

**STANOVISKO SVAZU ENERGETIKY ČESKÉ REPUBLIKY K NAŘÍZENÍ VLÁDY, KTERÝM SE MĚNÍ
NAŘÍZENÍ VLÁDY Č. 361/2007 SB., KTERÝM SE STANOVÍ PODMÍNKY OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI,
VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ**

Č. J.: SEČR/2026/47

Kontaktní osoba: Anna Novotná Perlínová, anna.novotna@svazenergetiky.cz

5. 10. 2026

Svaz energetiky České republiky (SEČR) nesouhlasí s rozšířením definice práce s psychickou zátěží. Podle SEČR je to nejasné, obtížně měřitelné a může vést k významným aplikačním problémům a zvýšení nákladů zaměstnavatelů v oblasti BOZP.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

K transpoziční úpravě ve vztahu k limitní hodnotě plumbérie nemáme připomínky.

Naopak se vymezujeme proti rozšíření definice práce s psychickou zátěží. Navržené řešení je nesystémové a hrozí, že v praxi přinese významné aplikační problémy a zvýší náklady firem na BOZP.

Konkrétní důvody uvádíme níže. Obecně k problematice zohlednění psychické zátěže v rámci BOZP vnímáme, že jde o problematiku komplexní, proto je nezbytné přijmout systémové řešení, které bude podložené statistickou analýzou dat, zhodnocením praxe, kterou již dnes někteří zaměstnavatelé v rámci prevence psychosociální zátěže na svých pracovištích aplikují, a v neposlední řadě posouzením nárůstu zátěže a nákladů, kterým by museli zaměstnavatelé čelit.

Připomínáme, že na úrovni Evropské unie je oblast psychosociálních rizik, stresu a duševního zdraví na pracovišti též diskutována, přičemž legislativní návrh se teprve připravuje. Je tedy žádoucí, aby česká právní úprava nepředbehla tu evropskou (máme například velmi špatné zkušenosti s oblastí ochrany oznamovatelů, kdy byl nejprve připraven český zákon, který musel být v návaznosti na přijetí evropské úpravy komplexně předělán).

Ve vztahu k otázce ochrany zdraví je rovněž nutné umožnit podnikatelské praxi, aby mohla efektivně zavádět programy podpory zdraví na pracovišti, které upravuje vyhláška č. 243/2025 Sb., o programech podpory zdraví. Právě tyto programy mohou být v rámci prevence vhodným nástrojem na podporu duševního zdraví a psychické odolnosti zaměstnanců. Následně by pak data z těchto programů sloužila jako fundovaný podklad k analýze, zda je nezbytná další právní úprava.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

1. Připomínka k § 31 odst. 1 písm. e) a f)

Navrhujeme text v písm. e) „spojená s mimořádně vysokými nároky na rozhodování v reálném čase za proměnlivých provozních podmínek se závažnými důsledky pro bezpečnost osob“ a text v písm. f) „práce vykonávaná v pracovním režimu způsobující narušování cirkadiálních rytmů zaměstnance, která je spojena se střídáním minimálně dvou časových pásem v průběhu jedné charakteristické pracovní směny“ vypustit.

Odůvodnění:

V důvodové zprávě je uvedeno, že navrhované znění odpovídá principům mezinárodní normy ISO 45003. Zmíněná norma přitom neobsahuje žádná ustanovení, která by navrhovanému textu aspoň přibližně odpovídala.

Výrazy jako „v reálném čase“ nebo „za proměnlivých provozních podmínek“ se vyskytují spíše v normativních předpisech a spíše ve vztahu k technickým zařízením než ve vztahu k zaměstnancům. V kombinaci se zmínkou o závažných důsledcích pro bezpečnost se pak dostáváme do oblasti zabezpečovacích prostředků, autonomních systémů apod.

V důvodové zprávě bod 12.1. je uvedeno, že navržená právní úprava se dotkne pouze „velmi specifického povolání, tj. pilotů, avšak jen u vybraných kategorií (obchodní letecká doprava)“, z navrhovaného normativního textu však tento výklad nelze přijmout.

Dle našeho názoru lze navržené ustanovení vztáhnout na výrazně širší skupinu profesí, než jsou zmínění piloti. Například by se mohlo jednat o:

- letecké a jiné dispečery,
- operátory řídicích velínů v průmyslu či energetice a obecně všech pracovišť, kde dochází k operativnímu odstavení a opětovnému uvádění složitých technologií do provozu,
- zdravotnické pracovníky (zejména) u záchranné služby a na urgentních příjmech,
- hasiče, policisty, vojáky zejména při zásazích Integrovaného záchranného systému.

S jistou nadsázkou se dá říct, že zmíněné písm. e) by se v navržené textaci týkalo všech řidičů, kteří řídí vozidlo na služebních cestách, protože zákon č. 361/2000 Sb., silniční zákon uvádí, že:

§ 4 Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen

- a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, **své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,**

§ 5 Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 dále povinen

- b) **přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla** nebo fyzickým vlastnostem zvířete,

Samozřejmě by záleželo na vyhodnocení rizik konkrétní jízdy, ale v obecné rovině řízení motorového vozidla v zimních měsících, ve tmě, v mlze, dešti nebo sněžení, na náledí apod. **naplňuje jednoznačně kritérium „práce spojená s mimořádně vysokými nároky na rozhodování v reálném čase za proměnlivých provozních podmínek se závažnými důsledky pro bezpečnost osob“.**

Dále máme za to, že se navrhované ustanovení může týkat i řidičů dálkové autobusové či nákladní dopravy na mezinárodních linkách s přejezdem časových pásem (např. trasy do Velké Británie, Pobaltí, na Balkán či Ukrajinu), kde dochází ke střídání osádek v průběhu směny.

Pokud jde o stanovení minimálních opatření k ochraně zdraví při práci, včetně úpravy pracovní doby, přestávek či pracovnílékařských služeb (PLS), je profese pilotů dopravních letadel legislativně ošetřena velmi podrobně. Upravují ji především nařízení a směrnice EU a návazně i tuzemská legislativa, např.:

- **Nařízení Komise (EU) č. 965/2012**, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139** o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví.

- **Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví**, kde § 22a odst. 1 stanoví, že: „*Ministerstvo dopravy stanoví k zajištění bezpečnosti civilního letového provozu prováděcím právním předpisem pravidla pro určení maximální doby ve službě, doby letové služby, doby letu, minimální požadavky na odpočinek včetně odpočinku při překračování více časových pásem, principy dělené služby, principy pro použití zesílené a zdvojené posádky a pravidla pro určování letové zálohy členů posádek letadel (dále jen 'bezpečnostní letová norma')*“.
- **Vyhláška č. 466/2006 Sb.**, o bezpečnostní letové normě, vydaná na základě uvedeného zákonného zmocnění.
- **Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.**, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

Je nutné zdůraznit, že zejména otázka odpočinku pilotů a definice toho, co lze a nelze za odpočinek považovat, je řešena velmi detailně a jednotně na celoevropské úrovni. Tato oblast je legislativně velmi dobře podchycena, a proto se domníváme, že není důvod ji na národní úrovni, jakkoliv zpříšňovat či měnit.

Pokud je novela směřována pouze na úpravu pracovních podmínek obchodních pilotů, je nutné – v souladu s principy řádné legislativy – řešit tuto problematiku v odvětvových předpisech, především v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a jeho prováděcích předpisech. Letecké předpisy již dnes pokrývají rizika popsaná v návrhu v § 31 písm. f). Zákon o civilním letectví v § 22 definuje, kdo může vydat pracovně lékařský posudek pro letecký personál, jedná se výhradně o specialisty se znalostmi letecké problematiky, kteří by již dnes měli umět zhodnotit případný vliv psychosociálních rizik. Zároveň je v § 22 v odstavci 8 uvedeno, že „*druhy vyšetření, podrobnosti o zdravotní způsobilosti leteckého personálu, podrobnosti o pověřování právnické osoby k posuzování znalosti leteckého lékařství a lhůty k prokazování znalosti leteckého lékařství stanoví prováděcí předpis*“. Dále se v § 22a stanoví, že „*Ministerstvo dopravy stanoví k zajištění bezpečnosti civilního letového provozu prováděcím právním předpisem pravidla pro určení maximální doby ve službě, doby letové služby, doby letu, minimální požadavky na odpočinek včetně odpočinku při překračování více časových pásem, principy dělené služby, principy pro použití zesílené a zdvojené posádky a pravidla pro určování letové zálohy členů posádek letadel (dále jen „bezpečnostní letová norma“)*“.

Obecně je třeba připomenout, že rizikové faktory mají být objektivní, a především reprodukovatelně měřitelné, aby bylo možno posoudit efektivitu přijatých opatření proti jejich působení. Dle ustanovení § 102 odst. 3 zákoníku práce má zaměstnavatel povinnost „... *soustavně vyhledávat nebezpečné činitele a procesy pracovního prostředí a pracovních podmínek, zjišťovat jejich příčiny a zdroje. Na základě tohoto zjištění vyhledávat a hodnotit rizika a přijímat opatření k jejich odstranění a provádět taková opatření, aby v důsledku příznivějších pracovních podmínek a úrovně rozhodujících faktorů práce dosud zařazené podle zvláštního právního předpisu jako rizikové mohly být zařazeny do kategorie nižší.*“ Zaměstnavatel by tedy měl u prací změřit hodnotu faktoru, pokud je práce v kategorii riziková, přijmout (pokud je to technicky nebo organizačně možné) opatření, přeměřit jejich účinnost a nechat si prostřednictvím KHS v případě pozitivního výsledku měření zařadit práce do příslušné nižší kategorie.

Navržená novela má dopady i na tzv. kategorizační vyhlášku (č. 432/2023 Sb.), jejíž novelizace však navržená není. Není tedy zřejmé, zda platí i pro nová rizika, že faktor psychická zátěž zůstává maximálně pro kategorii č. 3. Rovněž není zřejmé, zda nová rizika dopadnou na rozsah pracovně lékařských prohlídek pro faktor psychické zátěže. I z těchto důvodů nelze návrh podpořit.

Tato připomínka je zásadní.