

Fraška jménem přiměřená doba na oddech a jídlo

zpracoval Bohumil Cinka, strojvedoucí, Předpisová skupina OSŽ DKV Praha

Snad se mnou budete souhlasit, že nárok na přestávku v práci patří k běžným potřebám každého pracovníka, stejně jako možnost dojít si na toaletu či umýt si po ní nebo před jídlem ruce. Avšak pro strojvedoucí pracující u Českých drah, a.s. taková přestávka vůbec není samozřejmostí, o toaletě a mytí rukou nemluvě.

Problematiku přestávek v práci řeší zákon 262/2006 Sb. - Zákoník práce v hlavě III, § 88. Převážná většina zaměstnanců v naší zemi pracuje v klasických osmihodinových směnách. Těmto zaměstnancům je poskytována **přestávka v práci na jídlo a oddech**. Tato přestávka je **neplacená a nezapočítává se do pracovní doby**. Nebylo tomu tak však vždy, dříve byla tato přestávka součástí pracovní doby, byla placená a pracovní doba těchto zaměstnanců činila 42,5 h týdně, tj. 8,5 h denně. Po úpravě na přestávku neplacenou byla těmto zaměstnancům pracovní doba zkrácena na 42 h týdně, tj. 8 h denně. Celková výše platu se však těmto zaměstnancům nezměnila, zvýšila se jim hodinová mzda a tak vlastně zůstalo vše při starém. Zároveň - jelikož se přestávka v práci na jídlo a oddech stala neplacenou - však došlo ještě k jedné podstatné změně: zaměstnavatel v této době nemá nárok požadovat po zaměstnanci jakoukoliv práci, neboť ho v této době neplatí. To je zásadní výhoda této skupiny zaměstnanců.

Velká skupina zaměstnanců však pracuje v profesích, kde práce nelze vždy tak jednoduše přerušit. Typicky se jedná o pracovníky v dopravě. Na ně myslí Zákoník práce též a to ve stejném paragrafu. Mj. se zde píše: *Jde-li o práce, které nemohou být přerušeny, musí být zaměstnanci i bez přerušení provozu nebo práce zajištěna **přiměřená doba na oddech a jídlo**; tato doba se **započítává do pracovní doby**.*

Tato skutečnost je však bohužel v případě strojvedoucích Českými drahami nestoudně zneužívána - zaměstnavatel tvrdí, že jelikož je přiměřená doba na jídlo a oddech součástí pracovní doby a tudíž je tato doba placená, může po zaměstnancích i v této době požadovat výkon práce. To však zcela odporuje původnímu záměru zákonodárce poskytnout zaměstnanci **dobu k odpočinku a k jídlu**. Všimněme si též, že odpočinek je zákonodárcem zmíněn na prvním místě a je zcela logické, že zaměstnanec může buď pracovat nebo odpočívat. České dráhy však tvrdí, že nejlépe si zaměstnanci odpočinou při práci!

Typicky v profesi strojvedoucí situace došla tak daleko, že nelze hovořit o ničem jiném, než o frašce. Výklad zaměstnavatele je takový, že strojvedoucí v této době může (tj. i **musí**) vykonávat podle potřeby všechny činnosti, kromě vlastního řízení hnacího vozidla a případného prodeje jízdenek. V praxi je to např. účast na zkoušce brzdy, mytí čelních oken, přivěšování a odvěšování hnacích vozidel, vyplňování hlášenek a jiných písemností, kontakt s ostatními zaměstnanci včetně věnování se případně přichozím kontrolním orgánům, atd., atd. Dokonce se již objevily i úvahy o možnosti uložit strojvedoucím během přiměřené doby na oddech a jídlo (dále PDOJ) v obrátové stanici vysávání vakuových WC! Tento výklad zaměstnavateli bohužel umožňuje znění platné Podnikové kolektivní smlouvy, kde se v Kapitole II. v bodě 2.4.5 mj. píše: *Zaměstnavatel k využití přiměřené doby na oddech a jídlo vytvoří takové podmínky, aby zaměstnanec nebyl v této době účasten na pohybu kolejových vozidel a nebyl v přímém kontaktu se zákazníkem*. Tato věta je

směšná. Co tím chtějí kolektivní vyjednávači říci? Že kdyby zde nebyla, mohl by strojvedoucí oddechnout a jíst přímo za jízdy nebo při prodeji jízenek?

A jsou tu další problémy. Nikde není stanoveno, v jakém prostředí se musí strojvedoucí při čerpání PDOJ nacházet. PDOJ je tedy klidně stanovena strojvedoucímu i na peróně v noční době při čekání mezi vlaky (to bude asi nádražní restaurace uzavřena), v připravované novelizaci předpisu ČD V1 je v příloze tvůrcům nástupních tabulek gestorem nařizováno zapracování PDOJ pro strojvedoucí na postrku pantografů i při jedoucím vlaku (neznám úředníka, který by obědval tak, že se celý jeho stůl třese jako kdyby do něho někdo neustále kopal - asi tak se za jízdy otřásá stanoviště starých pražských pantografů) a příkladů bychom našli ještě řadu.

Zaměstnavatel dále v poslední době hrubě zneužívá fakt, že § 88 Zákoníku práce vyžaduje pro vznik nároku na PDOJ nepřetržité trvání práce trvající 6 hodin. Při vytváření dělených směn pak účelově postupuje tak, aby jednotlivé části byly pokud možno kratší, než 6 hodin a aby tudíž zaměstnanci nárok na PDOJ vůbec nevznikl - při takové směně dlouhé celkem např. 12 h není pak žádná PDOJ. Jelikož je PDOJ placená a započítává se do pracovní doby, jedná se zde již evidentně o skryté okrádání zaměstnanců.

Tím však tristní situace zdaleka nekončí. PKS v bodě 2.4.5 uvádí, že *v případech, kdy zaměstnanec nemůže při mimořádnostech čerpat přiměřenou dobu na oddech a jídlo v předpokládaných dobách, zaměstnavatel zajistí její čerpání v nejbližší vhodné době v dalším průběhu směny*. Pokud pak např. z důvodu zpoždění vlaku nezbyvá v obrátové stanici na PDOJ čas, neláme si s tím zaměstnavatel vůbec hlavu, dokonce blahosklonně dovolí strojvedoucímu, aby si dobu nevyčerpané PDOJ napsal na konci směny jako práci přesčas. A kdy že si tedy má strojvedoucí odpočinout a najíst se? Prostě nikdy, pojedje a basta. A pokud nepojede? Vzpomeňme na nedávný ostudný případ p. Jiráka z DKV Praha, který byl za "protiprávní" vyžadování PDOJ vyhozen z turnusu a z případu měl řadu dalších potíží včetně nemalé ztráty finanční.

A co bezpečnost dopravy? Opět opakuji, že zákonodárce na první místo klade odpočinek a teprve až na druhé místo jídlo. Podle představ Českých drah jsou jejich zaměstnanci - strojvedoucí - nesmírně odolní lidé, kteří mohou (**a musejí**) v případě nepravidelností v dopravě (a neposkytnutí plánované PDOJ) řídit vlak třeba i 13 hodin nepřetržitě, ve dne i v noci, rychlostmi až 160 km/h a se stovkami lidí za zády! To nemá obdobu v žádném jiném dopravním oboru u nás. Pro srovnání: např. řidiči tramvaje musí zaměstnavatel poskytnout bezpečnostní přestávku (placenou) nejdéle po čtyřech hodinách řízení (589/2006 Sb. - Nařízení vlády ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, § 19). Bezpečnostní přestávku musejí mít samozřejmě též řidiči autobusů a kamionů. Naši kolegové strojvedoucí DB, kteří zajíždějí do Prahy, musejí mít bezpečnostní přestávku též a je podivuhodné, že v tomto případě se České dráhy vždy velice starají, aby jí v případě zpoždění mohli čerpat - např. formou vystřídání strojvedoucího.

Připočítáme-li k tomu všemu ještě stále se rozmáhající nástupy na směny mezi půlnocí a pátou hodinou ranní, nelze se naprosto divit nehodám jako v Kropáčově Vrutici, v Káranicích a jinde. Závěry vyšetřujících orgánů zní vždy stejně - strojvedoucí nerespektoval, strojvedoucí zavinil. Skutečná příčina těchto nehod je v protokolech však trvale úzkostlivě opomíjena - jsou to někdy až zoufalé podmínky práce strojvedoucích, o které se zaměstnavatel stará tak málo, jak jsem se částečně pokusil nastínit výše.

Závěrem vyzývám kolektivní vyjednavatele OSŽ i FS, aby při jednáních se zaměstnavatelem o Podnikové kolektivní smlouvě Českých drah na rok 2008 usilovali o následující:

- strojvedoucí musí mít podmínky při čerpání PDOJ jako ostatní zaměstnanci, tj. když odpočívá, nepracuje. A když nepracuje, nepracuje vůbec - stání hnacího vozidla nestačí;
- je nutno stanovit minimální kvalitu prostředí, ve kterém lze PDOJ čerpat;
- strojvedoucí musí mít nárok na PDOJ v obrátové stanici vždy a to i při zpoždění vlaku, PDOJ je v první řadě přestávka bezpečnostní. Pokud by toto zaměstnavatel odmítal, je třeba trvat na zavedení placených bezpečnostních přestávek;
- jednotlivá část PDOJ by neměla být kratší, než 30 minut vcelku;
- při dělené směně je nutno pro výpočet délky PDOJ uvažovat součet dob trvání jednotlivých částí takové směny;
- omezení nástupů na směny mezi půlnocí a pátou hodinou ranní formou požadování příplatku v řádu stokorun za každý takový nástup, zaměstnavatel by pak sám usiloval o jejich omezení;
- zaměstnavatel musí mít povinnost při uzavírání nehodových událostí zjišťovat a v protokolech uvádět skutečnosti, které vedly ke zjištěnému porušení předpisů příslušnými zaměstnanci. Konstatování, že ten a ten zaměstnanec porušil to a to naprosto nestačí, jelikož neobjasňuje skutečné příčiny vzniku nehody.

V Praze dne 26.června 2007