

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM**

**2011 – 2014**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Marek Heyda**

**Organizace a zajištění BOZP pracovníků při pracovních cestách a práci na pozemních komunikacích**

Praha 2014

Vedoucí bakalářské práce:  
Mgr. Miroslav Kosina

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

BACHELOR COMBINED (PART TIME) STUDIES

2011 - 2014

**BACHELOR THESIS**

**Marek Heyda**

**Organizace a zajištění BOZP pracovníků při pracovních cestách a práci na pozemních komunikacích**

Prague 2014

The Bachelor Thesis Supervisor:  
Mgr. Miroslav Kosina

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 17. 2. 2014

*Marek Heyda*

## **Poděkování**

Na tomto místě bych velmi rád poděkoval Mgr. Miroslavu Kosinovi za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěl k vypracování této diplomové práce a plk. Ing. Janu Lejskovi za rady a podmínky při práci na stati týkající se práce Hasičského záchranného sboru ČR.

## **Anotace**

Bakalářská práce se zabývá pohledem vedoucího oddělení na bezpečnost zaměstnanců středně velké organizaci (do 1.000 zaměstnanců) při jejich služebních cestách jak soukromými tak služebními vozy. Rozebírá související právní úpravu v kontextu s pravidelným školením řidičů prostřednictvím zaměstnavatele jakožto preventivním prvkem a dopady tohoto školení na bezpečnost zaměstnanců při služebních cestách. Práce popisuje průběh interního vzdělávacího programu s využitím kmenového zaměstnance společnosti.

Součástí práce je dotazník, týkající se okruhu otázek k BOZP zaměstnanců na služebních cestách, hledající odpovědi na hypotézy přístupu jednotlivců k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a smyslu pravidelných školení BOZP.

## **Klíčové pojmy**

BOZP, cestovní příkazy, bezpečnostní přestávky, dopravní nehoda, služební cesty, školení bezpečnosti, technický stav vozidla, zkoušky odborné způsobilosti.

## **Annotation**

My bachelor thesis deals with the department leaders view to the labour protection of the employees in the middle-sized company during the official journeys using private or service vehicles. My thesis analyses the legal framework in context with the periodic drivers training as the prevention tool and the employees safety during the official journeys. Thesis describes the process of the internal education program using the regular staff of the company.

Part of the thesis is the questionnaire relating to the labour protection of the employees during the official journeys. The questionnaire is searching for the answers to the hypothesis dealing with the acces of personalities to the safety during the road traffic and to efficiency of the periodic drivers training.

## **Keywords**

labour protection, official journey, proficiency exam, safety break, security training, technical condition of the vehicle, traffic accident, travel order

## OBSAH

Úvod .....	9
<b>1 Cíl .....</b>	<b>11</b>
<b>2 Metodika .....</b>	<b>12</b>
<b>3 Teoretická část .....</b>	<b>13</b>
3.1 Problematika bezpečnosti práce obecně .....	13
3.1.1 Legislativní podmínky BOZP .....	14
3.1.2 BOZP při pracovních cestách – Definice a pojmy .....	15
3.2 Účel a platnost .....	17
3.3 Druh prostředku ke služební cestě a vliv na bezpečnost .....	20
3.3.1 Náhrada jízdních výdajů .....	21
3.3.2 Vyúčtování a kontrola pracovních cest .....	22
3.3.3 Zpracování cestovních náhrad prostřednictvím aplikací .....	24
3.4 Identifikace rizik spojených s BOZP .....	27
3.4.1 Znění zákona v praxi .....	28
3.5 Organizace práce .....	30
3.6 Systém řízení BOZP – odpovědnost, práva a povinnosti .....	31
3.6.1 Základní bezpečnostní požadavky .....	31
3.6.2 Vstupní školení BOZP .....	32
3.6.3 Školení řidičů .....	33
3.6.4 Povinnosti a odpovědnost zaměstnavatele .....	33
3.6.5 Povinnosti, práva a odpovědnost zaměstnanců: .....	35
3.7 Lékařské prohlídky .....	37
3.7.1 Závodní preventivní péče .....	38
3.7.2 Bezpečnostní přestávky a záznamy o provozu vozidla .....	38
3.7.3 Doklady při řízení vozidla .....	39
<b>4 Praktická část .....</b>	<b>40</b>
4.1 Postup složek IZS při zásazích u dopravních nehod .....	40

4.2 Konkrétní příklady úzce související s BOZP při služebních cestách a práci na komunikacích.....	44
4.3 Dotazník včetně souhrnných výstupů .....	50
<b>Závěr .....</b>	<b>57</b>
<b>5 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY, OBRÁZKŮ, GRAFŮ, PŘÍLOH ..</b>	<b>59</b>



## Úvod

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci obecně je v dnešní době často skloňovaným pojmem. V době vysokého tlaku na zvyšování výkonu pracovníků má důraz na dodržování pravidel bezpečnosti velký význam. Nejde pouze o škody v oblasti přímého dopadu na zdraví zaměstnance, které jsou nesporně nejpodstatnější, ale dodržování pravidel bezpečnosti je mj. i v ekonomickém zájmu zaměstnavatele. Problematika BOZP tak zasahuje do mnoha oblastí jak osobního života příslušných pracovníků, tak do běžného chodu většiny firem, kdy pracovní úraz ovlivňuje běžný chod přesto, že mohou existovat scénáře pro řešení situace, kdy dojde k některé z nečekaných situací vč. vyřazení pracovníka z pracovního procesu. Dočasným nebo trvalým vyřazením zaměstnance z pracovního procesu nastává problém nutnosti náhrady jiným pracovníkem a jeho zaškolení. Zcela logické jsou pak finanční dopady v případech, kdy společnost nemůže dočasně vykonávat výdělečnou činnost, na kterou byl pracovník určen. Samostatnou kapitolou jsou pak provozovatelé autodoprav, kdy jsou řidiči zpravidla zcela vytíženi a zajištění nového zaměstnance, disponujícího příslušnými oprávněními, je relativně dlouhodobý proces. Často pak dochází k výpadkům v ušlém zisku provozovatelů a situace může přerůst až v existenční problémy společnosti. Přes výše uvedené je nesporné, že primárním cílem je ochrana zdraví všech účastníků silničního provozu a dopad finanční je problémem sekundárním.

Starost o bezpečnost a ochranu zdraví při práci je nezastupitelnou povinností a zodpovědností zaměstnavatele a vedoucích pracovníků. Žádná organizace nebo firma nemůže být úspěšná, pokud nezajistí svým zaměstnancům bezpečnost a ochranu zdraví při práci vč. vyhovujícího pracovního prostředí, pracovních podmínek a pracovních pomůcek. Strategie prevence by měla být definovaná v písemné podobě a přístupná všem zaměstnancům s cílem nastavit sjednocené podmínky pro bezpečnost a ochranu zdraví každého zaměstnance. Každé rozhodnutí vedení, cíl změna technologie nebo činnost má konkrétní bezpečnostní parametr.

V době zavádění moderních technologií v automobilovém průmyslu, kdy je kladem vysoký důraz na prvky aktivní i pasivní bezpečnosti posádky vozidla, je vhodné volit i vozidlo, odpovídající úrovni řidiče a počtu ujetých kilometrů. V dnešní době jsou velmi dobře vybaveny bezpečnostními prvky, vedle osobních, také dodávková a nákladní vozidla a tak se následky dopravních nehod v celkových statistikách vyvíjí směrem od těžkých a závažných úrazů k méně závažným škodám na zdraví.

S ohledem na výše uvedené je zcela jistě v zájmu zejména zaměstnavatelů, resp. subjektů, vysílajících ke služebním cestám pověřené pracovníky, důsledné školení předpisů v oblasti bezpečnosti práce, resp. bezpečnosti při provozu na pozemních komunikacích. Volbou dostatečně bezpečného vozidla lze nesporně ovlivnit i následky případných kolizí, což bez dalšího není dostatečné. Za účelem prohloubení teoretických znalostí v oblasti provozu na pozemních komunikacích má své nezastupitelné místo i pravidelné připomínání základních pravidel pro bezpečný provoz vč. nových právních úprav a nařízení. Nezastupitelné místo tak zde mají pravidelná školení řidičů, kdy povinnost jejich absolvování je dána příslušnou právní úpravou. Takováto školení nejsou povinná pro řidiče mimo oblast služebních a pracovních cest v rámci výkonu zaměstnání a je tak škoda, že novinky z oblasti provozu na pozemních komunikacích jsou předkládána pouze části veřejnosti a část je odkázána na určitou formu samostudia, která je sice v rámci znalostí předpisů povinná, ale nad realitou tohoto samovzdělávání je řada otazníků.

Se zcela specifickým druhem služebních jízd souvisí podnikání v silniční vnitrostátní a mezinárodní dopravě, kdy nelze hovořit o služebních cestách ve smyslu občasného náplně práce, ale o hlavní činnosti zaměstnance resp. podnikatelského subjektu. Silniční doprava je obor podnikání, který je výrazně ovlivněn regulačními opatřeními státu a jeho rámec určuje celá řada poměrně striktních zákonů, předpisů a pravidel, které jsou v podmínkách České republiky bohužel často měněny a upravovány. Pro ty, kteří jsou povinni právní rámec bez výjimek dodržovat, zejména podnikatelská sféra, je velmi obtížné udržet si celkový přehled o aktuálních předpisech o novinkách v oblasti podnikání v silniční dopravě, úpravě pravidel silničního provozu, přehled o daňových povinnostech, povinných pojištění, v celních předpisech a v neposlední řadě také v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

## 1 Cíl

Cílem bakalářské práce je popsat a následně analyzovat podmínky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, specificky při služebních cestách, na které jsou pracovníci vysíláni zaměstnavatelem v rámci plnění svých pracovních povinností. Společnost, ke které bude směřovat průzkum a analýza, je Generali Pojišťovna a.s., ve které je autor práce zaměstnancem a konkrétní cílovou skupinou zaměstnanců jsou mobilní technici likvidace škod. Klíčovou otázkou bude vliv pravidelného školení řidičů na bezpečnost předmětné skupiny zaměstnanců Generali Pojišťovna a.s. a zároveň bude autor hledat odpověď na otázku, zdali má pracovní stres a zvýšená pracovní zátěž přímý vliv na bezpečnost zaměstnanců při pracovních cestách v situaci, kdy služební cesty a doprava silničním motorovým vozidlem obecně patří mezi velmi rizikové činnosti a účastníci silničního provozu jsou vystaveni působení řady vnějších vlivů, které lze do určité míry ovlivnit, nikoliv však ve všech situacích a oblastech. V této práci jsou popsány obecné předpoklady a zákonné podmínky pro provoz na pozemních komunikacích v rámci plnění pracovně právních povinností a zároveň autor vnáší vlastní úhel pohledu a názor na účelnost preventivních opatření, která by měla vést ke zvýšení bezpečnosti. V závěru práce je uveden konkrétní případ závažného porušení pravidel BOZP řidiče při služební cestě, který měl závažné dopady do zdraví řidiče i posádky vozidla.

## 2 Metodika

V práci bude autor využívat metody deskripce, které bude sloužit zejména k utřídění a klasifikaci pojmů souvisejících s oblastí bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které nemají za cíl vysvětlovat nebo dokazovat fakta k dané problematice a dále autor využije dotazníkovou metodu, kdy jsou mezi respondenty zařazeni zaměstnanci Generali Pojišťovna, a.s. a České pojišťovny a.s., kteří při výkonu pracovních povinností ujedou více než 5.000 km ročně a z velké části využívají soukromé vozidlo pro účely plnění úkolů daných zaměstnavatelem<sup>1</sup>. Získané informace od respondentů jsou základem pro zjištění aktuálního stavu mínění v určité skupině zaměstnanců.

---

<sup>1</sup> HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum, základní metody a aplikace*. První. Praha: Portál Praha, 2005, s. 34 - 49

## 3 Teoretická část

### 3.1 Problematika bezpečnosti práce obecně

Zásady BOZP by měly být zakotvené ve strategii každé organizace a každé firmy nejenom proto, aby se vyhnula sankcím od příslušných institucí, ale hlavně proto, aby byli zaměstnanci i tímto způsobem motivováni k lepším pracovním výsledkům, aby si byli jistí bezpečným pracovním prostředím a aby sdíleli hodnoty organizace.

Autor této práce je přesvědčen, že problematiku bezpečnosti nelze úspěšně zavést do praxe bez kladného a aktivního přístupu těch, kterých se nejvíce týká, konkrétně zaměstnanců a specificky řidičů vozidel. Dostupná literatura a odborná školení mohou informovat o novinkách a trendech v dané oblasti, nicméně nezabrání hazardování s lidským životem v případech, kdy je riziko a riskování za volantem přirozenou vlastností řidiče. Poznatky, získané z literatury a školení BOZP se týkají základních a podstatných informací a návodů kde, případně jak získávat podrobnější nebo speciální informace. Bezpečnost práce je jednou z podmínek, aby organizace dosáhly svých strategických a dlouhodobých cílů. Tématem diskuzí a polemik mezi laickou a odbornou veřejností může být mj. i to, zdali jsou přepisy k bezpečnosti a ochraně zdraví při práci jsou pro organizaci přínosem nebo zda komplikují chod firmy či instituce. Zde se autor práce zcela ztotožňuje s názorem Ing. Patra Kotena (Ředitel úseku certifikací České společnosti pro jakost), „*pokud je systém správně zaveden, tj. přiměřeně popsán, poctivě implementován v souladu s požadavky příslušných norem a v souladu s relevantními právními požadavky, tak prokazatelně přináší organizaci prospěch a zlepšování.*“<sup>2</sup> Organizace musí vytvořit, dokumentovat, implementovat, udržovat a neustále zlepšovat systém managementu bezpečnosti práce v souladu s platnou právní úpravou, ale i v souladu s požadavku Evropské unie.

#### **Oblasti dopadu a hodnocení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci**

Při tvorbě dlouhodobé firemní strategie musí být zohledňováno mnoho specifík souvisejících s BOZP, kdy je možné tato specifika rozčlenit do základních oblastí, kterými jsou oblasti/skupiny: Lidské, sociální a morální, Ekonomické zájmy, Legislativní podmínky.

---

<sup>2</sup> NEUGEBAUER, Tomáš. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v kostce, neboli, O čem je současná BOZP*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010, s. 10

## **Lidské, sociální a morální hledisko**

V této oblasti jde o celý souhrn opatření, která mají za cíl zvyšovat úroveň bezpečnosti práce a to jak z pohledu tvorby a úpravy právních norem státem, tak i jejich přenesení na zaměstnance prostřednictvím zaměstnavatele. Opatřením, realizovaná ze strany zaměstnavatele, prostřednictvím pracovně právních opatření, zabezpečením při nemoci z povolání nebo pracovním úrazu jsou sociální opatření, která zvyšují a vytvářejí podmínky pro spokojenost zaměstnanců, optimalizují podmínky pracovního a výrobního procesu a tím přispívají mj. i ke zvýšení pracovní aktivity a loajality zaměstnanců. Pro management každé organizace tak plyne zákonná i morální odpovědnost, bez výjimky zajistit pro všechny zaměstnance, dostatečně kvalitní podmínky a zvyšování úrovně bezpečnosti a ochrana zdraví při práci.

## **Ekonomické aspekty**

Pro subjekty zaměstnávající pracovníky se ekonomické hledisko BOZP promítá do povinných plateb za pojištění zaměstnanců, které jsou však bez ohledu na míru BOZP v organizaci konstantní. Přímým dopadem úrovně BOZP však bude postih ze strany dozorujících orgánů státní správy tam, kde bude zjištěno porušování platné legislativy. Déle, jako ekonomický dopad do hospodaření subjektu přicházejí v úvahu regresy ze strany zdravotní pojišťovny, jako náhrada za náklady vynaložené zdravotní péče na léčení zaměstnanců při zjištění, že ke škodě na zdraví došlo v důsledku porušení předpisů zaměstnavatelem.

### **3.1.1 Legislativní podmínky BOZP**

Jak již bylo uvedeno, působí časté změny v legislativě, velmi negativně na celý proces. Vzhledem k tomu, že neznalost zákona neomlouvá, musí být právní úprava velmi pečlivě sledována a zároveň musí být interní pokyny zaměstnavatele k BOZP pravidelně aktualizovány a školeny.

Související předpisy:

- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů,
- Zákon 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 pozdějších předpisů,
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu 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 pozdějších předpisů,

- Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů,
- Nařízení vlády 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

### **3.1.2 BOZP při pracovních cestách – Definice a pojmy**

Poznat význam jednotlivých pojmů je základem pro vytvoření kvalitní strategie BOZP. Ze základních pojmů, které se mj. i v textu této práce vyskytují, autor vybírá: Bezpečnost a ochrana zdraví při práci (zkráceně BOZP) – soubor technických, organizačních a výchovných opatření, která při správné aplikaci nebo realizaci vytvoří preventivní podmínky pro to, aby se pravděpodobnost ohrožení nebo poškození lidského zdraví snížila na minimum.

BOZP je také mezivědní obor, zabývající se nalézáním a uplatňováním metod a prostředků, jejichž cílem je zajistit, aby člověk v pracovním procesu nebyl ohrožen fyzicky ani mentálně. BOZP je dána vytváření podmínek a opatření k zajištění bezpečného, nezávadného a zdraví neohrožujícího pracovního prostředí s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví zaměstnanců při výkonu práce.

BT – bezpečnostní technik, který při splnění ustanovení příslušných právních předpisů, může zajišťovat úkoly v prevenci rizik, tzn. v rozsahu určeném pro odborně způsobilé osoby v plnění úkolů v prevenci rizik.

Ergonomie – mezioborová disciplína, jejímž cílem je dosáhnout přizpůsobení pracovních podmínek výkonnostním možnostem člověka; jejím předmětem je studium vztahů mezi člověkem, pracovním prostředkem a pracovním prostředím a aplikace poznatků tohoto studia uplatněním limitů výkonnosti člověka při projektování, konstruování strojů a technických zařízení, při inovačních a racionalizačních záměrech, při plánování technického rozvoje a podobně.

Expozice – vystavení organismu působení faktorů prostředí (např. hluk, vibrace, pach, záření) nebo účinkům látky; v úvahu se bere objektivně zjištěná (změřená) hodnota zátěže faktory pracovního prostředí a doba, po kterou je v práci člověk této zátěži vystaven.

Firemní kultura – soustava sdíleného přesvědčování, postojů, domněnek, norem a hodnot, existujících v konkrétní firmě.

Interní předpisy - organizační a řídicí předpisy platné a vydané zaměstnavatelem.

Míra rizika – matematické nebo slovní vyjádření kombinace četnosti nebo pravděpodobnosti výskytu nespecifikované nebezpečné události a jejích následků

Nemoc z povolání – nemoci uvedené v nařízení vlády č. 290/1995 Sb.

Organizace – společnost, úřad, podnik, firma instituce atd.

Osobní ochranné pracovní prostředky (OOPP) - Ochranné prostředky, které chrání zaměstnance před riziky.

QMS – systém managementu jakosti.

Právní a ostatní předpisy k zajištění BOZP - předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, předpisy o bezpečnosti technických zařízení a normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pracovní prostředky a zařízení - stroje, technická zařízení, dopravní prostředky, přístroje, nářadí, elektrické spotřebiče apod.

Prevence rizik – opatření vyplývající z právních a ostatních předpisů k zajištění BOZP a z opatření zaměstnavatele, která mají za cíl předcházet rizikům, odstraňovat je nebo minimalizovat působení neodstranitelných rizik

Řidič referent – držitel řidičského oprávnění v pozici zaměstnance, který vedle své činnosti sjednané v pracovní smlouvě ještě příležitostně, v rámci své pracovní činnosti, řídí pro potřeby zaměstnavatele motorové vozidlo.

Služební vozidla - vozidla, která slouží pro plnění pracovních úkolů. Mohou to být jednak vozidla zaměstnavatele/organizace, ale také soukromá vozidla, pokud s nimi zaměstnanec plní pracovní úkoly.

Vedoucí zaměstnanec - zaměstnanec, který je pověřen vedením na jednotlivých úrovních řízení, je oprávněn stanovit a ukládat svým podřízeným pracovní úkoly, organizovat, řídit a kontrolovat jejich práci a dávat jim k tomu účelu závazné pokyny.

Zaměstnanec „řidič referent“ – pro účely této práce se jedná o zaměstnance, kterému bylo svěřeno služební vozidlo k plnění určitého pracovního úkolu. Poznámka: Pojem „řidič referent“ nebo „referentské vozidlo“ není v platné české legislativě známý. Vzhledem k tomu, že je mezi lidmi zažitý, stále se používá.

Zaměstnavatel - právnická nebo fyzická osoba, která zaměstnává fyzické osoby v pracovněprávním, a pokud to stanoví zákon, též v obdobném pracovním vztahu<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> NEUGEBAUER, Tomáš. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v kostce, neboli, O čem je současná BOZP*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010, s. 12 - 25



### 3.2 Účel a platnost

Účelem nastavení, zavedení a dodržování pravidel BOZP je mj. snaha chránit zdraví zaměstnanců společnosti a dalších osob účastnících se pracovního procesu, dodržováním a stálým zlepšováním podmínek pro bezpečné, nezávadné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a práci tak, aby rizika, plynoucí z pracovních činností a pracovního prostředí byla minimalizována a tam, kde je to možné, byla zcela eliminována. Základním cílem BOZP je snižovat nebezpečí vzniku úrazů v důsledku mimořádných událostí s důrazem zejména na prevenci a důsledné šetření příčin a přijímání opatření, která budou v budoucnu riziko úrazu minimalizovat. Účel BOZP musí být naplňován již při projektování nových technologií a na ně navazujících procesů a pracovních postupů, úprava pracovišť s tím, že na konci procesu, je uplatňování, rozvíjení a prevence vycházející z nastalých reálných situací, kdy k poškození zdraví již došlo. BOZP musí být nedílnou součástí činnosti společnosti tak, aby byly naplňovány její hlavní strategické a dlouhodobé cíle za neustálého přezkoumávání a vyhodnocování rizik, plynoucích z pracovního procesu. Účelem zavádění procesů BOZP je mj. i spolupráce se zaměstnanci, úřady a veřejností s tím, že je tato spolupráce založena na průběžné výměně informací k pochopení strategie organizace v oblasti BOZP a nastavení procesů tak, aby byla zaručena rychlá reakce na vyslovené podněty. Tato problematika se dotýká mj. i vztahu společnosti k zákazníkům a vztahu zákazníků ke společnosti. Pokud zákazník zjistí, že výrobek nebo služby jsou poskytovány za podmínek, které nesplňují ani základní kritéria bezpečnosti zaměstnanců a v extrému dochází k porušení práv zaměstnanců je nesporné, že takovýto postup organizace naruší mj. i vztahy se zákazníky. Příkladem mohou být některé asijské společnosti, které porušují i základní principy, principy lidské důstojnosti a někteří zákazníci pak ve velkém měřítku přestávají o tyto výrobky jevit zájem. Téměř vždy, kdy dochází k dlouhodobému porušování pravidel BOZP s těmi nejhoršími následky, jde o důsledek „vítězství“ finanční stránky věci nad ohleduplností, slušností a vztahem k lidskému životu. S ohledem na výše uvedené je nutné spatřovat význam BOZP v systémovém přístupu ke kontrole tak, aby stejná úroveň bezpečnostních a zdravotních požadavků byla požadována nejenom ze strany organizace a zaměstnanců, ale také ze strany zákazníků. V neposlední řadě je účelem BOZP zajištění potřebných zdrojů, dovedností a financí na zajištění náprav nedostatků zjištěných při pravidelných kontrolách, mimořádných událostech. Pravidelná školení tak motivují zaměstnance k posílení odpovědnosti za vlastní bezpečnost, ochranu zdraví jiných lidí, ochranu majetku společnosti a za bezpečnost v prostorách a lokalitách

působnosti organizace. Pravidla pro BOZP by se měla tvořit ve spolupráci s vedením společnosti při zastoupení zaměstnanců a odborníků na problematiku BOZP a tato pravidla by neměla být podřízena výhradně rozhodnutí vedení společnosti. Z těchto důvodů existuje celá řada norem, vyhlášek, nařízení apod., aby pravidla BOZP v organizaci dostala příslušný rámec a nebyla pouze nástrojem vedení na zvýšení produktivity práce zaměstnanců.

Pravidelných přezkoumáním systémů BOZP by mělo docházet k trvalému procesu zlepšování výkonnosti managementu BOZP a k zajištění jeho neustálé vhodnosti, přiměřenosti a účinnosti. Stanovené zásady politiky BOZP musí být platné pro všechny zaměstnance, od kterých se očekává, že v rámci svých kompetencí aktivně přispějí k trvalému plnění zásad politiky BOZP a plnění na ni navazujících cílů.

Pravidla pro BOZP musí být v souladu s aktuální a platnou právní úpravou a přesto, že dochází k neúměrně časté aktualizaci předpisů a právních norem, zejména v podmínkách České republiky, nemůže být toto omluvou pro nedostatečnou implementaci nových předpisů a změn v legislativě do praxe organizací. Obecně platí, že pravidla pro bezpečnost při práci jsou závazná pro všechny zaměstnance a všechny úrovně řízení vč. manažerský struktur. V zásadě i v této oblasti platí rčení, že „neznalost zákona neomlouvá“. Jistě jsou aktuální podmínky a pravidla BOZP odlišná než byla před např. deseti lety, ale způsob jejich předávání a míra závaznosti se s postupem času nemění. Změnou, oproti letům minulým, jsou různá osvědčení kvality (např. ISO), kdy je jejich nedílnou součástí je i splnění podmínek pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci.

Platnost a závaznost předpisů k BOZP by bylo možné rozdělit na dvě skupiny, kdy jednou skupinou jsou obecně závazné předpisy, kterými se musí řídit každý účastník procesu pracovního, provozu na pozemních komunikacích apod. Druhou skupinou jsou předpisy vydávané zpravidla zaměstnavatelem nebo pro účely zaměstnavatele, popisující pravidla BOZP pro konkrétní skupinu pracovníků.

Vzhledem k rozsahu právní úpravy dané problematiku a její relativně častým změnám, vydávají organizace zpravidla interní pokyny, nařízení a směrnice, shrnující danou problematiku a aktuální změny vč. popisu specifický směrů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, jako je v případě zaměstnavatele autora práce, Generali Pojišťovna a.s., směrnice „Organizace zajištění BOZP při prohlídkách na pozemních komunikacích“, kdy tento předpis stanovuje pravidla bezpečnosti práci techniků likvidace škod při prohlídkách, prováděných z pozemních komunikací a na nich, prohlídkách při dopravních nehodách, prohlídkách poškozených vozidel, silničních a

jiných zařízení, prohlídkách poškozeného dopravního značení, prohlídkách poškozených nemovitostí, plotů, porostů a při obdobných prohlídkách, kdy je nutno vstupovat nebo se pohybovat na pozemních komunikacích všeho druhu. Takovýto interní předpis je závazný pro všechny osoby v pracovním nebo odborném poměru k zaměstnavateli. Základem pro takovýto interní pokyn je zákon č. 262/2006 Sb. zákoníku práce, část pátá, bezpečnost a ochrana zdraví při práci, § 101, § 102, § 103 zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů, 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, a zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších předpisů a dalších platných právních a ostatních předpisů k zajištění BOZP a interních předpisů zaměstnavatele<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> NEUGEBAUER, Tomáš. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v kostce, neboli, O čem je současná BOZP*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010, s. 15 - 30

### 3.3 Druh prostředku ke služební cestě a vliv na bezpečnost

S problematikou BOZP při služebních cestách velmi úzce souvisí způsob přepravy zaměstnance/pracovníka s tím, že za nejobvyklejší dopravní prostředek je k běžným služebním cestám v dnešní době využíván osobní automobil. Autor této práce se domnívá, že použití vlastního dopravního prostředku zaměstnance má zpravidla vyšší vliv na bezpečnost pracovníka než použití vozidla služebního s tím, že se předpokládá obdobný nebo srovnatelný rozsah prvků aktivní i pasivní bezpečnosti. Nelze pominout fakt, že vozidlo z tzv. firemní flotily neboli služební vozidlo, je v podmínkách České republiky zpravidla mladší, s životností omezenou na konkrétní počet ujetých kilometrů a s pravidelným servisem, než je běžné vozidlo ve vlastnictví zaměstnance. Pomineme-li stáří a technickou úroveň výbavy vozidla je nesporné, že pro otázku bezpečnosti je zcela zásadní fakt znalosti jízdních vlastností vozidla. Tato znalost je vyšší v případě vozidel, které jsou ke každodennímu použití než u vozidel k občasným služebním cestám. Nezanedbatelná je mj. i otázka běžné údržby, pro kterou jsou od středně velkých firem určeni pracovníci, zajišťující bezproblémový provoz a pravidelný servis.

Autor této práce je zaměstnán ve společnosti Generali Pojišťovna a.s., kde firemní flotila služebních vozidel vč. referentských čítá celkem 32 vozidel. Do pracovní náplně osoby odpovědné za provoz autoparku patří zejména údržba vozidel, pravidelný servis, evidence jízd a zápůjček, pravidelné technické a emisní prohlídky, zajištění přechodů na letní a zimní provoz, poskytování podkladů pro finanční účtárnu (odpisy), úkony směrem k evidenci/registru vozidel, komunikace s orgány státní správy související s provozem vozidel. Dále je pro účely plnění pracovních úkolů využíváno 104 soukromých vozidel zaměstnanců, kteří výhradně pro účely plnění pracovních povinností směrem k zaměstnavateli ujedou ročně více než 5.000 km. Těmto zaměstnancům bude v průběhu roku 2014 namontováno do vozidla zařízení GPS pro účely zjednodušené evidence a sledování služebních jízd. Nesporný vliv na bezpečnost při cestách vozidlem má nesporně i montáž právě „sledovacího“ zařízení GPS, které má primárně za cíl elektronický výstup z knihy jízd a optimalizaci nákladů na služební cesty zaměstnanců. Zajímavou a velmi aktuální otázkou, řešenou přímo ve společnosti, ve které je autor této práce zaměstnán, je otázka montáže „sledovacího“ zařízení GPS do vozidel, využívaných ke služebním cestám zaměstnanců. Je celkem pochopitelné a v pořádku, že služební vozidla ve vlastnictví zaměstnavatele jsou vybavena sledovacím zařízením GPS s automatizovaným výstupem do vyúčtování

cestovních náhrad. Rozhodnutím vedení Generali Pojišťovna a.s. však bylo nařízeno, že všichni zaměstnanci, kteří pro služební účely ujedou ročně více jak 5.000 km, musí mít do vozidla namontováno pevné sledovací zařízení GPS. Opatření se týká nejenom vozidel výkonných pracovníků, kteří používají vozidlo např. pro zajištění prohlídek poškozených vozidel u klientů, ale týká se mj. i vedoucích pracovníků a členů nejvyššího vedení. Zatímco uvedené nařízení bylo pro vedení společnosti téměř samozřejmostí, podnítilo u „běžných“ zaměstnanců velkou vlnu odporu a nevole. Argumenty, proti montáži pevného zařízení, byly zejména tři následující: negativní vliv na soukromí pracovníků, kterým bude jednotka montována, dále zásah do vozidla při napojení na elektronický systém a nutnost instalace spínacího zařízení do přístrojové desky a třetím nejzávažnějším argumentem resp. požadavkem byla instalace mobilního zařízení, bez nutnosti zásahu do vozidla.

### 3.3.1 Náhrada jízdních výdajů

V souvislosti se služebními cestami pracovníků by bylo vhodné zmínit mj. i náhradu výdajů, spojených se služební cestou resp. s náklady na provoz soukromého vozidla použité pro služební cesty zaměstnavatele. Pokud zaměstnavatel neposkytne ke služební cestě vlastní vozidlo, uskuteční se pracovní cesta zpravidla (v případě že s tímto zaměstnancem souhlasí) s využitím vlastního vozidla zaměstnance, vlastního dopravního prostředku. V tom případě náleží zaměstnanci za každý ujetý kilometr jízdy vlastním vozidlem základní náhrada nákladů za opotřebení vozidla a náhrada výdajů za spotřebované pohonné hmoty.

Způsob dopravy, s přihlédnutím k oprávněným zájmům zaměstnance, uvádí Jaroslav Sedláček: *„Příkaz k vykonávání pracovní cesty dává zaměstnanci zaměstnavatel, který současně stanoví i způsob dopravy. Zaměstnavatel může uvést jakýkoliv dopravní prostředek např. vlak, letadlo, autobus, loď, služební vozidlo, referentské vozidlo, autotaxi atd., případně soukromé vozidlo zaměstnance. Pro stanovení výše cestovních náhrad je významný nejen druh vozidla, ale také cena pohonných hmot. Při stanovení způsobu dopravy by zaměstnavatel měl vzít v úvahu oprávněné zájmy zaměstnance a např. při nástupu pracovní cesty v nočních hodinách, kdy nelze využít veřejné dopravy na vlakové nádraží, umožnit použití taxislužby.“*<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> SEDLÁČEK, Jaroslav. *Cestovní náhrady 2010*. 4. Vydání. Praha : Grada Publishing, a.s., 2010, s. 55

### 3.3.2 Vyúčtování a kontrola pracovních cest

Nejčastěji je k vyúčtování a evidenci pracovních cest používán ruční standardizovaný formulář, jehož podoba nestanovuje žádný právní předpis, ale který obsahuje veškeré, právním předpisem stanovené, náležitosti a data. Tiskopis je používán v papírové nebo zjednodušené elektronické formě, která nabízí využití kopírování dat, výběrových a vyhledávacích funkcí, které usnadňují zpracování na straně pracovníka, který předkládá vyúčtování cesty.

Formulář obvykle obsahuje na jedné straně pole potřebná pro záznam údajů k vyslání zaměstnance na pracovní cestu, tzv. list nebo strana Cestovní příkaz. List Cestovní příkaz je uveden na obrázku č. 1. Potřebné údaje a způsob vyplnění uvádí Karel Janoušek v knize Cestovní náhrady ve 137 příkladech:

*„Při stanovení podmínek konání pracovní cesty je nutno určit místo nástupu na pracovní cestu, a to zcela jednoznačně. Nelze uvést jako místo nástupu na pracovní cestu např. Brno, neboť z takového určení místa nástupu na pracovní cestu není jednoznačně zřejmé, které konkrétní místo v Brně zaměstnavatel jako počátek pracovní cesty určil, zda sídlo firmy v Brně, bydliště zaměstnance v Brně, vlakové nádraží či jiné místo. Totéž platí o místě ukončení pracovní cesty. Rovněž účel cesty je vhodné uvést konkrétněji, a to z důvodu případné pozdější kontroly kontrolními orgány, kdy bude zaměstnavatel povinen prokázat, že šlo o pracovní cestu a pouhá poznámky „služebně“ nebude pro zaměstnavatele vhodným vodítkem k nalezení příslušných dokladů k prokázání skutečného účelu cesty. Do sloupce Dopravní prostředek je nutno uvést alespoň zkratkou (viz druhá strana tiskopisu) jaký dopravní prostředek má (může) zaměstnanec na pracovní cestě použít.*

*Jako další podmínky může zaměstnavatel určit, nemá-li to uvedeno ve vnitřním předpise, např. způsob ubytování, procenta krácení stravného při bezplatném poskytnutí stravy zaměstnanci na pracovní cestě apod.“<sup>6</sup>*

---

<sup>6</sup> JANOUŠEK, Karel. Cestovní náhrady ve 137 příkladech. Olomouc : ANAG, 2008, s. 125

**Obrázek 1: List formuláře Cestovní příkaz**

Firma - razítko		CESTOVNÍ PŘÍKAZ	
1. Příjmení, jméno, titu _____		Osobní číslo _____	
2. Bydliště _____		Útvar _____	
		Telefon, linka _____	
		Normální pracovní doba od _____ do _____	
Počátek cesty (místo, datum, hodina)	Místo jednání	Účel a průběh cesty	Konec cesty (místo, dat.)
3. Spolucestující _____			
4. Určený dopr. prostředek (u vlast. voz. druh, obsah váců) _____			
5. Předpokládaná částka výdajů Kč _____			
6. Povolená záloha Kč _____ vyplacená dne _____ pokl. doklad číslo _____			
Podpis pokladníka _____		Datum a podpis pracovníka oprávněného k povolení cesty _____	
<b>VYÚČTOVÁNÍ PRACOVNÍ CESTY</b>			
7. Zpráva o výsledku pracovní cesty byla podána dne _____			
Se způsobem provedení souhlasí: _____			
Datum a podpis odpovědného pracovníka _____			
8. VÝDAJOVÝ A PŘÍJMOVÝ DOKLAD číslo _____		Účtovací předpis	
Účtovaná náhrada byla přezkoušena a upravena na _____		Má dat.    Dat.    Částka    Středisko    Zakázka	
Vyplacená záloha _____ Kč _____			
Doplatek - Přeplatek _____ Kč _____			
Slovy: _____		Poznámka o zaúčtování _____	
Datum a podpis pracovníka, který upravil vyúčtování _____		Datum a podpis (průkaz totožnosti) _____	
Datum a podpis pokladníka _____		Schválení (datum a podpis) _____	

Zdroj: Interní zdroj Generali Pojišťovna, a.s.

Na listu Vyúčtování pracovní cesty, který je zobrazen na obrázku č. 2 se zaznamenávají jednotlivá místa pracovní cesty, časy odjezdu a příjezdu na uvedená místa a ujeté vzdálenosti mezi těmito místy, jak podrobněji popisuje Karel Janoušek:

„V části vyúčtování pracovní cesty uvede zaměstnanec skutečný průběh pracovní cesty. Přitom ve sloupci Odjezd-příjezd nestačí např. při pracovní cestě z Brna do Jihlavy a zpět uvést jen na 1 řádek odjezd Brno 6.30 hod. a příjezd Brno 15.35 hod., ale je nezbytné uvést na 1 řádek např. odjezd Brno 6.30 hod., příjezd Jihlava 7.40 hod. a na další řádek odjezd Jihlava 14.10 hod., příjezd Brno 15.35 hod., přičemž se samozřejmě rozumí, že jde o odjezd z určeného konkrétního místa nástupu na pracovní cestu v Brně, příjezd do místa výkonu práce v Jihlavě, odjezd z tohoto místa a příjezd do určeného konkrétního místa ukončení pracovní cesty v Brně. Pokud je to potřebné, uvede se i počátek a konec pracovního výkonu. Ve sloupci použitý dopravní prostředek uvede zaměstnanec zkratku skutečně použitého dopravního prostředku (zkratky jsou uvedeny ve spodní části tiskopisu). Jestliže bylo zaměstnanci na pracovní cestě poskytnuto bezplatně jídlo charakteru snídaně, oběda či večeře (např. jako součást ubytování, školení, obchodním partnerem apod.), uvede zaměstnanec (zaškrtnutím čí vepsáním slova „ano“, ve který den a který druh jídla mu byl bezplatně poskytnut.“<sup>7</sup>

<sup>7</sup> JANOUŠEK, Karel. *Cestovní náhrady ve 137 příkladech*. Olomouc : ANAG, 2008, s. 126

Již podle popisu zaznamenávaných údajů je vidět složitost využití papírového tiskopisu v případě, kdy zaměstnanec vykonává pracovní cesty častěji a pravidelně. Neustálé opakování obdobných zápisů je samo o sobě značně neefektivní, nicméně podstatně náročnější je proces schvalování a zpracování cestovních příkazů a vyúčtování pracovních cest.

**Obrázek 2: List formuláře Cestovní příkaz**

VYÚČTOVÁNÍ PRACOVNÍ CESTY												
Datum	Odjezd - příjezd <sup>1)</sup> Místo jednání podtrhněte		Použitý dopr. prostředek <sup>2)</sup>	počet hodin tržby času	vzdálenost v km <sup>3)</sup>	Počátek a konec pracovního výkonu (hodina)	Jízdné	Stravné	Nocležné	Nutné vedlejší výdaje	Celkem	Upraveno
	a míst. přeprava	Kč					Kč					
1	2		3	Dr	5	6	7	8	9	10	11	12
	Odjezd											
	Příjezd											
	Odjezd											
	Příjezd											
	Odjezd											
	Příjezd											
	Odjezd											
	Příjezd											
	Odjezd											
	Příjezd											
Stravování bylo poskytnuto bezplatně:			ano - ne		<b>Celkem</b>							
Pobírám odlučnů:			ano - ne		<b>Záloha</b>							
					<b>Doplatek - Přeplatek</b>							
<b>Prohlašuji, že jsem všechny údaje uvedl úplně a správně.</b>												
O - osobní vlak			AUS - auto služební		Datum a podpis pracovníka							
R - rychlík			AUV - auto vlastní									
A - autobus			MOS - motocykl služební									
L - letadlo												
<sup>1)</sup> Dobu odjezdu a příjezdu u veřejného dopravního prostředku vyplňte podle jízdního řádu. <sup>2)</sup> Uvádějte ve zkratkách. <sup>3)</sup> Počet km uvádějte jen při použití jiného než veřejného hromadného dopravního prostředku.												
Sazby náhrad cestovních výdajů jsou zveřejňovány ve Sb. zákonů podle systému § 8 zák. 119/92 Sb.												

Zdroj: Interní zdroj Generali Pojišťovna a.s.

Samotné „papírové“ vyúčtování pracovní cesty s sebou nese poměrně složitý proces schvalování, kdy předvyplněný cestovní příkaz musí pracovník doručit ke schválení vysílajícím pracovníkem, tzn. je nutný fyzický kontakt s nadřízeným, který vyslání zaměstnance na pracovní cestu stvrzuje svým podpisem. Další omezení může nastat, pokud probíhá vyslání zaměstnance na pracovní cestu nepravidelně (není znám obvyklý cíl ani účel cesty), ale současně s vysokou frekvencí (například střídání každodenních cest s cestami obden).

### 3.3.3 Zpracování cestovních náhrad prostřednictvím aplikací

Aplikace, určené ke zpracování cestovních příkazů, dostupné na trhu v ČR, umožňují od elektronického zpracování tiskopisu až po automatizované vytvoření cestovního příkazu z údajů zapsaných prostřednictvím GPS modulu



zaznamenávajícího polohu vozidla v čase. Tento způsob evidence služebních cest je používán zejména ve vlastních vozidlech zaměstnavatele, vzhledem k tomu, že je nutný technický zásah do vozidla, kterým je montáž modulu GPS. Níže uvádím citaci – popis funkčnosti zařízení.

#### Elektronická kniha jízd

*„Elektronická kniha jízd je základním prvkem GPS/GSM systémů pro sledování vozidel a jejich správu (tzv. Fleet management). Elektronická kniha jízd uchovává kompletní historii všech jízd a nabízí jejich zobrazení v měsíčních, týdenních nebo denních přehledech včetně veškerých podrobností jakými jsou typ jízdy, délka trasy, čas jízdy, začátek a konec jízdy, řidič, účel cesty, průměrná a maximální rychlost apod. Samozřejmostí, kterou by měla každá elektronická kniha jízd nabízet je zobrazení požadovaných jízd v mapových podkladech. Další funkce již závisí na tom, zda je elektronická kniha jízd podporuje. Jedná se zejména o slučování jízd, mazání, editaci typu jízdy apod. Elektronická kniha jízd také často umožňuje zadávat tankování PHM a to buď ručně, nebo pomocí importu z tankovacích platebních karet. V takovém případě umí elektronická kniha jízd ke každé jízdě automaticky přiřadit náklady na pohonné hmoty. Pokud je tankování zadáváno pravidelně, elektronická kniha jízd hlídá průměrnou spotřebu vozidla a při jejím podezřelém navýšení o více než 15%.<sup>8</sup>*

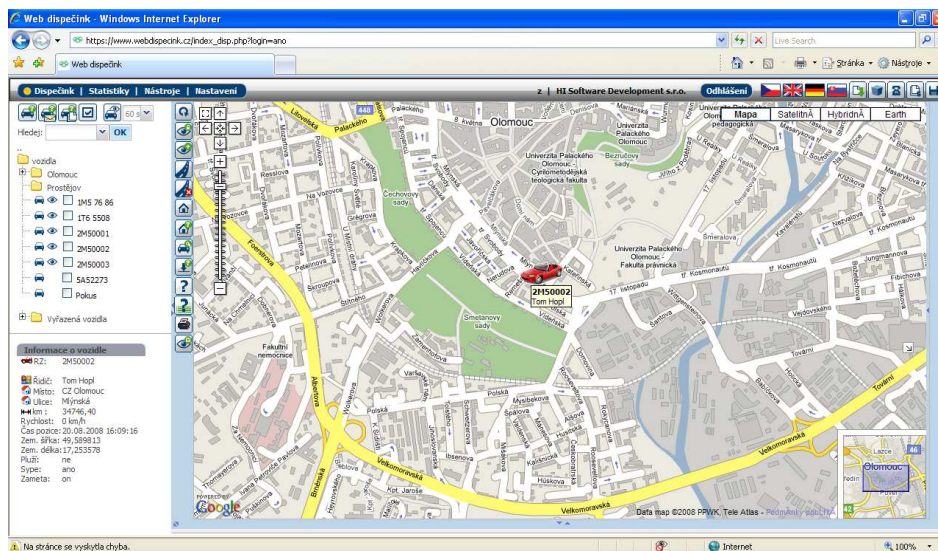
Bez využití modulu satelitního sledování GPS polohy pak existuje možnost kombinace s knihou jízd. Automaticky se zadává účel cesty, místa začátku konce a přestávek pracovní cesty, průběžné časy a ujeté vzdálenosti mezi jednotlivými úseky cesty a dále je automaticky vypočteno stravné. Ručně se doplní pouze další výdaje vynaložené během cesty jako např. parkovné, náklady na dálniční známku, mýto apod. V případě soukromých vozidel zaměstnanců jsou údaje spojené s cestou zaznamenávány přímo do aplikace pro zpracování cestovních náhrad. Příklad vzhledu elektronické knihy jízd v kombinaci s GPS modulem je uveden na obrázku č. 3. Podle vnitřních předpisů zaměstnavatele je možné zadat i různé typy schvalování pracovních cest. Může se jednat o povolení cesty po vytvoření cestovního příkazu, schválení v průběhu cesty po jeho zápisu a schválení předloženého vyúčtování cesty. Velkou výhodou této evidence je podrobný záznam průběhu jízdy v systému, stejně tak jako

---

<sup>8</sup> Elektronická kniha jízd. In: [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: [http://www.lokatory.cz/elektronicka-kniha-jizd?utm\\_source=adwords&utm\\_medium=CPC&utm\\_campaign=kniha%2Bjizd&gclid=CLqx7d-507wCFQkEwwodGUwAdg](http://www.lokatory.cz/elektronicka-kniha-jizd?utm_source=adwords&utm_medium=CPC&utm_campaign=kniha%2Bjizd&gclid=CLqx7d-507wCFQkEwwodGUwAdg)

údajů o uživateli, kteří záznam provedli. V praxi to znamená, že vyslání na pracovní cestu i schválení vyúčtování pracovní cesty je možné ve stejný moment, ve kterém uživatel v systému operaci provede, přičemž schválení je potvrzeno záznamem o provedení operace.

**Obrázek 3: Elektronická kniha jízd**



Zdroj: [Http://www.webdispecink.cz/](http://www.webdispecink.cz/) [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: <http://www.webdispecink.cz/cz/ke-stazeni/>

Dalším krokem využití uvedeného systému je přímý interface na účetní systém zaměstnavatele, což s sebou nese další náklady na související SW vybavení. Přesto je možné kvantifikovat případnou úsporu nákladů na schvalování a evidenci cest, stejně jako úsporu v celkových nákladech na pracovní cesty.

### 3.4 Identifikace rizik spojených s BOZP

Identifikace a hodnocení rizik spojených s BOZP na pracovišti a v souvislosti s činnostmi zaměstnanců je nezbytným opatřením zaměstnavatele pro ochranu zdraví a bezpečnosti zaměstnanců. Cílem je předcházet a minimalizovat rizika, odstraňovat nebezpečí a soustavně zlepšovat podmínky pro výkon práce zaměstnanců. Nejčastější preventivní činností je zajištění kvalitního školení zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců v oblasti právních a ostatních předpisů k zajištění BOZP včetně informací o rizicích, která se výkonu zaměstnání a zajistit pravidelné ověřování jejich znalostí.

Smyslem hodnocení a identifikace rizik je zmapování celého pracovního procesu a prostředí, ve kterém budou rizika mapována. Následně je třeba identifikovat konkrétní nebezpečí a stanovení míry rizika. Po odstranění nebo omezení rizik je nezbytné nastavit pravidelné kontroly a s identifikovanými riziky seznámit zaměstnance. Pokud hovoříme o rizicích při služebních cestách zaměstnanců, je jejich odstranění téměř nemožné, ale existují způsoby prevence, jak tyto rizika minimalizovat. Jedná se nejenom o zákonná opatření spočívající např. v dodržování povinných bezpečnostních přestávek v jízdě, ale o vyvarování se rizikovým situacím přímo v silničním provozu, kdy je nezbytné opustit vozidlo.

Za specifika pro práci a pohyb na pozemních komunikacích jsou v Generali Pojišťovna a.s. považována: náraz do neoznačeného vozidla technika Generali, sjetí vozidla mimo vozovku, nezpevněná komunikace, náraz vozidla na překážku, převrácení vozidla, najetí, přejetí, zachycení, přiražení a sražení osoby jiným (projíždějícím) vozidlem, přiražení nebo přitlačení osoby vozidlem k části stavby či jiné pevné konstrukci, různá zranění a úrazy a věcné škody vznikající na provozovaných vozidlech, uklouznutí a pád na vozovce (povětrnostní podmínky).

Minimalizování rizika je možné realizovat například označením místa práce, správný způsob výkonu práce, zajištění odstaveného vozidla proti nežádoucímu ujetí vozidla, rozhlédnout se před vstupem do komunikace, seznámení řidiče s návodem k obsluze vozidla, respektovat příslušné dopravní značení (jednosměrný provoz), obeznámit se s méně obvyklými rozměry at' vozidla, nákladu či dopravních cest.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Zdroj: Odborný pokyn Generali Pojišťovna a.s. značka PER.P.00.018 *Organizace zajištění BOZP při prohlídkách na pozemních komunikacích*

### 3.4.1 Znění zákona v praxi

Ujednání paragrafového znění zákona pak lze převést do praxe pracovníků, kteří se při výkonů zaměstnávání pohybují na veřejně přístupné komunikaci, kdy je zaměstnanec povinen při práci na pozemních komunikacích používat osobní ochranné pracovní prostředky. Zaměstnanec vykonává jen ty pracovní činnosti, které má uvedeny v pracovní smlouvě, pro které je řádně vyškolen a pro které má zdravotní předpoklady, bezpečně se pohybuje po pozemní komunikaci a dbá zvýšené pozornosti při pohybu na pozemní komunikaci, dodržuje dopravní předpisy a řídí se dopravním značením na pozemních komunikacích. Konkrétně technici pojišťoven, provádějící obhlídky poškození nebo situací na místech vzniku dopravních nehod, nesmí tyto prohlídky provádět na pozemních komunikacích typu dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy.

**Obrázek 4: Dálnice**



Zdroj: Interní zdroj Generali Pojišťovna a.s.

Dále zaměstnanec při prohlídkách na pozemních komunikacích nesmí provádět prohlídky za snížené viditelnosti tj., za mlhy, hustého deště a hustého sněžení.

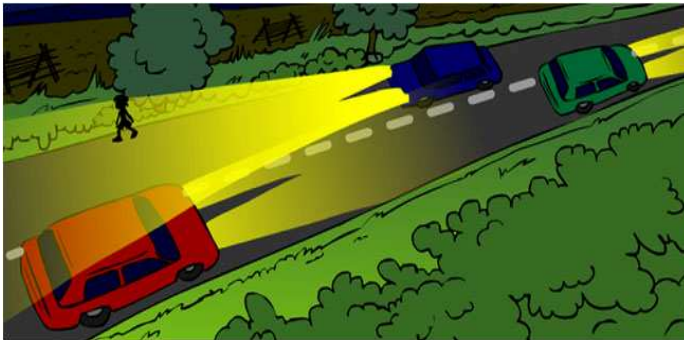
**Obrázek 5: Snížená viditelnost na komunikaci**



Zdroj: Interní zdroj Generali Pojišťovna a.s.

Zaměstnanec při prohlídkách na pozemních komunikacích nesmí provádět prohlídky za tmy a to ani v případě vybavení reflexní vestou a světelným zdrojem. V případě prohlídky na veřejné komunikaci osvětlené umělým osvětlením (pouliční lampy), je zaměstnanec oprávněn provést obhlídku pouze v nejnútnejším rozsahu a s maximální opatrností a není-li to možné provést za denního světla.

**Obrázek 6: Prohlídky v noci**



Zdroj: Interní zdroj Generali pojišťovna a.s.

Zaměstnanec při prohlídkách na pozemních komunikacích nesmí provádět prohlídky v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti, před nepřehledným vrcholem stoupání pozemní komunikace, na něm a za ním, před nepřehledným vrcholem stoupání pozemní komunikace, na něm a za ním.

Dodržování výše uvedených podmínek je závazné pro všechny zaměstnance a porušení daných pravidel se považuje za porušení pracovní kázně s případným dopadem v souladu s platnou právní úpravou.

**Obrázek 7: Nepřehledná zatáčka**



Zdroj: Interní zdroj Generali Pojišťovna a.s.

### 3.5 Organizace práce

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby zaměstnanec používal při odstraňování poruch, ke kterým došlo během jízdy na pozemních komunikacích a kdy je nutno na ně vstoupit, výstražné vesty s vysokou viditelností vyhovující požadavkům normových hodnot. „Řidiči referenti“ nemusí mít přidělenou vlastní výstražnou vestu, musí však být umístěna v každém služebním vozidle. V případě, že vozidlo není vybaveno výstražnou vestou, je vyloučeno, aby zaměstnanec odstraňoval poruchu, při níž je nutné vstoupit na pozemní komunikaci (hrozí riziko zranění způsobené jiným automobilem z důvodu špatné viditelnosti při opravě vozidla). V takovém případě je třeba zajistit opravu vozidla jiným způsobem. Zaměstnanec při prohlídkách na pozemních komunikacích a kdy je nutné na ně vstoupit:

- a) je povinen mít oblečenou výstražnou vestu s vysokou viditelností vyhovující požadavkům normových hodnot, výstražnou vestu si zaměstnanec obléká při zahájení práce, tedy při vstupu na pozemní komunikaci a to mimo obec i v obci;
- b) je povinen na pozemní komunikaci II. a III. třídy mimo obec označit vozidlo výstražným blikajícím světlem oranžové barvy;
- c) je povinen na pozemní komunikaci II. a III. třídy mimo obec označit místo práce výstražnými kužely ve vzdálenosti minimálně 50 metrů před místem práce a minimálně 50 metrů za místem práce; v obci může být tato vzdálenost podle potřeby kratší;
- d) je povinen na pozemní komunikaci II. a III. třídy v případě, že dojde k poruše vozidla, nebo při označení místa nehody umístit za vozidlo výstražný trojúhelník ve vzdálenosti 50 metrů, na dálnici a silnici pro motorová vozidla umístit za vozidlo výstražný trojúhelník ve vzdálenosti 100 metrů;<sup>10</sup>

#### Obrázek 8: Zajištění místa nehody



Zdroj: Interní zdroj Generali Pojišťovna a.s.

<sup>10</sup> Zdroj: Odborný pokyn Generali Pojišťovna a.s. značka PER.P.00.018 *Organizace zajištění BOZP při prohlídkách na pozemních komunikacích*

### **3.6 Systém řízení BOZP – odpovědnost, práva a povinnosti**

Odpovědnost za zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je jak na straně zaměstnavatele, tak i na straně zaměstnance. Povinnosti obou stran jsou zpravidla stanoveny závaznými právními předpisy a interními předpisy zaměstnavatele k zajištění BOZP s tím, že část povinností zaměstnanců vyplývá i z jiných právních předpisů, které nesouvisí s výkonem práce, ale např. se získáním řidičského oprávnění. Za plnění úkolů zaměstnavatele v péči o BOZP odpovídají vedoucí zaměstnanci na všech stupních řízení v rozsahu svých funkcí, kdy jsou tyto úkoly rovnocennou a neoddělitelnou součástí jejich pracovních povinností. Kdy vedoucí zaměstnanci zajišťují dodržování právních a ostatních předpisů na pracovišti, zajišťují informování zaměstnanců o rizicích na pracovišti, kontrolují úroveň zajištění BOZP a zodpovídají za zajištění a absolvování pravidelných školení zaměstnanců.

Mezi úkoly zaměstnanců při zajišťování BOZP patří zejména dodržování právních a ostatních interních předpisů k zajištění BOZP a účast na školení v oblasti BOZP vč. absolvování přezkoušení znalostí v dané oblasti.<sup>11</sup>

#### **3.6.1 Základní bezpečnostní požadavky**

##### **Školení pracovníků**

Posláním BOZP je předcházet nebezpečím, se kterými se na pracovišti a při výkonu své práce mohou zaměstnanci setkat a tato prevence by měla být základním cílem celé strategie a zabezpečovat, aby nedošlo k odchýlení se od strategických cílů. V minulosti, spočívalo těžiště bezpečnosti práce v odstraňování následků nežádoucích událostí a prevenci se věnovala relativně malá pozornost. Až později se ukázalo, že je třeba zabývat se nejenom zkoumáním nastalých událostí s následkem poškození zdraví, ale důležité je i zkoumat případy, kdy ke škodě na zdraví nedošlo díky shodě náhod, případně byla rizika odhalena díky preventivním kontrolám a preventivním bezpečnostním opatřením. Jedna z definic specifikuje prevenci jako aplikaci vědeckých a inženýrských technik a metod na snížení pravděpodobnosti vzniku úrazu, nemocí z povolání a škod na majetku. Zdrojem rizik je podnikatelský subjekt nebo organizace v roli zaměstnavatele, na tomto subjektu je tedy nejvyšší zodpovědnost za zaměstnance. Zaměstnavatel je tak povinný poskytnout zaměstnancům informace o

---

<sup>11</sup> ŠENK, Zdeněk. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci: prakticky a přehledně podle normy ČSN OHSAS 18001:2008*. 1. vyd. Olomouc: ANAG, 2009, s. 24 - 46

všech rizicích souvisejících s výkonem práce jak v interních podmínkách (na pracovišti), tak i při činnosti mimo organizaci, při služebních cestách zaměstnanců, dále je nezbytné pracovníky seznámit s riziky ve vztahu k používání jeho výrobků a nástrojů výrobního procesu, usilovat o zmenšení rizik a podílet se na odstraňování škod a jiných důsledcích své provozní činnosti.

Zaměstnanci („řidiči referenti“) jsou povinni řídit se předpisy a tyto v předepsaném rozsahu respektovat s tím, že se nezbavují povinnosti dodržovat i ostatní ustanovení obecně platných předpisů pro bezpečnost silničního provozu. Dále jsou zaměstnanci povinni dodržovat předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen „BOZP“) pro provoz služebních vozidel a návody výrobců k používání příslušného vozidla.

V České republice je obvyklé postupovat při školení pracovníků podle tzv. německého modelu, kdy management preferuje využití poznatků expertů resp. externích poradců před názory expertů z řad vlastních zaměstnanců, které využívá jako prostředníka na zajištění školení a předání informací v oblasti BOZP. Vedle „německého modelu“ existuje „japonský model“ podle které jsou upřednostňovány názory vlastních expertů před názory expertů externích firem. Výše uvedené modely souvisí s kulturou a zvyky jednotlivých národů, kdy v pojetí „německého modelu“ převládá myšlenka, že názory externího odborného subjektu jsou lepší, než názory vlastních zaměstnanců, kteří mají zúžený/omezený pohled na danou problematiku. Tento přístup se odráží i v celkové představě o pozici manažera, kdy by se v „našem“ pojetí mělo jednat o extrovertní a všestrannou osobu, zatímco „japonský model“ preferuje introverty a odborníky z vlastních řad.<sup>12</sup>

### **3.6.2 Vstupní školení BOZP**

Vstupní školení představuje průkazné a srozumitelné seznámení nových zaměstnanců s požadavky na BOZP první den nástupu nového zaměstnance do organizace před započítím plnění pracovních úkolů. Vstupní školení musí být sestaveno s ohledem na určenou pracovní pozici a pracovní prostředí nového zaměstnance. Vstupní školení je možné (s ohledem na velikost, podmínky a zaměření organizace) rozdělit na vstupní

---

<sup>12</sup> NEUGEBAUER, Tomáš. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v kostce, neboli, O čem je současná BOZP*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010, s. 32 - 48



teoretickou instruktáž, teoretické zaškolení pracovníka na konkrétním pracovním místě a praktický zácvik (s ohledem na charakter vykonávané práce).

Vstupní teoretická instruktáž zpravidla, v oblasti BOZP, obsahuje seznámení se základními právními předpisy, interními předpisy a nařízeními organizace, zásadami bezpečného chování na pracovišti a situace možného ohrožení zaměstnanců. Teoretické zaškolení pracovníka na konkrétním pracovním místě poskytne konkrétní informace a instrukce v oblasti ochrany zdraví při pohybu a práci na přiděleném pracovišti. Praktický zácvik má umožnit novému zaměstnanci získat praktické zkušenosti a pracovní návyky pod dohledem zkušeného pracovníka a jeho cílem je získat nebo upevnit poznatek, vědomost, zručnost nebo návyk vč. instrukcí ke konkrétnímu způsobu vykonávání určité činnosti.

### **3.6.3 Školení řidičů**

Předpisem, který upravuje problematiku provozování dopravy dopravními prostředky je předpis 168/2002 Sb., Nařízení vlády ze dne 25. března 2002, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky. Uvedený předpis definuje podmínky pro provoz, které zaměstnavatel povinen zabezpečit při provozování dopravy a to jak v případě provozování autodopravy. Zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví a povinnost zaměstnanců dodržovat tyto předpisy a účastnit se školení vychází z ustanovení zákoníku práce. Zaměstnanci, kteří používají služební vozidlo („řidiči referenti“), musí být seznámeni mj. s předpisy, které jsou zařazeny mezi předpisy k zajištění BOZP podle zákoníku práce.

### **3.6.4 Povinnosti a odpovědnost zaměstnavatele**

Nařízení vlády č. 168/2002 Sb. se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, ve znění pozdějších předpisů.

Zaměstnavatel je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům. Zaměstnavatel je mj. povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného

ohrožení jejich života a zdraví, která se týkají výkonu práce a péče o bezpečnost a ochranu zdraví při práci, uložená zaměstnavateli příslušnou právní úpravou a právními předpisy, je nedílnou a rovnocennou součástí pracovních povinností vedoucích zaměstnanců na všech stupních řízení v rozsahu pracovních míst, která zastávají. Zaměstnavatel odpovídá za provoz vozidel a jeho organizaci, zejména: evidenci vozidel a jízd, evidenci spotřeby pohonných hmot, přihlašování a odhlašování vozidel v registru vozidel včetně všech změn, zajištění povinně smluvního pojištění odpovědnosti („povinné ručení“) i havarijního pojištění vozidel, dále odpovídá za řádný technický stav služebních vozidel (zajišťuje opravy v odborných servisech), za provádění (zajištění) předepsaných technických kontrol, prohlídek, měření emisí apod. ve stanovených termínech, udržuje vozidla v řádném technickém stavu, provádí nezbytnou údržbu (mytí, čištění, technické ošetření a drobné opravy), nedovolí a nepředá řízení vozidla osobě, která nesplňuje podmínky dle interních předpisů zaměstnavatele a příslušné právní úpravy. Zaměstnavatel je povinen zajistit způsob organizace práce a pracovních postupů při provozování silniční dopravy, obsluze, opravách, kontrole a údržbě dopravních prostředků a pracovních činností, při nichž se používají dopravní prostředky, tak, aby neodstavoval dopravní prostředek na nevhodném místě z hlediska bezpečnosti práce, nevjížděl na místa, kde povrch terénu není dostatečně pevný, široký a sjízdný, používal při odstraňování poruch, ke kterým došlo během jízdy na pozemních komunikacích a kdy je nutno na ně vstoupit, výstražné vesty s vysokou viditelností vyhovující požadavkům normových hodnot. Základní právní předpis, který upravuje podmínky pro provoz na pozemních komunikacích, nejenom v souvislosti s pracovními cestami, je Zákon č. 361/2000 Sb. ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů. Znalost a dodržování této právní normy je základní podmínkou pro provoz na pozemních komunikacích a její novelizace jsou základem pro pravidelná školení řidičů. Norma mj. obsahuje i identifikace rizik při provozu na veřejných komunikacích a ve svých ustanoveních nařizuje, jak by se měl účastník provozu se v konkrétních situacích zachovat.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> NEUGEBAUER, Tomáš. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v kostce, neboli, O čem je současná BOZP*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010, s. 40 - 48

### **3.6.5 Povinnosti, práva a odpovědnost zaměstnanců:**

Zaměstnanci jsou povinni se účastnit školení zajišťovaných zaměstnavatelem zaměřených na bezpečnost a ochranu zdraví při práci včetně ověření svých znalostí, dodržovat dopravní předpisy a ustanovení této směrnice, dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele, vést evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek, hlásit bez prodlení zaměstnavateli, příp. příslušnému vedoucímu zaměstnanci, závady na vozidle a dopravní nehody (pokud je schopen), podrobit se pravidelné lékařské prohlídce, podrobit se orientační dechové zkoušce na zjištění, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

Základním právem zaměstnance v oblasti BOZP je právo na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, na informace o rizicích jeho práce a na informace o opatřeních na ochranu před jejich působením s tím, že informace musí být pro zaměstnance srozumitelná.

Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů práce zaměstnance. Zaměstnanec je povinen dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele, dodržovat při práci stanovené pracovní postupy, používat stanovené pracovní prostředky, dopravní prostředky, osobní ochranné pracovní prostředky a ochranná zařízení a svévolně je neměnit a nevyřazovat z provozu.

#### **Organizace školení „řidičů referentů“**

Školení se provádí každý rok a zpravidla je součástí opakovaného školení zaměstnanců o BOZP. V případech, které mají nebo mohou mít podstatný vliv na bezpečnost a ochranu zdraví při práci, musí být školení provedeno bez zbytečného odkladu. Školitel je bezpečnostní technik (externě) nebo vedoucí pracovník, který se zúčastnil školení vedoucích zaměstnanců o BOZP. Povinnost školení se vztahuje na

všechny zaměstnance, kteří na pracovních cestách řídí služební vozidla a služební cesta by neměla (nesmí) být vedoucím pracovníkem schválena v případech, kdy zaměstnanec nemá potvrzení o absolvování školení.

Po absolvování školení je zaměstnanci vystaveno osvědčení o školení řidiče s uvedením jména, příjmení a bydliště, případně čísla řidičského průkazu a uvedení osoby nebo subjektu, který školení zajišťoval a uvedení konkrétní jméno a oprávnění osoby, která byla školitelem. Dále doklad obsahuje datum absolvování školení, dobu platnosti a bližší specifikaci předmětu proškolení, např.: Výše uvedený zaměstnanec byl proškolen na základě zákona č. 262/2006 Sb. Zákoníku práce, §§ 101, 102, 103. Toto osvědčení je pracovník, při služební cestě, povinnen doložit kontrolním orgánům (policii) k nahlédnutí.

Vyjma seznámení s aktuálním zněním dotčených zákonů, jejich novelami a jejich implementací do podmínek organizace, předmětem školení je seznámení s dopravními předpisy a následujícími vnitřními předpisy:

- provozní předpis pro provoz služebních vozidel,
- zakázané pracovní činnosti a postupy,
- povinné používání reflexních vest,
- návody výrobců používaných vozidel,
- pracovní řád.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Zdroj: Odborný pokyn Generali Pojišťovna a.s. značka PER.P.00.018 *Organizace zajištění BOZP při prohlídkách na pozemních komunikacích*

### 3.7 Lékařské prohlídky

Každý zaměstnanec musí být zdravotně způsobilý pro vykonávanou práci a zaměstnavatel nesmí připustit, aby zaměstnanec vykonával práce, které neodpovídají jeho zdravotní způsobilosti (podle zákoníku práce).

Lhůty lékařských prohlídek dle aktuální právní úpravy:

zaměstnanci do 50 let: 1x za 5 let

zaměstnanci nad 50 let: 1x za 3 roky

Každý řidič (držitel řidičského oprávnění), bez ohledu na skutečnost, zda řídí vozidlo na pracovní či soukromé cestě, je povinen podle zákona o silničním provozu absolvovat lékařskou prohlídku nejdříve 6 měsíců před dovršením 60, 65 a 68 let věku a nejpozději v den dovršení stanoveného věku, po dovršení 68 let pak každé 2 roky.

Zaměstnavatel, příp. příslušný vedoucí zaměstnanec odpovídá za skutečnost, že na služební cestu tzv. „referentským“ vozidlem nebude vyslán zaměstnanec, který nemá příslušná oprávnění a školení v oblasti bezpečnosti práce podle této směrnice a souvisejících obecně závazných právních předpisů.

Pravidelným lékařským prohlídkám je povinen se podrobit každý řidič vozidla, který při plnění svých úkolů používá zvláštní výstražné světlo modré bravy, případně doplněné o zvláštní zvukové výstražné zařízení, déle řidič, který řídí motorové vozidlo v rámci pracovněprávního vztahu, kdy je řízení vozidla s druhem práce sjednaným v pracovní smlouvě a déle řidič, u kterého je řízení motorového vozidla předmětem samostatné výdělečné činnosti v souladu se zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (např. taxislužba).

Povinnost podrobit se vstupní lékařské prohlídce vzniká pro řidiče dle výše uvedeného před zahájením výkonu činnosti řidiče. Další povinnost vzniká řidiči každé dva roky do dosažení věku 50 let a pravidelně každý rok po dosažení věku 50 let. Uvedené lhůty může posuzující lékař, na základě výsledku pravidelné prohlídky, zejména s přihlédnutím k aktuálnímu zdravotnímu stavu určit v jiném, kratším termínu, než vyplývá ze zákona. Je-li to potřebné, může vyšetřující lékař, nařídít provedení odborného vyšetření. Výsledek pravidelné lékařské prohlídky zaznamená posuzující lékař v posudku o zdravotní způsobilosti, který musí mít písemnou formu. Pokud je výsledkem zdravotní prohlídky částečná způsobilost nebo nezpůsobilost řidiče, oznámí

pěstující lékař tuto skutečnost osobám, které jsou k řidiči zaměstnavateli nebo zastupují zaměstnavatele.<sup>15</sup>

### **3.7.1 Závodní preventivní péče**

V souladu s § 18a zákona č. 20/1966 Sb., zabezpečuje zaměstnavatel, prostřednictvím zdravotní preventivní péče, prevenci ochrany zdraví zaměstnanců před nemocemi z povolání a jiným poškozením zdraví z práce a prevenci úrazů. Zařízení zdravotní preventivní péče provádějí odbornou a poradní činnost v oblastech ochrany a podpory zdraví a sociální pohody zaměstnanců, pravidelně kontrolují pracoviště podniků, posuzují vlivy pracovního prostředí na člověka při práci, provádějí výcvik a školení zaměstnanců v oblasti ochrany a podpory zdraví. Další oblastí působnosti zařízení zdravotní preventivní péče je spolupráce s příslušnými orgány ochrany veřejného zdraví, zajištění první pomoci zaměstnancům a vykonávají preventivní lékařské prohlídky zaměstnanců. V souladu s § 11odst. 1 písm. b) zákona 48/1997 Sb., má pojištěnec právo výběru lékaře či jiného odborného pracovníka ve zdravotnictví a výběr lékařského zařízení s výjimkou závodní zdravotní služby, která je ve smluvním vztahu s příslušnou zdravotní pojišťovnou. Zaměstnanec nemá, v případě závodního lékaře, právo na výběr lékaře a stanovené zdravotní prohlídky musí absolvovat u závodního preventivního lékaře, s kterým má zaměstnavatel uzavřenu smlouvu. Společnost s celorepublikovou působností mohou zajistit závodní preventivní péči prostřednictvím jednoho zdravotnického zařízení se stejnou působností, případně zdravotnickým zařízením v místě výkonu práce.

### **3.7.2 Bezpečnostní přestávky a záznamy o provozu vozidla**

Informace, které jsou předávány na pravidelných školeních řidičů, čerpají zejména z Nařízení vlády číslo 168/2002 Sb. ze dne 25. března 2002, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

- Maximální nepřetržitá doba řízení na pracovních cestách je 4,5 hodiny, za dobu řízení se považuje i přerušování řízení na dobu kratší než 15 minut.
- Nejpozději po uplynutí maximální doby řízení musí být řízení přerušeno bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 30 minut.

---

<sup>15</sup> [online]. [cit. 2014-01-27]. Dostupné z: <http://www.autoklub.cz/dokument/508-platnost-lekarskeho-potvrzeni-o-zdravotni-zpusobilosti-ridicu-senioru.html>

- Bezpečnostní přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut zařazených do doby řízení.
- Během bezpečnostní přestávky nesmí být vykonávána žádná činnost vyplývající z pracovních povinností, kromě dozoru nad vozidlem a jeho nákladem.
- Bezpečnostní přestávka a přestávka na oddech a jídlo se mohou slučovat, přestávky se neposkytují na začátku a konci pracovní doby.
- Denní evidence o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek se musí vést v listinné formě nebo technickým zařízením.

### 3.7.3 Doklady při řízení vozidla

Mezi základní povinnosti řidiče motorového vozidla je mít, podle zákona o silničním provozu, při řízení u sebe předepsanou dokumentaci, zejména řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla podle zvláštního právního předpisu („malý technický průkaz“), doklad prokazující pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla podle zvláštního právního předpisu („zelená karta“) a v zákonem uvedených případech i doklad o zdravotní způsobilosti (pokud je řidiči 60 a více let).

V případech služebních cest je řidič povinen vést evidenci jízd a toto předložit např. policii při silniční kontrole, kdy záznamy o provozu vozidla obsahují zejména:

- evidenční číslo záznamu (před zahájením jízdy),
- jméno a příjmení řidiče vozidla (před zahájením jízdy),
- státní poznávací značku vozidla (před zahájením jízdy),
- místo, datum a stav počítadla kilometrů na počátku záznamu (před jízdou),
- místo, datum a stav počítadla kilometrů na konci záznamu (neodkladně po skončení jízdy),
- dobu řízení, dobu bezpečnostní přestávky a dobu odpočinku každého řidiče zvlášť, pokud nebyly zaznamenány automaticky (neodkladně po skončení jízdy),
- důvody prodloužené doby řízení (neodkladně po skončení jízdy),
- příp. další záznamy dle zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: [http://www.webdispecink.cz/downloads/elearning/2\\_uzitecne\\_info.pdf](http://www.webdispecink.cz/downloads/elearning/2_uzitecne_info.pdf)

## 4 Praktická část

### 4.1 Postup složek IZS při zásazích u dopravních nehod

Za zajímavé doplnění bakalářské práce považuje autor zařazení konkrétních metodických postupů, které využívají složky integrovaného záchranného systému při koordinaci činností specificky u dopravních nehod. Postup jednotlivých služek a zejména postup a složek hasičského záchranného sboru je podrobně popsán v příručce s názvem Typové činnosti složek IZS STČ 08/IZS při společném zásahu u dopravní nehody, který zpracovalo Ministerstvo vnitra ČR, Generální ředitelství HZS ČR.

V této příručce resp. interní směrnici je popsána koordinace postupu mezi složkami Hasičského záchranného sboru ČR, Policií ČR a zdravotní záchranná službou při společném zásahu na místě dopravní nehody. Směrnice mj. popisuje úkony speciálních činností, jako je např. řízení dopravy, odstranění překážek v silničním provozu, podmínky vyšetřování probíhajícího souběžně se záchrannými pracemi. Cílem činnosti složek IZS při zásahu u dopravních nehod na pozemních komunikacích je zejména zajištění bezpečnosti v okolí místa dopravní nehody, poskytnutí první pomoci raněným, provedení protipožárních opatření, vyproštění raněných a zamezení úniku nebezpečných látek.

### Příjezd k místu dopravní nehody a postavení vozidel

Po příjezdu hasičů na místo dopravní nehody je zvoleno tzv. nárazníkové postavení vozidel. Jedná o několik variant postavení vozidel hasičského záchranného sboru a policie tak, aby bylo místo nehody zajištěno proti dalším možným škodám způsobených nepřehlednou situací na místě nehody.

Může dojít i k situacím, kdy zasahující jednotky mohou na místo nehody přijet po dálnicích a rychlostních silnicích i z opačných směrů a v těchto, odůvodněných případech je vhodné až nutné zabezpečení příjezdu prostřednictvím složek Policií ČR. Tato varianta, jízdy v protisměru za asistence policie, je často volena u dálničních tunelů. Po příjezdu na místo musí jednotky hasičů, policie a případně i záchranné služby, zprovoznit světelná výstražná zařízení na vozidlech a umístit výstražné kužely. Kužely se umísťují od místa nehody minimálně ve vzdálenosti 100 m na dálnici a 50 m na ostatních komunikacích. Zásahová vozidla je nutné vhodným způsobem rozestavit

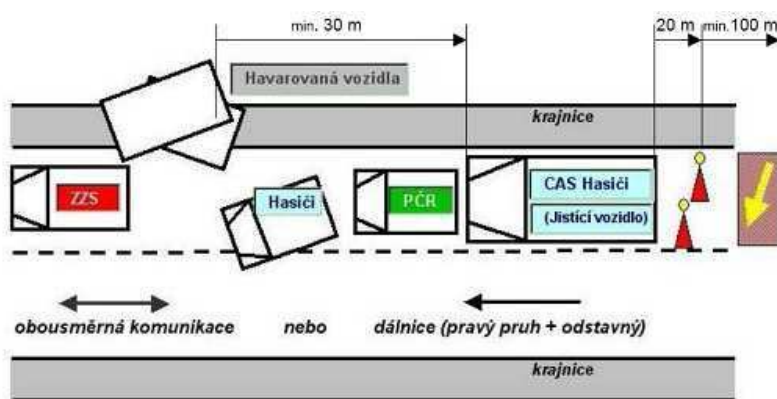


do tzv. „nárazníkového“ postavení tak, aby zejména požární vozidla oddělovala místo zásahu od okolního provozu a tím chránila osoby na místě zásahu.

### Varianty postavení vozidel na místě nehody

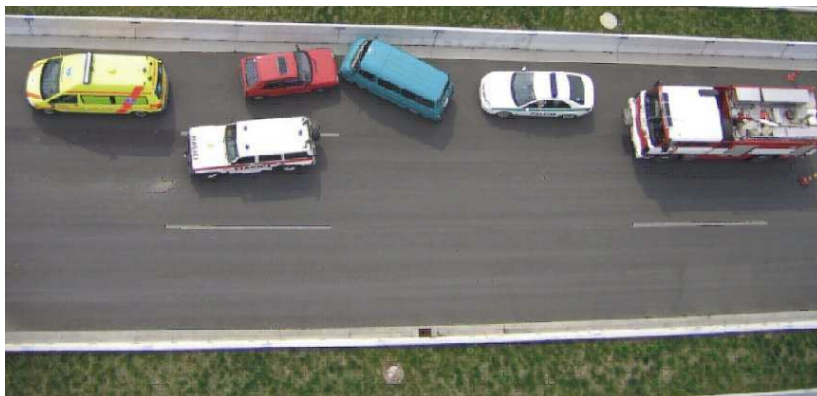
Pro příklad a zajímavost uvádí autor jednu z variant „nárazníkového rozestavení“ vozidel hasičského záchranného sboru a policie u dopravní nehody na obousměrné komunikaci, kdy zásah probíhá v jednom směru, v jednom jízdním pruhu. Varianty postavení vozidel jsou dále rozpracovány pro různé vybavení složek IZS a podle počtu a typu vozidel, která na místě dopravní nehody zasahují (RZA – rychlý zásahový automobil, CAS – cisternový automobil). Při složitějších nehodách je vhodné, aby označení místa nehody provedl správce komunikace s využitím výstražných vozíků, ale i v případě označení místa nehody správcem komunikace, je vhodné „nárazníkové postavení“ zachovat.

**Obrázek 9: Nárazníkové postavení vozidel**



Zdroj: Využití všech dostupných prostředků IZS, zdroj (Katalogový soubor typové činnosti složek IZS STČ 08/IZS při společném zásahu u dopravní nehody)

**Obrázek 10: Nárazníkové postavení vozidel**



Zdroj: Využití všech dostupných prostředků IZS, zdroj (Katalogový soubor typové činnosti složek IZS STČ 08/IZS při společném zásahu u dopravní nehody)

## **Zdravotnická záchranná služba a její činnost při dopravní nehodě**

Úkoly zdravotnické záchranné služby (ZZS) při dopravní nehodě jsou shodné s činností u všech typů životy ohrožujících událostí. Tj. poskytnutí odborné, neodkladné péče a v případě potřeby rychlý převoz do zdravotnických zařízení podle závažnosti a charakteru zranění. Každá skupina (hasiči, policie a zdravotní záchranná služba) ze složek, podílejících se na výjezdu k dopravní nehodě, má svého vedoucího. Postup záchranné služby a jejího vedoucího (vedoucí lékař) u dopravní nehody se v zásadě řídí tím, zda dojede na místo dopravní nehody jako první. Vedoucí lékař posoudí situaci na místě a na základě zkušeností případně vyžádá pomoc od hasičů nebo policie. Po příjezdu k nehodě zastaví vozidlo ZZS se zapnutými světelnými signály tak, aby bylo minimalizováno ohrožení posádky. Vedoucí lékař upřesní situaci na místě pro vysílající zdravotnické operační středisko z pohledu rozsahu, typu a závažnosti zdravotnických následků zraněných osob. Následně zahájí úkony odborné bezodkladné péče podle podmínek a okolností na místě zásahu a organizuje transport pacientů. Další činností zdravotníků na místě nehody je informování Policii ČR o pacientech zemřelých na místě a během transportu do cílového zařízení a dále vyžaduje zásah letecké záchranné služby.

## **Úkoly Policie České republiky (PČR) při dopravní nehodě**

Složky PČR při provádění záchranných prací, zejména regulují dopravu a k tomu využívají oprávnění zastavit vozidla nebo možnost úplného zastavení dopravy. Podle pokynů velitele zásahu provádí vhodné označení dopravní nehody, přičemž využití vlastních světelných výstražných zařízení je samozřejmostí. Dále složky policie zajišťují uvolnění komunikace pro příjezd a odjezd vozidel ZZS, případně i dalších složek integrovaného záchranného systému. Dále se složky PČR podílí na poskytnutí první pomoci zraněným osobám a udržují spojení s operačními středisky policie, hasičů a záchranné služby. Vzájemně si jednotlivé složky na místě zásahu vyměňují informace o situaci s velitelem zásahu a správci komunikací a se složkami IZS včetně údajů o možnostech jednotlivých skupin a prostředcích k dispozici.

Policisté, na místě nehody, dále dokumentují situaci a shromažďují podklady a důkazní materiály pro příslušný správní orgán. Pokud existuje důvodné podezření ze spáchání trestného činu, provádí složky policie neodkladné úkony k zajištění důkazů. V neposlední řadě rozhoduje policie o provedení a podobě případných dočasných úprav silničního provozu, zejména objížděk a náhradních objízdnych tras.

## **Činnosti a úkoly správce komunikace při dopravní nehodě**

K dopravní nehodě je obvykle správce komunikace přivolán jako poslední subjekt a řídí pokyny velitele zásahu, zpravidla velitele skupiny hasičského záchranného sboru nebo policie. To platí i pro osoby, které si správce komunikace smluvně sjedná k plnění svých úkolů, nebo které sjedná přímo vlastník komunikace k plnění úkolů správce komunikace. Správce komunikace pak na místě, podle konkrétní situace a pokynů orgánů Policie ČR nebo velitele zásahu, v rámci svých možností označuje přechodným dopravním značením (přenosné značky nebo výstražné vozíky) místo dopravní nehody a spolupracuje při označení, zajišťování a udržování sjízdnosti odklonových tras.

#### **4.2 Konkrétní příklady úzce související s BOZP při služebních cestách a práci na komunikacích**

S konkrétním případem z praxe se setkal autor práce v jednom ze spisů pojistné události, kterým se zabýval v rámci své pracovní náplně v pozici vedoucího oddělení likvidace škod Generali Pojišťovna a.s. Konkrétně byla předmětem likvidace náhrady škody závažná zranění, která při dopravní nehodě utrpěla posádka vozidla v souvislosti se služební cestou, na kterou své zaměstnance vyslala společnost Telefónica O2.

V prosinci roku 2008 v dopoledních hodinách řídila zaměstnankyně společnosti Telefónica O2 osobní motorové vozidlo Škoda Fabia Combi po rychlostní komunikaci a to směrem od Brna na Ostravu. Při projíždění obcí Slavonín, kdy jela v levém jízdním pruhu, nepřizpůsobila rychlost svého vozidla povětrnostním podmínkám, neboť v té době byla snižena viditelnost. Rovněž dostatečně nesledovala silniční provoz před svým vozidlem. Důsledkem jejího chování byla nesprávná a opožděná reakce na vzniklou dopravní situaci, kdy se před ní, v důsledku dopravní nehody, vytvořila kolona stojících vozidel. Sama pak zezadu narazila do osobního auta, jehož řidička musela rovněž zastavit. Tímto nárazem bylo vozidlo, do něž zezadu narazila, odhozeno vpřed, kde narazilo do dalších, v koloně stojících motorových vozidel. V důsledku nárazu do stojících aut došlo k četným vážným zraněním u dvou spolujezdkyň řidičky osobního vozidla Škoda Fabia Combi, kdy si tato zranění vyžádala dlouhodobou, několikaměsíční léčbu.

Podle pravomocného rozsudku okresního soudu tedy řidička Škody Fabia Combi jinému z nedbalosti způsobila těžkou újmu na zdraví tím, že porušila důležitou povinnost uloženou podle zákona a tím spáchala přečin těžkého ublížení na zdraví z nedbalosti. Na základě uvedeného porušení zákona byla řidička vozidla odsouzena k trestu odnětí svobody v trvání dvaceti měsíců s podmíněným odkladem na zkušební dobu v trvání dvou let a dále jí byl uložen i trest zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel na dobu dvou let.

Vina jí byla prokázána především svědeckými výpověďmi poškozených a také znaleckými posudky. Sama řidička vozidla Škoda Fabia Combi pak k předmětné dopravní nehodě uvedla, že na služební cestu byla spolu se dvěma spolujezdkyněmi vyslána svým nadřízeným, resp. zaměstnavatelem. Podrobně pak popsala svoji jízdu a to z místa výjezdu z Prahy až do místa dopravní nehody. Uvedla, že z Prahy vyjžděla kolem půl páté ráno a s kolegy cestovala směrem do Ostravy. Celou dobu řídila sama s tím, že jedna spolujezdkyně seděla na sedadle vedle ní a druhá kolegyně na zadním

sedadle. Dále řidička do protokolu policie uvedla, že je řidičkou od roku 2004 a řídí v podstatě každý den, kdy najede asi 150 km. Na služební cestu jezdí přibližně jednou za měsíc, považuje se za zkušenou řidičku a nikdy neměla dopravní nehodu a ani nebyla projednávána pro přestupek v dopravě. Před jízdou byla odpočatá, nebrala žádné léky a rovněž dechová zkouška po nehodě byla negativní. Pět až deset minut před nehodou měla puštěné rádio a s kolegyněmi si spolu průběžně povídaly. Všechny tři byly řádně, po celou cestu, připoutané bezpečnostními pasy. Místo nehody řidička detailně neznala přesto, že jím v minulosti již několikrát projížděla. Co se týká klimatických podmínek v době nehody, bylo asi půl deváté a podle policie již bylo světlo, však mírný opar s viditelností asi na 200 metrů. Řidička dále uvedla, že jela v levém jízdním pruhu a začala předjíždět kamion, kdy vzhledem k oparu jela rychlostí asi 70-75 km/hod, byť povolená rychlost byla 130 km/h. Dále podrobně uvedla situaci těsně před dopravní nehodou. Uváděla, že předjížděla kamion, který popsala, popsala i to, že kamion dal směrovkou znamení a začal přejíždět do jejího levého jízdního pruhu. Snažila se vyhnout srážce a zvyšovala svoji rychlost tak, aby střetu unikla. Byla však vytlačena do odvodňovacího kanálu po své levé straně mimo vozovku, ovšem ke střetu s kamionem nedošlo. Tuto výpověď potvrdily i spolujezdkyně, které kamion i její manévr sledovaly. Začala tedy zrychlovat, aby se dostala před kamion a to na rychlost asi 90 km/h s tím, že se věnovala situaci kolem sebe i před sebou. Na poslední chvíli si tak všimla aut stojících před ní a začala intenzivně brzdit s tím, že si po nehodě již nepamatovala, jestli v tu dobu měla ještě svá levá kola v kanálku, stejně tak jako neví, zda viděla blikat výstražná světla aut stojících v koloně, do které přijížděla. Připadalo jí to jako okamžik a nedokáže odhadnout, jak byla ta vozidla před ní daleko, když je zaregistrovala. V tu dobu však již byla před kamionem a začala tedy okamžitě naplno brzdit ve snaze se nehodě vyhnout a částečně přejet do pravého jízdního pruhu, ale nedobrzdila to. Stačila ještě zavolat na kolegyně, aby se držely a kolegyně začaly také křičet. Pak došlo k nárazu do vpředu, v koloně, stojícího vozidla AUDI. Chvíli po nárazu z auta vystoupila a běžela za kolegyni na zadním sedadle, která volala, že nemůže dýchat. Mezi tím další lidé vytahovali její spolujezdkyni na silnici a chvíli poté začalo hořet jejich vozidlo, které další účastníci dopravní nehody, s pomocí hasícího přístroje, uhasili. Od auta šla dál a pamatovala si, jak klečela u kolegyně, spolujezdkyně, která ležela na silnici a společně čekaly na příjezd sanitky a na policii. Po příjezdu policie upozorňovala na kamion, který je ohrožoval v jejich jízdním pruhu.

Co se týká řidičky Škody Fabia Combi, tak měla pohmožděná kolena, a asi po pěti dnech byla schopna práce. Sama řidička spatřovala příčinu nehody v kamionu,

kvůli kterému musela řešit danou kritickou situaci, která nastala a nemohla se proto věnovat výhledu před sebe, když se musela dívat na to, jak daleko jsou vzdáleni od kamionu a svodidel, aby se mu vyhnula a pak současně ještě musela zrychlovat, aby kamionu ujela.

Při soudním řízení vypověděl svědek k celé události, která se stala 9. 12. 2008, kdy těsně před 9.00 hod. ranní míjel Olomouc v rámci služební cesty do Ostravy. Uvedl, že místo nehody dobře zná. V daný den se někde z mlhy před ním vynořila kolona, kterou dobrzdil, a všechna vozidla v koloně byla na výstražných světlech. Jel rychlostí okolo 100 km/h a dobrzdil bez sepnutí ABS. Kromě mlhy byla ještě mokrá vozovka a viditelnost, kterou odhadl na 200, až 300 metrů byla snížena s tím, že připustil, že přesněji lze viditelnost těžko odhadnout.

Další svědek dále uvedl, že v okamžiku z mlhy za ním viděl vyjet osobní vozidlo Audi, kdy řidička toho Audi, toto vozidlo za ním ještě dobrzdila, i když šlo o centimetry a nedošlo tedy k nárazu do jeho vozidla. Pak však už slyšel náraz a viděl modrou Fabii Combi zapasovanou v Audi. Následně pak byla volána první pomoc a pak tuto pomoc sám poskytl zraněným s tím, že mnoho vozidel z místa nehody ujelo. Řidičku vozidla Škoda Fabia Combi na místě registroval, kdy se snažila pomoci ostatním a před nehodou, tedy před samotným nárazem neví, že by registroval nějaké troubení, nebo skřípot. Uvedl, že si myslí, že obžalovaná mluvila o nějaké kolizní situaci s jiným vozidlem ještě na místě nehody. Další svědkyně vypověděla, že jela po obchvatu Olomouce a všimla si, že se před ní dělá kolona, tak začala brzdit. V ten moment se před ní vytvořil shluk aut, ale svoje vozidlo dobrzdila. Ve zpětném zrcátku viděla, že se na ni řítilo auto obžalované větší rychlosti, proto rychle z auta utekla, neboť předpokládala náraz. Vozidlo paní obžalované registrovala již před tím, proto hned, když zastavila, tak sledovala v zrcátku, zda se blíží, proto byla schopna vyběhnout. Myslí, že ona sama jela rychlostí kolem 120 km, ale stihla to ubrzdit, i když to bylo tak tak. To, že je před ní problém, zjistila tím, že byl před ní shluk aut, ale nezaregistrovala výstražné trojúhelníky ani výstražná světla. Po nehodě byla na obžalovanou zlá, štválo ji, že to na rozdíl od ní neubrzdila, ale v kontextu celé situace to s ní neřešila. Obžalovaná na místě mluvila něco o tom, že ji z vozovky vytlačovalo jiné vozidlo. Svědkyně – spolujezdkyně obžalované pak vypověděla k celé věci, že ten den vyjížděly kolem 7:00 hod., když vyjely na dálnici, tak ví, že ještě řidička auta říkala něco v tom smyslu, že není důležité, kdy tam dojedou, že pojedou rozumně. Po cestě svítilo sluníčko, obžalovaná řídila, nechtěla vystřídat, ač jí to sama nabízela, ale jen ze zvyku. Po cestě se stavily v motorestu a za Brnem, se dál přestala orientovat, cestu nezná a

věnovala se další své spolujezdkyni vzadu. Pouze si všimla, že nastala mlha. Až pak vnímala křik kolegyň a pamatuje si, že řidička sjela víc na levou stranu ke svodidlům. Následně předjely kamion a kolegyně vzadu ještě hovořila o tom, že je mohl zabít. Uvedla, že nedokáže říci, jestli ten kamion přejížděl na jejich jízdní pruh, i když seděla vpravo od obžalované, tedy blíž k tomu kamionu. Asi po pár vteřinách, když předjely ten kamion, tak v dálce viděla tečky, pak viděla blikající tečky, které se přibližovaly, a uvedla, že si myslí, že to komentovala, co to je a pak bylo ticho a po pár vteřinách zjistila, že tam je bouračka. Pak už viděla jenom pohyb lidí a v tom obžalovaná zakřičela „držte se“ a došlo k nárazu. Od lékaře ví, že byla chvíli v bezvědomí, pak otevřela oči a vše bylo v mlze. Následně se odepnula z bezpečnostního pásu, udělala jeden krok a spadla na dálnici. V nemocnici následně zjistili, že měla zlomeninu obratle. Poté přiběhli další lidé, kteří ji pomáhali. V době nehody byla připoutaná a po nehodě měla pohmožděnou pravou ruku, ale spálená od pásu asi nebyla. V ten moment celou kolizi vnímala tak, že to nepřežijí. Asi 9 měsíců byla v pracovní neschopnosti, výrazně omezená v tom, že nesměla vycházet delší dobu z domu ven.

Další poškozená svědkyně vypověděla u soudu, že jely na služební cestu, na kterou je poslal jejich nadřízený. Jely z Prahy do Ostravy. Řídila paní obžalovaná a ona seděla na zadním sedadle za řidičkou. Vyrazily po půl sedmé, cesta byla bez komplikací, obžalovaná jela opatrněji, všude byly výstražné cedule, že je mlha a náledí a tomu i přizpůsobila jízdu. Měly jednu zastávku, kde se zdržely asi 10-15 min. Několikrát se ptala, zda obžalovaná nechce vystřídat, ta to však nepožadovala, nebyla unavená. Co se týká nehody, tak nějaká dodávka nebo kamion, bylo to však větší auto, začalo do nich zprava najíždět, hnalo je na svodidla do levé strany. Dále uvedla, že si myslí, že předkem jejich vozu ta svodidla vzaly. Ona sama dokonce říkala něco jako „Dělej něco, zabije nás“. Možná na ni působila ta skutečnost, že seděla po straně blízko těch svodidel. Není však schopna odhadnout rychlost jejich vozidla, neví ani, jak dlouho na ně toto vozidlo najíždělo, pro ni to byla velmi dlouhá doba a velmi se přitom bála. Paní obžalovaná netroubila, ale zrychlila, jako by se ho snažila předjet, kamion potom ubral a dostal se za ně. Pak jely dál. Od této události k místu dopravní nehody uběhla doba, po kterou dle ní mohla obžalovaná reagovat na vzniklou situaci, nebylo to okamžitě. Viditelnost byla zhoršená kvůli mlze. Jak seděla za řidičem a občas nakukovala dopředu, tak si víceméně pamatuje, že paní řidička uvedla, že dojde k nárazu. Viděla před sebou zlaté nebo žluté vozidlo Audi, a spíš řešila, co bude dělat s rukou. Pravou rukou držela tašku a levou rukou řešila, kam si ji dá, nedosáhla na sedačku před sebou. Pak došlo k nárazu, vystoupila a nemohla dýchat. Paní řidička

ještě v autě volala, jestli jsou všichni živí, snažila se komunikovat. Další její spolujezdkyně padla k zemi, házeli na ni bundy a pak ji ošetřoval lékař. V první moment věděla, že má zlomenou levou klíční kost, zřejmě od pásu a viděla, že má levý bok spálený rovněž od bezpečnostního pásu. Až v nemocnici ztratila vědomí a probrala se kolem deváté večer, kdy jí lékař gratuloval, že se podruhé narodila. Měla prasklá játra, problémy s ledvinou, prasklé krycí desky obratlů, otřes mozku, pohmožděny celého břicha. Podstoupila hned ten den operaci, měla rupturu jater a dne 23. 9. podstoupila další operaci klíční kosti, při které dostala štěp z levé pánve, aby nahradili chybějící kost. Stále je v pracovní neschopnosti v souvislosti s dopravní nehodou. Po nehodě se s obžalovanou bavily telefonicky, kdy ji volala, posílala ji zprávy a ptala se na stav. Po telefonu ví, že ji jednou mezi řečí říkala, že jely kolem 70, ale podle ní to nebyla pravda, ale neví, jaká rychlost v době nárazu ve skutečnosti byla. Před nárazem ji přišlo, že nebrzdí, vše registrovala tak, že se čelně řítí na to auto a viděla, že to neprojedou, že nemají kam uhnout. Nevybavuje si výstražná světla vozidel před nimi, nebo nějaká označení před překážkou. V současné době začíná hýbat rukou a začíná ruku zapojovat, bolesti se zády budou zřejmě přetrvávat.

Ze znaleckého posudku znalce z oboru silniční doprava vyplývá, že před nehodou byla rychlost jízdy vozidla Škoda Fabia Combi kolem 92 km/h a obžalovaná reagovala na situaci přední ve vzdálenosti 59 metrů před místem střetu. Dále z posudku znalce vyplývá, že se vozidlo Škoda Fabia Combi před střetem pohybovalo v levém jízdním pruhu a že znalec nemůže vyloučit, že před střetem mohlo dojít k předjíždění neznámého dodávkového vozidla a k reakci řidičky na možné vybočení tohoto vozidla na odbočení vlevo. Znalec však vyloučil kontakt vozidla obžalované s levými svodidly a také zejména tu skutečnost, že by předjížděné neznámé nákladní vozidlo zakrylo výhled obžalované vpřed. Podle znalce reagovala obžalovaná na kolonu před ní stojících vozidel se zpožděním.

K obžalované, bylo v evidenční kartě řidiče zjištěno, že nemá záznam o přestupku na úseku dopravy a aktuální bodový stav je 0 bodů.

*„Po zhodnocení všech provedených důkazů dospěl soud k závěru, že bylo prokázáno, že obžalovaná svým jednáním naplnila znaky skutkové podstaty přečinu těžké ublížení na zdraví v důsledku nepřizpůsobení rychlosti jízdy povětrnostním podmínkám a při nesprávné reakci na dopravní situaci, za mírně snížené viditelnosti, plně nesledovala silniční provoz před vozidlem, pozdě reagovala na před ní se po nehodě tvořící kolonu*



*stojících vozidel a zezadu narazila do osobního motorového vozidla tovární značky Audi<sup>17</sup> v důsledku čehož způsobila těžkou újmu na zdraví u dvou osob.*

Soud došel k závěru, že k dosažení účelu trestu, zejména s ohledem na dosavadní způsob života obžalované, není nutné ukládat nepodmíněný trest odnětí svobody a účelu trestu může být dosaženo i bez jeho přímého výkonu. Podle názoru soudu tak u obžalované lze účelu trestu dosáhnout uložením podmíněného trestu odnětí svobody nad 1/3 zákonné trestní sazby jejíž činí 6 měsíců až 4 roky. Délku zkušební doby, jejíž zákonné rozpětí činí jeden rok až pět let, soud opět stanovil při 1/3 tohoto rozpětí. K takto stanovenému trestu přispělo i zjištěné a prokázané ohrožení obžalované jako řidičky vozidla ze strany kamionu několik málo vteřin před samotným počátkem nehodového děje. Podle názoru soudu byl tento trest, uložený spíše na dolní hranici zákonné trestní sazby, když při stanovení tohoto trestu soud přihlédl zejména k okolnostem a následkům předmětné dopravní nehody na straně jedné a dosavadní trestní bezúhonnosti obžalované na straně druhé.

---

<sup>17</sup>Rozsudek Okresního soudu v Olomouci č.j. 2 T 235/2009-361. [cit. 2014-02-17], dostupné z [https://vzs.supin.cz:4443/ZPD/accident/object.do?id=1247415&org.apache.struts.sefira.BACK\\_KEY=4830657&verze=1&event%3AdoDetail=&org.apache.struts.sefira](https://vzs.supin.cz:4443/ZPD/accident/object.do?id=1247415&org.apache.struts.sefira.BACK_KEY=4830657&verze=1&event%3AdoDetail=&org.apache.struts.sefira)

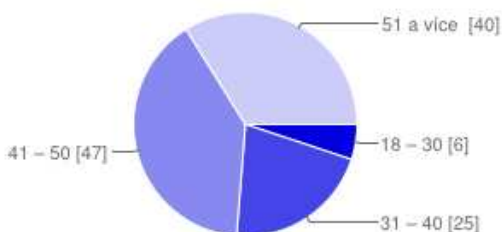
### 4.3 Dotazník včetně souhrnných výstupů

Cílovou skupinou (respondenty) anonymního dotazníku k této práci je skupina mobilních techniků a pracovníků Generali Pojišťovna a.s. a Česká pojišťovna a.s., kteří v rámci svého zaměstnání ujedou, při plnění pracovních úkolů zaměstnavatele, více než 5.000 km za rok. Dotazník má za cíl zjistit osobní pohled a stanovisko této skupiny pracovníků na prvky a aktivity, které ovlivňují (zvyšují) bezpečnost a ochranu zdraví při služebních cestách a zároveň má dotazník za cíl získat náhled na obecný přístup respondentů k otázkám bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

V rámci dotazování byla oslovena skupina přibližně 150 pracovníků s tím, že dotazník vyplnilo celkem 120 respondentů, což považuje autor práce za dostatečný vzorek k získání relevantních údajů. Skutečnost, že dotazník vyplnilo 80% oslovených zaměstnanců, považuje autor práce za úspěch, daný zejména kolegiálním přístupem a zájmem respondentů o danou problematiku. U některých grafů se celkový součet jednotlivých odpovědí neshoduje s celkovým, počtem respondentů, kteří dotazník vyplnili, což je dáno tím, že odpovědi nebyly povinné a dotazník byl odeslán jako uzavřený i v případech, kdy respondent na některou z otázek neodpověděl.

#### Graf 1: Věkové rozmezí

Z vyhodnocení otázky vyplývá, že respondenty a zároveň pracovníky, kteří v rámci plnění pracovních úkolů najedou více než 5 000 km pro potřeby zaměstnavatele ročně, jsou zejména osoby ve věku 41 let a více tj. osoby, u kterých lze předpokládat relativně dlouhou praxi v řízení vozidla.

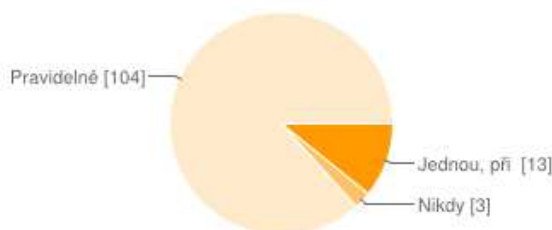


Zdroj: vlastní tvorba

### **Absolvoval jste školení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen BOZP)?**

V této otázce autor předpokládá chybu v případě 3 odpovědí, kde respondenti uvedli, že školení BOZP nikdy neabsolvovali. Vzhledem k tomu, že školení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je povinné nejenom jako vstupní školení každého nového zaměstnance, ale je podmínkou pro vystavení cestovního příkazu a oprávnění vyúčtovat služební cestu soukromým nebo služebním vozidlem v pozici řidiče. V případě 13 respondentů, kteří odpověděli, že školení BOZP absolvovali pouze jednou při nástupu, se patrně jedná o skupinu nových zaměstnanců do jednoho roku od nástupu nebo jde o respondenty, kteří zaměnili vstupní školení za pravidelné školení BOZP řidičů, které musí absolvovat každý rok.

**Graf 2: Absolvování školení BOZP**

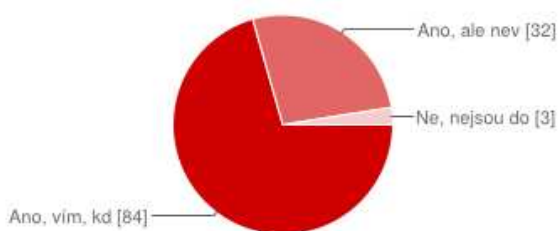


Zdroj: vlastní tvorba

### **Jsou ve vaší společnosti všem dostupné vnitřní předpisy BOZP?**

Z odpovědi o dostupnosti vnitřních předpisů BOZP vyplývá relativně kvalitní informovanost zaměstnanců o dostupnosti a uložení vnitřních předpisů.

**Graf 3: Dostupnost vnitřních předpisů BOZP**

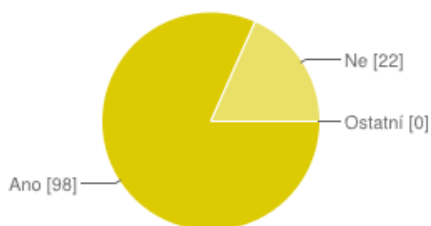


Zdroj: vlastní tvorba

### **Preferoval byste jako součást firemních benefitů pravidelné roční školení řidičů formou aktivní účasti na škole smyku?**

Tato otázka byla autorem položena záměrně, ke zjištění zájmu o atraktivní praktickou činnost spojenou se zvyšováním dovedností řidičů. Vysoké procento kladných odpovědí evokuje myšlenku, provádět školení BOZP řidičů jako součást „školy smyku“ a tím poskytnout zaměstnancům jistou formu benefitu nebo motivační odměny.

**Graf 4: Aktivní účast na škole smyku**

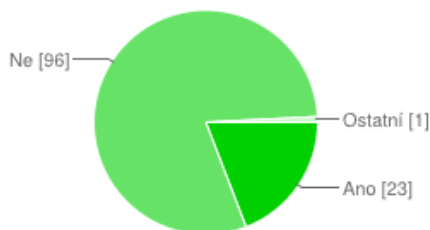


Zdroj: vlastní tvorba

### **Absolvoval (a) jste v minulosti školu smyku nebo praktický trénink dovedností řidiče?**

Tato otázka měla za cíl porovnat osobní zkušenosti respondentů s tréninkem řidičských dovedností a zájem o netradiční formu školení. Zároveň bylo cílem zjistit procento zaměstnanců, kteří již praktické zdokonalování řidičského umění absolvovali a tím učinili aktivní krok ke zvýšení BOZP při služebních cestách.

**Graf 5: Praktický trénink řidiče**

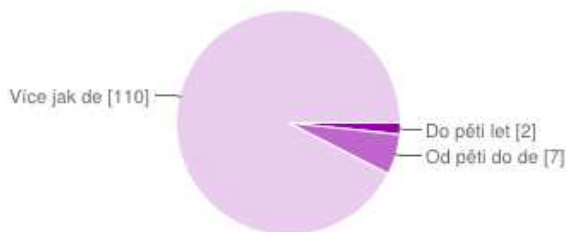


Zdroj: vlastní tvorba

### **Jak dlouhou máte praxi v řízení?**

Otázka je potvrzením domněnky z otázky č. 1, kdy má velká většina dotázaných zaměstnanců relativně dlouhou praxi v řízení vozidla.

**Graf 6: Praxe v řízení**

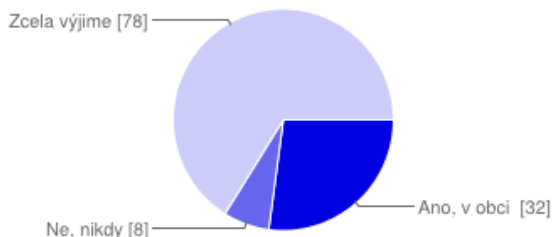


Zdroj: vlastní tvoba

**Jezdíte rychleji, než je maximální povolená rychlost?**

Otázka směřovala k vlastnímu zhodnocení chování za volantem, kdy se poměrně vysoké procento respondentů „přiznalo“ k porušování maximální povolené rychlosti. Otázka v zásadě potvrzuje předpoklad, že k porušování předpisů dochází i v případě služebních cest a zaměstnanci tak, z pohledu BOZP nerozlišují, zdali se jedná o jízdu soukromou nebo pracovní.

**Graf 7: Jízda rychleji než je povolená rychlost**



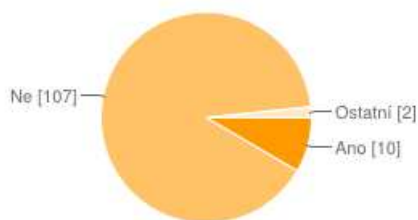
Zdroj: vlastní tvorba

**Měl (a) jste v posledních pěti letech zaviněnou dopravní nehodu?**

Výstup z této otázky je zajímavý, jelikož je škodní frekvence respondentů 10%, což je nad škodní frekvencí evidovanou u škod Generali Pojišťovna a.s., které je v rámci celorepublikového průměru asi 7%. Tzn., že přesto, že má velká většina dotázaných zaměstnanců relativně dlouhou praxi v řízení vozidla a jedná se o skupinu nad 40 let, jsou relativně často účastní dopravních nehod v pozici viníka. Autor se domnívá, že je uvedené způsobeno zejména a téměř výhradně vysokým počtem ujetých kilometrů jak v rámci pracovních, tak i soukromých jízd.

Otázka ostatní byla v uvedených 2 případech chybně vyplaněna, resp. freetext neobsahoval žádná data z důvodu chybějící validace odeslání dotazníků na vyplnění freetextového pole.

**Graf 8: Zaviněná dopravní nehoda**

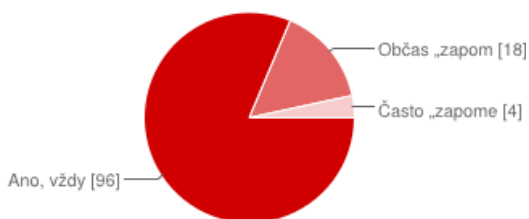


Zdroj: vlastní tvorba

### **Používáte za jízdy bezpečnostní pásy?**

Otázka směřovala opět k vlastnímu zhodnocení chování za volantem. Otázka opět potvrzuje předpoklad, že k porušování předpisů dochází i v případě služebních cest a zaměstnanci tak, z pohledu BOZP nerozlišují, zdali se jedná o jízdu soukromou nebo pracovní.

**Graf 9: Používání bezpečnostních pásů**

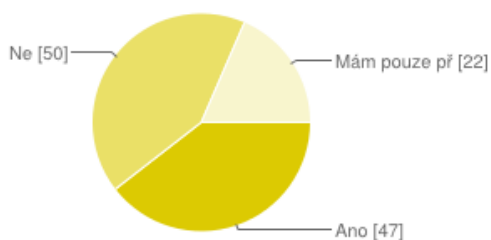


Zdroj: vlastní tvorba

### **Máte ve vozidle zabudované „Hands free“?**

Vzhledem k tomu, že skupinou respondentů byli mobilní technici, kteří by měli být stále dostupní na mobilním telefonu, je skutečnost absence „Hands free“ ve vozidle u téměř 50% respondentů překvapivá a měla by nutit k zamyšlení změny v uvedeném přístupu. Autor souhlasí s názorem, že telefonování za jízdy, bez použití příslušného zařízení, zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody.

**Graf 10: Hands free ve vozidle**

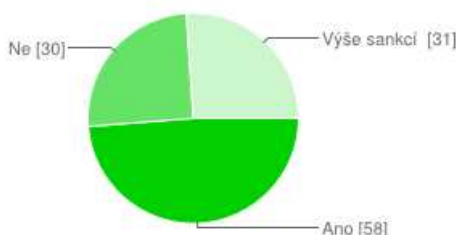


Zdroj: vlastní tvorba

### **Domníváte se, že je současný systém sankcí za porušení pravidel silničního provozu dostatečně přísný?**

Touto otázkou sledoval autor názor respondentů na současnou právní úpravu v oblasti provozu na pozemních komunikacích. Z odpovědi vyplývá, že respondenti nemají shodu na tom, zdali současné nastavení legislativy odpovídá požadavkům na bezpečnost silničního provozu a sankce nejsou nastaveny správně.

**Graf 11: Přísnost systému sankcí**

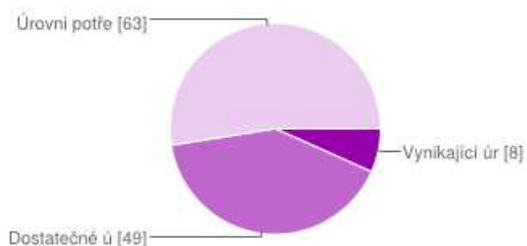


Zdroj: vlastní tvorba

### **Na jaké úrovni ovládáte pravidla první pomoci?**

Tato otázka měla za cíl zjistit pohled respondentů na sebe jako řidiče, pravidelně školené i v otázkách první pomoci. Skutečnost, že většina respondentů zhodnotila své dovednosti v oblasti první pomoci, jako potřebující zlepšení, není nijak překvapivá.

**Graf 12: Úroveň ovládní pravidel první pomoci**

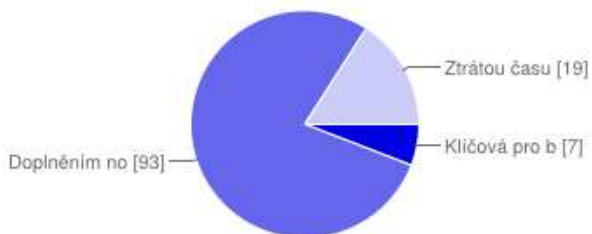


Zdroj: vlastní tvorba

### Školení BOZP jsou pro Vás:

V kontextu možnost hodnotit školení BOZP jako přínos, je negativní odpověď 19 respondentů poměrně překvapivá.

**Graf 13: Důležitost školení BOZP**

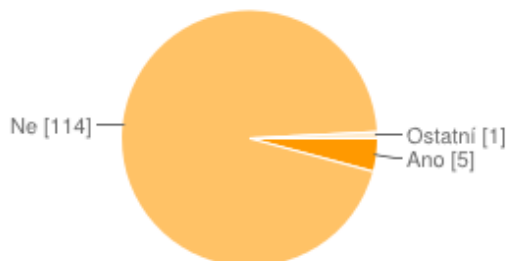


Zdroj: vlastní tvorba

### Domníváte se, že instalace jednotky GPS do vozidla zvyšuje bezpečnost provozu?

Předmětný dotaz má za cíl zjistit názor respondentů na vliv montáže zařízení sledujících a evidenčních zařízení na zvýšení bezpečnosti provozu. Autor práce se domníval, že „sledování“ chování řidiče za volantem, bude mít preventivní charakter, což se zcela jednoznačně nepotvrdilo.

**Graf 14: Instalace GPS do vozidla**



Zdroj: vlastní tvorba



## Závěr

S problematikou bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jistě souvisí i aktuální psychický stav zaměstnance, kdy zvládání pracovního stresu a případných konfliktů na pracovišti nabývá na významu zejména v poslední době. Do otázek BOZP tak vstupuje mj. i pojem psychologie. Schopnost zvládat stres, únavu a případné konflikty lze zařadit mezi dovednosti, které se u různých lidí vyskytují v různých úrovních. Michal Čakrt, ve své knize *Konflikty v řízení a řízení konfliktů* popisuje prostředí v organizacích z pohledu konfliktů mezi manažery a pracovníky a pracovníky navzájem. Téma konfliktů v organizaci, podle názoru autora této práce, velmi úzce souvisí s problematikou BOZP. Skutečnost, že zvládání stresu je dovedností dokazuje mj. i výsledek studie Americké manažerské asociace, ve které dotázaní manažeři například uvedli, že zvládání konfliktů na pracovišti věnují až čtvrtinu svého času a jejich schopnost zvládat konflikty nabírá na důležitosti zejména v posledních letech. Konflikty a jejich řešení je, podle dotázaných manažerů, stejně důležité jako plánování, komunikace, motivace a rozhodování. Studie zároveň přinesla zajímavý pohled na rozdíl mezi vnímáním konfliktů mezi pracovníky organizací podnikatelského typu a mezi pracovníky v administrativním typu organizací jako např. školy, nemocnice a státní správa. Konflikty v organizacích administrativního typu zabírají, podle studie, až 49 procent pozornosti manažerů, kdy jsou příčiny konfliktů obohaceny o nedodržování předpisů, nařízení a úředních postupů. Přesto, že by se mohlo zdát výše uvedené jako nesouvisející s tématem bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, tak právě psychický stav zaměstnanců je velkou měrou příčinnou vzniku krizových situací.

Autor práce dochází k závěru, že zaměstnanci Generali Pojišťovna a.s. a České pojišťovny a.s., kteří v rámci plnění pracovních úkolů ujedou za rok více než 5.000 km, nejsou méně rizikovou skupinou než ostatní řidiči v běžném provozu v podmínkách ČR, kdy je vyšší počet zaviněných dopravních nehod dán právě vyšším počtem ujetých kilometrů za rok. Zároveň autor dochází k závěru, že absolvování školení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, zaměřené na provoz na pozemních komunikacích, zvyšuje edukaci a vědomosti dané skupiny, nikoliv jejich bezpečnost při provozu. Úroveň bezpečnosti je tak dána spíše obecnými návyky jednotlivých respondentů při řízení vozidla, než absolvování pravidelných školení. Nicméně nelze pominout fakt, že pravidelné informace o novinkách v silničním provozu běžný řidič musí aktivně vyhledat, zatímco účastník pravidelného školení tyto informace obdrží v ucelené formě. Takovéto zvyšování vědomostí o novinkách v silničním provozu má nesporně kladný

vliv na jeho bezpečnost. Konkrétním a efektivnějším nástrojem na zvýšení bezpečnosti zaměstnanců při služebních cestách se tak jeví kombinace teoretického školení a praktického zdokonalování schopností řidičů v konkrétních kolizních situacích, pod dohledem a s radou zkušeného školitele.

## 5 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY, OBRÁZKŮ, GRAFŮ, PŘÍLOH

- 1 BEDRNOVÁ, Eva. *Psychologie a sociologie řízení*. 1. vyd. Praha: Management Press, 559 s. ISBN 80-859-4357-3.
- 2 *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci: podle stavu ke 2. 4. 2012*. Ostrava: Sagit, sv. ÚZ, 400 s. ISBN: 978-80-7208-926-0.
- 3 *Bojový řád jednotek požární ochrany*. 1. vyd. Ostrava, 2001. ISBN 80-861-1191-1.
- 4 HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum, základní metody a aplikace: základní metody a aplikace*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005, 407 s. ISBN 80-736-7040-2.
- 5 JAKUBKA, Jaroslav. *Vnitřní předpisy zaměstnavatele*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 193 s. ISBN 978-807-3573-966.
- 6 JANOUŠEK, Karel. *Cestovní náhrady ve 137 příkladech: 2008*. 1. vyd. Olomouc: ANAG, 384 s. ISBN 978-807-2634-446.
- 7 *Katalogový soubor typové činnosti složek IZS STČ 08/IZS při společném zásahu u dopravní nehody Zpracovatel listu MV-generální ředitelství HZS ČR Číslo jednací MV-96828-2/PO-2008*
- 8 NEUGEBAUER, Tomáš. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v kostce, neboli, O čem je současná BOZP*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010, 258 s. Bezpečnost práce v praxi (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7357-556-4.
- 9 PŘIBYLA, Zdeněk a Miroslava ŠMÍDOVÁ. *Soubor právních předpisů k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení*. Vyd. 3. Praha: ASPI, 2005, s. 227. ISBN 80-735-7066-1.
- 10 ŠENK, Zdeněk. *1309 testových otázek BOZP: jedinečný zdroj informací pro OZO BOZP*. 1. vyd. Olomouc: ANAG, 2011, 415 s. Práce, mzdy, pojištění. ISBN 978-807-2636-471.
- 11 ŠENK, Zdeněk. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci: prakticky a přehledně podle normy ČSN OHSAS 18001:2008*. 1. vyd. Olomouc: ANAG, 2009, 279 s. ISBN 978-80-7263-551-1.
- 12 ŠUCHA, Matuš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada, 2013, 216 s. ISBN 978-80-247-4113-0.
- 13 URBÁNKOVÁ, Květoslava a Liana GREIFFENEGGOVÁ. *První pomoc na cestách*. 2. vyd. Brno, 2007, 95 s. ISBN 978-802-5115-695.

## INTERNETOVÉ ZDROJE

- 1 <http://www.webdispecink.cz/>
- 2 Elektronická kniha jízd. In: [online]. [cit. 2014-02-17]. Dostupné z: [http://www.lokatory.cz/elektronicka-kniha-jizd?utm\\_source=adwords&utm\\_medium=CPC&utm\\_campaign=kniha%2Bjizd&gclid=CLqx7d-507wCFQkEwwodGUwAdg](http://www.lokatory.cz/elektronicka-kniha-jizd?utm_source=adwords&utm_medium=CPC&utm_campaign=kniha%2Bjizd&gclid=CLqx7d-507wCFQkEwwodGUwAdg)
- 3 Rozsudek Okresního soudu v Olomouci č. j. 2 T 235/2009-361. [cit. 2014-02-17], dostupné z [https://vzs.supin.cz:4443/ZPD/accident/object.do?id=1247415&org.apache.struts.sefira.BACK\\_KEY=4830657&verze=1&event%3AdoDetail=&org.apache.struts.sefira](https://vzs.supin.cz:4443/ZPD/accident/object.do?id=1247415&org.apache.struts.sefira.BACK_KEY=4830657&verze=1&event%3AdoDetail=&org.apache.struts.sefira)
- 4 <http://www.vubp.cz>
- 5 <http://www.bozpinfo.cz>
- 6 [online]. [cit. 2014-01-27]. Dostupné z: <http://www.autoklub.cz/dokument/508-platnost-lekarskeho-potvrzeni-o-zdravotni-zpusobilosti-ridicu-senioru.html>

## FIREMNÍ LITERATURA

- 1 Odborný pokyn Generali Pojišťovna a.s. značka PER.P.00.018 Organizace zajištění BOZP při prohlídkách na pozemních komunikacích
- 2 Využití všech dostupných prostředků IZS, zdroj (Katalogový soubor typové činnosti složek IZS STČ 08/IZS při společném zásahu u dopravní nehody)



## SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

### Seznam Obrázků

OBRÁZEK 1: LIST FORMULÁŘE CESTOVNÍ PŘÍKAZ .....	23
OBRÁZEK 2: LIST FORMULÁŘE CESTOVNÍ PŘÍKAZ .....	24
OBRÁZEK 3: ELEKTRONICKÁ KNIHA JÍZD .....	26
OBRÁZEK 4: DÁLNICE .....	28
OBRÁZEK 5: SNÍŽENÁ VIDITELNOST NA KOMUNIKACI.....	28
OBRÁZEK 6: PROHLÍDKY V NOCI .....	29
OBRÁZEK 7: NEPŘEHLEDNÁ ZATÁČKA .....	29
OBRÁZEK 8: ZAJIŠTĚNÍ MÍSTA NEHODY.....	30
OBRÁZEK 9: NÁRAZNÍKOVÉ POSTAVENÍ VOZIDEL .....	41
OBRÁZEK 10: NÁRAZNÍKOVÉ POSTAVENÍ VOZIDEL .....	41

### Seznam Grafů

GRAF 1: VĚKOVÉ ROZMEZÍ.....	50
GRAF 2: ABSOLVOVÁNÍ ŠKOLENÍ BOZP .....	51
GRAF 3: DOSTUPNOST VNITŘNÍCH PŘEDPISŮ BOZP .....	51
GRAF 4: AKTIVNÍ ÚČAST NA ŠKOLE SMYKU .....	52
GRAF 5: PRAKTICKÝ TRÉNINK ŘIDIČE .....	52
GRAF 6: PRAXE V ŘÍZENÍ .....	53
GRAF 7: JÍZDA RYCHLEJI NEŽ JE POVOLENÁ RYCHLOST .....	53
GRAF 8: ZAVINĚNÁ DOPRAVNÍ NEHODA .....	53
GRAF 9: POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ .....	54
GRAF 10: HANDS FREE VE VOZIDLE .....	54
GRAF 11: PŘÍSNOST SYSTÉMU SANKCÍ .....	55
GRAF 12: ÚROVEŇ OVLÁDÁNÍ PRAVIDEL PRVNÍ POMOCI .....	55
GRAF 13: DŮLEŽITOST ŠKOLENÍ BOZP .....	56
GRAF 14: INSTALACE GPS DO VOZIDLA.....	56

## SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A: DOTAZNÍK .....	I
---------------------------	---

# PŘÍLOHY

## Příloha A: Dotazník

1. Věkové rozmezí
  - a. 18 – 30
  - b. 31 – 40
  - c. 41 – 50
  - d. 51 a více
2. Absolvoval jste školení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (dále jen BOZP)?
  - a. Jednou, při nástupu do zaměstnání
  - b. Nikdy
  - c. Pravidelně
3. Jsou ve vaší společnosti všem dostupné vnitřní předpisy BOZP?
  - a. Ano, vím, kde je najít
  - b. Ano, ale nevím, kde je najít
  - c. Ne, nejsou dostupné
4. Preferovali byste jako součást firemních benefitů pravidelné roční školení řidičů formou aktivní účasti na škole smyku?
  - a. Ano
  - b. Ne
  - c. Jiná varianta – freetext
5. Absolvoval (a) jste v minulosti školu smyku nebo praktický trénink dovedností řidiče?
  - a. Ano
  - b. Ne
  - c. Jiná varianta – freetext
6. Jak dlouhou máte praxi v řízení?
  - a. Do pěti let
  - b. Od pěti do deseti let
  - c. Více jak deset let
7. Jezdíte rychleji, než je povolená rychlost?
  - a. Ano, v obci i mimo obec
  - b. Ne, nikdy
  - c. Zcela výjimečně
8. Měl (a) jste v posledních pěti letech zaviněnou dopravní nehodu?
  - a. Ano
  - b. Ne
  - c. Jiná varianta – freetext
9. Používáte za jízdy bezpečnostní pásy?
  - a. Ano, vždy
  - b. Občas „zapomenu“
  - c. Často „zapomenu“
10. Máte ve vozidle zabudované „hands free“?
  - a. Ano
  - b. Ne
  - c. Mám pouze přenosné („do ucha“)



11. Domníváte se, že je současný systém sankcí za porušení pravidel silničního provozu dostatečně přísný?
  - a. Ano
  - b. Ne
  - c. Výše sankcí z větší části neodpovídá závažnosti porušení pravidel
12. Domníváte se, že ovládáte pravidla první pomoci na:
  - a. Vynikající úrovni
  - b. Dostatečné úrovni
  - c. Úrovni potřebující zlepšení
13. Školení BOZP jsou pro Vás:
  - a. Klíčová pro bezpečnost při služebních cestách
  - b. Doplněním novinek z oblasti provozu na pozemních komunikacích a něčím, co zvyšuje prevenci dopravních nehod
  - c. Ztrátou času
14. Domníváte se, že instalace jednotky GPS do vozidla zvyšuje bezpečnosti provozu?
  - a. Ano
  - b. Ne
  - c. Jiná varianta – freetext

## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora: Marek Heyda**

**Obor: Manažerská studia - řízení lidských zdrojů**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Název práce: Organizace a zajištění BOZP pracovníků při pracovních cestách a práci na pozemních komunikacích**

**Rok: 2014**

**Počet stran textu bez příloh: 58**

**Celkový počet stran příloh: 2**

**Počet titulů českých použitých zdrojů: 13**

**Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0**

**Počet internetových zdrojů: 6**

**Počet ostatních zdrojů: 2**

**Vedoucí práce: Mgr. Miroslav Kosina**