



# ODBOROVÝ SVAZ DOPRAVY

nám. Winstona Churchilla 2, 130 00 Praha 3

## **Stanovisko Odborového svazu dopravy k pozměňovacímu návrhu k tisku PSP ČR 366 – řídičské oprávnění D od 18 let**

E.8. (SD 2626)

2. V čl. I se za dosavadní bod 54 vkládají nové body, které znějí:

„X. V § 83 odst. 6 úvodní části ustanovení se věta první nahrazuje větou „Řidičské oprávnění pro skupiny C, C+E, D1, D1+E, D nebo D+E lze udělit rovněž osobě, která dosáhla věku 18 let.“.

X. V § 83 odst. 6 písm. b) body 1 a 2 znějí:

„1. v rozšířeném rozsahu, jde-li o řídičské oprávnění pro skupiny C nebo C+E,

2. v rozšířeném rozsahu, jde-li o řídičské oprávnění pro skupiny D1, D1+E, D nebo D+E, jeho držitel řídí vozidlo linkové osobní dopravy a trasa linky nepřesahuje 50 km,“.

X. V § 83 odst. 6 písm. b) se doplňují body 3 a 4, které znějí:

„3. v rozšířeném rozsahu, jde-li o řídičské oprávnění pro skupiny D nebo D+E a jeho držitel dosáhl věku 21 let,

4. v základním rozsahu, jde-li o řídičské oprávnění pro skupiny D nebo D+E a jeho držitel dosáhl věku 23 let nebo, řídí-li vozidlo linkové osobní dopravy a trasa linky nepřesahuje 50 km, 21 let.“.

Úvodem je potřebné sdělit, že Odborový svaz dopravy se s pozměňovacím návrhem seznámil z vlastní iniciativy, nebyl mu předložen k připomínkám, ani nebyl zařazen na žádné jednání, kde by měl být projednán, např. na Pracovní tým RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu. Dle získaných informací pozměňovací návrh projednávala Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu a své stanovisko poskytla i Policie ČR.

Uvedená praxe je zásadně odlišná od představy Odborového svazu dopravy o funkčním sociálním dialogu.

Podle zákona 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících je zajišťována silniční hromadná přeprava osob a dopravní obslužnost v dopravě, meziměstské, příměstské a městské pro všech 6 200 obcí v ČR. Odpovědnost za zajištění této dopravy nesou příslušné samosprávy na úrovni obcí a krajů. Ty také vytvářejí jízdní řády a od jejich rozhodování se odvíjí rozsah obslužnosti, i financování firem a odměňování jejich zaměstnanců.

V praxi dopravu zajišťují dopravu firmy vlastněné obcemi, kraji, nebo firmy soukromé.

Jen příměstskou a meziměstskou dopravu zajišťuje v ČR více než 12 000 řidičů autobusů. Další tisíce řidičů a řidiček pracují v dopravních podnicích při zajišťování městských doprav.

### **V současné době dalších více než 5 000 řidičů autobusů v Česku chybí.**

Důvody tohoto stavu jsou dlouhodobé a přestože na ně Odborový svaz dopravy trvale upozorňuje a žádá jejich nápravu, stále se dramaticky prohlubují.

Profese řidiče hromadné přepravy osob je extrémně náročná. Fyzicky, psychicky a především časově.

Řidičům běžně začíná směna před čtvrtou hodinou ranní, a končí v pozdních večerních nebo nočních hodinách.

Jejich pracovní doba je nerovnoměrně rozložená a nepravidelně se jim střídají ranní, odpolední, nebo dělené směny. To má nemalý dopad na jejich zdraví a také soukromý osobní život.

Během své směny musí řidiči nejen zajistit bezpečné řízení vozidla, ale také odbavování cestujících, zodpovídají za vozidlo, pokladnu a především cestující. Během celého pracovního dne je od nich vyžadováno dodržování často nereálných časů jízdních řádů, které v současné dopravní infrastruktuře nelze často naplňovat při dodržování dopravních a bezpečnostních předpisů. V souvislosti s hustým silničním provozem a vysokou mírou zodpovědnosti pracují řidiči ve vysoce stresovém prostředí téměř po celou směnu.

Zaměstnavatelé řidičům ukládají různé další úkoly, jako jsou dopravní průzkumy, úklid, temperování vozidla a další povinnosti. Řidiči tak běžně odpracují veškeré zákonem dovolené limity přesčasové práce a další stovky hodin stráví na pracovišti při čekání mezi spoji.

Místo řešení palčivých problémů v praxi, je přihlíženo odchodům kvalifikovaných zaměstnanců do jiných odvětví. Místo zatraktivnění profese řidiče skupiny D jsou hledáni jiní zaměstnanci, např. ze zahraničí a podobný cíl hledání zaměstnanců v jiné věkové kategorii sleduje i pozměňovací návrh.

I přesto řidiči a řidičky hromadné přepravy osob v každé denní i noční době, každý den a za každého počasí bezpečně přepravují cestující do všech určených míst. Cestující i objednavatelé dopravy to považují za samozřejmé a normální. Hrozící kolaps dopravy si vůbec nepřipouštějí nebo ho zcela podceňují.

Měsíční mzda řidiče v hromadné přepravě osob za normální měsíční fond pracovní doby je hluboko pod průměrnou mzdou v ČR.

O tom, že je tato profese dlouhodobě podceňována a přehlížena svědčí i fakt, že současnou vládou nebyly od 1.1.2023 upraveny úrovně zaručených mezd, na kterých jsou řidiči přímo závislí, a od jejichž výše se odvíjí možnosti kolektivního vyjednávání a stanovení mezd v jednotlivých firmách.

**Především proto tedy chybí více než 5 000 řidičů autobusů, a personální situace se dále zhoršuje. Je zcela nepřijatelné, aby dopravní obslužnost byla dlouhodobě zajišťována na úkor pracovních, mzdových a sociálních podmínek zaměstnanců, kteří tuto dopravu zajišťují.**

Očekávat od pozměňovacího návrhu, že se jeho schválením vyřeší stále se prohlubující personální krize v dopravním odvětví, je naprosto nereálná. Není žádný důvod domnívat se, že osmnáctiletí držitelé oprávnění D budou hromadně nahrazovat unavené a přetěžované současné řidiče, nadšeně plnit nadstandardní úkoly za podprůměrné mzdy.

**Je potřeba řešit problémy praktickými opatřeními, nikoliv administrativním ustanovením, které případným novým držitelům oprávnění D nenabízí nic jiného, než současnou složitou, často neúnosnou praxí.**

**Dokud se zásadním způsobem nezlepší pracovní, mzdové a sociální podmínky řidičů, nelze očekávat žádný zvýšený zájem o tuto profesi od zaměstnanců bez rozdílu jejich věku. Pracovní trh nabízí mnoho méně náročných a lépe ohodnocených prací. Dlouhodobé přehlížení a neřešení popsaných i dalších nedostatků a problémů v přepravě osob považuje Odborový svaz dopravy za nezodpovědné a perspektivně i nebezpečné pro bezpečnost cestujících a bezpečnost celého silničního provozu.**

K vlastnímu pozměňovacímu návrhu dále uvádíme:

- ▶ Mladí řidiči ve věku 18 let nemají zkušenosti s řízením menších motorových vozidel, natož s vozidly skupiny D zahrnující autobusy a trolejbusy, které vyžadují vyšší úroveň dovedností a zodpovědnosti než běžná osobní vozidla. Již nyní platí pro skupinu D výjimka sníženého věku pro linky do 50km ze 24 na 21 let.

- ▶ Mladší řidiči jsou obecně náchylnější k nezralému a rizikovému chování za volantem, jako je nadměrná rychlost, agresivní jízda. Toto rizikové chování by mohlo mít vážné důsledky při náročném řízení velkých vozidel, jako jsou autobusy či trolejbusy.
- ▶ Řada odborných studií prokázala, že mladší řidiči mají, díky své menší praxi a nedostatku zkušeností z krizových a stresujících situací v každodenním provozu ve vozidle, větší tendenci být účastníky dopravních nehod než zkušenější řidiči. Snížení věkové hranice pro držení řidičského průkazu skupiny D by tak mohlo vést ke zvýšení počtu nehod způsobených mladými řidiči autobusů a trolejbusů.
- ▶ Pojišťovny často považují mladé řidiče za vyšší riziko, což se odráží ve výši jejich pojistného. Snížení věkové hranice pro držení řidičského průkazu skupiny D by mohlo vést k razantnímu zvýšení pojistných nákladů pro dopravce, kteří mají hromadnou pojistku pro zaměstnance, což by se nakonec mohlo promítnout do vyšších cen jízdného. Samostatný řidič by pak mohl být pro pojišťovnu vzhledem ke svému nízkému věku a tedy i minimálním zkušenostem, téměř nepojistitelný.
- ▶ Samotné navýšení rozsahu teoretického vstupního školení nemůže nahradit nutnou praxi, kterou řidiči nutně potřebují. Řidiči na všech linkách potřebují získat zkušenosti dříve, než jim bude svěřena přeprava cestujících. V mnoha případech krom řízení také kontrolují jízdní doklady, prodávají jízdenky a často jsou vystaveni konfliktům s cestujícími.
- ▶ Proto, aby mohli mladí řidiči získávat zkušenosti pod dohledem zkušených mentorů, není dostatek vhodných zaměstnanců.

Nejedná se o ojedinělé názory a připomínky. Naše stanovisko jsme konzultovali s řadou odborníků a zkušených praktiků. Trvá naše stanovisko, že politickým rozhodnutím prosazené administrativní opatření nevyřeší skutečné praktické a provozní problémy.

Závěrem opakujeme:

**Dokud se zásadním způsobem nezlepší pracovní, mzdové a sociální podmínky řidičů, nelze očekávat žádný zvýšený zájem o tuto profesi od zaměstnanců bez rozdílů jejich věku. Pracovní trh nabízí mnoho méně náročných a lépe ohodnocených prací. Dlouhodobé přehlížení a neřešení popsaných i dalších nedostatků a problémů v přepravě osob považuje Odborový svaz dopravy za nezodpovědné a perspektivně i nebezpečné pro bezpečnost cestujících a bezpečnost celého silničního provozu.**

**Odborový svaz dopravy s uvedeným pozměňovacím návrhem zásadně nesouhlasí a odmítá jeho přijetí.**

V Praze dne 20. června 2023



Luboš Pomajbík  
předseda  
Odborový svaz dopravy