasty na měsíc. Pro všechny druhy prací je nárok minimálně na 2 ručníky za rok.

Poskytování ochranných nápojů se řídí ustanovením § 8 nařízení vlády č. 361/2007 Sb., ve znění nařízení vlády č. 68/2010 Sb. (účinnost od 1.5.2010).

5 Zdravotní způsobilost

Budoucí zaměstnavatel řidičů je povinen zajistit, aby se zaměstnanec podrobil zdravotní prohlídce ještě před uzavřením pracovní smlouvy (§ 32 zákoníku práce).

Poznámka: Uchazeči o řidičské oprávnění absolvují lékařské prohlídky ještě před jeho získáním.

Pro řidiče dále stanoví povinnosti v této problematice zákon č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Např. je stanoveno, že zdravotně způsobilý není ten, kdo má poruchy chování způsobené závislostí na alkoholu nebo jiných psychoaktivních látkách. Zdravotní způsobilost posuzuje a posudek o ní vydává posuzující lékař (tj. registrující praktický lékař, lékař zařízení závodní preventivní péče, kterýkoli praktický lékař, nemá-li osoba dříve jmenované lékaře) na základě prohlášení žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění, výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných odborných vyšetření.

Z hlediska požadavků zdravotní způsobilosti k výkonu práce řidiče jsou důležité pravidelné prohlídky, upravené v § 87 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobovat:

- a) řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy (odkaz na již zrušený zákon č. 38/1995 Sb. a vyhlášku č. 102/1995 Sb., oba ve znění pozdějších předpisů – v současné době viz zákon č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí vyhláška č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení,
- b) řidič, který řídí motorové vozidlo v pracovněprávním vztahu a u něhož je řízení motorového vozidla druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě,
- c) řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti prováděné podle živnostenského zákona,
- d) držitel řidičského oprávnění skupin C, C + E, D, D + E nebo podskupin C1, C1 + E, D1 a D1 + E, který řídí motorové vozidlo zařazené do příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění,

e) držitel osvědčení pro učitele pro výcvik v řízení motorových vozidel podle zákona č. 247/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vstupní lékařské prohlídce je osoba výše uvedená povinna se podrobit před zahájením výkonu činnosti; dalším pravidelným lékařským prohlídkám pak do dovršení 50 let věku každé dva roky a po dovršení 50 let věku každoročně. Ostatní držitelé řidičského oprávnění jsou povinni se podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejdříve 6 měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let věku pak každé dva roky.

Posuzující lékař může na základě výsledku pravidelné lékařské prohlídky v odůvodněných případech, zejména s přihlédnutím k aktuálnímu zdravotnímu stavu, určit osobám výše uvedeným termín další pravidelné lékařské prohlídky kratší, než jsou lhůty výše uvedené; dále může, je-li to potřebné pro zjištění zdravotní způsobilosti, nařídit provedení odborného vyšetření.

Náklady na pravidelnou lékařskou prohlídku osob v pracovněprávním vztahu hradí zaměstnavatel. U osob, které nejsou v pracovněprávním vztahu, hradí náklady na pravidelné lékařské prohlídky tyto osoby.

Po provedení pravidelné lékařské prohlídky vydá posuzující lékař posudek o zdravotní způsobilosti, který musí mít písemnou formu. Řidič je buď způsobilý, způsobilý s podmínkou (nutno uvést), není zdravotně způsobilý nebo je dlouhodobě zdravotně nezpůsobilý. Je-li způsobilý s podmínkou nebo nezpůsobilý, oznámí lékař tuto skutečnost obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností (podle místa trvalého pobytu) a u řidičů v pracovněprávním vztahu též zaměstnavateli. Řidič se musí podrobit pravidelné lékařské prohlídce nejpozději den před ukončením platného posudku o zdravotní způsobilosti. § 89 citovaného zákona stanoví, že řidič, který nemá platný posudek o zdravotní způsobilosti, je zdravotně nezpůsobilý k řízení motorových vozidel.

Podrobnosti upravuje též vyhláška č. 277/2004 Sb., ve znění vyhlášky č. 253/2007 Sb., z které je zejména nutno upozornit na přílohu č. 2 (po poslední novelizaci část I a část II), ve které jsou upraveny požadavky na lékařský posudek.

Pro autoopraváře nejsou stanoveny žádné speciální požadavky na jejich zdravotní způsobilost.

6 Související předpisy

- 1) Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.
- 2) Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších předpisů.
- 3) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (úplné znění vyhlášeno pod č. 1/2001 Sb.).

- 4) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- 5) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- 6) Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (úplné znění vyhlášeno pod č. 192/2008 Sb.), ve znění zákona č. 384/2008 Sb.
- 7) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- 8) Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění nařízení vlády č. 353/2008 Sb.
- 9) Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.
- 10) Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 11) Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- 12) Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 13) Vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů.
- 14) Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- 15) Vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů a o změně vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- 16) Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 17) Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody, pro něž se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pasem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel), ve znění vyhlášky č. 253/2007 Sb.
- 18) Vyhláška č. 124/2007 Sb., o vzoru paměťové karty řidiče