

Tisková zpráva

9. prosince 2025, Brno

EU čelí tisícům smrtelných nehod při pracovních cestách, varuje ETSC!

Evropa podle nové zprávy Evropské rady pro bezpečnost dopravy (ETSC) přehlíží jeden z největších a současně nejméně řešených problémů v oblasti bezpečnosti silničního provozu a ochrany zdraví při práci – smrtelné nehody spojené s pracovními aktivitami a dojížděním do zaměstnání. ETSC upozorňuje, že při těchto nehodách každoročně umírají tisíce lidí, přičemž v rámci EU stále neexistuje jednotná definice toho, co je pracovní dopravní nehoda.

Data z [hloubkové analýzy dopravních nehod Centra dopravního výzkumu](#) ukazují, že téměř třetina (29 %) analyzovaných nehod řidičů osobních vozidel nastává při cestách do práce a z práce; u řidičů všech typů vozidel jde přibližně o čtvrtinu (24 %). Pracovní cesty přitom tvoří zhruba 3 % všech každodenních cest realizovaných obyvateli Česka, jak vyplývá z celostátního průzkumu [Česko v pohybu](#).

Zpráva nazvaná *Využití potenciálu ke snížení pracovních smrtelných nehod a zranění* odhaluje, že mezi lety 2020 a 2022 došlo v EU k alespoň 2 922 úmrtím při pracovních nehodách, přičemž 43 % těchto úmrtí nastalo v sektoru dopravy, včetně silniční, železniční, vodní a letecké dopravy. Data z 16 evropských zemí ukazují, že pracovní dopravní nehody tvoří mezi 30 % až 40 % všech smrtelných nehod. Oficiální čísla však zkršlují nesourodé reportování a chybějící data, přičemž v některých zemích, jako je Francie (42 %) a Irsko (29 %), je podíl vyšší, zatímco v Německu dosahuje pouze 10 %.

Navzdory těmto číslům nemá deset zemí EU dosud národní definici pracovního silničního úrazu a méně, než polovina států zaznamenává účel cesty v policejních zprávách o nehodách. V mnoha zemích EU nejsou propojeny policejní údaje, hlášení zaměstnavatelů a systémy ochrany zdraví při práci, což vede k roztříštěnému a podhodnocenému obrazu, který zakrývá skutečný rozsah problému.

„Smrtelné pracovní nehody na silnicích představují systémové selhání, které Evropa stále ignoruje,“ řekl Antonio Avenoso, výkonný ředitel ETSC. *„Profesionální řidiči, cestující, dojíždějící a veřejnost umírají, protože zaměstnavatelé, národní vlády a EU považují silniční rizika při práci za problém někoho jiného. Je čas na politické vedení.“*

Zpráva ukazuje, že pracovní smrtelné nehody zahrnují široké spektrum účastníků silničního provozu – profesionální řidiče, pracovníky na silnici, profesionální cestovatele, dojíždějící a třetí strany – což znamená, že každý může být obětí své vlastní nebo něčí pracovní nehody. Profesionální řidiči čelí rizikům spojeným s dlouhou pracovní dobou, únavou a časovým tlakem. Dojíždění zůstává jednou z nejnebezpečnějších částí pracovního dne v Evropě.

V mnoha zemích EU se odpovědnost zaměstnavatelů za bezpečnost silničního provozu při práci liší. Právní předpisy často neřeší explicitně jízdu za účelem práce. Nedostatek souvislých a harmonizovaných dat o těchto incidentech činí prevenci mnohem obtížnější.

Hlavní zjištění ze zprávy:

- 20 evropských zemí má definici pracovní dopravní nehody, 10 zemí ji nemá.
- Pouze 13 zemí zaznamenává účel cesty v policejních zprávách.
- Povinnosti zaměstnavatelů ohledně hlášení nehod jsou nekonzistentní a často nezahrnují samostatně výdělečně činné osoby a třetí strany.
- Zdroje dat – policie, orgány pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci, pojišťovny, koroneři – nejsou propojené, což vytváří velké mezery v porozumění příčinám a řešením.

ETSC vyzývá k okamžitému jednání Evropské komise, Evropského parlamentu, členských států a veřejných orgánů na úrovni EU. Je nezbytné přijmout společnou definici pracovní dopravní nehody, která by zahrnovala profesionální řidiče, pracovníky na silnicích, dojíždějící a třetí osoby. Dále je nutné rozšířit Společnou sadu dat o nehodách EU tak, aby zahrnovala účel cestování pro všechny účastníky silničního provozu, včetně chodců a cyklistů. ETSC doporučuje, aby instituce EU šly příkladem zaváděním programů řízení bezpečnosti silničního provozu související s prací a pořizovaly pouze 5hvězdičková vozidla Euro NCAP ve všech svých flotilách. Dále by měl být zakázán používání všech mobilních telefonů při řízení, zejména při pracovním cestování. ETSC rovněž navrhuje zahrnutí „bezpečných pracovníků“ do sociální klauzule legislativy EU o veřejných zakázkách, aby se snížení rizik na silnicích stalo povinností při veřejném zadávání v rámci přezkumu v roce 2026. Posílení hlášení dat do databáze CARE EU a Eurostatu by pak umožnilo systematické monitorování.

Na národní úrovni by měla každá země zavést definici pracovní silniční nehody a shromažďovat každoroční data o pracovních úmrtích a vážných zraněních na silnicích. Je kladen důraz na propojení policie, systémů ochrany zdraví při práci a koronerských úřadů, což umožní vytvořit úplný a spolehlivý obraz o rozsahu problému. Dále by měl být každému zaměstnavateli uložen požadavek na provádění hodnocení pracovních rizik na silnicích na základě principů Safe System, přičemž by měl podniknout kroky k prevenci a odstranění těchto rizik. ETSC doporučuje, aby všechny veřejné orgány přijaly programy řízení a při nákupu vozidel šly příkladem a zaměřily se na vysoce bezpečné flotily.

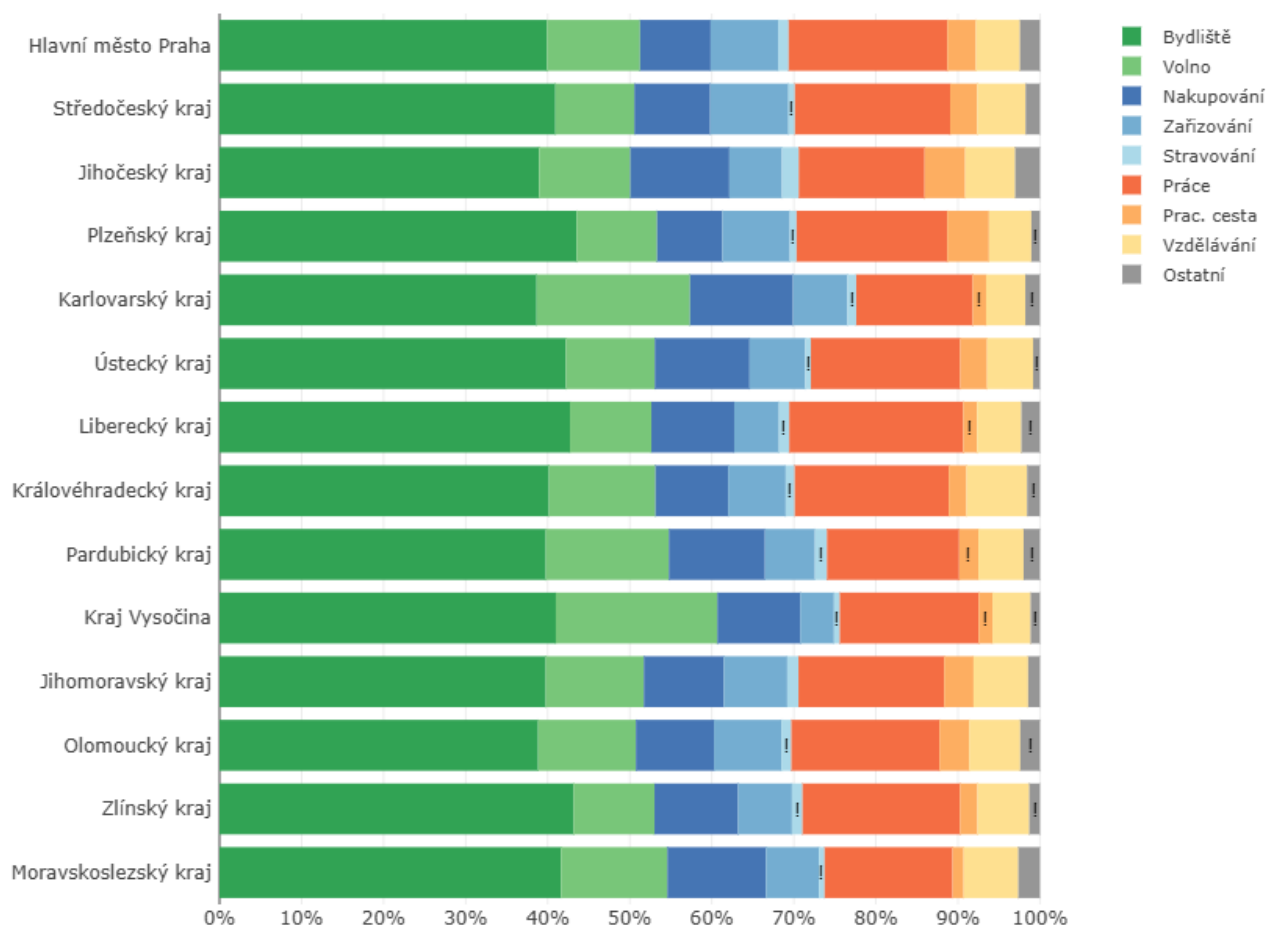
Příklady dobré praxe v několika členských státech ukazují, že pokrok je možný. Italský software INAIL Co&Si pomáhá zaměstnavatelům kvantifikovat nákladové přínosy prevence; Německo využívá data o úrazovém pojištění k vedení národní strategie; Irsko přepracovalo svůj plán bezpečnosti na silnicích poté, co koronerská data ukázala, že 23 procent dopravních úmrtí bylo způsobeno prací. Tyto úspěchy však zůstávají výjimkou.

"Silnice jsou pracoviště. Zaměstnavatelé a vlády je musí takto i vnímat," dodal Avenoso. "Pokud to EU myslí vážně s odstraněním úmrtí na silnicích, nemůže ignorovat tisíce lidí, kteří každý rok zemrou jen proto, že dělali svou práci nebo se k ní dostávali."

Pracovní cesty se na všech cestách realizovaných Čechy podílejí 3 %, nejvíce (5,1 %) v Plzeňském kraji

V rámci průzkumu zaměřeného na dopravní chování obyvatel České republiky, realizovaného na platformě ceskopohybu.cz, se ukázalo, že významnou část cestovního chování tvoří cesty do zaměstnání a pracovní cesty. „Podle našich dat tvoří cesty do práce 17,9 % všech cest, zatímco pracovní cesty činí 3 %. Tato zjištění podtrhují důležitost efektivního a bezpečného dopravního systému pro každodenní pracovní život a jeho vliv na ekonomiku,“ uvádí Zdeněk Dytrt, vedoucí oblasti analýz dopravního chování a modelování dopravy Centra dopravního výzkumu.

„Je zřejmé, že pracovní mobilita hraje klíčovou roli v životě jednotlivců a zároveň ovlivňuje celkový dopravní tok v zemi. Zejména dojíždka do zaměstnání je charakteristické vysokou frekvencí a dlouhodobým opakováním jednotlivých cest. Každá i malá změna vedoucí k větší bezpečnosti dojíždějících a ostatních účastníků provozu proto může mít značný multiplikační účinek. Aktuálně, ve druhém pololetí roku 2025 a na začátku roku 2026, realizujeme sběr dat pro druhou vlnu výzkumu Česko v pohybu,“ dodává Dytrt.



Obrázek 1 Rozdělení cest podle jejich účelu, Česká republika, podle krajů (zdroj: ceskovpohybu.cz)

Zdroje

ETSC calls for EU action as data reveal scale of work-related road deaths, dostupné z: www.etsc.eu

Zpráva, dostupná z: www.etsc.eu/pinflash49

Hlubková analýza dopravních nehod, dostupné z: <https://www.vyzkumnehod.cz/>

Česko v pohybu, dostupné z: <https://www.ceskovpohybu.cz/>

Kontakt

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno