

Usednou za volanty nákladních automobilů a autobusů náctiletí? Ohrozí to bezpečnost, upozorňují odborníci

29.9.2023 - Petr Lesenský | Dýcháme

Jako profesionální řidiči kamionů a autobusů by se nově mohli živit i teenageři. Snížení věkového limitu pro získání oprávnění na tato vozidla se projednává na celoevropské úrovni. Před změnou, po níž volá část dopravců, však varují dopravní experti.

Dopravci v Česku i Evropské unii se dlouhodobě potýkají s nedostatkem profesionálních řidičů. V celé Evropské unii jich podle nedávného průzkumu Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) chybí 400 tisíc.¹ Česko dle šetření postrádá zhruba 25 tisíc řidičů, přičemž 20 tisíc z nich by našlo uplatnění v nákladní dopravě a 5 tisíc v autobusové přepravě. Zvyšující se počet odchodů zkušených řidičů do penze navíc nasvědčuje, že se krize bude nadále prohlubovat. Mezi diskutované recepty, jak do oboru přilákat více zájemců o práci, patří právě umožnit mladým lidem usednout za volant kamionů už po dosažení 18 let. Dopravci se navíc snaží stejný věkový limit prosadit i pro řidiče autobusů.² Snížení této hranice by mimo jiné znamenalo, že zájemci by se v provozu učili již od svého 17. roku. Podle expertů však změna kýžený efekt v podobě nových zájemců o práci profesionálního řidiče nepřinese.

Řídit kolosy nelze bez zkušeností

V současnosti lze v tuzemsku řidičské oprávnění skupiny C na nákladní auto od 3,5 tuny získat až od 21 let. Podobné věkové limity má nastaveny většina členských zemí EU. *„Je samozřejmé, že dáváme šanci i řidičům bez praxe. Zaučování však trvá velmi dlouho a mnoho začátečníků to nezvládne. Jednoduše řečeno, bojí se toho,“* říká **Ondřej Stöhr**, jednatel společnosti Conti RSC, která je českou jedničkou v silo cisternové dopravě. Podle něj na absolventy učilišť a středních škol čeká řada praktických překážek včetně až osmdesátitisícové investice do získání řidičského oprávnění.

Představa, že by se po změně zákona osmnáctiletí řidiči posadili za volanty těžkých nákladních aut, je podle něj naivní. *„Práce na silo cisternách je specifická v tom, že v České republice mohou jezdit soupravy s celkovou hmotností až 48 tun. K jejich řízení jsou tedy potřeba zkušenosti,“* upozorňuje Ondřej Stöhr.

Dostí bizarní úvaha, myslí si odborník

Oprávnění skupiny D, tedy řidičák na autobus, je možné získat od 24 let a za určitých podmínek mohou Češi autobusy řídit už od 21 let. Návrhu na snížení věkových limitů pro řízení autobusů a nákladních vozů oponuje dopravní expert z Platformy VIZE 0 **Roman Budský**. *„Řešit nedostatek řidičů autobusů snižováním minimálního věku potřebného k získání řidičského oprávnění na autobus je dosti bizarní úvaha,“* míní. Podle něj je změna problematická především z hlediska bezpečnosti na silnicích. Celosvětové statistiky totiž ukazují výrazně vyšší nehodovost řidičů do 24 let.

Podle expertů lze považovat řidiče za zkušeného až po ujetí zhruba 100 tisíc kilometrů. *„U mladých řidičů je patrná nejvyšší četnost faktorů souvisejících s tendencí riskovat – nejčastěji se jedná o nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti. S narůstajícím věkem se četnost těchto faktorů výrazně snižuje,“* vysvětluje Budský.

Právě mladí řidiči jsou podle statistik také nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu. Zatímco průměrně přišlo v EU za poslední dekádu o život při nehodách 49 lidí na jeden milion obyvatel, v kategorii mladých lidí ve věku 15 až 30 let je to 67 osob. V Česku pak dokonce 80.³ Na zhoršení bezpečnosti na silnicích v důsledku snížení věkového limitu upozorňuje i **Evropská rada pro bezpečnost silničního provozu (ETSC)**⁴ a ve své analýze to potvrzuje též **BESIP**.⁵

Řešením by bylo zlepšit podmínky pro řidiče

Snížení věkového limitu pro řízení nákladních aut a autobusů by podle části dopravců pomohlo vyřešit nepříznivý stav v logistice. Stárnutí profesionálních řidičů a zároveň nedostatečný zájem nováčků, kteří by je nahradili, ohrožuje budoucnost celého sektoru. Situace na pracovním trhu profesionálních řidičů brání logistickým společnostem v rozšiřování podnikání a v důsledku přináší i celkové snížení produktivity.

Podle některých dopravců je jednou z příčin nepříznivého trendu skutečnost, že kvůli platné legislativě prakticky nelze oslovit absolventy středních škol a učilišť. *„Takto nemůžeme pokračovat. Musíme odstranit mezeru mezi dokončením středního vzdělání a možností usednout za volant,”* argumentuje **Raluca Marian**, zástupkyně Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) pro instituce EU.⁶ Současná praxe podle ní poškozuje jak ekonomiku, tak mladé uchazeče o práci, kteří by chtěli začít svoji profesionální kariéru.

Snížení věkového limitu prosazuje i předseda České asociace organizátorů veřejné dopravy (ČAOVD) Aleš Stejskal. Podle něj je právě tento věk momentem, kdy si spousta lidí hledá práci, ale řídit autobus ještě kvůli věku nemohou. *„A jakmile najdou mladí lidé pracovní uplatnění jinde, později už je budeme lákat za volant jen velmi těžko, navíc za poměrně přísných podmínek a s vysokými vstupními náklady,”* uvádí **Aleš Stejskal**.⁷

Dopravní expert Budský ale nevěří, že by čerství absolventi středního vzdělání u práce profesionálního řidiče zůstali, i kdyby měli příležitost. Podle něj je nutné změnit podmínky zaměstnanců v oboru. *„Pokud chceme mít dostatek řidičů autobusů a kamionů, musí být tato profese náležitě finančně ohodnocena. Tito řidiči musejí mít i další výhody včetně zasloužené délky dovolené, řešení bytové otázky a podobně,”* uvažuje.

<https://www.dychame.cz/usednou-za-volanty-nakladnich-automobilu-a-autobusu-nactileti-ohrozi-to-bezpecnost-upozornuji-odbornici>