

Ve Finsku byly, na základě varování Evropské komise, odloženy tzv. „auta pro děti“

23. 10. 2019, Brusel, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)

Vstup v platnost nového zákona ve Finsku, který umožňuje dětem ve věku 15 let řídit běžné automobily vybavené omezovači rychlosti, byl po zásahu Evropské komise odložen.

Návrhy, které vláda předložila v loňském roce, by **dětem umožnily řídit automobily až do 1 500 kg při rychlostech až 60 km/h a pouze s řidičským oprávněním skupiny AM** – obvykle vyhrazeným pro mopedy a lehké čtyřkolky. Původní návrh stanovil rychlostní limit 45 km/h – stejný jako u čtyřkolek typu Renaultu Twizy, ale v pozdějším návrhu byl zvýšen na 60 km/h.



Navrhovaná pravidla by umožnila čtrnáctiletým požádat o zvláštní licenci AM a absolvovat teoretický test měsíc před jejich 15. narozeninami. Změny také měly za následek to, že osobní automobily mohly být klasifikovány jako zemědělské traktory, jakmile byly vybaveny zařízením omezujícím rychlost.

Finská vláda loni oznámila Evropské komisi navrhované právní změny a nyní byla dvakrát upozorněna, že **opatření nejsou slučitelná s pravidly EU o vydávání řidičských průkazů**. Komise rovněž uvedla, že **řízení lehkých vozidel 15letými dospívajícími držiteli průkazů mopedů může vést k vážným bezpečnostním problémům pro zranitelné účastníky silničního provozu, jako jsou malé děti, chodci a cyklisté**.

Finská opatření byla silně podporována výrobcí automobilů, kteří rovněž kritizovali rozhodnutí plán odložit. Většina výrobců propagovala na svých webových stránkách tzv. „lehká auta“. Volkswagen např. zdůraznil, že jeho SUV T-Roc by bylo pro tento záměr vhodným vozidlem.

Podle průzkumu mladých řidičů a účastníků silničního provozu, který byl součástí projektu ETSC YEARS, nedostatek zkušeností na silnici znamená, že **mladí lidé jsou horší v předvídání a reakci na nebezpečí. Jsou si také méně vědomi toho, jak nejlépe řídit a jezdit v konkrétních silničních podmínkách a situacích. Mladé lidi také ovlivňují celé řady rušivých vjemů, což tento problém ještě zhoršuje**. To je spojené se zvýšenou sociální aktivitou, kterou prožívají ve věku 15–25 let. Jsou více vystaveni alkoholu a drogám, vlivu spolucestujících ve stejném věku a účinkům únavy. Problémem je také rozptylování v automobilu mobilními telefony.

Antonio Avenoso, výkonný ředitel Evropské rady pro bezpečnost dopravy, uvedl: „*Lidé se domnívají, že děti mohou nejlépe chránit tím, že je posadí do auta. Víme však, že mladí řidiči, zejména muži, představují při řízení vysoké riziko. Když posadíte mladého dospívajícího za volant běžného automobilu a umožníte mu jet rychlostí až 60 km/h, vystavujete další účastníky silničního provozu, včetně dalších dětí, většímu riziku. S rostoucím*



počtem mladých řidičů se rodiče mohou také domnívat, že silnice již nejsou pro děti bezpečné, aby chodily pěšky nebo jezdily na kole. Upřímně doufáme, že finská vláda tento návrh znovu zváží a vezme v úvahu potenciál pro nezamýšlené důsledky.“

Zdroj: <https://etsc.eu/finnish-cars-for-kids-plans-postponed-following-european-commission-warnings/#>

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Definice řidičského oprávnění skupiny AM; od 15 let: Motorová vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/h. U dvoukolových vozidel je příslušnost omezena zdvihovým objemem válců spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 ccm a výkonem elektrického motoru do 4 kW, u tříkolových a čtyřkolových vozidel se shodné omezení kubatury vztahuje pouze na zážehové motory a omezení výkonem 4 kW na všechny ostatní typy motorů. U čtyřkolových vozidel je navíc příslušnost ke skupině omezena hmotností vozidla v nenaloženém stavu nejvýše 350 kg. K řízení vozidel skupiny AM opravňuje kterékoliv řidičské oprávnění s výjimkou oprávnění pro skupinu T.

Mladí řidiči jsou 1 z 11 dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP). Uvedená kategorie účastníků silničního provozu **se v České republice na všech usmrcených osobách v roce 2018 podílela 17 %, na těžce zraněných pak 16 %**. V roce 2018 bylo v České republice evidováno **10 051 nehod zaviněných mladými řidiči, při nichž bylo usmrceno 94 osob (16,6 %)**, což odpovídá přibližně **každé 6. usmrcené osobě**. Mladí řidiči pak mají na svědomí také **397 těžce zraněných osob**. Nehody zaviněné mladými řidiči vykazují **každoročně přibližně dvojnásobně vyšší závažnost oproti všem evidovaným nehodám v daných letech**.

Uvedená tabulka níže porovnává počty usmrcených a těžce zraněných osob vinou mladých řidičů s předpoklady NSBSP.

Dílčí cíl NSBSP: Mladí řidiči		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2020	Období 2012-2018		
											Četnost	Rozdíl	
Vinou mladých řidičů	Usmrcení	129*	128	97	112	117	95	87	94	0	730	18	3%
	Usmrcení - předpoklad NSBSP	129	114	110	106	101	97	94	90	83	712		
	Těžce zranění	631*	490	461	454	417	398	347	397	0	2964		
	Těžce zranění - předpoklad NSBSP	631	620	616	612	609	605	418	397	358	3877	-913	-24%

Pozn. **červeně** podbarvené buňky = cíl NSBSP nesplněn!



Ze statistik také vyplývá, že **mladí řidiči s praxí 1-2 roky zapříčiňují nejvíce dopravních nehod. Relativně velká část z nich přitom stále za volant usedá v podnapilém nebo zdrogovaném stavu.** Meziročně došlo ke konstantnímu růstu počtu nehod s mladými řidiči pod vlivem alkoholu a návykových látek (počty nehod mladých řidičů pod vlivem zakázaných látek jsou každoročně přibližně stejné). „**Velmi negativní však bylo v uplynulém roce meziroční zvýšení počtu usmrcených osob vinou mladých řidičů pod vlivem alkoholu a návykových látek,**“ uvádí Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i.,“ a dodává:

„Zatímco na všech nehodách zaviněnými mladými řidiči se nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a návykových látek podílely 7 %, podíl na usmrcených činil 20 % (pozn. na těžce zraněných 8 %, na lehce zraněných pak 10 %). Nejen vzhledem k uvedenému podporujeme stanovisko Evropské komise. Finský návrh by mohl mít negativní dopad nejen na řidiče samotné, ale především na ostatní účastníky silničního provozu – jak spolujezdcе, tak především zranitelné účastníky (chodce a cyklisty).“

Z pohledu dopravních nehod zaviněných mladými řidiči pod vlivem alkoholu a návykových látek je velmi NEGATIVNÍ, že **43 % těchto nehod zavinili mladí řidiči pod vlivem alkoholu 1,5 ‰ a vyšší.** Drogy, resp. návykové látky, se na nehodách vlivem alkoholu a návykových látek podílely 10 % (75 nehod).

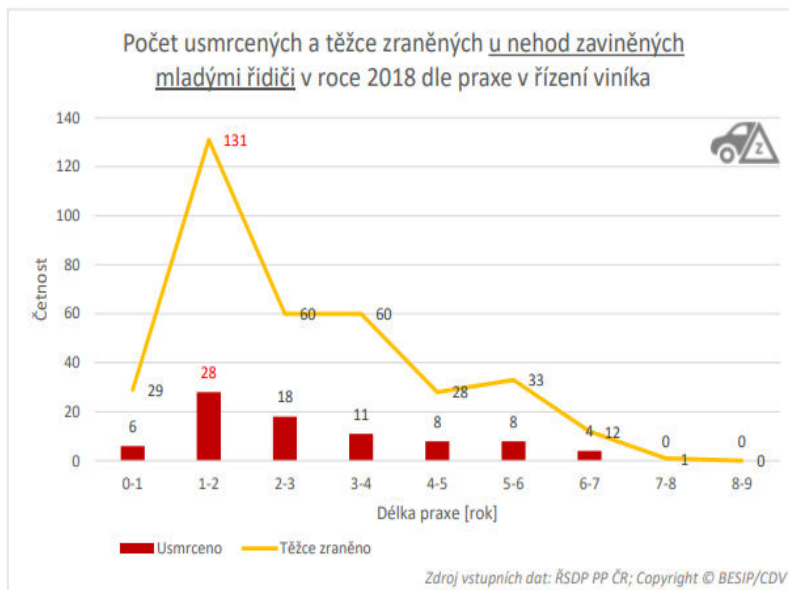
www.vyzkumnehod.cz

Jak dokládají výsledky Hloubkové analýzy dopravních nehod, nejčastějšími faktory a příčinami, které vedou k dopravním nehodám, jsou nepozornost, nezkušenost, vysoká nebo nepřiměřená rychlost a nesprávné vyhodnocení situace. Všechny tyto faktory tvoří až 77% podíl všech příčin a faktorů přispívajících k dopravním nehodám mladých řidičů.

Pro mladé řidiče je také typické časté používání mobilního telefonu během řízení. V praxi to znamená, že psaní textové zprávy v hustém provozu, případně emočně náročný hovor, je extrémně riziková činnost.

„Používání mobilního telefonu během řízení prodlužuje reakční dobu řidiče a klade na něj a jeho smyslové vnímání větší nároky. Kromě toho také ovlivňuje schopnost udržení se v jízdním pruhu. Řidiči tak neohrožují pouze sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu,“ dodává Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

V neposlední řadě je tu větší **ochota riskovat.** Zatímco u řidičů ve věku 25-64 let a 65 a více se v průměru pohybuje kolem 6 %, u mladých řidičů dosahuje až **22,5 %.**



[1] CDV, Kolektiv autorů: Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2018



[2] CDV, Mgr. Jan Elgner: Analýza Mladí řidiči, Dílčí Cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
[3] Hlubková analýza dopravních nehod; www.vyzkumnehod.cz

Ing. Martin Kulišťák, martin.kulistak@cdv.cz

Ing. Lukáš Kadula, +420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz

Oblast hodnocení bezpečnosti a strategií

Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií

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

