

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostně právní

Katedra policejních činností

**Efektivita dohledu Policie České republiky a policejních
sborů členských zemí Evropské unie na silniční provoz**

Diplomová práce

The effectiveness of the supervision of the Police of the Czech Republic and the
police forces of the member countries of the European on road traffic

Master thesis

VEDOUCÍ PRÁCE

pplk. Mgr. Jindřich KOMÁREK Ph.D.

AUTOR PRÁCE

Bc. Lucie Minxová, DiS.

PRAHA 2024

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Letovicích, dne

Bc. Lucie MINXOVÁ, DiS.

Poděkování

V úvodu mé práce bych chtěla poděkovat pplk. Mgr. Jindřichu Komárkovi Ph.D., za odborné vedení, věcné připomínky a vstřícnost při vypracování této práce. Dále bych ráda poděkovala celé mé rodině za podporu při studiu.

ANOTACE

Předložená práce se zabývá efektivitou Policie České republiky a policejních sborů členských zemí Evropské unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Cílem práce je analyzovat problematiku bezpečnosti silničního provozu a vyhodnotit efektivitu Policie České republiky a policejních sborů členských zemí Evropské unie. Výzkumná část se zabývá analýzou pohledu řidičů na bezpečnost silničního provozu v České republice a v zemích Evropské unie a analýzou činnosti Policie České republiky v oblasti silničního provozu. Dále zjištěním, zda je právní úprava pravidel silničního provozu pro řidiče přehledná a zda se jim jeví sankce pro účastníky silničního provozu z této právní úpravy vyplývající jako adekvátní. A také otázkou zavedení jednotných předpisů pro celou Evropskou unii.

KLÍČOVÁ SLOVA

*Silniční doprava *Bezpečnost *Dopravní policie *Evropská unie *Dopravní nehody* Bezpečnostní strategie*

ANNOTATION

This thesis deals with the effectiveness of the Police of the Czech Republic and the police forces of the European Union member states in the field of road safety. The aim of the thesis is to analyze the issue of road safety and to evaluate the effectiveness of the Police of the Czech Republic and the police forces of the European Union member states. The research part deals with the analysis of drivers' views on road safety in the Czech Republic and in the countries of the European Union and the analysis of the activities of the Police of the Czech Republic in the field of road traffic. Furthermore, it is a determination of whether the legal regulation of road traffic rules is clear for drivers and whether the penalties for road users resulting from this legislation seem to them to be adequate. And also the issue of introducing uniform rules for the whole of the European Union.

KEYWORDS

*Road transport *Safety *Traffic police *European Union *Traffic accidents*
Safety strategy*

Obsah

Úvod.....	10
TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1. KONCEPCE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU.....	11
1.1. Bílá kniha.....	14
1.2 Vize nula.....	15
1.3 Klíčové ukazatele (KPI) nehodovosti v EU.....	15
1.4 Právní úprava silničního provozu v České republice.....	17
1.4.1 Služba dopravní policie České republiky.....	19
1.4.2 Priority služby dopravní policie České republiky pro rok 2023 - 2024....	21
2. BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZ VE STÁTECH EU.....	29
2.1 Belgie.....	30
2.1.1 Dopravně bezpečnostní situace v Belgii.....	30
2.1.2 Belgická dopravní policie.....	31
2.1.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	32
2.2 Bulharsko.....	33
2.2.1 Bezpečnostní složky.....	34
2.2.2 Priority bezpečnosti silničního provozu.....	34
2.2.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	35
2.3 Dánsko.....	37
2.3.1 Dopravně bezpečnostní situace v Dánsku.....	37
2.3.2 Dánská policie.....	38
2.3.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	39
2.4 Estonsko.....	40
2.4.1 Priority v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury.....	41
2.4.2 Estonská policie.....	41

2.4.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	42
2.5 Finsko	43
2.5.1 Finská strategie bezpečnosti silničního provozu 2022-2026.....	43
2.5.2 Finská policie	44
2.5.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	45
2.6 Francie.....	46
2.6.1 Bezpečnostní složky	46
2.6.2 Národní dopravní politika.....	47
2.7 Chorvatsko	50
2.7.1 Chorvatská policie	51
2.7.2 Priority v oblasti dopravy.....	51
2.7.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	53
2.8 Irsko.....	54
2.8.1 Irská policie.....	54
2.8.2 Irská strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2021-2030 ...	55
2.8.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	56
2.9 Itálie	58
2.9.1 Italská policie	58
2.9.2 Bezpečnost silničního provozu	59
2.9.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	60
2.10 Kypr	61
2.10.1 Kyperská policie	62
2.10.2 Kyperský strategický plán bezpečnosti silničního provozu 2021-2030	63
2.10.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	63
2.11 Litva	64
2.11.1 Litevská policie.....	65

2.11.2 Litevská strategie bezpečnosti silničního provozu	65
2.11.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2010-2030	66
2.12 Lotyšsko	68
2.12.1 Lotyšská policie	68
2.12.2 Bezpečnost silničního provozu v Lotyšsku	69
2.12.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	70
2.13 Lucembursko	70
2.13.1 Lucemburská dopravní policie	71
2.13.2 Veřejná doprava v Lucembursku	72
2.13.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	72
2.14 Maďarsko.....	73
2.14.1 Akční program bezpečnosti silničního provozu 2023-2025.....	74
2.14.2 Maďarská policie	74
2.14.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	75
2.15 Malta.....	76
2.15.1 Strategie bezpečnosti silničního provozu 2014-2024	77
2.15.2 Maltská policie	78
2.15.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	78
2.16 Německo	79
2.16.1 Cíle v oblasti bezpečnosti silniční dopravy do roku 2030.....	80
2.16.2 Německá policie	81
2.16.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	82
2.17 Nizozemsko	84
2.17.1 Nizozemská strategie bezpečnosti silničního provozu.....	84
2.17.2 Nizozemská policie	85
2.17.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	85

2.18.1	Polská policie.....	87
2.18.2	Národní program bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	88
2.18.3	Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	89
2.19	Portugalsko.....	90
2.19.1	Portugalská strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030	90
2.19.2	Portugalská policie.....	91
2.19.3	Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	92
2.20	Rakousko.....	93
2.20.1	Rakouská strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030	94
2.20.2	Rakouská policie	95
2.20.3	Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	96
2.21	Řecko	97
2.21.1	Řecká strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	98
2.21.2	Řecká policie	99
2.22	Rumunsko	101
2.22.1	Dopravně bezpečnostní situace v Rumunsku.....	101
2.22.2	Rumunská policie	102
2.22.3	Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	102
2.23	Slovensko	104
2.23.1	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030	104
2.23.2	Slovenská policie	104
2.23.3	Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	105
2.24	Slovinsko	107
2.24.1	Národní program bezpečnosti silničního provozu 2023-2030.....	107
2.24.2	Slovinská policie	108
2.24.3	Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	109

2.25 Španělsko.....	111
2.25.1 Dopravně bezpečnostní situace	111
2.25.2 Španělská policie.....	112
2.25.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	112
2.26 Švédsko.....	115
2.26.1 Švédská vize nula.....	115
2.26.2 Švédská policie.....	116
2.26.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.....	117
3. STATISTIKA DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ A OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD	119
3.1 Statistika činnosti policistů služby dopravní policie ČR.....	119
PRAKTICKÁ ČÁST	122
4. Cíl výzkumu.....	122
5. Metodika.....	122
6. Výběr respondentů.....	123
7. Průběh šetření a charakteristika šetřeného vzorku	123
8. Analýza výsledků šetření.....	127
9. Shrnutí výsledků a jejich vyhodnocení	135
Závěr.....	139
10. Seznam použité literatury.....	142
11. Seznam tabulek.....	159
12. Seznam obrázků a grafů	159
13. Seznam příloh	160

Úvod

Doprava je cílevědomá lidská činnost, která je založena na prostorovém přemístění osob či věcí za pomoci dopravných prostředků. Díky dopravě funguje nejen evropský hospodářský systém, ale také společenský život a sociální kontakty. Jedním ze základních projevů zrychlujícího se života ve společnosti je právě motorizace, kterou společnost celosvětově přijala jako jeden z primárních dynamických prvků rozvoje. Současně tím však byla postavena před paralelní vývoj negativních průvodních jevů s tímto fenoménem spojených.

Jedním z negativních jevů je vznik dopravních nehod. Dnes vnímáme dopravní nehody s vážnými následky na životě a zdraví jako něco, co je nedílnou součástí provozu na pozemních komunikacích. Každou nehodu v silničním provozu, při které dojde k usmrcení nebo těžkému zranění, je ale nutné považovat za mimořádnou událost a také k ní jako k mimořádné události přistupovat. Klíčovou se stala vize nula, ze které současná strategie bezpečnosti silničního provozu vychází. Vize nula považuje výhledově za nepřijatelné, aby v silničním provozu docházelo k usmrcení nebo vážnému zranění účastníků silničního provozu.

Cílem diplomové práce je analyzovat problematiku bezpečnosti silničního provozu v České republice a jednotlivých zemích Evropské unie a vyhodnotit, zda je dohled Policie České republiky na silniční provoz ve vztahu k činnosti policejních sborů členských zemí Evropské unie efektivní.

Výzkumná část se zabývá analýzou pohledu řidičů na bezpečnost silničního provozu v rámci České republiky a zemí Evropské unie. Dále zjištěním, zda je právní úprava pravidel silničního provozu pro řidiče přehledná a zda se jim jeví sankce pro účastníky silničního provozu z této právní úpravy vyplývající jako adekvátní. Jak vnímají činnost Policie České republiky v oblasti zajištění bezpečnosti silničního provozu a jejich stanovisko k případnému zavedení jednotných dopravních předpisů v rámci Evropské unie.

TEORETICKÁ ČÁST

1. KONCEPCE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Evropským dopravním právem rozumíme jednu z klíčových oblastí práva Evropské unie, je do značné míry ovlivňované legislativní tvorbou jejích orgánů, mezinárodními smlouvami a následně vnitrostátním právem členských států.¹ Mezi problematiku, kterou se zabývá Evropská unie v rámci harmonizace, patří mimo jiné i oblast bezpečnosti silničního provozu. Větší část rozhodování o právní úpravě v oblasti bezpečnosti silničního provozu je však dána jednotlivým státům s ohledem na znalost místních poměrů. Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích můžeme zařadit do I. pilíře tj. Jednotné politiky Společenství a také souvisí s vnitřní bezpečností jednotlivých 27 států Evropské unie, tudíž ji můžeme zařadit rovněž do III. pilíře upravujícího vnitřní bezpečnost. Dále je upravena v Maastrichtské smlouvě a je součástí Koncepce evropské dopravní politiky členských států Evropské unie.²

Vytvoření evropského prostoru bezpečnosti silničního provozu je jedním z dlouhodobých cílů Evropské unie. Přestože má každý členský stát pravomoc přijímat vlastní rozhodnutí týkající se některých aspektů silničního provozu, Evropská unie je v této oblasti rovněž aktivní. Česká republika se stala členem Evropské unie dne 1. května 2004. Mezi další členské státy patří Belgie, Bulharsko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko a Švédsko. Za základní strategické dokumenty pro bezpečnost silničního provozu lze považovat Akční plány bezpečnosti silničního provozu spolu s Bílou knihou. Mezi nástroje unijní politiky lze zařadit také dopravně bezpečnostní kampaně. Evropská Komise však tyto kampaně neporádá, pouze finančně zastřešuje a provedení nechává na jednotlivých národních subjektech. Jako příklad je možné

¹ PAVLÍČEK, Kamil a KOMÁREK, Jindřich. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5.

² KOPECKÝ, Zdeněk; HOŘÍN, Jaroslav a PAVLÍČEK, Kamil. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva*. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007, s. 9. ISBN 978-80-7251-265-2.

uvést kampaň „Připoutáš mě?“, zaměřenou na používání dětských zádržných systémů v osobních automobilech, nebo „Domluvme se“, zaměřenou na prevenci dopravních nehod u mladých řidičů pod vlivem alkoholu, kterou od roku 2006 společně pořádá oddělení BESIP Ministerstva dopravy, Iniciativa zodpovědných pivovarů a FÓRUM PSR.³ Právním základem pro vytvoření prostoru bezpečnosti silničního provozu, jehož cílem je zlepšit bezpečnost na pozemních komunikacích a přispět tak k udržitelné mobilitě je hlava VI Lisabonské smlouvy, zejména článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie. V květnu 2018 vydala Komise strategický akční plán pro bezpečnost silničního provozu, v němž vyzvala k novému přístupu, který by zabránil stagnujícímu trendu v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Evropské unii a přiblížil se dlouhodobému cíli nulového počtu úmrtí na silnicích v celé Evropské unii do roku 2050.⁴

Aktuální politika Evropské unie tak přímo navazuje na předchozí úspěchy a neúspěchy členských států při naplňování stanovených cílů a na předchozí strategie, plány a legislativu, mezi něž patří zejména:

- Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, která má za cíl nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (COM(2020)0789).
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Členské státy mají povinnost zajistit hodnocení dopadů všech projektů infrastruktury na bezpečnost silničního provozu a také klasifikovat úseky častých dopravních nehod s cílem jim předcházet.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel.
- Prohlášení Rady o cyklistice jako způsobu dopravy šetrné ke klimatu ze dne 7. října 2015.

³ AMBROŽOVÁ, Zuzana. Aktivity BESIP v roce 2008. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2008 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/soubory/rada/archiv/8/besip-07-Aktivity-BESIP-Rada_1.pdf

⁴ Fakta a čísla o Evropské unii. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. *Evropský parlament* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech, jejímž cílem bylo zavedení evropského řidičského průkazu.⁵
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech.⁶

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu se vztahuje na tyto delikty:

- Překročení nejvyšší povolené rychlosti.
- Nepoužití bezpečnostních pásů.
- Nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení.
- Řízení vozidla pod vlivem alkoholu.
- Řízení vozidla pod vlivem drog.
- Nepoužití ochranné přilby.
- Použití zakázaného pruhu (například pro autobusy).
- Použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy.

Každá země musí dát jakékoli jiné zemi vyšetřující delikt spáchaný na svém území přístup k údajům o registraci vozidla, aby mohla daná země identifikovat vozidlo a jejich majitele či uživatele.⁷ Na území Evropské unie funguje platforma sloužící k výměně informací z národních registrů vozidel EUCARIS.

Bezpečnost má důležitý význam pro jakýkoli systém dopravy, musí být vždy tou nejvyšší prioritou. Souběžně s tím, jak mobilita roste a významně se mění pod vlivem digitalizace, dekarbonizace a inovací, je důležité využít příležitostí pro další zlepšení výsledků v oblasti bezpečnosti. Bezpečnost v Evropské unie je ve

⁵ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety : scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

⁶ Jak se zachovat, pokud jste spáchali dopravní přestupek v zahraničí? *Epravo.cz* [online]. 2020 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/top/aktualne/jak-se-zachovat-pokud-jste-spachali-dopravni-prestupek-v-zahranici-111241.html>

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. *Evropská unie* [online]. 2015 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32015L0413>

srovnání s ostatními částmi světa příznivá. Přesto však každodenně dochází k nehodám, při nichž zahyne nebo se vážně zraní vysoké procento osob a Evropská unie i její členské státy se nemohou s takovou situací spokojit a musí usilovat o další snižování počtu obětí.⁸

1.1. Bílá kniha

Základem evropské bezpečnostní politiky bylo přijetí jednotného evropského dopravního prostoru a vytvoření konkurenceschopného dopravního systému, účinně využívajícího zdroje přijatého evropskou komisí dne 28.03.2011 KOM/2011/0144 v konečném znění. Navazuje na Bílou knihu z roku 2001.⁹ Bílá kniha o dopravě je součástí dalších zásadních evropských strategických dokumentů. Jedná se o komplexní strategii pro konkurenceschopný dopravní systém, který slouží ke zlepšení mobility a odstranění závažné bariéry v klíčových oblastech. Bílá kniha o dopravě předkládá strategické cíle, mezi něž patří:

- Snižit používání konvenčně poháněných automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu a postupně je ve městech zcela vyřadit do roku 2050.
- Do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂.
- Až 30% silniční přepravy nákladu nad 300 km do roku 2030 převézt na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu a do roku 2050 převézt na jiné druhy dopravy více než 50%.
- Zavádění nových technologií ve vozidlech.¹⁰

⁸ Čistá energie pro všechny Evropany – rozvinutí růstového potenciálu Evropy. *Evropská komise* [online]. 2016 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/cs/ip_16_4009/IP_16_4009_CS.pdf

⁹ BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. *Evropská komise* [online]. 2011 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&f>

¹⁰ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety : scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022, s. 116-124. ISBN 978-80-7251-529-5.

1.2 Vize nula

Vize nula poprvé představoval její autor Prof. Karem Rumar v roce 1997, jako program dlouhodobé vize vývoje následků dopravní nehodovosti ve Švédsku. Z počátku byla tato vize přijímána s pochybnostmi, časem byla nejenom přijata švédským parlamentem jako oficiální vize švédského programu zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ale v roce 2001 se k této vizi přihlásila jako ke svému cíli i Evropská Unie.¹¹ V současné době se jedná o nejvýznamnější strategickou vizi, která je akceptována většinou evropských států. Tato vize považuje výhledově za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění osob, z tohoto důvodu je třeba každou nehodu v silničním provozu při které dojde k usmrcení nebo těžkému zranění, považovat za mimořádnou událost a také na ni adekvátně reagovat. Vize nula znamená změnu v chápání odpovědnosti. Nejedná se pouze o odpovědnost účastníka silničního provozu, který dopravní nehodu zavinil, ale i spoluodpovědnost těch, kteří se podílejí na vytváření parametrů dopravního systému, jako například projektantech dopravního systému, správcích komunikací, výrobcích automobilů, složkách integrovaného záchranného systému, politicích, zákonodárcích, správních či soudních orgánech, ale i dalších subjektech, které chování v dopravním prostoru svojí činností ovlivňují. Cíle stanovené touto strategií jsou v souladu s rámcovou politikou Evropské unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu 2021-2030.¹²

1.3 Klíčové ukazatele (KPI) nehodovosti v EU

Cílem projektu Evropské unie bylo vytvořit hodnoty pro klíčové ukazatele výkonnosti bezpečnosti silničního provozu v členských státech EU. Každá zúčastněná země poskytla jednu až osm národních hodnot (KPI), které byly srovnatelné napříč zeměmi a splňovaly minimální metodické požadavky Evropské komise. Tento projekt současně přispěl k budování kapacit v EU, zejména v

¹¹ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety : scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022, s. 120-121. ISBN 978-80-7251-529-5.

¹² Čistá energie pro všechny Evropany – rozvinutí růstového potenciálu Evropy. *Evropská komise* [online]. 2016 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/cs/ip_16_4009/IP_16_4009_CS.pdf

členských státech, které dosud neshromáždily a nevypočítaly údaje pro klíčové ukazatele výkonnosti. Analýza klíčových ukazatelů nehodovosti přináší poznatky o chování účastníků silničního provozu a vlivu infrastruktury a vozidla na bezpečnost silničního provozu. Evropská unie pro období 2021-2030 definovala 8 klíčových ukazatelů, které budou vyhodnocovány ve všech členských zemích Evropské unie. Mezi tyto ukazatele patří:

- Rychlost jízdy
- Bezpečnostní pásy
- Ochranné vybavení
- Alkohol
- Distrakce
- Bezpečnost vozidel
- Infrastruktura
- Ponehodová péče

Evropská komise udělali grant na projekt Baseline, ve kterém jsou upraveny metodické pokyny pro jednotlivé klíčové ukazatele výkonnosti. Klíčoví ukazatelé výkonnosti jsou navrženy tak, aby zajistili mezinárodní srovnatelnost mezi hodnotami klíčových ukazatelů výkonnosti a zároveň zohledňovaly proveditelnost a cenovou dostupnost pro členské státy.¹³

EU vyzývá své členské státy, aby upřednostňovaly investice, které mají největší přínos z hlediska bezpečnosti silničního provozu a věnovaly přitom zvláštní pozornost úsekům s největším počtem dopravních nehod. Vítá skutečnost, že nástroj pro propojení Evropy na období let 2021–2027 počítá s financováním projektů bezpečné infrastruktury a mobility. Evropská unie také umožňuje unijní financování prostřednictvím nástroje pro propojení Evropy, regionálních fondů a fondů soudržnosti, nástroje Invest EU a platformy pro bezpečnější dopravu, které

¹³ VIAS institute. *Vias institut* [online]. 2024 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.vias.be/en/road-safety/>

vytvořila Evropská investiční banka, a to zejména v členských státech s poměrně špatnými výsledky v souvislosti s bezpečností silničního provozu.¹⁴

1.4 Právní úprava silničního provozu v České republice

Právní úprava silničního provozu na území České republiky sahá do roku 1935, kdy na území Československa byl schválen zákon č. 77/1935 Sb. z. a n. ze dne 12. dubna 1935 o dopravě motorovými vozidly a jejich zdanění. Od nabytí účinnosti tohoto zákona uplynulo více než osmdesát let a vzhledem k takovému časovému odstupu je zcela zřejmé, že právní úprava nabyla změn.¹⁵

Stěžejní právní normou v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, dále řidičská oprávnění a řidičské průkazy a v neposlední řadě také působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Pro účely diplomové práce je zákon č. 361/2000 Sb. důležitý zejména z toho důvodu, že ukládá účastníkům provozu na pozemních komunikacích povinnosti, jež mají pomoci zajistit bezpečnost a plynulost silničního provozu a sankce za jejich případné nedodržení. Mezi tyto povinnosti patří dodržování rychlosti jízdy, užití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček, dodržování vzdálenosti mezi vozidly či zákaz jízdy pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. V České republice je také zaveden bodový systém, který platí od 1. 7. 2006 a jeho cílem je v první řadě snížit počet dopravních nehod a přestupků za pomoci preventivního působení. Řidiči mají jasně definováno, jaký postih jim hrozí za jaký druh přestupku. Tento systém je založen na trestných bodech, řidič tak začíná s nulovým kontem a body získává, nejsou mu odebírány, jak je často

¹⁴ Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 7. července 2021 k postoji Rady v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady. *Evropský Parlament* [online]. 2021 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021AP0339>

¹⁵ Stejnopis sbírky zákonů a nařízení státu československého. *Československá Republika* [online]. 2021 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://ftp.aspi.cz/aspi/opispdf/1935.html>

mylně prezentováno. Každý řidič má nastaven limit na 12 bodů, po jejichž dosažení ho čeká dočasné pozbytí řidičského oprávnění. Od 1.1.2024 došlo ke změně bodového systému v České republice. Novela zavádí nově pouze tři sazby bodů podle závažnosti, a to 6, 4 a 2 body, oproti nyní pěti různým sazbám. U závažných přestupků se zvyšují sazby blokových pokut na místě, které již nemohou být pouze symbolické. Ve správním řízení se zvyšují horní hranice sazeb pokut, tak aby bylo možné přihlídnout k vysoce nebezpečnému chování řidičů. U závažných přestupků se prodlužuje i délka doby, po kterou řidič nesmí řídit motorové vozidlo. Aktualizace bodového systému a sankcí, je jedním z nástrojů k dosažení cíle snížení počtu smrtelných nehod na polovinu do roku 2030. Dále zákon č. 361/2000 Sb., definuje pojem dopravní nehoda a stanovuje povinnosti účastníků dopravních nehod.¹⁶ K provedení zákona slouží vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Vyhláška udává podrobnosti, které se týkají vodorovného i svislého dopravního značení, světelných a akustických signálů, speciálních označení vozidel, které mají například vozidla řízená sluchově postiženou osobou, nebo tělesně postiženou osobou.¹⁷ Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 370/2020 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů, rovněž slouží k provedení zákona č. 361/2000 Sb. Vyhláška stanoví konkrétní podobu řidičského průkazu, podmínky pro jeho vydání a pro vydání mezinárodního řidičského průkazu a dále také uvádí obsah evidenční karty řidiče, která je uložena v registru řidičů. Evidenční karta řidiče je primárně důležitá z toho důvodu, že se v ní zaznamenávají údaje o spáchaných přestupcích proti bezpečnosti silničního provozu a údaje o dosažených bodech v bodovém hodnocení řidiče.¹⁸ Třetí vyhláškou provádějící zákon č. 361/2000 Sb., je vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod, která upravuje zaznamenávání dopravních nehod v evidenci a zároveň podrobnosti o údajích vedených v ní. Obsahem jsou pouze údaje o dopravních nehodách, které

¹⁶ Zákon o silničním provozu a vyhláška č. 294/2015. *BESIP* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/ec70359f-46a8-43ea-a2e0-c6e95d26d012/zakon-c-361_2000-verze-BESIP-k-1-1-24.pdf?lang=cs-CZ

¹⁷ Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>

¹⁸ Vyhláška č. 370/2020 Sb. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2020-370>

byly nahlášeny Policii České republiky.¹⁹ Mezi další významný zákon patří zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů. V tomto zákoně jsou uvedeny podmínky pro provozování autoškol, práva a povinnosti jejich provozovatelů a podmínky pro udělování a odnímání osvědčení pro učitele. Pro potřeby diplomové práce je z tohoto zákona významný zejména způsob provádění výuky a výcviku žadatelů o získání řidičského oprávnění a provádění závěrečných zkoušek.²⁰ Další právní norma, která se týká silničního provozu, je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, jehož obsahem je kategorizace pozemních komunikací, jejich stavba, podmínky užívání a ochrana.²¹ Dále vláda České republiky svým usnesením č. 8 ze dne 4. ledna 2021 schválila Strategii BESIP 2021-2030, jejímž cílem je snížení počtu usmrčených a těžce zraněných osob v silničním provozu do roku 2030 o 50 %.

1.4.1 Služba dopravní policie České republiky

*„Dopravní služba policie je jednou ze speciálních služeb policie, s právním, dohlížecím, kontrolním, regulačním, preventivním i represivním charakterem své činnosti. Své úkoly plní prostřednictvím svých základních řídicích článků, dopravních inspektorátů.“*²² Vedle činnosti policie obsažené v zákoně č. 273/2000 Sb., o policii ČR, jsou organizační články služby dopravní policie příslušné dle ZPPP č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu:

- K šetření a prověřování trestných činů spáchaných v dopravě.
- Ke zjišťování a odhalování přestupků v silničním provozu a ostatních správních deliktů. Případně k oznámení či odevzdávání skutků, k jejichž projednávání nejsou příslušné.

¹⁹ hláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-32>

²⁰ Zákon č. 247/2000 Sb. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247>.

²¹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z:<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

²² MACEK, Pavel a FILÁK, Antonín. *Základy teorie policejné bezpečnostní činnosti*. Praha: Police History, 2004, s. 171. ISBN 80-86477-21-5.

- K provádění kontrol dodržování podmínek přepravy zboží a osob po pozemních komunikacích podle vnitrostátních i evropských předpisů.
- K šetření dopravních nehod.

Dopravní policie plní také úkoly v oblasti prevence, kdy spolupracuje s ostatními útvary policie, bezpečnostními sbory, orgány veřejné správy, ale i právníckými a fyzickými osobami. Prevence zahrnuje pořádání dopravně bezpečnostních akcí reagujících na konkrétní dopravní situace, návštěvy škol v rámci dopravní výchovy nebo besedy s řidiči, kdy policie prezentuje svou činnost a představuje používané technické prostředky.²³

Služba dopravní policie je metodicky řízena Ředitelstvím služby dopravní policie, v jejímž čele stojí ředitel, který podléhá prvnímu náměstkovi policejního prezidenta. Policisté ve službě dopravní policie mají obecně stejné pravomoci jako policisté zařazení v jiných složkách Policie ČR, vyjma některých pravomocí, jakož je například uložení kauce nebo provedení technické silniční kontroly, které přísluší výhradně dopravním policistům. Tyto pravomoci jsou vymezeny jednak zákonem o Policii ČR č. 273/2008 Sb.,²⁴ dále především zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb.²⁵ Z předpisů Evropské unie se k působnosti služby dopravní policie vztahuje zejména Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) a Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Evropské unii.

Dopravní policisté řeší nejen aktuálně vzniklé dopravní problémy a situace, ale přímým způsobem přispívají ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na

²³ MACHUTOVÁ, Marcela; HODBOŮ, Michal; ČADEK, Jiří; SUDEK, Čeněk a TRŽIL, Leoš. *Století dopravní policie*. 2. rozšířené vydání. Praha: Moto Public, 2021. ISBN 978-80-906693-8-3.

²⁴ Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky: Úplné znění zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich ; Úplné znění zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. Vydání: osmnácté. Praha: Armex Publishing, 2021. ISBN 978-80-87451-84-7.

²⁵ NOVOPACKÝ, Daniel. *Zákon o silničním provozu: komentář. Komentáře* (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7676-494-1.

pozemních komunikacích, a to formou viditelného i skrytého dohledu. Konkrétní činnosti, které jsou dopravní policisté oprávněni provádět a přímo souvisí s provozem vozidel na pozemních komunikacích, jsou zejména:

- Řízení provozu.
- Silniční kontroly a technické silniční kontroly.
- Kontrola dokladů potřebných k řízení a provozu vozidla.
- Kontroly zaměření na alkohol a jiné návykové látky.
- Kontrola hmotnosti vozidel a zatížení náprav.
- Měření rychlosti vozidel.
- Zadržení řidičského průkazu v zákonem uvedených případech.
- Zabránění v jízdě (odtažením nebo přiložením technického prostředku).
- Ukládání kaucí.
- Ukládání pokuty příkazem na místě, nebo sepsání oznámení o přestupku.
- Šetření dopravních nehod.
- Provádění prevence.

Hlavním cílem služby dopravní policie je minimalizovat výskyt dopravních nehod a s tím spojené ztráty lidských životů, zajistit v největší možné míře bezpečnost na pozemních komunikacích a dále také přispívat ke zvýšení komfortu jízdy.²⁶

1.4.2 Priority služby dopravní policie České republiky pro rok 2023 - 2024

Akční plán Strategie na období 2023-2024 byl schválen usnesením vlády České republiky č. 255 ze dne 12. dubna 2023. Pro dosažení strategických cílů byly v Akčním plánu Strategie na období 2023-2024 stanoveny prioritní oblasti s nejvyšším potenciálem ke snížení počtu a závažnosti dopravních nehod a další zájmové oblasti, k nimž byla přijata příslušná opatření.²⁷

Za prioritní se považují zejména opatření týkající se:

- Nepřiměřené rychlosti.

²⁶ KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety : scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022, s. 146-147. ISBN 978-80-7251-529-5.

²⁷ Akční plán strategie besip 2021-2030. *Ministerstvo dopravy*. [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Priloha-1-%E2%80%93-Akcni-plan.pdf?lang=cs-CZ>

- Mladých a začínajících řidičů.
- Odstraňování nehodových lokalit.
- Zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté, motocyklisté).
- Pokročilých technologií.
- Účinného dohledu ze strany Policie ČR.²⁸

Nepřiměřená rychlost

Automobily udělaly obrovský krok vpřed ve vývoji bezpečnostních prvků. Nicméně smrtelných nehod a nehod s těžkým zraněním nijak výrazně nebylo. Chyba však není na straně vyvinutých bezpečnostních prvků, nýbrž v lidech. Moderní automobily při rychlé jízdě, nebo za zhoršených podmínek vyvolaných například vlivem nepříznivého počasí dovedou řidiče nepříjemně oklamat pocitem bezpečí. Nepřiměřená rychlost byla identifikována jako oblast s nejvyšším potenciálem snížení počtu závažných dopravních nehod. Rychlost patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod. Dopravní nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti se často pojí rovněž s nepozorností, nezkušeností řidičů, ale také intoxikací alkoholem.²⁹ V roce 2022 byla v České republice nepřiměřená rychlost stanovena jako nejtragičtější příčina dopravních nehod a jako nejčastější příčina dopravních nehod zaviněných motocykly. Z tohoto důvodu byla stanovena jako jedna z priorit i pro rok 2023. Dopravní policisté využívají při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích měřiče rychlosti jízdy. Měřiče rychlosti slouží ke zjištění a také dokumentaci rychlosti jízdy vozidel v určitém čase a na konkrétním místě. Cílem provádění měření rychlosti je jednak kontrola dodržování stanovených rychlostních limitů a případný postih těch řidičů, kteří rychlostní limity nerespektovali, současně má však měření rychlosti i preventivní charakter.³⁰ V České republice jsou nejvyšší povolené rychlostní limity stanoveny od 1. ledna 2001 v ust. § 18 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Řidiči motorových vozidel o maximální přípustné

²⁸ Národní strategie bezpečnosti. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2020 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Bezpecnost-silnicniho-provozu/Vkladani-dat-o-plneni-Narodni-strategie-bezpec-\(1\)/priloha-c-final.pdf.aspx](https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Bezpecnost-silnicniho-provozu/Vkladani-dat-o-plneni-Narodni-strategie-bezpec-(1)/priloha-c-final.pdf.aspx)

²⁹ Tamtéž.

³⁰ *Hloubková analýza dopravních nehod v ČR: [metodika uplatnění výsledků výzkumu]*. [Praha: Ministerstvo dopravy], 2009. ISBN 978-80-86502-99-1.

hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a vozidel základních složek integrovaného záchranného systému a autobusů, smí jet v obci nejvýše 50 km/h, mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h, na silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 110 km/h a na dálnici rychlostí nejvýše 130 km/h. Řidiči motorových vozidel nad 3 500 kg smí jet v obci nejvýše 50 km/h, mimo obec rychlostí nejvýše 80 km/h a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km/h.³¹

Policie ČR k měření rychlosti využívá radiolokační měřiče a zařízení využívající optickou metodu měření. U používaných přístrojů k měření rychlosti je uváděna přesnost měření s tolerancí 3 km pro rychlost vozidel do 100 km/h a 3 % pro rychlost vozidel vyšší než 100 km/h. V praxi to vypadá tak, že pokud je řidiči motorového vozidla v místě, kde je nejvyšší povolená rychlost 50 km/h měřícím zařízením naměřena rychlost jízdy například 72 km/h, z hlediska přestupkového jednání se hodnotí rychlost jízdy 69 km/h. Přístroje měřící rychlost jízdy vozidel jsou pravidelně kalibrovány odborným pracovištěm. V současné době jsou dopravními policisty využívány zejména tyto druhy radarů:

- Ramer10C
- LaserCam4
- TruCam
- Úsekové měření rychlosti provozované Policií České republiky.

Ramer10C funguje na principu Dopplerova jevu. To znamená, že systém měření porovnává frekvence, které k měřenému autu vysílá s tím, jak se jejich signál od auta odrazí a vrátí zpět. Jednoduše řečeno, čím rychleji auto jede, tím kratší je rozdíl mezi odesláním a následným příjmem signálu. Ramer10C umožňuje měření rychlosti vozidel na pozemních komunikacích i během jízdy, přičemž mohou být měřena jak vozidla jedoucí ve stejném směru jízdy, tak vozidla jedoucí směrem opačným. Tento typ radaru je zabudován ve služebních vozidlech primárně určených ke skrytému dohledu. LaserCam i TruCam jsou oba laserové radary a jsou schopny vozidlo změřit až na několik set metrů, avšak výrobci doporučují

³¹ Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. [online]. 2020 [cit. 2024-02-27]. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

dodržet vzdálenost maximálně několik desítek metrů. Oba dva měřiče rychlosti pracují s GPS souřadnicemi a zaznamenávají jen ty řidiče, kteří překročí maximální povolenou rychlost, kterou obsluha radaru před jeho použitím nastavila. Obsluha radarů si může zvolit, zda bude přestupkové jednání řidiče zaznamenávat formou videozáznamu, nebo fotografického snímku. TruCam má výhodu spočívající v tom, že záznam přestupku je ve srovnání se záznamem s LaserCamu v poměrně vyšší kvalitě. Těmito radary lze měřit dvěma způsoby, radar lze umístit na tzv. trojnožku, kdy jej jeden policista obsluhuje a v blízkosti místa měření je připravena likvidační hlídka, nebo lze využít pro policisty příznivější způsob, a to měření laserovým radarem přímo ze služebního vozidla. Záznam z radarového zařízení slouží jako důkaz o spáchaném přestupku, mimo jiné pro účel správného řízení. Na pozemních komunikacích se řidiči mohou setkat také s úsekovým měřením rychlosti. Nejedná se o klasické radarové měření, ale o výpočet rychlosti na základě časů průjezdů dvou bodů, kterými je ohraničen měřený úsek, ten může měřit pár metrů i několik kilometrů. Místo, kde začíná úsekové měření je na pozemní komunikaci označeno vodorovnou čarou a poblíž této čáry je umístěna kamera, která snímá projíždějící vozidla. Podobná kamera je umístěna i na konci měřeného úseku, opět zaznamená a rozpozná projíždějící vozidlo, porovná čas průjezdu s časem vjezdu do měřeného úseku a vcelku jednoduchým výpočtem určí rychlost vozidla. V případě, že řidič v daném úseku rychlost překročí, kamera toto vozidlo zadokumentuje.³²

Mladí řidiči

Mladí řidiči jsou rizikovými účastníky silničního provozu jak nedostatkem řidičských zkušeností, tak ne vždy zodpovědným chováním, které je pro jedince v tomto vývojovém období specifické a dané jeho psychickým a sociálním vývojem. Především u mužů v této věkové kategorii je častěji identifikována tendence k adrenalinovému způsobu jízdy nebo agresivitě. V důsledku nedostatku zkušeností a příliš adrenalinové jízdy mohou mladí řidiči chybně porozumět dopravní situaci

³² Úsekové měření. *Dopravní značení.com* [online]. 2019 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.dopravniznacení.com/jak-funguje-usekove-mereni>

nebo špatně vyhodnotit náročnost profilu komunikace a stavu vozovky.³³ K dosažení strategických cílů v oblasti mladých řidičů, je nutné provádět zejména následující činnosti:

- Reformovat výcvik a zkoušku odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění ve smyslu bližší vazby na bezpečné chování v reálných dopravních situacích a rozvoj dopravního smyslu.
- Vzdělávat začínající řidiče ve znalostech ADAS (informační aktivity a výcvik řidičů v autoškolách).
- Omezit počet pokusů o získání řidičského oprávnění, před opakováním celého výcviku.
- Do edukační a osvětové činnosti zahrnout aktivity směřující k reflexi genderově stereotypního chování za volantem.³⁴

Odstraňování nehodových lokalit

Silniční infrastruktura ČR patří hustotou sítě k předním zemím Evropy. Celková délka silniční sítě v ČR činí 55 769 km, avšak dálniční síť tvoří pouze 1 276 km. Zbylou část dopravní infrastruktury doplňuje 5 826 km silnic I. třídy (10,4 %), 14 585 km silnic II. třídy (26,2 %) a 34 081 km silnic III. třídy. Je zřejmé, že odstranění nehodových lokalit má výrazný potenciál v předcházení závažným následkům dopravních nehod. K dosažení strategických cílů je v této oblasti zapotřebí provádět zejména následující činnosti:

- Transponovat Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936.
- Realizovat plán financování odstraňování nehodových lokalit.
- Realizovat opatření v nehodových křižovatkách (zejména přestavby).³⁵

³³ ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Psyché (Grada). Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

³⁴ Akční plán strategie besip 2021-2030. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Priloha-1-%E2%80%93-Akni-plan.pdf?lang=cs-CZ>

³⁵ Akční plán strategie besip 2021-2030. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Priloha-1-%E2%80%93-Akni-plan.pdf?lang=cs-CZ>

Pokročilé technologie

Za snižováním tragických následků dopravních nehod stojí jak prevence, represe Policie ČR a odpovědnost řidičů, tak stále se zvyšující bezpečnost automobilů. Nové automobily jsou vybaveny celou řadou nových ochranných systémů, které výrazně přispívají ke snížení počtu tragických dopravních nehod.³⁶ Základním strategickým dokumentem pro oblast dopravního výzkumu, vývoje a inovací je Koncepce výzkumu, vývoje a inovací v resortu dopravy do roku 2030. Tento strategický rezortní dokument schválený ministrem dopravy v roce 2016 a aktualizovaný v roce 2018 určuje základní priority dopravního výzkumu. Mezi tyto priority patří udržitelná doprava, interoperabilní doprava, bezpečná doprava, ekonomická doprava, inteligentní doprava a prostorová data v dopravě. Tyto priority jsou realizovány v rámci resortního programu aplikovaného výzkumu Doprava 2020+, který administruje Technologická agentura ČR. Z hlediska dopravního výzkumu patří mezi relevantní doménu ekologická doprava a technologicky vyspělá a bezpečná doprava. Bezpečná doprava spočívá mimo autonomních systémů řízení a sensorice, také v oblasti integrované bezpečnosti.³⁷

Zranitelní účastníci silničního provozu

Mezi zranitelné účastníky silničního provozu patří nejen cyklisté, ale také chodci a motocyklisté. V případě dopravních nehod těchto účastníků silničního provozu jsou následky mnohdy tragické. Chodci, cyklisté a motocyklisté jsou obzvláště ohrožení a často si svoji zranitelnost neuvědomují. K nedostatečné pozornosti během jízdy se mnohdy přidává také konzumace alkoholu a problémy se špatnou silniční infrastrukturou.³⁸ K narůstajícímu počtu dopravních nehod se zranitelnými účastníky silničního provozu bezmála přispěl rozmach elektrokol či elektrokoloběžek. Z hlediska bezpečnosti je důležité, aby jízdní kolo či elektrokoloběžka byly v dobrém technickém stavu a za snížené viditelnosti řádně vybaveny předepsaným osvětlením. Chodci mají za povinnost použít za snížené viditelnosti reflexní prvky, které jim v mnoha situacích mohou zachránit život.

³⁶ Statistika – ČR. *Bezpečné cesty.cz* [online]. nedat. [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/statistiky/statistiky-cr>

³⁷ Strategie a iniciativy. *Ministerstvo dopravy* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Uzitecne-odkazy/Veda,-vyzkum,-inovace/Strategie-a-iniciativy>

³⁸ BLAŽEJOVSKÝ, Marek. *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-9038.

Včasná viditelnost je jedním z klíčových faktorů v souvislosti s předcházením dopravních nehod s účastí zranitelných účastníků.³⁹

Problematiku ochranného vybavení najdeme v § 58 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kde je uvedeno, že osoba mladší 18 let jedoucí nebo přepravovaná na jízdním kole, je povinna použít ochrannou přilbu schváleného typu. Otázkou zůstává, zda z hlediska předcházení těžkých zranění a úmrtí osob by nebylo příznivější, jako je tomu v některých jiných členských státech EU, zavést povinné ochranné přilby pro všechny tyto účastníky silničního provozu, nikoliv pouze pro osoby mladší 18 let. Cyklistické přilby obsahují vrstvu polystyrénu, která absorbuje sílu nárazu a může zmírnit nepříznivé následky kolize. Bezpečnostní potenciál cyklistické přilby je vysoký a dobře zdokumentovaný, míra používání přilby v současné době není dostačující. Například v Rakousku nevedla kampaň k používání cyklistických přileb k požadované míře jejich používání mezi dětmi, ani mezi dospělými. Aby se dosáhlo požadované míry používání, bylo by nutné zavést povinné použití přilby pro všechny cyklisty. Je vypočteno, že pokud by všichni cyklisté používali přilbu, snížil by se počet smrtelných nebo vážných úrazů cyklistů o 20 %. Počet lehkých zranění by se mírně zvýšil (přibližně o 1 %), některá vážná zranění by se díky přilbě přeměnila na zranění lehká. Ochranné vybavení se dále vztahuje i na osoby jedoucí na motocyklu nebo mopedu, dle § 6 odst. 1 písm. h) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, tyto osoby musí mít za jízdy na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu a chránit si za jízdy zrak vhodným způsobem, například brýlemi nebo štítem, pokud tím není snížena bezpečnost jízdy, například za deště nebo sněžení.⁴⁰

Viditelný dohled

Služba dopravní policie k výkonu služby využívá jak automobily, tak motocykly. Při hlídkování pomocí motorových vozidel lze provádět viditelný i skrytý dohled. V

³⁹ Účastníci silničního provozu. *Ministerstvo dopravy* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Na-kole/Senior-cyklista>

⁴⁰ Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. *Evropská komise* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/5246304-Nejlepsi-priklady-opatreni-pro-zvyseni-bezpecnosti-silnicniho-provozu.html>

rámci viditelného dohledu policejní hlídka používá k výkonu služby vozidlo v barevném provedení určené policii a provádí výkon služby ve služebním stejnokroji. V určeném úseku nebo okrsku se pohybuje tak, aby její přítomnost byla občanům zřejmá. Tento nejčastější způsob výkonu službu má za cíl plnit jak úkoly, které mají policisté uloženy, ale zároveň má značný preventivní účinek i na další účastníky silničního provozu. Forma skrytého dohledu na silniční provoz byla zavedena v roce 1975 jako jeden z druhů speciálních kontrol. Pro tuto formu dohledu je typické, že policisté pro výkon služby využívají služební automobil v civilním provedení. V současné době jsou tato vozidla zpravidla vybavena měřicími zařízeními, ale kromě měření rychlosti dopomáhají ke snadnějšímu dopadání pachatelů mnohdy závažných přestupků, nebo trestných činů, jako je například jízda pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky, nebo jízda s platným zákazem řízení.⁴¹ Z tohoto důvodu vyplývá, že jak skrytý tak viditelný dohled je nedílnou součástí činnosti služby dopravní policie při zajišťování bezpečnosti silničního provozu.

⁴¹ PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2006, s. 16-17. ISBN 8086477-32-0.

2. BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZ VE STÁTECH EU

Společná dopravní politika je jednou z oblastí společné politiky EU již více než 30 let. Nezbytnost společné dopravní politiky vyzdvihly členské státy již v Římské smlouvě, kde byla této oblasti věnována samostatná hlava. Dopravní politika se tak stala jednou z prvních společných politik Společenství. Jejím původním hlavním cílem bylo vytvořit společný dopravní trh, který umožní volný pohyb služeb, osob a kapitálu. Vytvoření evropského prostoru bezpečnosti silničního provozu je jedním z dlouhodobých cílů EU od roku 2010. Přestože má každý členský stát pravomoc přijímat vlastní rozhodnutí týkající se některých aspektů silničního provozu a bezpečnostních ustanovení, EU je v této oblasti rovněž aktivní.⁴² V této kapitole bylo pro získání potřebných informací čerpáno s různých zdrojů a to zejména z důvodu nedostatku informací na oficiálních stránkách některých členských zemí EU a také za účelem jejich transparentnosti.

Evropská unie nemá zavedeny celoevropské harmonizované předpisy v oblasti silniční dopravy. Existují však pravidla, která platí ve všech zemích EU, zejména:

- Ve všech vozidlech, včetně turistických autokarů a minibusů, je povinnost používat bezpečnostní pásy.
- Děti musí v osobních a nákladních vozidlech a pokud možno i v ostatních typech vozidel používat dětské autosedačky schváleného typu.
- Při řízení je zakázáno používat hovorové zařízení bez hands-free sady.

Země EU mohou současně uplatňovat různá pravidla silničního provozu, zejména:

- Různé množství tolerance alkoholu.
- Nejvyšší povolená rychlost pro stanovené typy silnic a vozidel.
- Povinné bezpečnostní vybavení vozidel a cyklistů.
- Povinné svícení za dne či používání zimních pneumatik.

⁴² Fakta a čísla o Evropské unii. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. *Evropský parlament*. [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>

- Jízda vlevo či vpravo na pozemní komunikaci.⁴³

2.1 Belgie

Belgie je federální konstituční monarchie, založená na systému plurality politických stran. Hlavou státu je král, v čele exekutivy stojí předseda vlády. V Belgii nejsou rozhodovací pravomoci centralizovány, ale rozděleny mezi tři úrovně státní správy: federální vládu, tři jazyková společenství (francouzské, vlámské a německy mluvící) a tři regiony (hlavní město Brusel, Valonsko a Vlámko). Členskou zemí Evropské unie se Belgie stala dne 1. ledna 1958 a rovněž je součástí eurozóny.⁴⁴

2.1.1 Dopravně bezpečnostní situace v Belgii

Dopravní legislativa se skládá z jednotlivých zákonů, královských vyhlášek, ministerských vyhlášek, evropských předpisů, vyhlášek a nařízení, oběžníků, COL a seskupených právních předpisů. V Belgii není zaveden bodový systém, tak jak je tomu například v České republice, nebo některých dalších členských státech Evropské unie. Zákony vztahující se k silničnímu provozu v Belgii rozlišují čtyři stupně dopravních deliktů. Nejzávažnější jsou trestné činy, které spadají do čtvrtého stupně. O výši trestu rozhoduje stupeň dopravního deliktu. Sankce se pohybují od pokut až po tresty odnětí svobody.⁴⁵

Belgie má ve srovnání s ostatními zeměmi EU velmi špatné údaje o bezpečnosti silničního provozu. Navzdory pokroku, kterého bylo dosaženo od roku 2000, dochází v Belgii každoročně k příliš mnoha úmrtím a vážným zraněním. Belgická vláda přijala federální plán bezpečnosti silničního provozu Vision Zero 2021-2025, který se pokouší řešit klíčové problémy narušující bezpečnost silničního provozu.

⁴³Pravidla a bezpečnost silničního provozu. *Evropská unie* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/index_cs.htm

⁴⁴Fakta a čísla o Evropské unii. *Evropský parlament* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/home>

⁴⁴Pravidla a bezpečnost silničního provozu Dánsko. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/denmark_cs

⁴⁵Tamtéž.

Federální plán bezpečnosti silničního provozu byl vypracován v úzké spolupráci s různými dotčenými ministerstvy (mobilita, spravedlnost) a se Spolkovou komisí pro bezpečnost silničního provozu. Vychází také z občanské konzultace, která byla zahájena prostřednictvím on-line průzkumu a šesti konferencí, které se konaly po celé zemi a jejichž cílem bylo diskutovat o hlavních tématech bezpečnosti silničního provozu. V rámci federálního plánu bezpečnosti silničního provozu bylo oznámeno 32 opatření vedoucích ke snížení počtu mrtvých a těžce zraněných osob. Na základě doporučení Spolkové komise pro bezpečnost silničního provozu a konzultačního procesu s občany se tato opatření zaměřují na hlavní nebezpečí silničního provozu, jimž je zejména používání mobilních telefonů, bezpečnost na železničních přejezdech, recidiva nebo užívání látek, které snižují bdělost za volantem. Cíle federálního plánu bezpečnosti silničního provozu v Belgii jsou:

- Nulové úmrtí na silnicích nejpozději do roku 2050.
- -90 % vážných zranění na silnicích do roku 2050.
- -50% rizikové chování.
- 1 ze 3 řidičů zkontrolovaných řidičů na komunikaci.⁴⁶

2.1.2 Belgická dopravní policie

V Belgii po policejní reformě v roce 2001, byly městské policejní síly sloučeny s četnictvem. Nová instituce byla rozdělena do dvou typů policejních sil, a to federální policii a místní policii. Federální policie má na starosti jak specializované, tak nadmístní operace spočívající ve vymáhání práva, hlídkování a zajišťování bezpečnosti na dálnicích a dále se specializuje na vyšetřování trestných činů. Federální policie má rovněž za úkol poskytovat podporu místním policejním silám, skládá se z několika obecných a specializovaných ředitelství, včetně obecného ředitelství silniční policie, které dohlíží na dopravní bezpečnost a provoz na dálnicích. Místní policie se skládá ze 189 zón, které pokrývají jedno nebo více

⁴⁶ Federální plán bezpečnosti silničního provozu. *Belgické předsednictví* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/en/news/social-dumping-road-safety-and-unfair-competition-at-the-heart-of-discussions-at-the-conference-on-road-control/>

měst nebo obcí. Každá zóna má svou vlastní jednotku dopravní policie, která se zabývá místními dopravními problémy.⁴⁷

2.1.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	Vlámsko a Valonsko 50 km/h, Brusel 30 km/h
Mimo dálnice	Valonsko a Brusel 90 km/h, Vlámko 70 km/h
Dálnice	120 km/h

Tabulka 1 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	Vlámsko a Valonsku 50 km/h, Brusel 30 km/h
Mimo dálnice	Vlámsko 70 km/h, Valonko a Brusel 90 km/h
Dálnice	90 km/h

Tabulka 2 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	Vlámsko a Valonsku 50 km/h, Bruselu 30 km/h
Mimo obec	Valonsko a Brusel 75 km/h, Vlámko 70 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 3 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostního pásu není povinné:

- U řidičů při couvání.
- U řidičů vozidel taxislužby vezoucích zákazníka.
- U řidičů a cestujících ve vozidlech s právem přednostní jízdy.
- Ze zdravotních důvodů.
- Ve vozidlech poštovní služby (s častými zastávkami).

⁴⁷ Policejní reforma v Belgii. *Belgická vláda* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://cs.frwiki.wiki/wiki/R%C3%A9forme_des_polices_de_Belgique

Výjimky, kdy použití dětské autosedačky není povinné:

- U dětí mladších 18 let s výškou do 135 cm, které cestují autobusem nebo vozidlem taxislužby na zadním sedadle.
- U dětí ve věku alespoň 3 let a s výškou do 135 cm, které cestují automobilem a nákladním vozidlem příležitostně a na krátkém úseku, sedí na zadním sedadle a jsou připoutány bezpečnostním pásem.

Alkohol

V Belgii je povolená hladina alkoholu 0,5 promile alkoholu v krvi u běžných řidičů a 0,2 promile alkoholu v krvi u řidičů z povolání.

Hovorové zařízení

Řidič může v Belgii telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree.⁴⁸

2.2 Bulharsko

Bulharsko je parlamentní republika. V čele vlády stojí premiér, který má nejrozsáhlejší výkonnou moc a hlavou státu je prezident. Bulharsko je unitární stát s centralizovanou strukturou, je složen z 27 provincií a provincie hlavního města (Sofija-Grad). Bulharsko se stalo členským státem Evropské unie v roce 2007. V současné době se připravuje na vstup do schengenského prostoru. Délka sítě veřejných komunikací je v Bulharsku 44 089 km, z toho 43 649 km tvoří zpevněné cesty. Délka dálnic je 846 km a dle vyhlášky č. 233 byla od 26. června 2012 zvýšena rychlost na bulharských dálnicích na 140 km/h, týká se nejnovějších nebo zrekonstruovaných úseků dálnic.⁴⁹

⁴⁸ Pravidla a bezpečnost silničního provozu Belgie. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/belgien_cs

⁴⁹ Silnice v Bulharsku. *Autobahn* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.autobahn.com.de/cs/bulharsko/>

2.2.1 Bezpečnostní složky

Policie v Bulharsku spadá pod Ministerstvo vnitra. V Bulharsku funguje pět bezpečnostních struktur s celostátní působností:

- Národní policejní služba
- Četnictvo
- Národní bezpečnostní služba
- Pohraniční policejní služba
- Nadnárodní služba pro boj s organizovaným zločinem

Služba dopravní policie je zařazena do struktury Národní policejní služby. Národní policejní služba se zabývá bojem proti kriminalitě, která není natolik závažná. Zajišťuje veřejný pořádek a bezpečnost, snaží se předcházet trestné činnosti a podporuje operace vedené Národní službou proti organizovanému zločinu.⁵⁰

2.2.2 Priority bezpečnosti silničního provozu

V roce 2022 bylo při dopravních nehodách v Bulharsku usmrceno 538 osob, což je v přepočtu 78 mrtvých na 1 milion obyvatel. Bulharsko je druhou z 27 zemí EU v počtu nejvyššího úmrtí osob na milion obyvatel.⁵¹ Bulharsko se zavázalo, že v dlouhodobém horizontu do roku 2050 bude usilovat o nulovou úmrtnost osob způsobenou dopravními nehodami. V Bulharsku je také zaveden bodový systém, který funguje na obdobném principu, jak jej známe z České republiky. Bodový systém je upraven v zákoně o silničním provozu a zároveň samostatným nařízením ministerstva vnitra. Počet bodů je stanoven na 39, začínající řidiči mají bodový limit 2/3, tedy 26 bodů. Zbylé body se řidičům započítají po 24 měsících praxe. Za porušení povinností vyplývajících ze zákona o silničním provozu se body odečítají. Seznam jednání, které je postihovány body je uveden v samotném nařízení ministerstva vnitra.

⁵⁰ Bulharská policie. *Wiki7.org* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: Pohraniční policie (Bulharsko) - wiki7.org

⁵¹ Bulgaria Road Safety Country Overview. *Evropská komise* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/erso-country-overview-2016-bulgaria_en.pdf

Dopravní policie se v Bulharsku aktuálně snaží splnit následující:

- Obnova rychlostních radarů.
- Pořízení nových laserových radarů do 30 měst z důvodu, aby bylo možné kontrolovat rychlost více vozidel současně a generovat pokuty zasílané přímo poštou.
- Investovat do oprav a výstavby nových silnic s cílem zvýšit bezpečnost.⁵²

Na základě informací britského Národního statistického úřadu a Evropské komise vycházejících z analýzy údajů za 10 let (2012–2021), byl vytvořen žebříček toho, jak nebezpečné jsou evropské silnice pro řidiče nákladních vozidel. V analýze byly porovnány průměrné roční míry smrtelných nehod s účastí nákladních vozidel s celkovou silniční sítí v dané zemi. Podle analýzy se nejnebezpečnější silnice pro řidiče nákladních vozidel v Evropě nacházejí v Bulharsku.⁵³

2.2.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	90 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 4 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla	120 km/h
Dálnice	140 km/h

Tabulka 5 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

⁵² Bezpečnostní situace. *Ministerstvo zahraničních věcí* [online]. nedat. [cit. 2024-02-28].

Dostupné z: https://mzv.gov.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/bulharsko/cestovani/other.html

⁵³ KRUPÍČKA, Jiří. Nejnebezpečnější silnice v Evropě. Vyhněte se Bulharsku. *Transport-*

logistika.cz [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: [\[logistika.cz/zpravy/silnicni-doprava/nejnebezpecnejsi-silnice-v-evrope-vyhnete-se-bulharsku/\]\(https://transport-logistika.cz/zpravy/silnicni-doprava/nejnebezpecnejsi-silnice-v-evrope-vyhnete-se-bulharsku/\)](https://transport-</p></div><div data-bbox=)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem:

Obec	50 km/h
Mimo obec	70 km/h
Silnice pro motorová vozidla	90 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 6 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	100 km/h

Tabulka 7 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimka: 90 km/h na dálnici, silnici pro motorová vozila

- těžká nákladní vozidla s přívěsem nebo návěsem
- těžká nákladní vozidla převážející nebezpečný náklad

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	90 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 8 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Používání bezpečnostních pásů je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostního pásu není povinný:

- Pro těhotné ženy a osoby, jejichž fyzický stav jim v použití brání.
- Řidiče vozidel taxislužby vezoucí zákazníka.
- Učitele autoškoly během školicích jízd.

Alkohol

V Bulharsku je pro všechny řidiče motorových i nemotorových vozidel povolena hladina alkoholu 0,5 promile.

Hovorové zařízení

Použití mobilních telefonů je v Bulharsku povoleno pouze se sadou handsfree.⁵⁴

2.3 Dánsko

Dánsko je stát v severní Evropě, rozkládá se na Jutském poloostrově, ostrovech Fyn, Sjælland a stovkách dalších menších ostrovů. K Dánskému království rovněž patří dvě autonomní země v Atlantském oceánu, které však nejsou součástí Evropské unie, jedná se o Faerské ostrovy a Grónsko. Dánsko má přes 5,5 milionů obyvatel, z nichž více než třetina žije v hlavním městě Kodani a okolí. Dánsko je konstituční monarchií, jejíž hlavou je už od roku 1972 královna Markéta II. Délka veřejné silniční sítě je 74 558 km. Všechny silnice jsou zpevněné. Délka dálnic je 1 205 km. Dánsko se stalo dne 1.1.1973 členským státem Evropské unie a dne 25.3.2001 součástí schengenského prostoru.⁵⁵

2.3.1 Dopravně bezpečnostní situace v Dánsku

Počet usmrcených osob v Dánsku za poslední desetiletí výrazně poklesl, v roce 2009 to bylo 303 úmrtí osob v souvislosti s dopravní nehodou, přičemž v roce 2022 bylo zaznamenáno 154 úmrtí, což je téměř o polovinu méně. Dánsko se dlouhodobě řadí mezi země, v níž je silniční doprava považována za relativně bezpečnou.⁵⁶ V oblasti silničního provozu je v Dánsku klíčový zákon o silničním provozu LBK č. 1710 ze dne 13.8.2021. V Dánsku je zaveden bodový systém, který však nefunguje obdobně, jak jej známe z České republiky. V zákoně o silničním provozu, je definováno dvacet přestupků, pokud se těchto přestupků řidič dopustí třikrát během tří let, je podmíněně zbaven práva řídit motorové vozidla a musí do 6 měsíců splnit stanovené zkoušky.⁵⁷ Pokud zkoušky nesplní, je mu odebráno řidičské oprávnění. Pokud řidič zkoušky úspěšně složí, je mu

⁵⁴Pravidla a bezpečnost silničního provozu Bulharsko. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/bulgaria_cs

⁵⁵ Profil země EU. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/denmark_cs

⁵⁶ Silniční pravidla a rady. *International Driver Sassociation* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://internationaldriversassociation.com/cs/denmark-driving-guide/>

⁵⁷ § 125 odst. 2 Bekendtgørelse af færdselsloven.

oprávněné k řízení motorových vozidel navraceno, je však stanovena zkušební doba 3 let.⁵⁸

Za účelem snížení negativních dopadů na životní prostředí, Dánsko zavedlo ekologické zóny v následujících městech: Copenhagen, Frederiksberg, Odense, Aarhus a Aalborg. Opatření se týkají všech vozidel se vznětovým motorem. K vjezdu vozidel do těchto měst je od 1.7.2023 nezbytné, aby splnili příslušnou Euro normu. Větší vozy zároveň musí být registrované po mezním datu.

- Osobní vozy do 3,5 t – musíte splnit normu Euro 5.
- Dodávky do 3,5 t – Euro 5 a registrace po 1. září roku 2016.
- Vozidla nad 3,5 t – Euro 6 a registrace po 1. září roku 2016.

V případě, že vozidlo nespĺňuje dané limity, musíte mít nainstalovaný filtr pevných částic, který uznává dánský registr vozidel a který má v evidenci.⁵⁹ Co se týká ekologického dopravy, Kodaň je ve světě známá také pro svoji rozvinutou cyklistickou kulturu a pro strukturu města vhodně přizpůsobenou městské cyklistice. To je také hlavním důvodem, proč byla Kodaň vyhlášena prvním cyklistickým městem na světě s více než 450 km cyklostezek. Každý den zde jezdí zhruba 1,3 miliónu lidí na kole.⁶⁰

2.3.2 Dánská policie

Základním dokumentem je zákon o policii (*Lov om politiets virksomhed*) ze dne 20. srpna 2015.⁶¹ Dánské království se skládá z celkem 15 policejních obvodů. Dále je Dánsko rozděleno do 12 geografických policejních okresů. O tom, ke kterému policejnímu okrsku kdo patří, rozhoduje v Dánsku jeho bydliště, ale trestný čin musí být vždy oznámen policejnímu okrsku, ve kterém byl spáchán. Mimo běžné policejních okrsky, existují v rámci Dánské policie následující složky:

⁵⁸ § 103 Bekendtgørelse om kørekort.

⁵⁹ MACUROVÁ, Anna. Dopravní předpisy a pravidla v Dánsku. *Auto Trip.cz* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://autotrip.cz/dopravni-predpisy-dansko/>

⁶⁰ Cyklistická ambasáda Dánsko. *Cycling Embassy Of Denmark* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://cyclingsolutions.info/cycling-embassy/>

⁶¹ Zákon o policii LBK č. 956 ze dne 20.8.2015. *DÁNSKÁ VLÁDA* [online]. 2015 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2015/956>

- Rigspolitiet - celostátní policejní síly se zvláštními úkoly př. Rozpočty a účty, Oddělení geodézie a Oddělení vyšetřování dat.
- Politiets Efterretningstjeneste – Národní bezpečnostní zpravodajská agentura.
- Politiets Aktionsstyrke - jednotka speciálních sil Dánské policie.⁶²

2.3.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Dálnice	130 km/h

Tabulka 9 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Dálnice	80 km/h

Tabulka 10 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Dálnice	80 km/h

Tabulka 11 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostního pásu není povinné:

- Při couvání nebo jízdě na parkovišti.
- U řidičů a cestujících se zdravotním postižením.

⁶² Dánská policie. *DÁNSKÁ VLÁDA* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://politi.dk/en/police-districts>

- Ze zdravotních důvodů.
- U řidičů vezoucích zákazníka.
- U řidičů a cestujících vozidel s přednostním právem.
- V případě policistů a jiných speciálních jednotek převážejících zadržené osoby.
- Řidiči vozidel obranných jednotek jedoucích nízkou rychlostí na území vyhrazeném pro cvičení.
- Vozidla pravidelné transportní služby, kde je cestujícím povoleno stání

Výjimky, kdy použití dětské autosedačky není povinné:

- U dětí do věku 3 let cestujících na zadním sedadle vozidla taxislužby.
- U dětí starších 3 let cestujících na zadním sedadle vozidla taxislužby, kteří používají bezpečnostní pás.
- U dětí do věku 3 let, které cestují příležitostně, na zadním sedadle.
- Ve vozidlech, kde není prostor pro umístění třetí dětské autosedačky a dítě sedí na zadním sedadle a je připoutáno bezpečnostním pásem.

Alkohol

Dánsko má k alkoholu za volantem poměrně benevolentní přístup. Jak u řidičů motorových, tak nemotorových vozidel se toleruje 0,5 promile alkoholu v krvi.

Hovorové zařízení

Použití mobilních telefonů a jiných zařízení je zakázáno. Za komunikační zařízení se považují např. i chytré hodinky či GPS navigace. Tento zákaz se vztahuje i na situace, kdy řidič zastaví, např. na křižovatce či v koloně vozidel.⁶³

2.4 Estonsko

Estonsko je nejsevernější stát z pobaltských zemí. Estonsko je parlamentní republika, kde hlavou státu je prezident. Země se dělí na 15 okresů a 79 obcí.

⁶³ Pravidla a bezpečnost silničního provozu Dánsko. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/denmark_cs

Estonsko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. května 2004. Součástí schengenského prostoru je ode dne 21. prosince 2007. Estonsko má malou dálniční síť. Estonské dálnice tvoří 10% z estonské silniční sítě, jejich celková délka činí 1602 km. Estonské dálnice nejsou zpoplatněné.⁶⁴

2.4.1 Priority v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury

Jednou z hlavních výzev, kterým estonský dopravní průmysl čelí, je potřeba zlepšení infrastruktury a modernizace dopravní sítě. Další výzvou je snížení emisí uhlíku a zvýšení udržitelnosti dopravy, což vyžaduje značné investice do nových technologií a infrastruktury. Estonská vláda v roce 2021 schválila Plán rozvoje dopravy a mobility pro rok 2021-2035 s cílem snížit klimatickou a infrastrukturní zátěž způsobenou individuální dopravou. S cílem omezit využívání osobních automobilů pro dojíždění do práce a škol chce Estonsko podpořit vznik intermodálních dopravních uzlů, které kombinují více druhů dopravy, jako jsou autobusy, tramvaje a jízdní kola na jedno místě. Pokračuje také projekt na nákup autobusů na elektřinu, bioplyn a jiné pohony s nulovými emisemi (od srpna 2021 musí být alespoň 31 % autobusů nakupovaných skrze veřejné zakázky „zelených“). Via Baltica je plánovaný dálniční projekt, jehož cílem je zlepšit spojení a zkrátit dobu cestování mezi Estonskem, Lotyšskem a Polskem.⁶⁵

2.4.2 Estonská policie

Estonská policie spadá pod jurisdikci ministerstva vnitra a je řízena jeho ústředním a dozorčím orgánem, policejní radou. Velitelem estonské policie je národní policejní komisař, kterého jmenuje vláda na pětileté funkční období. Estonská policejní rada je ústředním a dozorčím orgánem, který koordinuje činnost všech policejních orgánů spadajících pod její správu. Existují čtyři teritoriální policejní jednotky nazývané policejní prefektury: Severní prefektura, Jižní prefektura, Východní prefektura a Západní prefektura. Každá policejní prefektura má tři

⁶⁴ Pravidla a bezpečnost silničního provozu Estonsko. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/estonia_cs

⁶⁵ Mapa globálních oborových příležitostí. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/zpravy/737958-estonsko-dopravni-infrastruktura-prilezitosti-pro-cesky-export-mapa-globalnich-oborovych/>

funkční oddělení: oddělení vymáhání práva, oddělení služeb a oddělení kriminality. Hlavním úkolem každého z těchto oddělení je zajistit, aby policejní práce byla vykonávána na celém území policejní prefektury. Tyto regionální prefektury jsou odpovědné za obecné policejní úkoly, jako je udržování veřejného pořádku, zajišťování bezpečnosti silniční dopravy či boj proti trestné činnosti.⁶⁶

Estonská policie při zajišťování bezpečnosti silničního provozu vychází z dopravního zákona RT I 2010, 44, 261, který stanovuje pravidla silničního provozu, požadavky na registraci a údržbu motorových vozidel, požadavky na udělení řidičského oprávnění, pracovní dobu a dobu odpočinku řidiče motorového vozidla, organizaci a vedení registru silničního provozu a odpovědnost z porušení pravidel silničního provozu. Tento zákon se vztahuje i na zahraniční účastníky silničního provozu na území Estonska a vozidla registrovaná v zahraničí, nestanoví-li mezinárodní smlouvy jinak. V Estonsku není zaveden žádný bodový systém, který by byl obdobný tomu, který známe z České republiky.⁶⁷ Estonsko je zemí, která v roce 2020 obdržela cenu Evropské rady pro bezpečnost dopravy za index bezpečnosti silničního provozu.⁶⁸

2.4.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity jsou pro všechny typy vozidel v Estonsku shodné:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Dálnice	90 km/h

Tabulka 12 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimka: Motocykly, osobní a nákladní vozidla do 3,5t během letního času mohou jet na dvouproudové vozovce rychlostí 110 km/h.

⁶⁶ Estonská policie. OSCEPOLIS. *Ministerstvo vnitra* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polis.osce.org/country-profiles/estonia>

⁶⁷ Zákon o silničním provozu. *ESTONSKÁ VLÁDA* [online]. nedat. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13335732>

⁶⁸ Tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC). *Centrum dopravního výzkumu* [online]. Brusel, 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/cena-za-bezpecnost-na-silnicich-pro-estonsko-cesko-si-o-3-pricky-polepsilo/>

Bezpečnostní pásy

Používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je v povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostního pásu a dětské autosedačky není povinné:

- Děti starší 3 let ve vozidle taxislužby.
- Při jízdě na zamrzlém jezeře, řece, moři,
- V případě vozidel určených pro rozvoz a doručování zboží (s častými zastávkami každých 100 m či méně).

Alkohol

V Estonsku platí nulová tolerance alkoholu.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree.⁶⁹

2.5 Finsko

Finsko je parlamentní republika. Hlavou státu je prezident a v čele vlády stojí premiér. Ústřední vládní instituce mají sídlo v Helsinkách a místní samosprávu zajišťuje 309 měst a obcí. Země se dělí na 19 regionů a 70 správních obvodů. Nejmenší region Åland je autonomní souostroví na jihozápadě země. Finsko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. ledna 1995 a součástí schengenského prostoru dne 25. března 2001.⁷⁰

2.5.1 Finská strategie bezpečnosti silničního provozu 2022-2026

Finskou vládou byla schválena Strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2022-2026. Nová strategie bezpečnosti silničního provozu se poprvé vztahuje na všechny druhy dopravy: silniční, železniční, vodní a leteckou. Strategie bezpečnosti silničního provozu obsahuje sedm strategických směrů, které popisují oblasti, na něž se práce v oblasti bezpečnosti silničního provozu zaměřuje. Hlavní směry jsou:

⁶⁹ Pravidla a bezpečnost silničního provozu Estonsko. *Evropská unie* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/index_cs.htm

⁷⁰ Profil země EU. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/denmark_cs

- Bezpečnost silničního provozu je společným zájmem celé společnosti.
- Rozhodování musí být založeno na znalostech.
- Musí se zvýšit odborné znalosti různých aktérů v dopravě.
- Musí se změnit postoje v dopravě.
- Dopravní systém a všechny jeho části musí být bezpečné.
- Technologický rozvoj přináší bezpečnost.
- Legislativa musí podporovat bezpečnost - není v současné době zaveden bodový systém za porušení pravidel silničního provozu.

Akční plán strategie bezpečnosti silničního provozu popisuje 103 opatření. Opatření byla rozdělena do strategických směrů a pro každé opatření byly definovány odpovědné strany.⁷¹ Dále byl ve Finsku vytvořen Národní plán dopravního systému na léta 2021-2032 (Doprava 12).⁷² Dle statistik zveřejněných finskou policií bezpečnost silničního provozu ve Finsku v roce 2023 zaznamenala pozitivní pokrok, počet smrtelných dopravních nehod klesl pod 200 již druhý rok po sobě.⁷³

2.5.2 Finská policie

Finská policie je policejní služba podřízená ministerstvu vnitra. Podle Policejního zákona 22.7.2011/872, je jejím úkolem chránit právní a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, vyšetřovat a stíhat trestné činy. Nejvyšším vedením finské policie je policejní odbor ministerstva vnitra. Zajišťuje řízení policejní činnosti, provádí její plánování a rozvoj, určuje strategické směry celostátní policejní práce, zajišťuje požadované podmínky pro práci policie, přezkoumává legislativu ve své působnosti a poskytuje expertízy v otázkách vnitřní bezpečnosti.

Finská mobilní policie byla vnitrostátní policejní jednotka specializovaná na řízení dopravy, která plnila bezpečnostní úkoly náležející policii. Organizace mobilní

⁷¹ Liikenneturvallisstrategia 2022–2026. *Ministerstvo dopravy a spojů* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163951>

⁷² Tamtéž.

⁷³ Mapa globálních oborových příležitostí. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/zpravy/737958-estonsko-dopravni-infrastruktura-prilezitosti-pro-cesky-export-mapa-globalnich-oborovych/>

policie byla rozdělena na jižní, západní a severní obchodní jednotku, dále letištní jednotku, bezpečnostní jednotku a velitelství mobilní policie. Na podzim roku 2012 bylo rozhodnuto o zrušení mobilní policie a spojení jejích činností s činnostmi místní policie. Místní policie se dělí na policejní útvary, které pokrývají území několika obcí. Úkolem každého policejního útvaru je udržovat obecný zákon a pořádek. Místní policie také zpracovává licence a povolení, jako jsou zbrojní průkazy, národní průkazy totožnosti a pasy.⁷⁴

2.5.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	upraveno DZ

Tabulka 13 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem a nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 14 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	80 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 15 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

⁷⁴ Finland Poliisi. *Ministerstvo vnitra* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://poliisi.fi/etusivu>

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů je povinné. Výjimky se vztahují pouze na:

- Řidiči vozidel taxislužby.
- Policejní vozy a vozidla hraniční služby.
- Vozidla určená pro rozvoz a doručování zboží (s častými zastávkami každých 100 m či méně).

Alkohol

Tolerance alkoholu ve Finsku je 0,5 promile alkoholu v krvi pro všechny řidiče.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat jen za předpokladu, že používá sadu handsfree.⁷⁵

2.6 Francie

Francie je poloprezidentskou republikou. Prezident volen v přímých volbách a jmenuje předsedu vlády. Francie se skládá z 18 správních regionů, 13 jich leží v evropské části Francie a 5 jich leží v zámoří. Všech 5 zámořských regionů, jakož i Svatý Martin (francouzské území v Karibiku), se považuje ode dne 1. ledna 1958 za součást Evropské unie. Součástí schengenského prostoru je Francie ode dne 26. března 1995. Francouzské město Štrasburk je jedním ze tří oficiálních sídel evropských orgánů. Dalšími sídly jsou Brusel a Lucemburk.⁷⁶

2.6.1 Bezpečnostní složky

V současné době na území Francie působí dva policejně-bezpečnostní sbory s celostátní působností, a to:

- Národní policie
- Četnictvo

Ač jsou obě složky samostatnou jednotkou a mají mezi sebou rozdělené oblasti působení, úzce spolu spolupracují. Policie vykonává svou činnost ve městech a větších obcích a četnictvo má na starost venkov. Od roku 1941 byla působnost mezi

⁷⁵ Pravidla a bezpečnost silničního provozu Finsko. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/finland_cs

⁷⁶ Profil země EU. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/denmark_cs

sbory rozdělena tak, že města s více než 10 000 obyvateli spravovala policie a ostatní obce četnictvo. Populace, kterou má jak policie, tak četnictvo na starost je mezi obě složky rozdělena téměř rovnoměrně, kdy pod Četnictvo spadá asi 48 % celkové populace země a pod policii asi 52 %.⁷⁷ V současné době je základním správním orgánem odpovědným za otázky vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku ve Francii Ministerstvo vnitra a zámořských teritorií. Organizační struktura Ministerstva vnitra je tvořena Resortní komisí pro prevenci kriminality, Generálním ředitelstvím Národní policie, Generálním ředitelstvím Četnictva a Institutem pro studium vnitřní bezpečnosti.

2.6.2 Národní dopravní politika

Francie nemá jeden centrální strategický dokument určující národní dopravní politiku. Téma dopravy je jednak součástí některých národních strategií udržitelného rozvoje, jako je Národní strategie pro transformaci k udržitelnému rozvoji či Nízkouhlíkové národní strategie a jednak jsou některá z dopravních témat zpracována v dílčích strategických dokumentech. Ve Strategii rozvoje čisté mobility, v Mobilitě 3.0 pro inteligentní dopravu a ve Francouzské strategii pro logistiku 2025. Princip ochrany ovzduší před dopravními emisemi je nejvýrazněji implementován do francouzské dopravní politiky Strategií rozvoje čisté mobility. Ta stanovuje šest prioritních oblastí:

- Management mobility
- Vývoj nízkoemisních vozidel
- Rozvoj trhu s alternativními palivy a příslušné infrastruktury
- Optimalizace využití silniční infrastruktury a vozidel
- Rozložení dopravy mezi jednotlivé dopravní módy a rozvoj sdílené dopravy

V rámci každé prioritní oblasti jsou uvedeny cíle, výčet a popis aktivit, ke kterým se Francie zavázala nebo je již realizovala a návrh nových opatření. Ke konkrétním zvoleným opatřením patří informování veřejnosti a zvyšování povědomí o udržitelné dopravě a jejích možnostech, daňové odpočty pro firmy vlastníci vozidla nad 3,5 t s alternativním pohonem, podpora rozšiřování dobíjecí infrastruktury pro

⁷⁷ Bienvenue sur le site officiel de la Gendarmerie nationale. *Ministère De L'intérieur Et Des Outre-Mer* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/>

elektromobily, výuka ekologické jízdy, testování snížení rychlosti a vyhrazení jednoho pruhu pro hromadnou, sdílenou a nízkoemisní dopravu na vybraných rychlostních komunikacích nebo podpora sdílení jízd. V souvislosti s podporou nových přístupů k mobilitě je zde uveden také pro dopravní politiku netradiční nástroj podpory práce z domu, což by znamenalo menší počet nutných přesunů mezi bydlištěm a pracovním místem. Strategie pro rozvoj čisté mobility dokonce stanovuje cíl 10 % pracovních dnů vykonávaných formou práce na dálku do roku 2030.⁷⁸

V oblasti vymáhání dopravního práva funguje ve Francii Národní agentura pro automatizované zpracování přestupků (ANTAI), která byla vytvořena v roce 2011 pod dohledem Ministerstva vnitra a vykonává ji Delegation pro bezpečnost silničního provozu. ANTAI je veřejnou správní institucí, jejímž hlavním činností je automatizované zpracování dopravních přestupků, které podléhají pevně stanoveným pokutám. ANTAI aktuálně řeší přes 30 milionů případů různých typů dopravních přestupků ročně, což vede k odeslání více než 40 milionů dopisů za rok, jedná se o:

- Přestupky zjištěné radarovým zařízením (rychlost, jízda na červenou) nebo elektronickým hlášením (PVe).
- Trestný čin neoznačení řidičů služebních vozidel.
- Pevně stanovené pokuty vztahující se na řízení bez řidičského průkazu, řízení takové kategorie vozidla, pro niž řidič nevlastní řidičské oprávnění, řízení vozidla bez povinného pojištění vozidla a na nezákonné užívání drog od 1. září 2020.⁷⁹

Ve Francii funguje obdobně jako v České republice bodový systém, který je upraven v článku L223 silničního zákona. Řidič má bodové konto 12 bodů, ze kterého se odečítají body od 1 do 6 v závislosti na závažnosti spáchaného přestupku. Pokud řidič spáchá několik přestupků jedním jednáním, lze jí odečíst maximální počet 8

⁷⁸ Ministère De La Transition Écologique Et De La Cohésion Des Territoires. *France Nation Verte* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.ecologie.gouv.fr/>

⁷⁹ RÉPUBLIQUE FRANCAISE: Propos. *ANTAI.gouv.fr* [online]. [cit. 2024-03-02]. Dostupné z: <https://www.antai.gouv.fr/a-propos/>

bodů. Pokud řidič přijde o všech 12 bodů, je vyzvána k odevzdání řidičské průkazu a pozbývá řidičské oprávnění na 6 měsíců, po uplynutí 6 měsíců si může znovu žádat o řidičské oprávnění.

2.6.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	110 km/h
Dálnice	130 km/h

Tabulka 16 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	80 km/h
Dálnice	90 km/h

Tabulka 17 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	100 km/h

Tabulka 18 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimka: 90 km/h mimo obec, na dálnici a silnici pro motorová vozidla 70 km/h pro městské a dálkové autobusy, v nichž je povoleno stání cestujících.

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky se vztahují pouze na:

- Osoby, které nemohou bezpečnostní pás použít z důvodu nadváhy apod.
- Ze zdravotních důvodů.
- Řidiči taxislužby během pracovní doby.
- Vozidla s právem přednostní jízdy.
- Vozidla veřejné služby s častými zastávkami.
- Vozidla určená pro rozvoz a doručování zboží (s častými zastávkami).

Alkohol

Tolerance alkoholu za volantem se ve Francii dělí dle toho, zda se jedná o zkušeného řidiče, řidiče z povolání nebo řidiče začátečníka. Zkušený řidič a řidič z povolání má povolenou toleranci 0,5 promile alkoholu v krvi. V případě řidičů autobusů je povoleno 0,2 promile alkoholu v krvi. Začínající řidiči, kteří vlastní řidičské oprávnění méně než 3 roky mají také toleranci 0,2 promile alkoholu v krvi.

Hovorové zařízení

Řidiči mohou mobilní telefon používat pouze se sadou handsfree a bluetooth. Používání sluchátek, ať již při volání nebo pro poslech hudby, je při řízení ve Francii zakázáno.⁸⁰

2.7 Chorvatsko

Chorvatsko je parlamentní republika. Výkonnou moc státu reprezentují předseda vlády a prezident jako hlava státu. Struktura státní správy je založena na oddělení zákonodárné, výkonné a soudní moci. Chorvatsko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. července 2023 a dne 1. ledna 2023 se stalo součástí eurozóny a schengenského prostoru. Délka silniční sítě je 26 958 km, z toho tvoří 1416 km dálnice.⁸¹

⁸⁰ Pravidla a bezpečnost silničního provozu Francie. *Evropská unie* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/france/index_cs.htm

⁸¹ Profil země EU Chorvatsko. *Evropská unie*. [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/croatia_cs

2.7.1 Chorvatská policie

Policie je veřejná služba Ministerstva vnitra Chorvatské republiky, která plní určité úkoly stanovené zákonem. Policejní ředitelství bylo zřízeno k plnění policejních úkolů na ministerstvu vnitra zákonem o policii (Og. č. 129/00) jako správní organizace v rámci ministerstva. Policejní ředitelství řídí generální ředitel policie Nikola Milina.

Ředitelství se člení na organizační jednotky:

- Úřad generálního ředitele policie
- Ředitelství pro veřejný pořádek a bezpečnost
- Ředitelství kriminální policie
- PNUSKOK
- Ředitelství hranic
- Velitelství zásahu
- Ředitelství pro zvláštní bezpečnostní záležitosti
- Policejní akademie "První chorvatské četnictvo"

V rámci Ředitelství pro veřejný pořádek a bezpečnost je mimo jiné zřízena služba dopravní policie a mobilní jednotka dopravní policie.⁸² Služba dopravní policie analyzuje situaci a sleduje události a jevy související s bezpečností silničního provozu. Přijímá roční Implementační plán preventivních a represivních akcí a aktivně se podílí na tvorbě a realizaci Národního programu bezpečnosti silničního provozu. Plní úkoly související s činnostmi v rámci Evropské unie, které souvisejí s bezpečností silničního provozu. Mobilní jednotka služby dopravní policie samostatně nebo v součinnosti s dalšími organizačními jednotkami policie, státními orgány a institucemi vykonává dozor nad vozidly, řidiči a cestujícími v silničním provozu. Policisté plní své služební úkoly ve služebním stejnokroji a taktickém oděvu, za použití služebních motocyklu a vozidel a to i v civilním provedení.⁸³

2.7.2 Priority v oblasti dopravy

Klíčový je v oblasti dopravy zákon o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

(NN 67/08, 48/10 - rozhodnutí chorvatských ozbrojených sil, 74/11, 80/13 a 158/13 - rozhodnutí Chorvatského národního sdružení, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19 a 42/20). Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie, upravuje práva a povinnosti účastníku silničního provozu, pravidla provozu na pozemních komunikacích a v neposlední řadě také řidičské oprávnění a řidičské průkazy. V Chorvatsku je zaveden bodový systém, obdobně jako v České republice. Bodový limit je 12 trestných bodů a u začínajících řidičů do dvou let praxe 9 trestných bodů.⁸⁴

Dále je významný Národní plán bezpečnosti silničního provozu Chorvatské republiky na období 2021-2030. Nositelem Národního plánu bezpečnosti silničního provozu je Ministerstvo vnitra. V souvislosti s vizí udržitelného rozvoje a bezpečnosti silničního provozu Evropské unie a Organizace spojených národů, byl stanoven cíl zlepšit bezpečnost silničního provozu v Chorvatsku v období 2021-2030. Stanovené cíle, kterých má být dosaženo jsou rozděleny do 13 oblastí:

- Bezpečná rychlost - Do roku 2030 snížit na polovinu procento vozidel pohybujících se rychleji, než je povolená rychlost a dosáhnout snížení počtu úmrtí a zranění souvisejících s překročením rychlosti.
- Neřídít pod vlivem alkoholu, drog a léků - Do roku 2030 snížit na polovinu počet úmrtí a zranění při dopravních nehodách souvisejících s alkoholem, nebo jinou návykovou látkou.
- Bezpečná jízda - Snížit procento bezohledných řidičů především prostřednictvím dopravních kampaní a dopravně bezpečnostních akcí.
- Ochranná přilba - Do roku 2050 zvýšit procento správného používání ochranných přileb při jízdě na pozemních komunikacích téměř na 100 procent.

⁸² Poslovi policije i primjena policijskih ovlasti. *Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske*. [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://mup.gov.hr/pristup-informacijama-16/zakoni-i-ostali-propisi/propisi/poslovi-policije-i-primjena-policijskih-ovlasti/zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama-649/649>

⁸³ Služba prometne policie. *Ministarstvo Unutarnjih Poslova Rh* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://mup.gov.hr/UserDocImages/2022/USTROJ/Ravnateljstvo%20policije/Uprava%20za%20javni%20red%20i%20sigurnost/Slu%C5%BEba%20prometne%20policije.pdf>

⁸⁴ Poslovi policije i primjena policijskih ovlasti. *Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske*. [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://mup.gov.hr/pristup-informacijama-16/zakoni-i-ostali-propisi/propisi/poslovi-policije-i-primjena-policijskih-ovlasti/zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama-649/649>

- Bezpečnostní zařízení ve vozidlech
- Prevence nepozorného řízení
- Aktivní způsob dopravy
- Bezpečnost motocyklistů a jezdců na mopedech
- Bezpečnost profesionálních řidičů
- Bezpečná infrastruktura - Do roku 2030 by všechny nové silnice měli splňovat bezpečnostní standardy pro všechny účastníky silničního provozu.
- Bezpečná vozidla - Do roku 2050 zvýšit procento nových osobních automobilů s prodejním hodnocením EuroNCAP rovným nebo vyšším než stanovený práh. A do roku 2030 snížit procento technicky závadných vozidel při pravidelných technických kontrolách.
- Rychlá a efektivní pohotovostní služba - Do roku 2030 zajištění doby dojezdu pohotovostní lékařské služby na 10 minut v městských oblastech.
- Zvýšení kapacity dopravní policie a inspekčních služeb.⁸⁵

2.7.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	130 km/h

Tabulka 19 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem a nákladní automobily na 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	90 km/h

Tabulka 20 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

⁸⁵ Poslovi policije i primjena policijskih ovlasti. *Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://mup.gov.hr/pristup-informacijama-16/zakoni-i-ostali-propisi/propisi/poslovi-policije-i-primjena-policijskih-ovlasti/zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama-649/649>

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	100 km/h

Tabulka 21 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů je v povinné, výjimka může být udělena pouze ze zdravotních důvodů.

Alkohol

Tolerance alkoholu je v Chorvatsku 0,5 promile alkoholu v krvi. Pro mladé řidiče do 24 let, profesionální řidiče a řidiče vozidel nad 3,5 t platí nulová tolerance alkoholu.

Hovorové zařízení

Telefonování je při řízení zakázáno, řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree.⁸⁶

2.8 Irsko

Irsko je parlamentní republika, která se člení na 26 hrabství. V čele státu stojí prezident, jehož povinnosti jsou převážně reprezentativní. V čele vlády stojí předseda, který je jmenován prezidentem a je orgánem výkonné moci. Irsko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. ledna 1973. Celková délka silniční infrastruktury činí 55 791,8 km, z toho dálniční síť má délku 1 298,3 km.⁸⁷

2.8.1 Irská policie

An Garda Síochána je irská národní policie a bezpečnostní služba, má své sídlo ve Phoenix Parku. An Garda Síochána má dlouholetou tradici úzké spolupráce s

⁸⁶ Pravidla a bezpečnost silničního provozu Chorvatsko. *EVROPSKÁ UNIE* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/croatia/index_cs.htm

⁸⁷ Profil země EU Irsko. *Generální ředitelství pro komunikaci* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/ireland_cs

komunitami po celém Irsku. Podporou a udržováním efektivních komunitních partnerství a zajištěním viditelnější přítomnosti Gardy se An Garda Síochána snaží dosáhnout snížení kriminality a strachu z trestné činnosti. Za obecné řízení a kontrolu An Garda Síochána odpovídá policejní komisař, který je jmenován vládou. Komisař je odpovědný ministrovi spravedlnosti a rovnosti, který je odpovědný vládě za bezpečnost a policejní dohled státu. Mezi základní funkce An Garda Síochána patří odhalování a prevence trestné činnosti, snížení výskytu smrtelných a vážných zranění na silnicích a zvýšení bezpečnosti silničního provozu, spolupráce s komunitami s cílem předcházet protispolečenskému chování, podpora mezi agenturního přístupu k řešení problémů a zlepšování celkové kvality života. Pro policejní účely je země rozdělena do 4 regionů, z nichž každému velí asistent komisaře. Po celé zemi je celkem 569 policejních stanic.⁸⁸

2.8.2 Irská strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2021-2030

Hlavním cílem vládní strategie bezpečnosti silničního provozu je snížit počet úmrtí a vážných zranění na irských silnicích o 50 % během příštích 10 let. Strategie byla vypracována a základě rozsáhlé spolupráce s klíčovými zúčastněnými stranami a na základě více než 2 000 příspěvků od veřejnosti. Je rozčleněna na tři etapy:

- Akční plán fáze 1: 2021–2024
- Akční plán fáze 2: 2025–2027
- Akční plán fáze 3: 2028–2030

Každý z těchto akčních plánů zahrnuje akce v rámci sedmi prioritních oblastí:

- Bezpečné silnice a okraje silnic
- Bezpečné rychlosti
- Bezpečné vozidla
- Bezpečné používání silnic
- Reakce po havárii
- Bezpečné způsoby cestování

⁸⁸ Organisational structure. *An Garda Síochána* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.garda.ie/en/about-us/organisational-structure/>

- Bezpečné používání silnic související s prací na silnici ⁸⁹

V Irsku je situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu příznivá, v roce 2019 obdrželo od Evropské rady bezpečnosti dopravy cenu PIN (Road Safety Performance Index) za dlouhodobé zlepšování bezpečnosti silničního provozu. Za hlavní příčinu irského úspěchu lze označit ustanovení agentury bezpečnosti silničního provozu RSA (Road Safety Authority) s dlouhodobým strategickým plánem zvyšování bezpečnosti, pravidelného vyhodnocování a spolupráce na vládní úrovni. Snahy byly upřeny především na překračování rychlosti jízdy a jízdu pod vlivem alkoholu. V Irsku je také zaveden bodový systém a to zákonem o silničním provozu z roku 2022. Funguje obdobně jako v České republice. Řidič má limit 12 trestných bodů. Pokud řidič dosáhne, nebo překročí stanovený limit 12 bodů, je mu po dobu 6 měsíců odebráno oprávnění k řízení motorových vozidel. Zaznamenané body nelze z evidence odstranit například účastí na kurzu.⁹⁰

2.8.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h, 100 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	120 km/h

Tabulka 22 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	90 km/h

Tabulka 23 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

⁸⁹ Safe System priority intervention area. *Government Of Ireland* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/action-plans/rsa_safety_strategy_action_plan_2021_2024_13th_jan2022_final_online.pdf?sfvrsn=67518e36_5

⁹⁰ Irsko je příkladem v řešení bezpečnosti silničního provozu. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2019 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/irsko-je-prikladem-v-reseni-bezpecnosti-silnicniho-provozu>

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	100 km/h

Tabulka 24 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostního pásu není povinné:

- Pro zdravotně postižené osoby, používající speciální pás.
- Pro osoby s lékařským osvědčením, které jim uděluje výjimku.
- Učitelé autoškol nebo instruktor během zkušební nebo závěrečné jízdy.
- Policisté (Garda) a členové obranných sil ve službě.

Výjimka z povinnosti použít dětskou autosedačku:

- Pokud dítě s výškou do 150 cm nebo váhou do 36 kg cestuje vozidlem taxislužby.

Alkohol

V Irsku je maximální povolená tolerance 0,5 promile alkoholu v krvi, to se vztahuje na zkušené řidiče. Začínající řidiči, kteří mají oprávnění pouze 2 roky nebo méně a profesionální řidiči autobusů, nákladních vozů a podobně mají nižší limity tolerance alkoholu, a to 0,2 promile alkoholu v krvi. Za jízdu pod vlivem alkoholu v Irsku hrozí maximální pokuta ve výši 5 000 EUR nebo odnětí svobody až na 6 měsíců.

Hovorové zařízení

Používání mobilních telefonů za volantem bez sady handsfree je zakázáno. Řidiči může být udělena pokuta ve výši až 2 000 EUR.⁹¹

⁹¹ Pravidla a bezpečnost silničního provozu - Irsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/ireland/index_cs.htm

2.9 Itálie

Itálie se rozkládá v jižní Evropě a zahrnuje Apeninský poloostrov, oblast mezi Alpami a Apeninským poloostrovem a také mnoho ostrovů, včetně Sicílie a Sardinie. Itálie je parlamentní republika. Hlavou italského státu je prezident, který jmenuje předsedu vlády. Země se administrativně člení na 20 regionů. Pět z nich má zvláštní autonomní status, díky němuž mohou tyto regiony přijímat legislativu upravující některé místní záležitosti.⁹²

2.9.1 Italská policie

Funkce udržování veřejného pořádku a bezpečnosti spadají výhradně do kompetence ministra vnitra jakožto vnitrostátního orgánu veřejné bezpečnosti. Ministerstvo vnitra má v gesci službu veřejného pořádku a bezpečnostní služby a koordinuje v tomto ohledu úkoly a činnost výkonných orgánů tj. policie a přijímá potřebná opatření. V Itálii existuje několik policejních složek, jejich pravomoci jsou rozdělené:

- Guardia di finanza - pašování, daňové úniků a obdobné hospodářské trestné činy.
- Vigili urbani - je městská policie, která má na starosti řízení dopravy a pokutování nesprávného parkování.
- Polizia stradale - hlídkuje na dálnicích.
- Carabinieri - dodržování veřejného pořádku a obecné trestné činy.⁹³

Dopravní policie je v Itálii jednou ze čtyř specializací státní policie a zabývá se především strategickým úsekem kontroly a regulace silniční mobility. Její úkoly jsou identifikovány v zákona o silničním provozu (legislativní nařízení č. 285 ze dne 30.4.1992 ve znění pozdějších předpisů) a zahrnují činnosti související s předcházením dopravních nehod, odhalováním dopravních přestupků, eskortní služby či pomoc při záchranných operacích. Pro představu o angažovanosti dopravní policie, která zaměstnává v průměru 1 500 hlídek denně, si stačí uvědomit, že na 7 000 kilometrech italské dálniční sítě a na celostátní primární síti o délce více než 450 000 km je vnitřní oběžný vozový park s více než 42 000 000 vozidly a výskyt

silniční dopravy nyní představuje přibližně 90 % vnitřní osobní dopravy a 62 % celkové nákladní dopravy.⁹⁴

Za účelem snížení počtu dopravních nehod byl v Itálii také zaveden bodový systém. Bodový systém je upraven v článku 126-bis italského silničního zákona. Řidič má bodové konto 20 bodů, ze kterého se mu za porušení pravidel silničního provozu 1 až 10 bodů odečítá podle tabulky uvedené v článku 126-bis. Bodové konto si řidič může snížit o 9 bodů účastí na kurzech a školení. Pokud má řidič zaznamenané body a dva roky se nedopustí žádného přestupku, získá body zpět. Pokud řidič má všech 20 bodů a dva roky se nedopustí žádného přestupku, jeho konto se navýší, maximálně do celkového počtu 30 bodů.

2.9.2 Bezpečnost silničního provozu

Bezpečnost silničního provozu je jednou z otázek, o kterou se Ministerstvo infrastruktury a dopravy v Itálii nejvíce zajímá. Jejím cílem je vytvořit, rozvíjet a upevňovat kulturu bezpečnosti silničního provozu, nikoliv pouze vytvářet soubor pravidel. Hlavními nástroji používanými k dosažení tohoto cíle jsou institucionální komunikační kampaně, které se zabývají nejkritičtějšími oblastmi z hlediska dopravních nehod a vzdělávací projekty v oblasti bezpečnosti silničního provozu vypracované pro školy. V oblasti bezpečnosti silničního provozu se ministerstvo podílí také na procesu homologace a schvalování značení a zařízení pro kontrolu přestupků tzv. radarů, fotokamer a podobně.⁹⁵ Klíčový je v Itálii zákon o silničním provozu ze dne 30. duben 1992 (Codice della Strada) a Národní plán bezpečnosti silničního provozu do roku 2030, který obsahuje 5 strategických pilířů:

- I. Pilíř - řízení bezpečnosti silničního provozu.
- II. Pilíř - vyšší bezpečnost silnic a mobility.
- II. Pilíř - vyšší bezpečnost vozidla.

⁹² Profil jednotlivých zemí. *Your Europe* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/italy_cs

⁹³ MINISTERO DELLA DIFESA. 2021 ARMA DEI CARABINIERI. *Carrabinieri* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.carabinieri.it/arma/partners/il-comparto-sicurezza-in-italia>

⁹⁴ Italská policie. *Poliziadistato.it* [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.poliziadistato.it/articolo/46>

⁹⁵ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. *GOVERNO ITALIANO* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.mit.gov.it/temi/sicurezza/sicurezza-stradale>

- IV. Pilíř - vyšší bezpečnost účastníků silničního provozu.
- V. Pilíř - řízení pohavarijní fáze.

Strategické linie zahrnuté v I. pilíři se týkají tří hlavních aspektů a to digitalizace a sběru dat, koordinace a výzkumu. Cílem II. pilíře je zlepšit bezpečnost současné a plánované dopravní infrastruktury. Následující III. pilíř klade požadavky na rozšíření bezpečných vozidel v bezpečném vozovém parku. Způsob dosažení tohoto cíle je prostřednictvím osvětové kampaně na nákup vozidel s vyšší bezpečnostní výbavou, daňovými a pojistkovými programy a legislativním a účinným prováděním nařízení Evropského Parlamentu a Rady 2019/2144, které vyžaduje nové pokročilé bezpečnostní systémy. V souladu se zásadou sdílené odpovědnosti se IV. pilíř zaměřuje na to, aby si účastníci silničního provozu uvědomili rizika spojená se svým chováním. Mezi opatření zahrnutá do toho pilíře patří zejména zvýšení policejních kontrol a akce zaměřené na podporu kultury bezpečnosti silničního provozu. Cílem V. pilíře je zajistit větší efektivitu a včasnost záchranného systému. Tohoto cíle by mělo být dosaženo zejména zavedením aplikace systému eCall na celém území Itálie, posílením spolupráce mezi záchrannými a pohotovostními službami a školením zdravotnického personálu a obnovou záchranného vybavení.⁹⁶

2.9.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	130 km/h

Tabulka 25 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

⁹⁶ MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI. PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE 2030. *Gennaio 2021* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://www.mit.gov.it/nfsmgov/files/media/progetti/2022-08/PNSS_2030_-Linee_Guida-.pdf

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem:

Obec	50 km/h
Mimo obec	70 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 26 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny a autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	100 km/h

Tabulka 27 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimky:

- 70 km/h mimo obec pro vozidla o hmotnosti nad 12 t.
- 80 km/h silnici pro motorová vozidla/dálnici pro vozidla o hmotnosti nad 12 t.

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné.

Alkohol

Tolerance alkoholu je 0,5 promile alkoholu v krvi. Pro řidiče mladší 21 let, dále řidiče, kteří vlastní řidičské oprávnění méně než 3 roky a profesionální řidiče při výkonu povolání je nulová tolerance alkoholu.

Hovorové zařízení

Používání mobilních telefonů bez sady handsfree je zakázáno.⁹⁷

2.10 Kypr

Kypr je ostrovní stát nacházející se ve východní části Středoziemního. Jde o třetí největší a nejlidnatější ostrov ve Středoziemním moři a významnou turistickou destinaci. Kypr je prezidentskou republikou, prezident je hlavou státu i vlády. Kypr

⁹⁷ Pravidla a bezpečnost silničního provozu. *Evropská unie* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/index_cs.htm

vstoupil do Evropské unie rozdělený na dvě části a to dne 1. května 2004. Územím Evropské unie je však celý ostrov. Kyperští Turci, kteří jsou držiteli cestovního dokladu Evropské unie, nebo mají nárok na jeho vydání, jsou občany Evropské unie. V oblastech Kyperské republiky, nad nimiž kyperská vláda nevykonává skutečnou kontrolu, je uplatňování práva Evropské unie pozastaveno. Kypr má dva úřední jazyky a to řečtinu a turečtinu. Silniční síť v oblastech spravovaných Kyperskou republikou se skládá ze 7206 km zpevněných a 4 387 km nezpevněných silnic. Nejsou zde žádné silnice s placením mýtného.⁹⁸

2.10.1 Kyperská policie

Kyperská policie je národní policejní služba Kyperské republiky, která od roku 1993 spadá pod ministerstvo spravedlnosti a veřejného pořádku. Kyperská policie je oprávněna působit na celém území Kyperské republiky. Policejní personál je rozdělen na oddělení policejního ředitelství, jednotky a okresní policejní ředitelství. Povinnosti a odpovědnost kyperské policie jsou stanoveny v novelizovaném policejním zákoně (č. 73 odst. 1) z roku 2004.⁹⁹

Odbor dopravní policie přikládá velký význam informování a osvětě veřejnosti a věří, že v kombinaci s policejní činností významně přispěje k prevenci a snížení počtu dopravních nehod. Klíčový je zákon 174/86 o bezpečnosti silničního provozu z roku 1986, zveřejněn v Úředním věstníku Kyperské republiky v souladu s článkem 52 ústavy a zákon 86/72 o motorových vozidlech a dopravním provozu z roku 1972, zveřejněn v Úředním věstníku Kyperské republiky v souladu s článkem 52 ústavy. Dále je na Kypru zaveden bodový systém, který funguje obdobně jako v České republice. Každý řidič má konto 12 trestných bodů. Po dosažení 12 trestných bodů je mu odňato řidičské oprávnění. Řidičské oprávnění má řidič právo získat zpět po uplynutí 6 nebo až 12 měsíců, dle spáchaného přestupků.¹⁰⁰ Na Kypru má každý uniformovaný policista zákonnou pravomoc provádět dopravní kontroly. Ve srovnání

⁹⁸ Profily jednotlivých zemí Kypr. *Evropská unie* [online]. nedat. [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/cyprus_cs

⁹⁹ Kyperská Policie. *Cyprus Police* [online]. nedat. [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: http://police.gov.cy/police/police.nsf/index_en/index_en?opendocument

¹⁰⁰ Νόμοι & Κανονισμοί. *Cyprus Police* [online]. nedat. [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/B1C4F72A3EDD50C9C2258400003EDF4C?OpenDocument>

s ostatními členskými státy patří Kypr k těm výjimkám, kde na pozemních komunikacích jezdí vozidla vlevo.¹⁰¹

2.10.2 Kyperský strategický plán bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Cílem strategického plánu je snížit úmrtí na silnicích o polovinu, s plánem zavést přísnější tresty a dopravní kamery. Strategický plán je zaměřen na pět hlavních pilířů: účinné řízení bezpečnosti silničního provozu, bezpečné silnice a mobilita, bezpečná vozidla, bezpeční účastníci silničního provozu a účinná reakce po kolizi.

Mezi klíčové body plánu patří:

- Přísnější tresty - cílem plánu je zavést přísnější tresty za dopravní přestupky s důrazem na zodpovědné chování při řízení.
- Dopravní kamery - instalace dopravních kamer, které budou sledovat a prosazovat dopravní předpisy.
- Zvýšené testování na drogy - úsilí o potlačení řízení pod vlivem drog zvýšením cílených kontrol zneužívání návykových látek.
- Spolupráce a informovanost - Ministerstvo veřejného pořádku bude více spolupracovat s obecními úřady a nevládními organizacemi.¹⁰²

2.10.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	100 km/h

Tabulka 28 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

¹⁰¹ A guide to driving in CYPRUS. TISPOL European Traffic Police Network. *Visitcyprus.com* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z:

https://www.visitcyprus.com/files/PracticalInfo/transportation/A_guide_to_driving_in_Cyprus.pdf

¹⁰² Cyprus adopts new road safety plan for 2021-2030. *Bdigital* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://knews.kathimerini.com.cy/en/news/cyprus-adopts-new-road-safety-plan-for-2021-2030>

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	64 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 29 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	100 km/h

Tabulka 30 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné.

Alkohol

Tolerance alkoholu na Kypru je 0,5 promile alkoholu v krvi. Výjimku tvoří řidiči, kteří vlastní řidičské oprávnění dobu kratší než 3 roky a řidiči mopedů, motocyklů, motorových tříkolek a čtyřkolek a také řidiči z povolání, pro tyto skupiny řidičů platí tolerance 0,2 promile alkoholu v krvi.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree.¹⁰³

2.11 Litva

Litva je pobaltský stát v Evropě. Je jednou ze tří baltských zemí a leží na východním pobřeží Baltského moře. Litva je parlamentní republika, v čele státu stojí prezident. Země je rozdělena na 60 samosprávných obcí s přímo volenými starosty. Členským státem Evropské unie se stala dne 1. května 2004 a součástí schengenského

¹⁰³ Pravidla a bezpečnost silničního provozu Kypr. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/cyprus/index_cs.htm

prostoru 27. prosince 2007. Silniční síť je dlouhá 85 086 km, z toho dálnice tvoří pouze 1 %.¹⁰⁴

2.11.1 Litevská policie

Litevská policie je zřízena pod Ministerstvem vnitra. V čele Litevské policie stojí generální policejní komisař. Oddělení se skládá z deseti okresních policejních ředitelství.

Policejní ředitelství se skládají z následujících specializovaných institucí:

- Dopravní policie
- Kriminální policie
- Policejní protiteroristická jednotka ARAS
- Centrum forenzních věd
- Policejní škola¹⁰⁵

Hlavním úkolem Litevské policie je zajištění dodržování veřejného pořádku, předcházení trestné činnosti a ochrana občanů.

2.11.2 Litevská strategie bezpečnosti silničního provozu

Odpovědnost za organizaci bezpečnosti silničního provozu nese v Litvě Ministerstvo dopravy a spojů. Policie a magistráty patří mezi další orgány odpovědné za bezpečnost silničního provozu. V roce 2020 zavedlo Ministerstvo dopravy a komunikací Program bezpečnosti silničního provozu „Vision zero“. Cílem tohoto programu je dosáhnout v Litvě do roku 2050 nulové úmrtnosti na silnicích a do roku 2030 snížit počet úmrtí na polovinu oproti roku 2020. Litva pokračuje v pokroku v oblasti bezpečnosti silničního provozu, přestože se v posledních letech počet usmrcených účastníků silničního provozu v zemích Evropské unie v důsledku ukončení karanténních omezení vrátil na úroveň před pandemií, Litva zaznamenala v roce 2022 největší pokles počtu usmrcených o 1 milion (pokles o 35 % ve srovnání

¹⁰⁴ Profily jednotlivých zemí Litva. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/lithuania_cs

¹⁰⁵ Lietuvos kelių policijos tarnyba. *MINISTRĖ PIRMININKĖ* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://lkpt.policija.lrv.lt/>

s rokem 2019). Navzdory poklesu počtu smrtelných dopravních nehod, byl však v Litvě v roce 2022 pozorován nárůst počtu dopravních nehod a lehce zraněných účastníků silničního provozu. V Litvě není zavede žádný systém řidičů související s opakováním přestupků.¹⁰⁶ Mezi opatření za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu patří zejména:

- Od roku 2018 začala Litva shromažďovat údaje o zraněných na základě maximální zkrácené škály zranění (MAIS). V roce 2021 se kompetenční úřad zapojil do vyšetřování smrtelných nehod.
- V roce 2018 Litva zavedla úsekovou kontrolu rychlostních limitů. Na konci roku 2021 bylo 81 úseků vybavených automatizovaným vymáháním.
- Je zakázán prodej alkoholu na čerpacích stanicích.
- Zvýšení sankcí za jízdu pod vlivem alkoholu.¹⁰⁷

2.11.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2010-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla	110 km/h
Dálnice	130 km/h

Tabulka 31 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimky:

- Mimo obec - 70 km/h na silnicích bez zpevněného povrchu a pro řidiče s praxí do 2 let
- Silnice pro motorová vozidla - 110 km/h od listopadu do března, 100 km/h pro dodávky, 90 km/h pro řidiče s praxí do 2 let

¹⁰⁶ 2019-2022 ŽURNÁL INKLUZIVNÍ STATISTIKY DOPRAVNÍCH NEHOD. *Veřejná instituce Dopravní kompetenční agentura* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://tka.lt/2023/07/05/2019-2022-m-iskaitiniu-eismo-ivykiu-statistikos-leidinys/>

¹⁰⁷ IRTAD. ROAD SAFETY REPORT 2021 | LITHUANIA. *International transport forum* [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/lithuania-road-safety.pdf>

- Dálnice - 110 km/h od listopadu do března a pro dodávky, 90 km/h pro řidiče s praxí do 2 let

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	80 km/h
Dálnice	90 km/h

Tabulka 32 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimka:

- Vždy mimo obec nejvyšší povolená rychlost jízdy 70 km/h na silnicích bez zpevněného povrchu a pro řidiče s praxí do 2 let.

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	80 km/h
Dálnice	90 km/h

Tabulka 33 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimka:

- Vždy mimo obec nejvyšší povolená rychlost jízdy 70 km/h na silnicích bez zpevněného povrchu.

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	90 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 34 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimky:

- Mimo obec - 70 km/h na silnicích bez zpevněného povrchu a pro školní autobusy.

- Silnice pro motorová vozidla - 80 km/h pro školní autobusy.
- Dálnice - 90 km/h pro školní autobusy.

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostních pásů není povinné:

- Ze zdravotních důvodů.
- Při couvání s vozidlem na parkovišti.

Alkohol

Povolené množství alkoholu při řízení v Litvě je 0,4 promile alkoholu v krvi. Pro začínající řidiče (se zkušeností kratší 2 let), řidiče mopedů, motocyklů, motorových tříkolek a čtyřkolek a řidičů z povolání (řidiči vozidel o hmotnosti nad 3,5 t nebo s více než 9 místy k sezení, řidiči taxislužby) je nulová tolerance alkoholu.

Hovorové zařízení

Řidiči smí telefonovat pouze s hands-free sadou a držákem na mobilní telefon.¹⁰⁸

2.12 Lotyšsko

Lotyšsko je parlamentní republikou. Hlavou státu je prezident, který plní především protokolární úkoly a jmenuje předsedu vlády. Země je rozdělena na 110 jednoúrovňových obcí a 9 měst. Města mají svou vlastní městskou radu a správu. Vnitrostátní silniční síť v Lotyšsku je tvořena 1675 km hlavních silnic, 5473 km regionálních silnic a 13 064 km místních silnic.¹⁰⁹

2.12.1 Lotyšská policie

Lotyšská policie je státní instituce, která chrání stát a společnost před kriminálními a jinými nezákonnými hrozbami. Ústřední orgán státní policie organizuje a

¹⁰⁸ Pravidla silničního provozu Litva. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/lithuania/index_cs.htm

¹⁰⁹ Profily jednotlivých zemí Litva. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/lithuania_cs

koordinuje činnost strukturálních složek státní policie. Ústřední orgán zahrnuje Administrativní oddělení, Odbor stížností a disciplíny, Personální a náborovou radu, Oddělení záruk tajného režimu, Oddělení zvláštní korespondence, Plánovací a finanční radu. Podřízenými strukturálními jednotkami jsou Hlavní oddělení kriminální policie, Hlavní oddělení pořádkové policie, Železniční policejní rada, Komise pro vyšetřování přípravného řízení, Soudní středisko státní policie, Policejní škola státní policie, územní policejní rady měst a krajů.¹¹⁰

2.12.2 Bezpečnost silničního provozu v Lotyšsku

Lotyšsko je zemí, která má jedny z nejnebezpečnějších silnic v Evropě. Hlavním cílem plánu bezpečnosti silničního provozu 2010-2020 bylo snížit počet úmrtí o 50 % z 218 (2010) na 109 (2020), tohoto cíle nebylo dosaženo. Počet usmrcených osob byl v Lotyšsku v roce 2020 celkem 141 osob. Lotyšská vláda si je nepříznivé bezpečnostní situace vědoma a pokouší se přijmout vhodná opatření. Od roku 2004 je zaveden bodový systém a běžné pokuty za přestupky ovlivňující bezpečnost provozu se zvýšily. Bodový systém je v Lotyšsku uveden v čl. 43 zákona o silničním provozu. Řidič mají bodové konto 16 bodů, začínající řidiči s praxí do dvou let 10 bodů. Za porušení pravidel silničního provozu se jim do systému zaznamenává až 8 bodů. Podle závažnosti přestupku se trestné body z bodového systému mažou po 2 až 5 letech. Pokud řidič dosáhne počtu bodů 8 a 12 je mu vždy odesláno oznámení s poučením, že musí absolvovat školení nebo zkoušky. Pokud školení, nebo zkoušku nesplní nebo se k nim nedostaví, vždy se mu bodové konto zvyšuje o 2 trestné body. Pokud řidič dosáhne stanoveného počtu bodů, je mu odesláno oznámení a pozbývá právo řídit motorová vozidla na jeden rok.¹¹¹ Lotyšsko také pořádá každý rok 2 až 3 kampaně, za účelem zvýšení povědomí občanů o problematice bezpečnosti provozu a za účelem dosažení bezpečnějšího chování účastníků silničního provozu. V roce 2018 bylo naistalováno 100 stacionárních

¹¹⁰ State police republic of litvia. *Valsts policija* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://www.vp.gov.lv/en/state-police-latvia?utm_source=https%3A%2F%2Fwww.bing.com%2F

¹¹¹ MINISTRU KABINETS. *Pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumi*. Online. Latvijas Vēstnesis. 2004. Dostupné z: <https://likumi.lv/ta/id/90540-parkapumu-uzskaites-punktu-sistemas-piemerosanas-noteikumi>. [cit. 2024-02-19].)

radarů a také policisté disponují neoznačenými vozy s mobilními radary, které rovněž mají za cíl přispět ke zvýšení bezpečnosti dopravy.¹¹²

2.12.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro vozidla do 7,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h

Tabulka 35 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro vozidla nad 7,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h

Tabulka 36 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné.

Alkohol

Povolená tolerance je 0,5 promile alkoholu v krvi. Výjimka je u začínajících řidičů (praxe v řízení do 2 let), kteří mají povolenou toleranci 0,2 promile alkoholu v krvi.

Hovorové zařízení

Používání mobilních telefonů je bez sady handsfree během řízení zakázáno.¹¹³

2.13 Lucembursko

Lucemburské velkovévodství je parlamentní konstituční monarchie, hlavou státu je velkovévoda, který má pouze formální pravomoci. V čele Lucemburské vlády, která

¹¹² LAMA, Alldis. Výzkum silniční dopravy. *Researchgate* [online]. 2011 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/279196401_Road_Safety_in_Latvia_-_trends_achievements_future_steps

¹¹³ Pravidla silničního provozu Litva. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/lithuania/index_cs.htm

je orgánem výkonné moci, stojí premiér. Země je rozdělena do 4 volebních obvodů, 12 správních kantonů a 105 obcí, z nichž 12 obcí má status města. Největším z nich je Lucemburk, který je společně s Brusel a Štrasburkem oficiálním sídlem orgánů Evropské unie. Lucembursko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. ledna 1958 a součástí schengenského prostoru dne 26. března 1995. Celková délka silniční sítě je 2899 km. Lucembursko má vybudovaných šest dálnic s celkovou délkou 147 km.¹¹⁴

2.13.1 Lucemburská dopravní policie

Dopravní policie má celostátní jednotku (UPR – Útvar dopravní policie) a čtyři krajské služby (SRPR – Krajské služby dopravní policie).

UPR a SRPR mají následující poslání:

- Dálniční policie
- Motorizovaný doprovod
- Řízení dopravy
- Řízení Zpracovatelského centra ASCS (Automated Enforcement and Sankcioning Service);
- Výuka jízdy

Dále jsou také odpovědné za zpracování porušení zaznamenaných systémem CSA (automatizované kontroly a sankce) a také za řešení sporů.

V Lucembursku je zaveden bodový systém. Řidič má přidělených 12 bodů a body se mu od tohoto přiděleného počtu odečítají. Body se udělují v rozpětí od 2 do 6, pokud řidič jedním jednáním spáchá více skutků, body se udělují za nejpřísněji postižitelné. Bodové konto si řidič může zlepšit o tři body jedenkrát za tři roky účastí na školení. Pokud řidič vyčerpá všechny přidělené body automaticky je mu odebráno řidičské oprávnění na dobu 1 roku. Pokud do 3 let od vrácení řidičského oprávnění vyčerpá přidělené body, řidičské oprávnění se mu odebere na 2 roky.

¹¹⁴ Profil zemí Lucembursko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/luxembourg_cs

2.13.2 Veřejná doprava v Lucembursku

Od roku 2020 se Lucembursko stalo první zemí na světě, kde mohou lidé cestovat veřejnou dopravou zdarma. Zdarma je veřejná doprava na celém území velkovévodství, které má necelých 2600 kilometrů čtverečních. Tamní vláda má také v plánu modernizovat železniční síť v zemi, zlepšit přeshraniční spojení a návaznost mezi vlaky, tramvajemi a autobusy. Do roku 2025 chce poskytnout ve veřejné dopravě o 20 % více míst lidem a rovněž spoléhá na to, že zrušením jízdného přiměje lidi méně používat automobily. Lucembursko má statisticky nejvyšší míru vlastnictví automobilů v EU, 60 % osob dojíždějících do práce používá automobil a méně než 20 % lidí volí veřejnou dopravu.¹¹⁵

2.13.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	130 km/h

Tabulka 37 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem, nákladní automobily nad 3,5 tuny a autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	75 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	90 km/h

Tabulka 38 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostního pásu není povinné:

- U řidičů a spolujezdců motorových vozidel zajišťujících rozvoz zboží v obcích, kteří musejí z vozidla opakovaně vystupovat.

- U osob, kterým byla ministerstvem dopravy vydána výjimka ze zdravotních důvodů.
- Při couvání s vozidlem.
- U policistů a hasičů při výkonu povolání, pro něž by použití bezpečnostního pásu mohlo představovat ohrožení bezpečnosti.
- U zdravotně postižených osob se sníženou pohyblivostí, na invalidním vozíku či se zvláště upravenými sedadly.
- U doprovodného personálu městských a dálkových autobusů, který poskytuje cestujícím pomoc nebo zajišťuje dozor.
- Cestující městských a dálkových autobusů, kteří jsou usazení pouze na dočasnou dobu.

Alkohol

Povolená tolerance je 0,5 promile alkoholu v krvi. Výjimka je u začínajících řidičů s praxí v řízení kratší než 2 roky a řidičů z povolání, tito řidiči mají povolenou toleranci 0,2 promile alkoholu v krvi.

Hovorové zařízení

Použití mobilního telefonu je pro řidiče povoleno pouze se sadou handsfree.¹¹⁶

2.14 Maďarsko

Maďarsko je parlamentní republika, hlavou státu je prezident, ten však vykonává pouze reprezentativní funkci. V čele vlády, která má výkonnou moc, stojí ministerský předseda. Země je rozdělena na 19 žup, hlavní město Budapešť a 23 dalších měst na úrovni župy. Maďarsko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. května 2004 a součástí schengenského prostoru dne 21. prosince 2007. Délka silniční sítě

¹¹⁵První na světě: Veřejná doprava v Lucembursku bude od neděle zdarma. *Zdopravy.cz* [online]. 2020 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prvni-na-svete-verejna-doprava-v-lucembursku-bude-od-nedele-zdarma-43471/>

¹¹⁶ Pravidla silničního provozu Lucembursko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/luxembourg/index_cs.htm

činí 199 567 km, z toho 76 075 km tvoří zpevnění silnice. Délka dálnic je v 1 832 km.¹¹⁷

2.14.1 Akční program bezpečnosti silničního provozu 2023-2025

Současný maďarský akční program bezpečnosti silničního provozu 2023-2025 stanovil cíl snížit počet obětí a vážně zraněných osob na polovinu, přičemž výchozím bodem je rok 2020. Institut dopravních věd průběžně monitoruje situaci, na základě vyhodnocení předchozího programu doporučuje věnovat další úsilí zvýšení používání bezpečnostních pásů, instalaci většího počtu rychlostních radarů, zavedení kontroly rychlostních úseků, zvýšení počtu policejních hlídek a posílení systému vzdělávání řidičů.¹¹⁸ V oblasti veřejné dopravy Maďarsko nabízí obrovské sociální slevy pro méně příznivé sociální skupiny a pro seniory. Tato skutečnost v kombinaci s relativně dobrou územní a servisní nabídkou celostátní sítě veřejné dopravy do značné míry přispívá k lepší dostupnosti pro každého, čímž snižuje růst míry vlastnictví automobilů a udržuje dobrou úroveň rozdělení evropských druhů dopravy. Maďarsko by mohlo sloužit jako příklad pro mnoho zemí závislých na automobilech.¹¹⁹

2.14.2 Maďarská policie

Maďarská národní policie vykonává všechny policejní úkoly, včetně vyšetřování trestných činů, hlídkové činnosti, dopravní policie a ochrany hranic. V jejím čele stojí národní policejní komisař pod dohledem ministra vnitra. Ústředním kontrolním orgánem je Národní policejní ředitelství, které má 20 okresních policejních ředitelství (Budapešť a 19 žup) a dále policejní stanice v rámci okresních ředitelství. V rámci ústředí národní policie existuje také několik specializovaných orgánů se zvláštními pravomocemi, jako jsou útvary rychlé reakce a zvláštní policejní služby (vysoce militarizovaná služba odpovědná za posilování místních policejních sil a

¹¹⁷ Profily jednotlivých zemí Maďarsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/hungary_cs

¹¹⁸ IRTAD. ROAD SAFETY REPORT 2021 | HUNGARY. *International transport forum* [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/hungary-road-safety.pdf>

¹¹⁹ OSZTER, V. Dopravní politika v Maďarsku - historické pozadí a současná praxe na národní a regionální úrovni. *Eur. Transp. Res. Rev.* **9** (20), [online]. 2017 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0236-x>

vykonávající činnost pořádkové policie), Národní úřad pro vyšetřování a letištní policie.¹²⁰

Dopravní policie se v Maďarsku aktuálně nejvíce zaměřuje na výkon aktivní a kontinuální preventivní činnosti se zaměřením na prioritní cílové oblasti činností prevence nehod, konkrétně na "tři hlavní zabijáky", tj. nepřiměřenou rychlost, řízení pod vlivem alkoholu a nepoužívání bezpečnostních pásů.¹²¹

2.14.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla	110 km/h
Dálnice	130 km/h

Tabulka 39 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem, nákladní automobily nad 3,5 tuny a autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	70 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 40 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostního pásu není povinné:

- Řidiči při couvání.
- Řidiči taxislužby během pracovní doby.

¹²⁰ Orgány činné v trestním řízení. Agentura Evropské unie pro spolupráci v oblasti prosazování práva 2022. *EUROPOL* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.europol.europa.eu/partners-collaboration/member-states/hungary>

¹²¹ Dopravní policie Maďarska. *RÉNDORSEG POLICE* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.police.hu/hu/a-rendorsegrol/testulet/rendeszeti-szakterulet/kozlekedesrendeszeti>

- Pacienti ve vozidle záchranné služby.
- Cestující MHD a dálkových autobusů s povoleným státním.
- Děti do 3 let cestující autobusem.
- Ze zdravotních důvodů.

Dětské autosedačky jsou povinné pro děti do 3 let a s výškou do 150 cm. Výjimky, kdy použití dětské autosedačka není povinné:

- Pro děti starší 3 let a s výškou nad 135 cm, pokud mohou vzhledem ke své výšce použít běžný bezpečnostní pás.
- Děti cestující vozidlem taxislužby, záchranné služby, policejním vozem nebo autobusem, v němž je povoleno stání.
- Ze zdravotních důvodů.

Alkohol

V Maďarsku platí nulová tolerance alkoholu za volantem.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree.¹²²

2.15 Malta

Malta je parlamentní republika. Hlavou státu je prezident, jehož role je z velké části reprezentativní. Výkonnou moc má vláda, v jejímž čele stojí předseda. Země se administrativně člení na 5 regionů. Každý z nich má vlastní regionální výbor, který slouží jako prostředník mezi místní samosprávou a celostátní vládou. Malta se stala členským státem Evropské unie dne 1. května 2004 a součástí schengenského prostoru dne 27. prosince 2007. Malta je nejmenším členským státem Evropské unie, má rozlohu 316 km². Celková délka silniční sítě činí 3096 km, z toho téměř 2700 km jsou zpevněné cesty. Na Maltě se dálnice nenacházejí.¹²³

¹²² Pravidla silničního provozu Maďarsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/hungary/index_cs.htm

¹²³ Profily jednotlivých zemí Malta. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/malta_cs

2.15.1 Strategie bezpečnosti silničního provozu 2014-2024

Tato strategie bezpečnosti silničního provozu je založena na čtyřech cílových oblastech:

- Bezpečné silnice – Silnice navrhovat tak, aby se snížilo riziko srážky a závažnost dopravní nehody. Provádění inspekční činnosti v oblasti bezpečnosti silnic, údržby silnic a ošetření vysoce rizikových úseků dopravních nehod, vhodné zvolení a umístění dopravního značení.
- Bezpečná rychlost – Vyvěšené rychlostní limity nad komunikacemi mají zajistit, že nárazy při kolizi jsou v rámci lidské tolerance a že účastníci provozu dodržují zveřejněné rychlostní limity.
- Bezpečná vozidla – Snaha o používání vozidel, která nabízejí cestujícím maximální možnou ochranu a zjednodušují řízení.
- Vzdělávání – dopravně bezpečnostní kampaně.

Malta má aktuálně velmi dobrou bilanci smrtelných nehod a z toho důvodu je náročnější vylepšit již tak dobře nastavený systém a ještě snížit počet dopravních nehod.¹²⁴ Na Maltě je také zaveden bodový systém, který je upraven v nařízení o řidičských průkazech.¹²⁵ Bodový systém je upraven pro začínající řidiče, kterým je vydáváno řidičské oprávnění na dobu 3 let. Pokud během této zkušební doby nasbírá 12 bodů a více, řidičské oprávnění mu bude odejmuto. Znovu může žádat o nové řidičské oprávnění po uplynutí lhůty 3 měsíce a musí splnit všechny požadavky jako nový uchazeč. Řidič, který již není ve zkušební době pozbývá řidičské oprávnění, pokud dosáhne 12 bodů. Musí odevzdat řidičský průkaz a znovu si smí žádat po uplynutí dvou měsíců, aniž by musel plnit zkoušky.

¹²⁴ MINISTRY FOR TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE. Road safety strategy Malta 2014-2024. *Tm Transport Malta* [online]. 2013 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://doctors4roadsafety.org.mt/wp-content/uploads/2022/10/ROAD-SAFETY-STRATEGY-MALTA-2014-2024.pdf>

¹²⁵ MINISTRY FOR TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND CAPITAL PROJECTS. *MOTOR VEHICLES (DRIVING LICENCES) REGULATIONS*. Online. LEĠĠLAZZJONI MALTA. 2004. Dostupné z: <https://legislation.mt/eli/si/65.18/eng>. [cit. 2024-02-20].

2.15.2 Maltská policie

Maltský policejní sbor je jedním z nejstarších policejních sborů v Evropě. Malta je rozdělena na dva regiony, region A (jih) a region B (sever a Gozo), který je dále rozdělen na okrsky. V čele každého regionu stojí asistent komisaře a v čele každého okrsku stojí superintendant. V roce 2019 byl jako pilotní projekt zaveden koncept komunitní policie a v současné době je komunitní policií pokryto 70 % Malty. Policie je ústředním prvkem demokracie a funkce maltské policie se točí kolem zlepšování maltské společnosti. Maltská policie, jako hlavní agentura odpovědná za bezpečnost a ochranu maltských občanů, prostřednictvím vysoce oddaného personálu každoročně zajišťuje, že Malta zůstává jedním z nejbezpečnějších míst na světě. ¹²⁶

Kořeny dopravního odboru sahají až do roku 1926, kdy tehdejší policejní komisař major Frank Stivala doporučil nákup osmi motocyklů pro řízení dopravy. Dopravní odbor maltské policie vznikl jako autonomní útvar v září 1936, zpočátku se skládal ze sedmi členů a využíval motocykly z řad bývalých vojáků. V průběhu let, se zvyšujícím se provozem, byla dopravní větev posílena v počtu lidí i v počtu motocyklů. Mezi hlavní povinnosti patří silniční dohled, prosazování právních předpisů, doprovody, vzdělávací programy a pomoc okresní policii. ¹²⁷

2.15.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny (vyjma dodávek) a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h

Tabulka 41 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro dodávky, automobily do 3,5 tuny s přívěsem, nákladní automobily a autobusy:

Obec	40 km/h
Mimo obec	60 km/h

Tabulka 42 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostního pásu není povinné:

- Pro řidiče nebo jeho spolucestujícího v motorovém vozidle, které bylo vyrobeno pro místní rozvoz či sběr zboží či pošty, a to během pracovní doby.
- Pro řidiče při couvání či manévrování motorového vozidla.
- Pro řidiče s řádným řidičským oprávněním, který dohlíží na držitele dočasného řidičského průkazu řidiče v závěru během couvání či manévrování uvedeném výše.
- Pro držitele lékařského osvědčení udělující výjimku.
- Pro členy policejních složek nebo vězeňské služby při eskortě osob.
- Pro řidiče požárního vozidla.
- Pro členy záchranné služby, kteří ošetřují pacienta.
- Pro řidiče během zkoušky k získání řidičského oprávnění.
- Pro řidiče taxislužby nebo řidiče pronajatých vozidel přepravující zákazníky.

Alkohol

Tolerance alkoholu je od roku 2017 pro všechny řidiče 0,5 promile alkoholu v krvi. Dříve platila tolerance 0,8 promile alkoholu v krvi, které byla za účelem zajištění vyšší bezpečnosti provozu snížena.

Hovorové zařízení

Používání mobilního telefonu je povoleno pouze se sadou handsfree.¹²⁸

2.16 Německo

Německo je federativní parlamentně-demokratická republika. Hlavou státu je prezident, jehož hlavní povinnosti jsou převážně reprezentativní. Země se skládá z

¹²⁶ MALTA POLICE. TRANSFORMATION STRATEGY 2020-2025. *Pulizija.gov.mt* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://pulizija.gov.mt/en/police-force/Pages/Transformation-Strategy.aspx>

¹²⁷ THE MALTA POLICE FORCE. Maltský policejní sbor 2023 [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://pulizija.gov.mt/en/police-force/police-sections/Pages/Traffic-Section.aspx>

¹²⁸ Pravidla silničního provozu Malta. *Your Europe* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/malta/index_cs.htm

16 spolkových zemí, z nichž každá má svou vlastní ústavu a velkou autonomii, pokud jde o vnitřní uspořádání. Samostatnými státy jsou i města Berlín, Hamburk a Brémy–Bremenhaven. Německo se stalo členským státem Evropské unie 1. ledna 1958 a členem schengenského prostoru 26. března 1995. Německo je země s hustou a moderní dopravní infrastrukturou, která zajišťuje transportní potřeby obyvatelstvu, zemědělství a průmyslu. Německé dálniční sítě jsou jedny z nejhustších dálničních sítí na světě. Celková délka německých dálnic činí 12044 km.¹²⁹

2.16.1 Cíle v oblasti bezpečnosti silniční dopravy do roku 2030

V oblasti pravidel silničního provozu je v Německu klíčový Zákon o silničním provozu ve znění zveřejněném dne 5. března 2003 (Spolková sbírka zákonů I, s. 310, 919), který byl naposledy pozměněn článkem 8 zákona ze dne 21. listopadu 2023 (Spolková sbírka zákonů 2023 I č. 315). V Německu je zaveden bodový systém, ody jsou ukládány v rozmezí 1 až 3, podle závažnosti spáchaného přestupku. Pokud řidič dosáhl 4 nebo 5 bodů, je písemně upozorněn a může se zúčastnit řidičského kondičního semináře. Takového semináře se může zúčastnit kdykoli pokud je jeho bodový stav v rozpětí 1 až 5 body a za takovou účast mu může být jedenkrát za 5 let odečten 1 bod. Pokud řidič dosáhl v systému 6 nebo 7 bodů, je písemně upozorněn, že pokud dosáhne 8 a více bodů, bude mu odňato řidičské oprávnění. Nové řidičské oprávnění by mu mohlo být vydáno nejdříve po uplynutí šesti měsíců.¹³⁰

V oblasti dopravní infrastruktury je významný Spolkový plán dopravní infrastruktury (FTIP) do roku 2030, který je nástrojem spolkové vlády pro plánování dopravní infrastruktury, pokládá základy dopravní politiky na příštích 10 až 15 let. Zabývá se tak jak stávajícími sítěmi, tak modernizací a novými stavebními projekty v oblasti silniční, železniční a vodní dopravy. Klíčovými otázkami jsou strukturální údržba stávajících sítí a odstranění úzkých míst na hlavních dopravních tepnách a na

¹²⁹ Profily jednotlivých zemí Německo. *Your Europe* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/germany_cs

¹³⁰ Bodový systém Německo. *Pravoprovsechny.cz* [online]. 2022 [cit. 2024-03-02]. Dostupné z: <https://www.pravoprovsechny.cz/clanky/bodovy-system-v-srn/>

důležitých dopravních uzlech. Konkrétně realizace projektů FTIP 2030 znamená menší přetížení federálních hlavních silnic. Z celkového objemu financování plánu ve výši přibližně 269,6 miliardy EUR bude jen v období do roku 2030 investováno přibližně 141,6 miliardy EUR do strukturální údržby stávajících sítí.¹³¹

Spolková vláda si dále přeje, aby se Německo stalo "vedoucím trhem pro elektromobilitu". Do roku 2030 počítá s výrobou nejméně 15 milionů elektromobilů. Současně má být masivně rozšířena síť dobíjecích stanic po celé zemi. Cílem je vybudovat jeden milion veřejně přístupných dobíjecích stanic do roku 2030. Další důraz je kladen na výzkum nových udržitelných baterií, které jsou zásadní pro úspěch transformace dopravy. V každém případě existuje mezi německými občany velká ochota přejít na elektrickou mobilitu, podle studie státní rozvojové banky si téměř polovina všech domácností v Německu dokáže představit, že v příštích deseti letech bude jezdit elektromobilem.

Spolková vláda chce také rozšířit síť cyklostezek a podpořit tak cyklistickou dopravu. Stále více lidí také využívá služeb sdílení automobilů. Podle Německé asociace pro sdílení automobilů bylo na začátku roku 2022 v Německu registrováno přibližně 3,4 milionu zákazníků u téměř 250 poskytovatelů, což je o 18 procent více než v předchozím roce. Vláda konkrétně podporuje rozšiřování nových a moderních služeb mobility.¹³²

2.16.2 Německá policie

V této souvislosti zajišťuje vnitřní bezpečnost v Německu 16 policejních sborů spolkových zemí ve spolupráci se spolkovou policií a spolkovou kriminální policií (Spolkový kriminální úřad). V Německu lze policii rozdělit do několika hlavních typů, z nichž každý má svou vlastní jurisdikci:

¹³¹ The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan. *Federal Ministry for Digital and Transport* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/Articles/G/federal-transport-infrastructure-plan-2030.html>

¹³² Mobile by bike, train and electric car. *Deutschland.de* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.deutschland.de/en/topic/environment/mobility-in-germany-plans-for-a-transport-turnaround>

- Uniformovaná policie – S uniformovanou policií (Schutzpolizei) se občané setkávají nejčastěji, zabývá se veřejným pořádkem.
- Kriminální policie - Kriminální policie, běžně známá jako Kripo, je zodpovědná za závažné trestné činy, jako je vražda či znásilnění.
- Spolková policie - Spolková policie je zodpovědná za ochranu německých hranic a vládních budov. Vykonává dohled nad železnicemi, námořní a leteckou bezpečností. Angažují se také v boji proti organizovanému zločinu.
- Spolkový kriminální úřad - Spolkový kriminální úřad vyšetřuje padělání, bankovní loupeže, únosy a další závažné trestné činy na federální úrovni.¹³³

2.16.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	100 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	Neomezeno, doporučená RJ 130 km/h

Tabulka 43 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 44 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	60 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 45 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

¹³³ German police. *Iamexpat.de* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.iamexpat.de/expat-info/emergency-numbers-services-germany/german-police>

Výjimka:

- Mimo obec mohou jet nejvyšší rychlostí 80 km/h vozidla do 7,5 tuny bez přívěsu/návěsu.

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 46 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimky:

- Mimo obec mohou jet nejvyšší rychlostí 60 km/h autobusy s místy k stání.
- Na dálnici mohou jet nejvyšší rychlostí 60 km/h autobusy s místy k stání a 100 km/h autobusy se speciálním technickým vybavením.

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostních pásů není povinné:

- Řidiči taxislužby nebo pronajatých osobních vozidel (během pracovní doby).
- Vozidla určená pro rozvoz a doručování zboží (s častými zastávkami).
- Při jízdě krokem.
- Transportní služby, kde je cestujícím povoleno stání.
- Personál městských a dálkových autobusů.
- Cestující městských a dálkových autobusů, kteří se potřebují na krátkou dobu vzdálit ze svého sedadla.

Alkohol

Tolerance alkoholu je v Německu pro zkušené řidiče 0,5 promile alkoholu v krvi a pro řidiče z povolání a začínající řidiče (se zkušeností méně než 2 roky a ve věku do 21 let) je tolerance alkoholu nulová. Řidiče z povolání je za jízdu pod vlivem alkoholu možné propustit ze zaměstnání.

Hovorové zařízení

Řidič může během jízdy telefonovat pouze za předpokladu, že používá handsfree sadu.¹³⁴

2.17 Nizozemsko

Nizozemsko je parlamentní konstituční monarchie. Hlavou státu je monarcha a v čele vlády stojí její předseda. Výkonnou moc má rada ministrů. Nizozemsko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. ledna 1958 a součástí schengenského prostoru dne 26. března 1995. Zemi tvoří 12 provincií a 388 obcí. Rovněž je rozdělena na 22 okresů. K Nizozemsku také patří 6 zámořských zemí a území v Karibiku. Tato území nejsou součástí Evropské unie. Nizozemsko je jednotný stát, ale s decentralizovanou správou na úrovni provincií a obcí. Celková délka silniční sítě je 139 295 km. Délka dálnic je 2 808 km.¹³⁵

2.17.1 Nizozemská strategie bezpečnosti silničního provozu

Současný strategický plán bezpečnosti silničního provozu má ambice dosáhnout do roku 2050 nulových obětí na silnicích. Vláda každoročně uvolňuje 50 milionů EUR na podporu obecních a provinčních silničních úřadů při přijímání účinných opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Údaje o smrtelných úrazech podle skupin účastníků silničního provozu ukazují, že zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté) tvoří v Nizozemsku více než polovinu všech úmrtí na silnicích.

Existuje několik faktorů, které ovlivňují výkonnost Nizozemska v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Dopravní systém se od roku 2000 začal značně měnit, vzdělávací programy byly vypracovány pro všechny věkové skupiny, byl zaveden bodový systém pro začínající řidiče s praxí do 5 let, zintenzivnil se počet hlídek vykonávající dohled na silniční provoz a vymáhání práva a v neposlední řadě, je

¹³⁴ Pravidla silničního provozu Německo. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/germany/index_cs.htm

¹³⁵ Profily jednotlivých zemí Nizozemsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/netherlands_cs

kladen větší důraz na bezpečnost silniční sítě. Dále také evropský program hodnocení nových automobilů (Euro NCAP) pro osobní automobily sehrál významnou roli při stimulaci výroby bezpečnějších vozidel. Pasivní bezpečnostní systémy vozidel, jako jsou airbagy a bezpečnostní pásy pomohly snížit zranění cestujících a systémy aktivní bezpečnosti, jako jsou vylepšené kapoty a vnější airbagy, pomohly chránit chodce a cyklisty v případě kolize. Ke snížení smrtelných úrazů dále přispělo zlepšení lékařské péče, včetně regionální organizace mobilních lékařských týmů a leteckých záchranářů. Důraz národní politiky bezpečnosti silničního provozu se přesunul na zranitelné účastníky silničního provozu.¹³⁶

2.17.2 Nizozemská policie

Za donucovací orgány v Nizozemsku odpovídá Ministerstvo bezpečnosti a spravedlnosti. Národní policejní sbor v nizozemštině nazývaný "Politie" se skládá z 10 regionálních jednotek, ústřední jednotky, policejní akademie a policejního střediska pro obchodní operace. Velitelství sil, které slouží jako národní velitelství, vypracovává politiku a přijímá strategická rozhodnutí na vnitrostátní úrovni. Každá regionální jednotka je provozně soběstačná a je geograficky rozdělena do několika policejních okrsků, které slouží obci nebo několika malým obcím současně.¹³⁷

2.17.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	100 km/h
Dálnice	130 km/h

Tabulka 47 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

¹³⁶ IRTAD. Road safety data the Netherland. *International Transport Forum* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/netherlands-road-safety.pdf>

¹³⁷ IRTAD. Road safety data the Netherland. *International Transport Forum* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/netherlands-road-safety.pdf>

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	90 km/h

Tabulka 48 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní vozidla nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 49 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	80 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 50 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásu a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostního pásu není povinné:

- Řidiči taxislužby nebo pronajatých osobních vozidel (během pracovní doby).
- Vozidla určená pro rozvoz a doručování zboží (s častými zastávkami).
- Při jízdě krokem.
- Transportní služby, kde je cestujícím povoleno stání.
- Personál městských a dálkových autobusů.
- Cestující městských a dálkových autobusů, kteří se potřebují na krátkou dobu vzdálit ze svého sedadla.

Výjimky, kdy použití dětské autosedačky není povinná:

- Ve vozidlech dopravních služeb, kde je cestujícím povoleno stání.

- Ve vozidlech, kde není prostor pro umístění třetí dětské autosedačky a dítě (starší 3 let) sedí na zadním sedadle a je připoutáno bezpečnostním pásem.
- Postižené děti mohou používat zvláštní bezpečnostní pásy.

Alkohol

Tolerance je pro zkušené řidiče 0,5 promile alkoholu v krvi. Pro začínající řidiče se zkušeností méně než 2 roky a ve věku do 21 let a řidiče z povolání je tolerance alkoholu nulová.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree. ¹³⁸

2.18 Polsko

Polsko je parlamentní republika. Hlavou státu je prezident a v čele vlády stojí premiér. Země se dělí na 16 vojvodství, které odpovídají polským historickým regionům. Polsko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. května 2004 a součástí schengenského prostoru dne 21. prosince 2007. Dálnice a rychlostní silnice v Polsku jsou součástí národní silniční sítě. Celková délka dálnic činí 1849 km a rychlostních silnic 3268 km. ¹³⁹

2.18.1 Polská policie

Polská policie je centralizovaná, ozbrojená a uniformovaná formace, klíčový je zákon ze dne 6. dubna 1990 o policii. Polská policie se skládá z následujících služeb: kriminální služba, preventivní služba a služba poskytující podporu policejním činnostem v oblasti organizace, logistiky a techniky. Součástí polské policie je také soudní policie. Dozorčím orgánem polské policie je Národní policejní ředitelství, v jehož čele stojí vrchní policejní velitel. Vrchní policejní velitel přímo dohlíží na vrchního velitele varšavské městské policie a 16 provinčních velitelů, kteří dohlíží

¹³⁸ Pravidla silničního provozu Německo. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/germany/index_cs.htm

¹³⁹ Profily jednotlivých zemí Polsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/poland_cs

na práci velitelů obecní a krajské policie a jsou zodpovědní za práci policistů na policejních stanicích.

2.18.2 Národní program bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

V roce 2020 bylo v Polsku při dopravních nehodách usmrceno 2 491 osob, což je pokles o 14,4%, ve srovnání s rokem 2019, nicméně cíle národního programu bezpečnosti silničního provozu na období 2013-2020 zahrnovaly 50% snížení úmrtí na silnicích a 40% snížení počtu vážných zranění do roku 2020. Těchto cílů však nebylo dosaženo. Cílem nového programu je do roku 2030 snížení smrtelných a vážných zranění o 50% (maximálně 1245 mrtvých a 5317 vážně zraněných do roku 2030). Tento cíl je na cestě k dosažení vize nula. V rámci nejnovějších opatření pro bezpečnost silničního provozu v roce 2021 vstoupila v platnost nová ustanovení silničního zákona, která standardizovala rychlost v zastavěném území na 50 km/h a zvýšila rozsah ochrany chodců na přechodech pro chodce. Nové nařízení také zakazuje chodcům používat telefony a jiná elektronická zařízení, která mohou při přecházení vozovky odpoutat pozornost od situace v provozu. V roce 2021 byla také zavedena právní úprava bezpečné vzdálenosti mezi vozidly na dálnicích a rychlostních silnicích.¹⁴⁰ Obdobně jako v ostatních zemích Evropské unie byl v Polsku zaveden bodový systém, ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení nehodovosti a z důvodu eliminace řidičů, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu. Řidič může dosáhnout maximálně 24 bodů. Začínající řidiči, do jednoho roku od získání řidičského oprávnění mají bodů 20. Za jednotlivá porušení zákona o silničním provozu se udělují body od 1 do 15. Rozdílné od právní úpravy v České republice je, že za spáchání několika přestupků současně se trestné body sčítají. Pokud je dosaženo celkového počtu 20 bodů u začínajících řidičů a 24 bodů u ostatních řidičů, jsou povinni podstoupit dopravně psychologické vyšetření a rekvalifikační kurz bezpečnosti silničního provozu.¹⁴¹ Pokud uvedené požadavky

¹⁴⁰ IRTAD. ROAD SAFETY REPORT 2021. POLAND. *International Transport Forum* [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/poland-road-safety.pdf>

¹⁴¹ Čl. 98a zákona o řidičích

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20110300151/U/D20110151Lj.pdf>

nesplní ve lhůtě do jednoho měsíce, je jim odejmuto řídičské oprávnění. Řidičské oprávnění se rovněž odejme, pokud řidič dosáhl 24 bodů podruhé za pět let.¹⁴²

2.18.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla jednopruhová a směrově nedělená silnice vícepruhová	100 km/h
Silnice pro motorová vozidla vícepruhová	120 km/h
Dálnice	140 km/h

Tabulka 51 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimka:

- V obci 60 km/h od 23.00 do 5.00 hodin, v obytné zóně 20 km/h.

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem, nákladní automobily nad 3,5 tuny a autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	70 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 52 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky kdy použití bezpečnostních pásů není povinné:

- Řidiči taxislužby nebo pronajatých osobních vozidel (během pracovní doby).
- Vozidla určená pro rozvoz a doručování zboží (s častými zastávkami).
- Při jízdě krokem.
- Transportní služby, kde je cestujícím povoleno stání.
- Personál městských a dálkových autobusů.

¹⁴² Čl. 103 odst. 2 zákona o řidičích

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20110300151/U/D20110151Lj.pdf>

- Cestující městských a dálkových autobusů, kteří se potřebují na krátkou dobu vzdálit ze svého sedadla.

Výjimky, kdy použití dětské autosedačky není povinné:

- Ve vozidlech dopravních služeb, kde je cestujícím povoleno stání.
- Ve vozidlech, kde není prostor pro umístění třetí dětské autosedačky a dítě (starší 3 let) sedí na zadním sedadle a je připoutáno pásem.

Alkohol

Pro všechny řidiče platí tolerance 0,2 promile alkoholu v krvi.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree. ¹⁴³

2.19 Portugalsko

Portugalsko je poloprezidentská republika. Hlavou portugalského státu je prezident. Administrativně se Portugalsko člení na 308 měst a obcí, které se dále rozdělují na 3 092 obvodů. Členským státem Evropské unie se Portugalsko stalo dne 1. ledna 1986 a součástí schengenského prostoru dne 26. března 1995. Portugalsko se může pochlubit dobře rozvinutou silniční sítí, která zajišťuje bezproblémovou a jízdu po celé zemi. S celkovou délkou 3 065 km dálnic, má Portugalsko čtvrtou největší dálniční síť v Evropě. ¹⁴⁴

2.19.1 Portugalská strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Portugalská strategie bezpečnosti silničního provozu, jejímž cílem je snížit počet úmrtí o 50 % do roku 2030, poskytuje opatření zásadně ve třech oblastech:

- V postojích a chování účastníků silničního provozu.
- V takzvaných nehodových černých místech na státních a obecních silnicích.

¹⁴³ Pravidla silničního provozu Polsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/poland/index_cs.htm

¹⁴⁴ Profily jednotlivých států Portugalsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/portugal_cs

- V poskytování pomoci po nehodách.

Dle strategie je ke změně postojů a chování řidičů nutné zapojit celou občanskou společnost, protože třemi hlavními příčinami dopravních nehod jsou nepřiměřená rychlost, řízení pod vlivem alkoholu a používání mobilního telefonu. Z tohoto důvodu je nezbytné spolupracovat na všech úrovních společnosti, od centrální správy až po místní správu, včetně škol, aby došlo k vytvoření kolektivního povědomí o této problematice, která je třeba řešit. V Portugalsku je zaveden bodový systém, který je nastaven na 12 základních bodů. Pokud řidič nepáchá dopravní přestupky, může se jeho bodové konto navýšit až na 15 bodů. Pokud absolvuje kurz nebo školení, je počet navýšen o 1 bod, tedy maximálně na 16 bodů. Za spáchané přestupky se z bodového konta odečítá 2 až 5 bodů. Pokud řidič vyčerpá všechny body, pozbývá řidičské oprávnění k řízení motorových vozidel. O nové řidičské oprávnění si může zažádat až po uplynutí dvou let. Pokud jde o práci na odstraňování nehodových míst je apelováno, aby dopravní stavby, které jsou v současné době plánovány nebo vypsány do výběrového řízení, zahrnovaly otázky bezpečnosti silničního provozu. V případě třetí oblasti, a to poskytování pomoci po nehodách, má primárně dojít ke zvýšení investic do nákupu většího počtu záchranných vozidel.¹⁴⁵

2.19.2 Portugalská policie

Celkový počet zaměstnanců portugalské policie činí přibližně 50 000 osob, což je v Portugalsku jeden policista na každých 215 obyvatel. Za koordinaci odpovídá rada s přímou pravomocí předsedy vlády. Portugalsko má tři národní policejní organizace, Soudní policii (Polícia Judiciária), která vyšetřuje násilnou trestnou činnost, organizovanou a finanční kriminalitu. Policie veřejné bezpečnosti (Polícia de Segurança Pública) zajišťuje veřejný pořádek a vyšetřuje neorganizovanou trestnou činnost a násilné trestné činy v městských oblastech. Základní zákon policie veřejné bezpečnosti, definuje jako atributy zajistit dodržování zákonů a předpisů týkajících se pozemní a silniční dopravy a podporovat a zaručit bezpečnost silničního provozu, zejména prostřednictvím dohledu, plánování a kázně v dopravě.

¹⁴⁵ BRUXO, Michael. Cíl strategie bezpečnosti silničního provozu. *Portugal Resident Open Media* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.portugalresident.com/new-road-safety-strategy-aims-to-reduce-deaths-by-50-by-2030/>

Tyto atributy z hlediska řízení provozu vyplývají také ze zákona o silničním provozu, který uvádí, že dohled nad dodržováním ustanovení zákona o silničním provozu a doplňkových právních předpisů je uložen policii veřejné bezpečnosti na všech veřejných komunikacích. ¹⁴⁶ Národní republikánská garda (Guarda Nacional Republicana) zajišťuje veřejný pořádek a vyšetřuje neorganizovanou trestnou činnost a násilné trestné činy (známé nebo neozbrojené pachatele) v mimoměstských oblastech.

2.19.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla	100 km/h
Dálnice	120 km/h

Tabulka 53 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem:

Obec	50 km/h
Mimo obec	70 km/h
Silnice pro motorová vozidla	80 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 54 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	80 km/h
Dálnice	90 km/h

Tabulka 55 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

¹⁴⁶ OSCE POLIS. COUNTRY PROFILE PORTUGAL. *Portugal Resident Open Media 2022* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polis.osce.org/country-profiles/portugal#overview>

Výjimky:

- V obci 40 km/h pro vozidla s přívěsem nebo návěsem.
- Mimo obec a na silnici pro motorová vozidla 70 km/h pro vozidla s přívěsem nebo návěsem.
- Na dálnici 80 km/h pro vozidla s přívěsem nebo návěsem.

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	90 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 56 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásu a dětských autosedaček je povinné. Výjimka, kdy použití bezpečnostních pásů povinné není:

- Městské a dálkové autobusy, kde je cestujícím povoleno stání.

Alkohol

Pro zkušené řidiče je tolerance 0,5 promile alkoholu v krvi. Pro začínající řidiče s praxí v řízení méně než dva roky a řidiče z povolání, je tolerance 0,2 promile alkoholu v krvi.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree.¹⁴⁷

2.20 Rakousko

Rakousko je federativní parlamentní republika. Hlavou státu je prezident a v čele vlády stojí spolkový kancléř. Země se skládá z 9 spolkových zemí. Členským státem

¹⁴⁷ Pravidla silničního provozu Portugalsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/portugal/index_cs.htm

Evropské unie se Rakousko stalo dne 1. ledna 1995 a součástí schengenského prostoru dne 1. prosince 1997. Silniční síť v Rakousku je nejen ve vynikajícím stavu, ale také je neustále rozšiřována. Přestože rakouské dálnice měří již téměř 1 800 kilometrů, neustále se rozšiřují jak do délky, tak do šířky. Totéž platí pro rychlostní silnice. Podle definice rakouských pravidel silničního provozu existuje v Rakousku celkem 19 dálnic.¹⁴⁸

2.20.1 Rakouská strategie bezpečnosti silničního provozu 2021–2030

Rakouská spolková strategie bezpečnosti silničního provozu je v souladu s evropskou prací v oblasti bezpečnosti silničního provozu a jejím cílem je vytvořit a trvale posílit pozitivní kulturu bezpečnosti silničního provozu založenou na hodnotách vzájemné ohleduplnosti a ohleduplné spolupráce mezi všemi účastníky silničního provozu. Strategie se zabývá celkem sedmi různými oblastmi činnosti:

- Aktivní, bezpečná a klimaticky šetrná mobilita.
- Bezpečné venkovské silnice.
- Bezpečnost motocyklu.
- Bezpečnost automobilů.
- Fit a s plnou pozorností na silnici.
- Účinné zvyšování povědomí, vzdělávání a odborné přípravy.
- Efektivní legislativa, kontrolní činnost, administrativa a informační procesy.

Do roku 2030 se má počet smrtelných nehod i počet vážně zraněných osob při dopravních nehodách snížit o 50 procent. Tyto údaje rovněž odpovídají cílům v oblasti bezpečnosti silničního provozu stanovených na evropské úrovni. Kromě toho se má také zlepšit bezpečnost dětí na silnicích a zároveň se podpoří jejich aktivní mobilita tak, aby do roku 2030 již v Rakousku nebyly neusmrceny žádné děti při dopravních nehodách. V Rakousku se počet lidí usmrcených v silničním provozu v posledních letech snížil z 552 v roce 2010 na 416 v roce 2019. Tato hodnota představuje jeden z nejnižších počtů smrtelných nehod za rok od počátku záznamů

¹⁴⁸ Profily jednotlivých zemí Rakousko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/austria_cs

v roce 1950 a potvrzuje úspěšnou práci v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Rakousku.¹⁴⁹

2.20.2 Rakouská policie

Národní policie je hlavní policejní jednotkou v Rakousku. Posláním Národní policie je udržovat veřejnou bezpečnost, bojovat proti trestné činnosti a pomáhat občanské společnosti. Rakouská národní policie byla v roce 2005 reorganizována a bývalé orgány činné v trestním řízení (tj. Veřejná bezpečnost, Kriminální služba a Četnictvo) byly sloučeny do jediné jednotky. Generální ředitelství pro veřejnou bezpečnost je součástí ministerstva vnitra a má na starosti přibližně 1000 policejních stanic v rámci městských a okresních velitelství (27 městských policejních velitelství a 83 okresních policejních velitelství). Okresní velitelství jsou součástí 9 provinčních policejních velitelství.

Zákony, které vymezují pravomoci a povinnosti národní policie, jsou:

- Policejní právo (Sicherheitspolizeigesetz nebo SPG)
- Trestní řád (Strafprozessordnung nebo StPO)
- Trestní právo (Strafgesetzbuch nebo StGB)¹⁵⁰

Státní dopravní odbor (LVA) je odpovědný za řízení dopravní policie, jakož i za prosazování dopravních předpisů a předpisů pro motorová vozidla. V Rakousku nefunguje bodový systém na stejném principu, jako jej známe například z České republiky. Rakouský systém se nazývá „Vormerksystem“. Tento systém funguje tak, že při spáchání některého uvedeného přestupku se řidiči učiní záznam do systému. V případě, že je přestupek spáchán podruhé, nebo pokud je spácháno více kontrolovaných přestupků souběžně, nařídí úřad zvláštní opatření. Tímto opatřením může být například psychologické školení či školení bezpečnosti jízdy. Ke splnění

¹⁴⁹ FEDERAL MINISTRY REPUBLIC AUSTRIA. Austrian Road Safety Strategy 2021–2030. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.bmk.gv.at/en/topics/transport/roads/safety/vss2030.html>

¹⁵⁰ Country profile Austria. OSCE [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polis.osce.org/country-profiles/austria#national-police-9897>

opatření je stanoven určitý limit, pokud jej řidič ve stanoveném termínu nesplní, dojde k odebrání řidičského průkazu až do doby, kdy je zvláštní opatření splněno.¹⁵¹

2.20.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	100 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	130 km/h

Tabulka 57 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 t s přívěsem:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 58 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimka:

- Nejvýše 100 km/h pro soupravy s přívěsem do 750 kg.

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	70 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	80 km/h

Tabulka 59 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	100 km/h

Tabulka 60 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

¹⁵¹ Vormerkdelikte und Rechtsfolgen. *Oesterreich Government* [online]. 2023 [cit. 2024-03-02].

Dostupné z:

https://www.oesterreich.gv.at/themen/persoenliche_dokumente_und_bestaetigungen/fuehrersche_in/7/1/Seite.041010.html

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostních pásů není povinné:

- Řidiči při couvání nebo parkování.
- Osoby, které nemohou používat bezpečnostní pásy kvůli své velikosti, nebo osoby se zdravotním postižením.
- Řidiči záchranných nebo státních vozidel.
- Řidiči taxislužby během pracovní doby.
- Řidiči pravidelné dopravní linky do vzdálenosti 100 km.
- Děti se závažným tělesným postižením při jízdě na zadním sedadle a děti převážené v sanitním voze, při jízdě na zadním sedadle.
- Děti jedoucí ve vozidle taxislužby při jízdě na zadním sedadle.
- Cestující v autobusech, kteří na krátkou dobu opustí své sedadlo.

Alkohol

V Rakousku je povolená hladina alkoholu v krvi 0,5 promile. Pro řidiče z povolání a pro začínající řidiče (do 2 let praxe) je tolerance 0,1 promile.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree. ¹⁵²

2.21 Řecko

Řecko je parlamentní republika. Hlavou státu je prezident, jehož funkce je z velké části reprezentativní. Výkonná moc je v rukou vlády. Řecko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. ledna 1981 a součástí schengenského prostoru dne 1. ledna 2000. V Řecku je vybudována dobře rozvinutá a hustá silniční síť. Délka dálnic je v Řecku přibližně 2500 km. ¹⁵³

¹⁵² Pravidla silničního provozu Rakousko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/austria/index_cs.htm

¹⁵³ Profily jednotlivých zemí. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/search-results/index_cs.htm?countryCode=EL&categories=C5

2.21.1 Řecká strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Během poslední dekády 2010-2020 Řecko představilo nejvýznamnější zlepšení bezpečnosti silničního provozu mezi zeměmi EU s 54% snížením počtu smrtelných zranění při dopravních nehodách, čímž dosáhlo cíle snížení smrtelných nehod o 50 %. Srovnání řeckých statistik silničních nehod a statistik Evropské unie odhaluje nejvýznamnější problémy v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Řecku. Nejkritičtější faktory, které přispívají k výskytu dopravních nehod a jejich závažnosti se týkají nepřiměřené rychlosti jízdy, vysoce riskantní chování motocyklistů, nízká míra používání bezpečnostních pásu a ochranné přilby a řízení pod vlivem alkoholu.

Mezi klíčové prioritní akce v oblasti zvýšení bezpečnosti silničního provozu patří:

- Nový zákon o bezpečnosti silničního provozu.
- Zlepšení venkovských silnic.
- 30 km/h zóny ve městech.
- Národní fond bezpečnosti silničního provozu.
- Desetiletá komunikační politika.

Nový zákon o bezpečnosti silničního provozu má přesně vymezit povinnosti každého veřejného orgánu pro bezpečnost silničního provozu z hlediska poslání, odpovědnosti, požadavků na spolupráci a opatření s konkrétními rozpočty a časovým plánem. Mimo jiné má nový zákon také zahrnovat podrobné postupy monitorování a odpovědnosti příslušných orgánů, aby byla zajištěna kontinuita a soudržnost opatření a aby bylo možné sledovat dopad opatření na zlepšení bezpečnosti.¹⁵⁴ V Řecku je v současné době zaveden systém kontroly chování řidiče, obdobný jako známý bodový systém. Je upraven v silničním zákoně, v článku 107 a společným nařízením ministra dopravy a komunikací a ministra veřejného pořádku.¹⁵⁵ Nařízení mimo jiné obsahuje tabulku s uvedením porušení zákona a uložený počet bodů. Celkem je stanovený počet 25 bodů. Body se připisují 3, 5, 7 nebo 9. Pokud řidič dosáhne 25 bodů, přichází o oprávnění k řízení motorového vozidla po dobu 6 měsíců. Pokud je mu řidičské oprávnění vráceno a ve lhůtě pěti let opakovaně dosáhne hranice 25 bodů, je doba pozbytí řidičského oprávnění 1 rok. Bez ohledu na výši 25 bodů je v nařízení uvedeno 6 přestupků, kterých když se

řidič dopustí během jednoho roku, pozbyde řidičské oprávnění stejně, jako kdyby dosáhl 25 bodů.

2.21.2 Řecká policie

Řecko je rozděleno do dvou sektorů policejní práce, a to severního a jižního, přičemž oba se skládají z několika regionů. Řecká policie je jedním z donucovacích orgánů a působí pod vedením ministerstva pro ochranu občanů. Podle zákona č. 2800/2000 Sb., o řecké policii je jejím posláním zajistit klid a pořádek, jakož i nerušený sociální rozvoj občanů, což je posláním, které zahrnuje obecné policejní povinnosti a bezpečnost silničního provozu. Řecká policie má od roku 2010 speciální službu, kterou je Dvoukolový policejní tým "DIAS", který pokrývá nepřetržitým pohybem policistů na motocyklech všechny obce Attika, zajišťuje rychlou reakci na incidenty a zároveň jejich efektivní řešení. Nárůst násilí a kriminality ve velkých městech vyžaduje neustálý, cílený a viditelný policejní dohled, aby se občané cítili bezpečně. Dvoukolové policejní týmy reagují na potřebu rychlého a bojovného zásahu jak k prevenci, tak k potlačení trestné činnosti.¹⁵⁶

2.21.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla	110 km/h
Dálnice	130 km/h

Tabulka 61 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

¹⁵⁴ HELLENIC REPUBLIC MINISTRY OF INFRASTRUCTURE. National road safety strategic Plan Greece 2030. *Hellec Republic Ministry* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.nrso.ntua.gr/nrss2030/wp-content/uploads/2023/12/NationalRoadSafetyStrategicPlan2021-2030-eng.pdf>

¹⁵⁵ ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ. Κοινή Υπουργική Απόφαση 21504/2601/2007 ΦΕΚ 623/Β/25-4-2007 Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων (Σ.Ε.Σ.Ο.). Online. ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ. 2007. Dostupné z: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-aytokineta/kya-21504-2601-2007.html>. [cit. 2024-02-28].

¹⁵⁶ Country profil Greece. OSCE [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polis.osce.org/country-profiles/greece#overview>

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem a autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	90 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 62 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	80 km/h
Dálnice	85 km/h

Tabulka 63 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimky:

- Mimo obec a na silnici pro motorová vozidla je pro vozidla s přívěsem nebo návěsem nejvyšší povolená rychlost 70 km/h a na dálnicích je pro tyto vozidla nejvyšší povolená rychlost 80 km/h.

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostních pásů povinné není:

- Řidiči vozidel taxislužby, vozidel poštovní služby a vozidel rozvozu potravin.
- Těhotné ženy.

Alkohol

V Řecku je tolerance stanovena na 0,5 promile alkoholu v krvi. Začátečníci, kteří mají řidičský průkaz méně než 2 roky, řidiči z povolání a řidiči motocyklů mají toleranci 0,2 promile alkoholu v krvi.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree.¹⁵⁷

2.22 Rumunsko

Rumunsko je poloprezidentská republika. Hlavou státu je prezident a v čele vlády stojí premiér. Výkonná funkce je rozdělena mezi vládu a prezidenta. Země je rozdělena na 41 správních oblastí a město Bukurešť. Každá oblast je spravována radou, která odpovídá za místní záležitosti, a prefektem, který je odpovědný za správu vnitrostátních záležitostí na místní úrovni. Rumunsko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. ledna 2007. Délka silniční sítě v Rumunsku je 86 391 km, z toho 68 551 km tvoří zpevněné cesty a 981 km tvoří dálnice.¹⁵⁸

2.22.1 Dopravně bezpečnostní situace v Rumunsku

V Rumunsko bylo v roce 2021 při dopravních nehodách usmrceno 1779 osob a 3796 osob bylo vážně zraněno. Z 27 zemí Evropské unie má Rumunsko nejvyšší počet úmrtí na milion obyvatel. Rumunská silniční infrastruktura se vyznačuje nízkou hustotou silnic a její kvalita je ve srovnání ostatními členskými zeměmi vnímána jako velmi nízká. Vozový park je v Rumunsku menší, než je průměr v Evropské unii a osobní automobily pohybující se na rumunských silnicích jsou výrazně starší, více než 80 % je starších deseti let. Ačkoliv na mnoha hlavních silničních tazích došlo v posledních letech k výraznému zlepšení, je dosud stav silnic v Rumunsku spíše špatný. Na hlavních silnicích je třeba počítat s přítomností chodců, cyklistů, zvířat a zejména v noci zvláště nebezpečných neosvětlených povozů. Problémem může být také nedostatečné značení, špatný technický stav silnic zejména v horských oblastech, ale i v okolí velkých měst. Rumunsko nemá doposud schválený národní plán bezpečnosti silničního provozu, plán nebyl oficiálně schválen parlamentem.¹⁵⁹

¹⁵⁷ Pravidla silničního provozu Řecko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/greece/index_cs.htm

¹⁵⁸ Profily jednotlivých zemí Rumunsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/romania_cs

¹⁵⁹ Rumunsko. *MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://mzv.gov.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/rumunsko/cestovani/other.html

2.22.2 Rumunská policie

Rumunská policie je součástí ministerstva vnitra. Obecným právním rámcem upravujícím činnost rumunské policie je zákon č. 218 ze dne 23. dubna 2002 o organizaci a fungování rumunské policie. Nový statut policisty přijatý zákonem č. 360/2002 Sb., doplňuje a upřesňuje ustanovení týkající se výkonu této činnosti ve službách společnosti v mezích a v souladu se zákonem. Generální inspektorát rumunské policie je ústřední policejní jednotkou v Rumunsku. Od března 2015 je generální inspektor policie jmenován předsedou vlády a má rovněž hodnost státního tajemníka. Mezi centrální jednotky Rumunské policie patří:

- Generální ředitelství pro boj proti organizovanému zločinu
- Generální ředitelství pro vyšetřování trestné činnosti
- Generální ředitelství policie veřejné bezpečnosti
 - Ředitelství veřejného pořádku
 - Ředitelství dopravní policie
- Generální ředitelství správní policie

Rumunská policie je rozdělena do 41 župních policejních inspektorátů, které odpovídají každému okresu a bukurešťského generálního ředitelství policie. Ředitelství silnic Generálního inspektorátu rumunské policie koordinuje činnost prováděnou župní silniční službou, silniční brigádou v rámci generálního ředitelství policie v Bukurešti a úřady dálniční policie v oblasti dopravního dohledu, vyšetřování dopravních nehod a prevenci dopravních přestupků a boje proti nim.¹⁶⁰

2.22.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla	100 km/h
Dálnice	130 km/h

Tabulka 64 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	100 km/h
Dálnice	120 km/h

Tabulka 65 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny a autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	90 km/h
Dálnice	110 km/h

Tabulka 66 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostních pásů není povinné:

- řidiči vozidel taxislužby vezoucích zákazníka
- těhotné ženy
- ze zdravotních důvodů

Alkohol

V Rumunsku platí nulová tolerance alkoholu za volantem.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá sadu handsfree.¹⁶¹

¹⁶⁰ Comunicații și Tehnologia Informației din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române. *MINISTERUL AFACERILOR INTERNE* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.politiaromana.ro/ro/politia-romana/unitati-centrale>

¹⁶¹ Pravidla silničního provozu Rumunsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/romania/index_cs.htm

2.23 Slovensko

Slovensko je parlamentní demokratická republika. Prezident je formální hlavou výkonné moci, ale má pouze omezené pravomoci. Rozhodující výkonnou moc má předseda vlády. Země je rozdělena na 8 krajů, které jsou pojmenovány podle jejich hlavního města. V roce 2002 jim byla přiznána určitá míra autonomie. Slovensko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. května 2004 a součástí schengenského prostoru dne 27. prosince 2007. Silniční síť činí přibližně 18000 km, délka dálnic je v současné době 494 km. Silniční síť je na Slovensku dobře udržovaná.

2.23.1 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Národní strategie Slovenské republiky pro bezpečnost silničního provozu, byla schválena usnesením vlády SR č. 700/2021 z 1. prosince 2021. Pro naplňování cílů vyplývajících z této bezpečnostní strategie jsou definována opatření, která tvoří jádro strategie a která vycházejí z identifikovaných aktuálních problémů. Tato opatření jsou zakomponována do pěti oblastí působení v procesu zvyšování úrovně bezpečnosti silničního provozu. Jedná se o ovlivňování postojů účastníků silničního provozu cílenými opatřeními zaměřenými na rizikové účastníky, vytvářením bezpečného dopravního prostoru, zlepšováním bezpečnosti motorových vozidel, zaváděním moderních technologií a zajištěním rychlé a účinné zdravotní péče po dopravní nehodě. Strategie stanovuje střednědobí strategický cíl. Jedná se o snížení počtu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod na Slovensku o polovinu do roku 2030 oproti jejich počtu v referenčním roce 2020. V loňském roce bylo při dopravních nehodách na Slovensku usmrceno 224 lidí. Strategickým cílem je proto do roku 2030 snížit jejich počet na 112 nebo méně. Zároveň bylo v loňském roce na Slovensku při dopravních nehodách těžce zraněno 914 lidí, cílem je tedy do roku 2030 snížit jejich počet na 457 a méně.¹⁶²

2.23.2 Slovenská policie

Policejní sbor Slovenské republiky je ozbrojený bezpečnostní sbor, plní úkoly ve věcech vnitřního pořádku a bezpečnosti Slovenské republiky. Činnost Policejního sboru kontroluje Národní rada Slovenské republiky a vláda. Policejní sbor se ve své činnosti řídí Ústavou, ústavními zákony, zákony a ostatními obecně závaznými

právními předpisy. Činnost Policejního sboru upravuje zákon Národní rady Slovenské republiky č. 171/1993 Sb. z. o Policejním sboru, ve znění pozdějších předpisů.¹⁶³ Pravidla silničního provozu jsou z větší části stanovena zákonem č. 8/2009 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dopravní značení je stanoveno ve vyhlášce č. 30/2020 Sb., o dopravních značkách a signálech. Kromě toho, že jsou policisté oprávněni ukládat pokuty při silničních kontrolách, mají také pravomoc zadržet řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla a registrační značku vozidla. Při řešení dopravního přestupku při silniční kontrole postupují policisté především podle zákona č. 372/1990 Sb., o přestupcích.¹⁶⁴ Na Slovensku není zaveden žádný systém, který by byl podobný bodovému hodnocení řidičů nebo jinému, který sleduje opakování určitých přestupků. Pokuty jsou ukládány dle sazebníku pokut, ve kterém je stanoven postup při ukládání blokových pokut a výše sankcí za jednotlivé dopravní přestupky.¹⁶⁵

2.23.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	130 km/h

Tabulka 67 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimka:

- Na silnici pro motorová vozidla a dálnici v případě zastavěné oblasti je nejvyšší povolená rychlost 90 km/h.

¹⁶² KEBÍSKOVÁ, Romana. Vláda odobrila národnú stratégiu SR pre bezpečnosť cestnej premávky. *Transport.sk* [online]. 2021 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://transport.sk/spravy/cestna-doprava/vlada-odobrila-narodnu-strategiu-sr-pre-bezpecnost-cestnej-premavky/>

¹⁶³ KEBÍSKOVÁ, Romana. Vláda odobrila národnú stratégiu SR pre bezpečnosť cestnej premávky. *Transport.sk* [online]. 2021 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://transport.sk/spravy/cestna-doprava/vlada-odobrila-narodnu-strategiu-sr-pre-bezpecnost-cestnej-premavky/>

¹⁶⁴ ÚSTŘEDNÍ PORTAL VEREJNEJ SPRAVY. Road traffic rules. *Slovensko.sk* [online]. 2013 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: https://www.slovensko.sk/en/life-situation/life-situation/_road-traffic-rules/

¹⁶⁵ Nariadenie ministra vnútra Slovenskej republiky z 2. februára 2009 o postupe pri využívaní sadzovníka pokút v pôsobnosti Policajného zboru. *Minv.sk* [online]. 2009 [cit. 2024-03-02]. Dostupné z: <https://www.minv.sk/?policia>

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla	90 km/h
Dálnice	130 km/h

Tabulka 68 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimka:

- Na dálnici v případě zastavěné oblasti je nejvyšší povolená rychlost 90 km/h.

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	90 km/h

Tabulka 69 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla	90 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 70 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimka:

- Na dálnici v případě zastavěné oblasti je nejvyšší povolená rychlost 90 km/h.

Bezpečnostní pásy

Používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostních pásů není povinné:

- Řidiči vozidel s předností jízdy ve službě.
- Učitelé autoškoly při výkonu povolání.
- Osoby s výškou do 150 cm.
- Řidiči taxislužby během pracovní doby.

- Ze zdravotních důvodů.

Výjimky, kdy použití dětských autosedaček není povinné:

- V automobilech, v nichž jsou již nainstalovány dvě autosedačky, může být třetí dítě mladší 3 let a s výškou do 150 cm sedící na zadním sedadle připoutáno bezpečnostním pásem.
- Pokud není v automobile nainstalována autosedačka, může být dítě starší 3 let sedící na zadním sedadle připoutáno bezpečnostním pásem.

Alkohol

Na Slovensku platí nulová tolerance alkoholu za volantem.

Hovorové zařízení

Řidič může telefonovat pouze za předpokladu, že používá handsfree sadu.¹⁶⁶

2.24 Slovinsko

Slovinsko je parlamentní demokratická republika, v jejímž čele stojí prezident. Vláda má výkonnou moc a funguje zároveň jako správní orgán. Slovinsko nemá žádné regiony, je rozděleno do 212 obcí. Slovinsko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. května 2004 a součástí schengenského prostoru dne 21. prosince 2007. Délka dálniční sítě činí 531 km.¹⁶⁷

2.24.1 Národní program bezpečnosti silničního provozu 2023-2030

Národní program bezpečnosti silničního provozu 2023–2030, je strategickým dokumentem Slovenské vlády, zabývající se politikou bezpečnosti silničního provozu a odborně nejnáročnějšími a bezpečnostně nejtransparentnějšími problémy bezpečnosti silničního provozu ve Slovinsku. Národní program stanovil vizi nulových emisí a cíle pro prioritní oblasti, které mají být realizovány, aby byla

¹⁶⁶ Pravidla silničního provozu Slovensko. *Your Europe* [online]. 2013 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/slovakia/index_cs.htm

¹⁶⁷ Profily jednotlivých zemí. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/search-results/index_cs.htm?countryCode=SI&categories=C5

zajištěna účinnější bezpečnost silničního provozu. Prvořadým cílem národního programu je usilovat o snížení nejhrošších následků dopravních nehod v silniční dopravě, smrtelných a těžce zraněných osob, čehož bude dosaženo účinným integrovaným přístupem s přihlédnutím k synergiím politických cílů v oblasti dopravy. Globálním cílem, k němuž se členské státy v Organizaci spojených národů včetně Slovinska zavázaly, je dosáhnout do roku 2030 50% snížení počtu úmrtí na silnicích a vážných zranění. Na slovinských silnicích by nemělo zemřít více než 50 lidí a více než 400 osob by nemělo být při dopravních nehodách vážně zraněno. Výchozím rokem je rok 2019, kdy hustota dopravy na slovinských silnicích a s tím spojené dopravní nehody ještě nebyly ovlivněny pandemií.¹⁶⁸ Cíl snížit počet úmrtí na silnicích na polovinu do konce roku 2030 bude dosažitelný, pokud budou všechny systémové změny předpokládané v usnesení přijaty a provedeny v souladu s plánem. Budou implementována inovativní infrastrukturní opatření, odpovídajícím způsobem se zvýší podíl využití MHD, zlepšit se také dopravní kultura na základě dlouhodobých cílených preventivních akcí a aktivnímu celoživotnímu vzdělávání všech účastníků silničního provozu.¹⁶⁹

2.24.2 Slovinská policie

Prostřednictvím zákona o policii, který vstoupil v platnost 18. července 1998, se policejní služba stala orgánem v rámci Ministerstva vnitra Slovinské republiky. Policie plní své úkoly ze zákona na třech úrovních, na úrovni státní, krajské a místní. Organizačně se skládá z Generálního ředitelství policie, policejních ředitelství a policejních služeben. Generální ředitelství sídlí v hlavním městě Lublani. V čele policejní služby stojí generální ředitel, který zároveň řídí činnost generálního ředitelství policie. O bezpečnost silničního provozu se starají dopravní policisté, denně monitorují situaci na slovinských silnicích, vyšetřují dopravní nehody a předcházejí a odhalují přestupky, které ohrožují bezpečnost silničního provozu. V posledních letech na slovinských silnicích pokračuje klesající trend v počtu dopravních nehod. Rychlost, jízda ve špatném nebo protisměrném jízdním pruhu a

¹⁶⁸ Nacionalni program 2023 -2030. JAVNA AGENCIJA REPUBLIKE SLOVENIE ZA VARNOST PROMETA. *AVP-RS.SI* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/nacionalni-program-2023-2030/>

¹⁶⁹ Decade of action for road safety. *WHO AVP-RS.SI* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2023/10/izpostavljeno-scenarij-resolucije.pdf>

nerespektování přednosti v jízdě bohužel zůstávají hlavními faktory, které přispívají k dopravním nehodám s nejtěžšími následky. V roce 2021 byla zřízena také dálniční policie, která přispívá k zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravní sítě a menšímu počtu přestupků ze strany účastníků silničního provozu slovinské dálniční sítě. Objem dopravy na dálnicích a rychlostních silnicích se podstatně zvýšil, a to si vyžádalo restrukturalizaci policejní práce, zejména kvůli rozvoji dálniční sítě, vedení mýtného systému a výraznému nárůstu dopravy tranzitující přes Slovinsko.¹⁷⁰ Na Slovinsku je také zaveden bodový systém. Ve srovnání s Českou republikou bodový systém na Slovinsku funguje jako sankce za přestupek a je tak i uveden v zákoně. Přidělování bodů upravuje článek 22 zákona o přestupcích. Trestné body jsou přidělovány ve výši od 1 do 18 bodů. Pokud řidič během dvou let získá 18 trestných bodů, soud nařídí zánik platnosti řidičské oprávnění. O nové oprávnění si může osoba požádat po uplynutí 1 roku.

2.24.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla	110 km/h
Dálnice	130 km/h

Tabulka 71 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny s přívěsem:

Obec	50 km/h
Mimo obec	90 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	100 km/h

Tabulka 72 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

¹⁷⁰ REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF THE INTERIOR. Regulation and control of road traffic. Republic of Slovenia Ministry of the Interior POLICE. *Policija.si* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.policija.si/eng/areas-of-work/regulation-and-control-of-road-traffic>

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla	80 km/h
Dálnice	90 km/h

Tabulka 73 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	80 km/h
Silnice pro motorová vozidla/ dálnice	100 km/h

Tabulka 74 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimky:

- Mimo obec platí nejvyšší povolená rychlost 50 km/h pro autobusy MHD, 60 km/h pro autobusy se stojícími cestujícími, 70 km/h pro kloubové autobusy.
- Na dálnici platí nejvyšší povolená rychlost 80 km/h pro kloubové autobusy.

Bezpečnostní pásy

Používání bezpečnostních pásu a dětských autosedaček je povinné. Děti mladší 12 let a menší 150 cm nesmí jezdit vpředu na sedadle spolujezdce. Děti mladší 12 let a menší 150 cm musí cestovat v autosedačce nebo na podsedačku (speciální zádržný systém pro děti).

Alkohol

Ve Slovinsku je povolená hladina 0,5 promile alkoholu v krvi. Existují však výjimky pro začínající a profesionální řidiče, kteří musí udržovat nulovou hladinu alkoholu v krvi. Skupinu začínajících řidičů tvoří osoby mladší 21 let nebo osoby, které jsou držiteli řidičského průkazu méně než 2 roky.

Hovorové zařízení

Ve Slovinsku řidiči nesmí za jízdy telefonovat, za tento přestupek lze uložit pokutu ve výši 120 EUR ¹⁷¹

2.25 Španělsko

Španělsko je parlamentární demokracií a zároveň konstituční monarchií. Hlavou státu je král a v čele španělské vlády stojí premiér. Výkonná moc je v rukou rady ministrů, které předsedá premiér. Španělsko je unitární stát složený ze 17 autonomních oblastí a 2 autonomních měst. Španělsko se stalo členským státem Evropské unie dne 1. ledna 1986. Délka veřejné silniční sítě Španělska, včetně Kanárských a Baleárských ostrovů, je 683 175 km. Délka dálnic je 17 228 km, z toho téměř 3 000 km jsou zpoplatněné silnice. ¹⁷²

2.25.1 Dopravně bezpečnostní situace

V roce 2021 bylo při dopravních nehodách ve Španělsku usmrceno 1533 osob a 7784 jich bylo vážně zraněno. Španělsko je sedmou zemí Evropské unie, pokud se jedná o nejnižší počet úmrtí na milion obyvatel. V roce 2021 se Španělsko stalo první zemí na světě, která zavedla rychlost 30 km/h v ulicích s pouze jedním jízdním pruhem v každém směru. Cílem této změny je nejen vyšší bezpečnost dopravy, ale také větší podíl lidí, kteří si pro cestu po městech vyberou namísto auta jiný způsob dopravy, například kolo nebo chůzi.¹⁷³ Ve Španělsku je zaveden bodový systém, který funguje obdobně jako v České republice. Řidič má bodové konto stanovené na 12 bodů, začínající řidiči mají pouze 8 bodů. Pokud řidič nepáchá dopravní přestupku, je mu konto navýšeno maximálně na 15 bodů. Z daného limitu se jim odečítají body podle spáchaných přestupků. Seznam bodů je uveden v příloze II a

¹⁷¹ Pravidla silničního provozu Slovensko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/slovenia/index_cs.htm

¹⁷² Profily jednotlivých zemí Španělsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/spain_cs

¹⁷³ Country Profile Spain. Road Safety Observatory. Brussels. *General for Transport* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/3ab9e91e-260f-494a-8932-6e625279fa43_en?filename=erso-country-overview-2024-spain.pdf

IV zákona o silničním provozu. Pokud řidič přijde o všechny své body na 6 měsíců pozbývá řidičské oprávnění k řízení motorového vozidla.

2.25.2 Španělská policie

Španělská národní policie je ozbrojená instituce, která má hierarchickou strukturu a jejím úkolem je chránit svobodný výkon práv a svobod občanů a zajišťovat jejich bezpečnost. Nejvyšší velení národní policie vykonává ministr vnitra prostřednictvím státního tajemníka pro bezpečnost. Přímé velení vykonává generální ředitel policie pod vedením státního tajemníka pro bezpečnost. Struktura a funkce Generálního ředitelství policie jsou upraveny královským výnosem č. 734/2020 ze dne 4. srpna 2020, kterým se rozvíjí základní organizační struktura Ministerstva vnitra. Dopravní policie je ve Španělsku organizována do třinácti periferních jednotek, nazývaných mobilní sektory, koordinovaných prostřednictvím centrální jednotky, která závisí na velitelství speciálních jednotek připojených ke Generálnímu komisariátu bezpečnosti občanů. Dopravní policie plní v uniformě i v civilu důležité úkoly v oblasti prevence kriminality, předcházení páchání přestupků a trestných činů a zároveň zajišťuje vyšší bezpečnost v oblasti dopravy.¹⁷⁴

2.25.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec – silnice s krajnicí do 1,5 m	90 km/h
Mimo obec – silnice s krajnicí nad 1,5 m	100 km/h
Dálnice	120 km/h

Tabulka 75 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

¹⁷⁴ BRIGADA MÓVIL - POLICÍA EN EL TRANSPORTE. *General de la Policía* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://www.policia.es/_es/tupolicia_conocenos_estructura_dao_cgseguridadciudadana_brigada_movil.php

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec – silnice s krajnicí do 1,5 m	90 km/h
Mimo obec – silnice s krajnicí nad 1,5 m	100 km/h
Dálnice	120 km/h

Tabulka 76 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimky:

- Mimo obec na silnici s krajnicí do 1,5 m nejvyšší povolená rychlost 80 km/h pro lehké dodávky a víceúčelová vozidla, 70 km/h pro dodávky a lehké nákladní automobily.
- Mimo obec na silnici s krajnicí nad 1,5 m nejvyšší povolená rychlost 90 km/h pro lehké dodávky a víceúčelová vozidla, 80 km/h pro dodávky a lehké nákladní automobily.
- Na dálnici je nejvyšší povolená rychlost 100 km/h pro lehké dodávky a víceúčelová vozidla, 90 km/h pro dodávky a lehké nákladní automobily.

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny:

Obec	50 km/h
Mimo obec – silnice s krajnicí do 1,5 m	70 km/h
Mimo obec – silnice s krajnicí nad 1,5 m	80 km/h
Dálnice	80 km/h

Tabulka 77 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Nejvyšší rychlostní limity pro autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec – silnice s krajnicí do 1,5 m	80 km/h
Mimo obec – silnice s krajnicí nad 1,5 m	90 km/h
Dálnice	100 km/h

Tabulka 78 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimky:

- Mimo obec na silnici s krajnicí do 1,5 platí nejvyšší povolená rychlost 80 km/h pro autobusy přepravující stojící cestující a školní autobusy.
- Na dálnici platí nejvyšší povolená rychlost 80 km/h pro autobusy přepravující stojící cestující, 90 km/h pro školní autobusy.

Bezpečnostní pásy

Používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostních pásů není povinné:

- Pro řidiče při couvání nebo parkování.
- Pro osoby se zdravotním postižením.
- Ze zdravotních důvodů (které je nutné doložit lékařským osvědčením).
- V případě řidičů taxislužby při jízdě v obci (ti však nejsou odpovědní za zákazníky, kteří pásy nepoužijí).
- V případě zákazníků taxislužby o výšce do 135 cm, kteří při jízdě v obci sedí na zadním sedadle.
- V případě řidičů dodávek při nakládání a vykládání zboží.
- V případě řidičů a cestujících záchranné služby.
- Pro učitele autoškoly při výkonu povolání.

Alkohol

Ve Španělsku je tolerance alkoholu stanovená na 0,5 promile alkoholu v krvi. Profesionální řidiči při výkonu povolání, dále osoby převážející nebezpečný náklad či 8 pasažérů a řidiči, kteří mají oprávnění méně než dva roky, mají limit snížený na 0,3 promile alkoholu v krvi.

Hovorové zařízení

Používání mobilních telefonů, nebo jiných hovorových zařízení je během řízení zakázáno. Povoleno je telefonování pouze za předpokladu použití hands free sady

nebo obdobných zařízení jako například bluetooth. Řidiči nesmějí používat při řízení sluchátka. ¹⁷⁵

2.26 Švédsko

Švédsko je konstituční monarchií a zároveň parlamentní demokracií. Hlavou státu je král a v čele Švédské vlády stojí premiér. Vláda je orgánem výkonné moci. Švédsko je unitárním státem, který se dělí na 21 krajů a 290 samosprávných obcí. Členským státem Evropské unie se Švédsko stalo dne 1. ledna 1995. Délka švédské veřejné dopravní sítě je 579 564 km. Z toho délka dálnic je 2 050 km. ¹⁷⁶ Švédsko je průkopníkem v testování elektrifikovaných silnic. V roce 2016 byl otevřen dvoukilometrový úsek silnice v Gävle, ve středním Švédsku, který používal nadzemní elektrické vedení, které umožnilo nákladním vozidlům dobíjet pomocí pantografů. Později byl 1,6 km úsek silnice v Gotlandu elektrifikován pomocí nabíjecích cívek umístěných pod asfaltem. V roce 2018 společnost Trafikverket představila první nabíjecí kolejnici na světě na úseku dlouhém dva kilometry, která umožnila elektrickým nákladním vozům spustit pohyblivé rameno, které nabralo energii. V roce 2025 má Švédsko otevřít první trvale elektrifikovaný úsek silnice na světě. Elektrický silniční systém umožní elektromobilům dobíjet za jízdy, což zvýší dojezd mezi zastávkami u nabíjecí stanice, pokud na tuto technologii již budou elektromobily připraveny. ¹⁷⁷

2.26.1 Švédská vize nula

Švédská Vize nula byla koncipována v roce 1994. O pouhé tři roky později parlament schválil zákon o bezpečnosti silničního provozu, který do švédského zákona Vize nula vložil. Návrh zákona stanovuje konečný cíl, aby na švédských silnicích nedošlo k žádnému úmrtí nebo vážným zraněním, a nespokojuje se s pouhým snížením

¹⁷⁵ Pravidla silničního provozu Španělsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/spain/index_cs.htm

¹⁷⁶ Profily jednotlivých zemí Švédsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/sweden_cs

¹⁷⁷ Sweden is building the world's first permanent electrified road for EVs to charge while driving. *Euronews.next* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.euronews.com/next/2023/05/09/sweden-is-building-the-worlds-first-permanent-electrified-road-for-evs-to-charge-while-dri>

počtu nehod na ekonomicky zvládnutelnou úroveň. Švédsko od té doby vypracovalo svou strategii reformy bezpečnosti silničního provozu na přístupu Vision Zero. Tradiční způsob pohledu na odpovědnost za bezpečnost silničního provozu je pozměněn. Hlavní odpovědnost za úroveň bezpečnosti silničního provozu nesou ti, kdo navrhují dopravně bezpečnostní systém a jeho jednotlivé prvky. Jedná se o výrobce vozidel, dopravce, správce komunikací, politiky, zákonodárce, příslušné zaměstnance veřejného sektoru či policii. Odpovědností každého jednotlivce pak je podřídit se příslušným závazným regulím. V souhrnu se jedná o přístup diametrálně odlišný od tradičního pojetí, kdy je nehoda považována za následek individuálního selhání účastníka silničního provozu. Dopravní nehody tak nejsou důsledkem individuálního pochybení, ale naopak selháním celého systému.¹⁷⁸ Švédsko je jednou ze zemí Evropské unie, kde není zaveden bodový systém.

2.26.2 Švédská policie

Švédský policejní orgán vede národní komisařka Petra Lundhová. Policejní orgán se skládá z místních policejních okrsků, policejních okrsků, policejních regionů, Oddělení národních operací, Národního forenzního centra, národních oddělení, Úřadu národního policejního komisaře a Odboru zvláštního vyšetřování. Každý policejní region nese plnou odpovědnost za všechny policejní činnosti ve své zeměpisné oblasti. Rozhodovací pravomoc je ve švédském policejním orgánu umístěna na nejnižší efektivní úrovni, ale některé úkoly jsou koordinovány na regionální úrovni, jedná se například o vyšetřování konkrétních druhů trestné činnosti. Poslání policie je popsáno v zákoně o švédské policii (1984:387). Mimo jiné uvádí, že policie má předcházet trestné činnosti, sledovat veřejný pořádek a bezpečnost, provádět průzkum a provádět vyšetřování trestných činů. V oblasti dopravy byly za tímto účelem na mnoha místech nainstalovány dopravně bezpečnostní kamery, což vedlo k výraznému snížení počtu smrtelných nehod a těžkých zranění. Překročení rychlosti zaznamenané kamerami vyšetřuje oddělení Automatizované inspekce bezpečnosti dopravy švédské policie v Kiruně, kde lze také kamery zapínat a vypínat. Princip bezpečnostních kamer je následující, když

¹⁷⁸ Vision zero. *Žijeme vizí nula* [online]. 2018 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.welivevisionzero.com/vision-zero/>

se vozidlo přiblíží ke kameře, jeho rychlost se změří pomocí radaru. Dopravní bezpečnostní kamery snímají pouze vozidla překračující povolenou rychlost. Snímek je poté zpracován ručně. Sedadlo spolujezdce je maskované, bez ohledu na to, zda tam někdo sedí či nikoliv. Během vyšetřování se vozidlo a případní řidiči prověřují v různých registrech. Fotografie řidiče je porovnávána s fotografiemi z pasu nebo řidičského průkazu. Pokud se fotografie řidiče shoduje s fotografií v cestovním pasu nebo řidičském průkazu, je podezřelému zaslán dokument s fotografií a naměřenými údaji. Pokud nelze řidiče identifikovat, je majiteli vozidla zaslán dotaz, kdo vozidlo řídil.¹⁷⁹

2.26.3 Klíčové ukazatele bezpečnosti silničního provozu 2021-2030

Rychlostní limity

Nejvyšší rychlostní limity pro automobily do 3,5 tuny a motocykly:

Obec	50 km/h
Mimo obec	70 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	110 km/h

Tabulka 79 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimky:

- Na silnici pro motorová vozidla, nebo dálnici je nejvyšší povolená rychlost pro vozidla s přívěsem 80 km/h.

Nejvyšší rychlostní limity pro nákladní automobily nad 3,5 tuny a autobusy:

Obec	50 km/h
Mimo obec	70 km/h
Silnice pro motorová vozidla/dálnice	90 km/h

Tabulka 80 rychlost jízdy Vlastní zpracování dle (Statistik EU)

Výjimky:

- Na silnici pro motorová vozidla nebo dálnici, nejvyšší povolená rychlost pro vozidla s přívěsem nebo návěsem 80 km/h.

¹⁷⁹ The Swedish Police Authority. *POLISEN* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polisen.se/en/the-swedish-police/the-swedish-police-authority/>

Bezpečnostní pásy

Použití bezpečnostních pásů a dětských autosedaček je povinné. Výjimky, kdy použití bezpečnostních pásů není povinné:

- Pro řidiče při couvání nebo parkování.
- Pro osoby se zdravotním postižením.
- Ze zdravotních důvodů (které je nutné doložit lékařským osvědčením).
- V případě řidičů taxislužby při jízdě v obci.
- V případě zákazníků taxislužby o výšce do 135 cm, kteří při jízdě v obci sedí na zadním sedadle.
- V případě řidičů dodávek při nakládání a vykládání zboží.
- V případě řidičů a cestujících záchranné služby.
- Pro učitele autoškoly při výkonu povolání.

Alkohol

Limit pro řízení pod vlivem alkoholu je 0,10 miligramu alkoholu na litr vydechovaného vzduchu, což odpovídá 0,2 promile alkoholu v krvi. Řízení pod vlivem alkoholu se trestá pokutou nebo odnětím svobody až na 6 měsíců. Limit pro zadržení řidičského průkazu je 0,15 miligramu alkoholu na litr vydechovaného vzduchu.

Hovorové zařízení

Používání mobilních telefonů nebo jiných komunikačních zařízení je při řízení zakázáno. Povoleno je pouze za předpokladu použití sady handsfree nebo podobných zařízení jako například bluetooth. Dále je ve Švédsku zakázáno při řízení používat sluchátka.¹⁸⁰

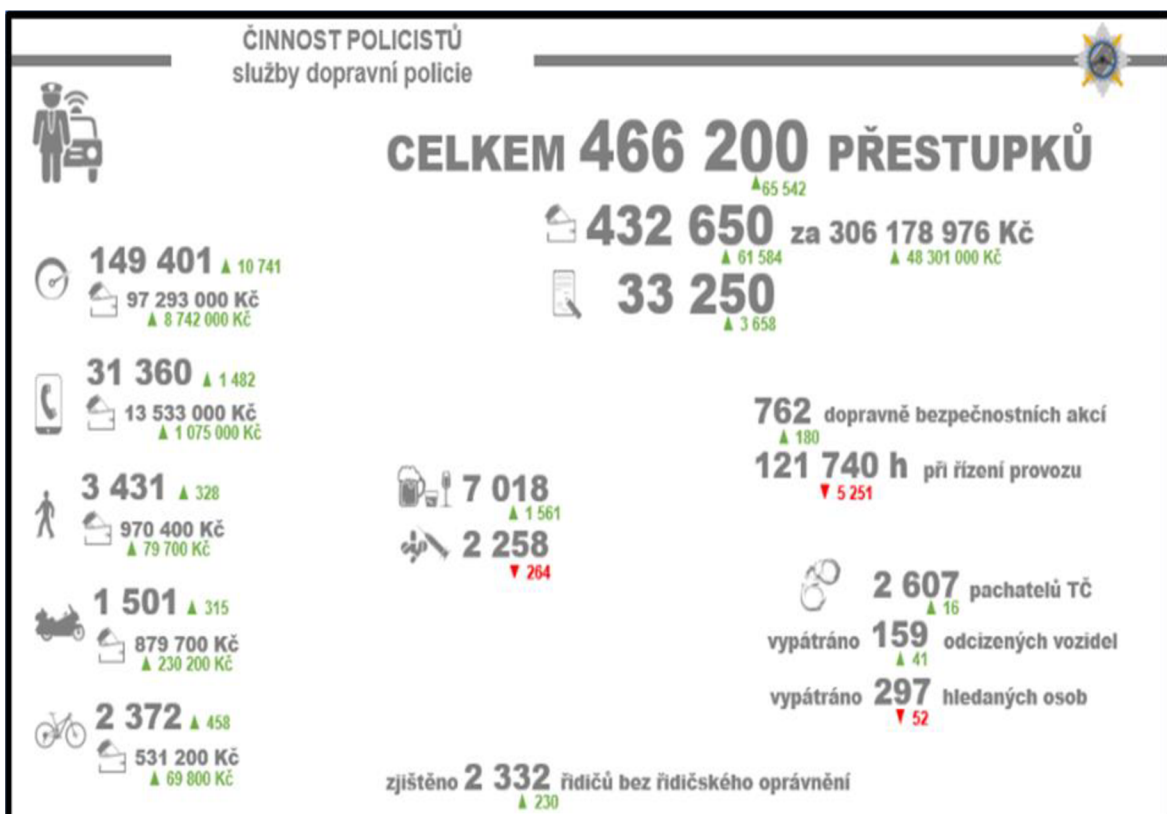
¹⁸⁰ Pravidla silničního provozu Švédsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/sweden/index_cs.htm#speed_limits

3. STATISTIKA DOPRAVNÍCH PŘESTUPKŮ A OBĚTÍ DOPRAVNÍCH NEHOD

V roce 2022 zemřelo na silnicích Evropské unie celkem 20 640 osob, což představovalo 4% nárůst ve srovnání s rokem 2021, kdy se úroveň dopravy po pandemii zotavila. Údaje, které Evropská komise zveřejnila, odhalují konečné počty úmrtí na silnicích v jednotlivých členských zemích Evropské unie za rok 2022.

3.1 Statistika činnosti policistů služby dopravní policie ČR

Služba dopravní policie zabezpečuje plnění úkolů v oblasti silničního provozu. Ředitelství služby dopravní policie každoročně zveřejňuje statistiku činnosti dopravních policistů. Níže na obr. č.1 je podrobný přehled činnosti služby dopravní policie za rok 2022 a na obr. č. 2 je pro srovnání podrobný přehled činnosti služby dopravní policie za rok 2023. Z těchto údajů vyplývá, že dopravní policisté v roce 2022 řešili celkem 466 200 dopravních přestupků, zatímco v roce 2023 to bylo celkem 508 995 dopravních přestupků, což je nárůst o 9% oproti roku 2022. Dále z údajů vyplývá, že se také mírně zvýšil počet těch nejzávažnějších přestupků, jimiž je jízda pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky. V roce 2022 dopravní policisté řešili celkem 9 276 řidičů pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, oproti tomu v roce 2023 to bylo celkem 9 749 řidičů. Ze statistik Policie České republiky vyplývá, že v roce 2022 došlo při dopravních nehodách k usmrcení 454 osob, toto číslo bylo nejnižší v historii. V roce 2023 se nepodařilo počet usmrcených osob snížit, nicméně s počtem 455 usmrcených osob nedošlo k žádnému razantnímu navýšení. Z těchto údajů vyplývá, že se služba dopravní policie svou činností každoročně pokouší předejít vzniku dopravních nehod a usiluje o zajištění bezpečnosti silničního provozu pro všechny jeho účastníky.



Obr.č. 1 Činnost policistů služby dopravní policie za rok 2022 zdroj: prezentace PČR



Obr. č. 2 Činnost policistů služby dopravní policie za rok 2023 zdroj: prezentace PČR

	2022	2022	2021	2019
EU 27 států	20 640	46	4%	-9%
Belgie	540	46	5%	-16%
Bulharsko	531	78	-5%	-15%
Česko	454	50	-1%	-15%
Dánsko	154	26	18%	-23%
Estonsko	49	37	-11%	-6%
Finsko	195	35	-13	-7
Francie	3267	50	11%	1%
Chorvatsko	275	71	-6%	-7%
Irsko	155	31	14%	11%
Itálie	3159	54	10%	0%
Kypr	37	41	-18%	-29%
Litva	120	43	-19%	-35%
Lotyšsko	113	60	-23%	-14%
Lucembursko	36	56	50%	64%
Maďarsko	537	55	-1%	-11%
Malta	26	50	189%	63%
Německo	2788	33	9%	-8%
Nizozemsko	655	37	29%	12%
Polsko	1896	50	-16%	-35%
Portugalsko	618	60	10%	-10%
Rakousko	370	41	2%	-11%
Řecko	635	61	2%	-8%
Rumunsko	1633	86	-8%	-12%
Slovensko	266	49	8	-1%
Slovinsko	85	40	-25%	-17%
Španělsko	1746	37	14%	-1%
Švédsko	227	22	8%	-3%

Tabulka 81 počet usmrcených osob v zemích EU, vlastní zpracování dle (Statistik Evropské komise)

Tabulka ukazuje přehled smrtelných dopravních nehod v Evropské unii jako celku a v jejich jednotlivých členských státech.

PRAKTICKÁ ČÁST

4. Cíl výzkumu

Cílem výzkumné části této práce je analyzovat informovanost a stanoviska řidičů vztahující se k problematice bezpečnosti silničního provozu v České republice a členských zemích Evropské unie a vyhodnotit zda je dohled Policie České republiky na silniční provoz ve vztahu k činnosti policejních sborů členských zemí Evropské unie efektivní. Dílčím cílem výzkumné části je zvoleným způsobem zmapovat:

1. Jak řidiči vnímají bezpečnost silničního provozu v České republice a v jednotlivých členských státech Evropské unie.
2. Jak řidiči hodnotí efektivitu práce Policie České republiky v oblasti zajištění bezpečnosti silničního provozu?
3. Názor řidičů na současnou právní úpravu problematiky bezpečnosti silničního provozu v České republice.
4. Měla by být pravidla silničního provozu jednotná v rámci celé Evropské unii?

Pilotní šetření

Před vlastním zadáváním dotazníků bylo provedeno tzv. pilotní šetření, kdy byla předložena 4 respondentům zkušební varianta dotazníku. Respondenti byli požádáni o krátké vyjádření ke srozumitelnosti a jasnosti otázek v dotazníku. Po vyhodnocení výsledků zkušební varianty dotazníku byly otázky upraveny a přizpůsobeny, dle připomínek respondentů. Výsledky zkušební varianty dotazníku nejsou zahrnuty do výsledků dotazníkové šetření, posloužily pouze k úpravě a vytvoření konečné varianty dotazníku.

5. Metodika

Jedná se o empirické šetření provedené prostřednictvím elektronického dotazníku. Pro účely tohoto výzkumu byl sestaven dotazník s 16 uzavřenými

otázkami. Shromážděná data byla následně analyzována, k čemuž byl použit výpočet absolutní a relativní četnosti, kontingenční tabulky pro zpřehlednění vztahu mezi dvěma znaky a modus. Pomocí syntézy bylo provedeno shrnutí výsledků provedeného šetření.

6. Výběr respondentů

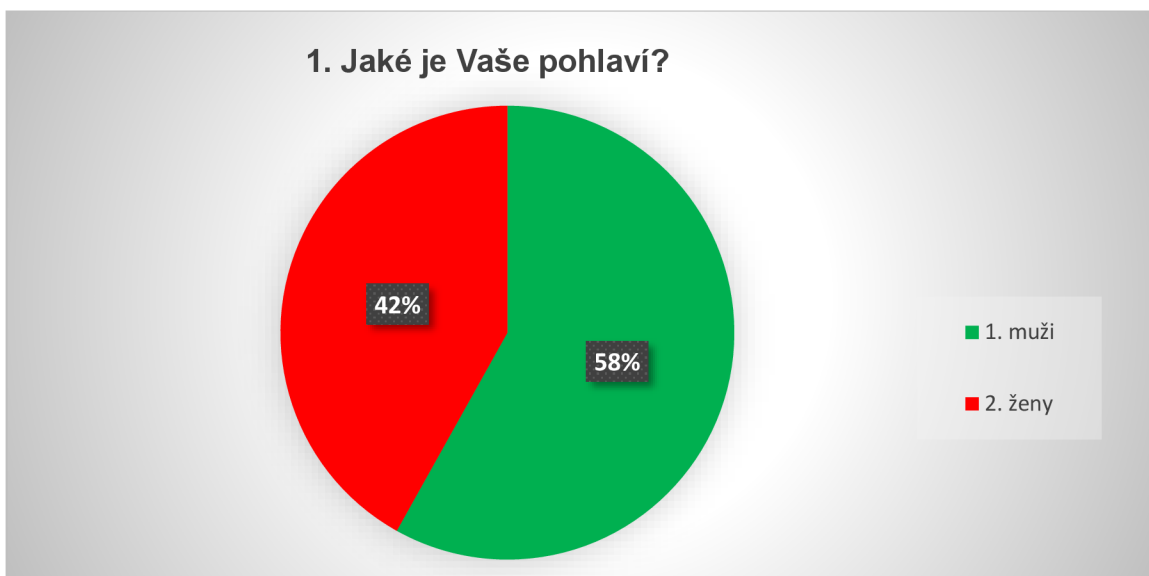
Pro potřebné získání dat pomocí dotazníkového šetření bylo osloveno celkem 148 respondentů. Výběr respondentů nebyl ničím specifikován ani omezen. Respondenti byli získáni oslovením přátel a rodiny autora práce, dále také oslovením kolegů v zaměstnání a žádostmi při náhodném setkání autora s možnými respondenty.

7. Průběh šetření a charakteristika šetřeného vzorku

Sběr dat proběhl v měsíci lednu, únoru a březnu 2024, prostřednictvím dotazníkového šetření distribuovaného přes sociální síť Facebook, dále rozesláním pomocí emailových adres a telefonních kontaktů přes aplikaci WhatsApp. Dotazník byl distribuován elektronickou cestou v podobě hypertextového odkazu na samotný elektronický dotazník. Dotazník řádně vyplnilo celkem 148 respondentů.

Otázka č. 1 Jaké je Vaše pohlaví?

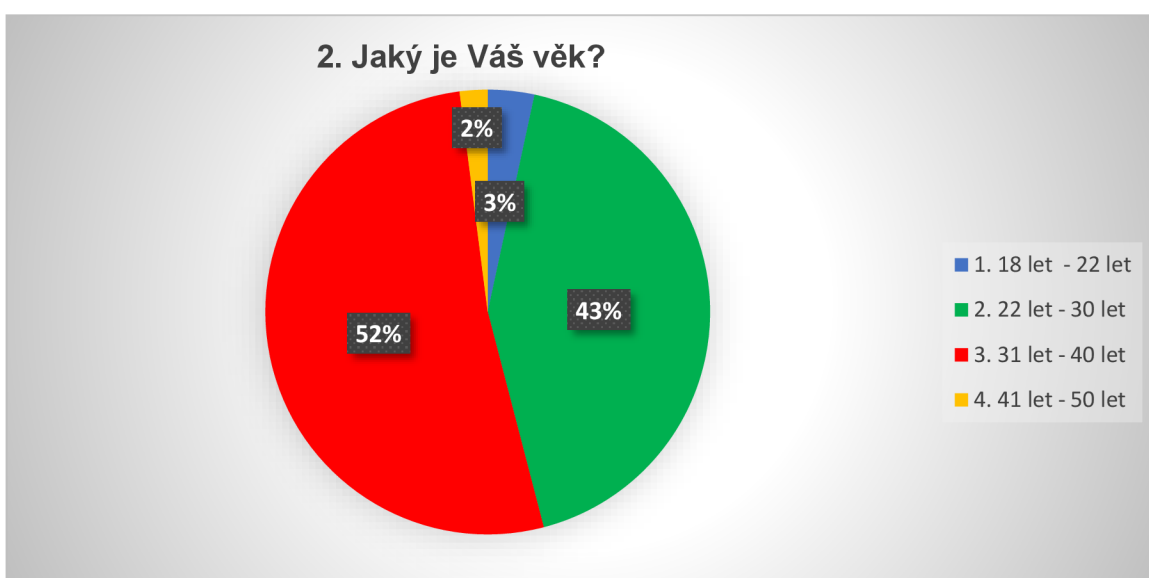
Na dané otázky odpovídalo celkem 86 mužů a 62 žen. Za jiné pohlaví se nepovažuje žádný z dotazovaných respondentů. Následující graf zobrazuje poměr mužů a žen ve zkoumaném vzorku respondentů. Zmíněná data jsou znázorněna v grafu č. 1.



Graf č. 1 pohlaví respondentů

Otázka č. 2 Jaký je Váš věk?

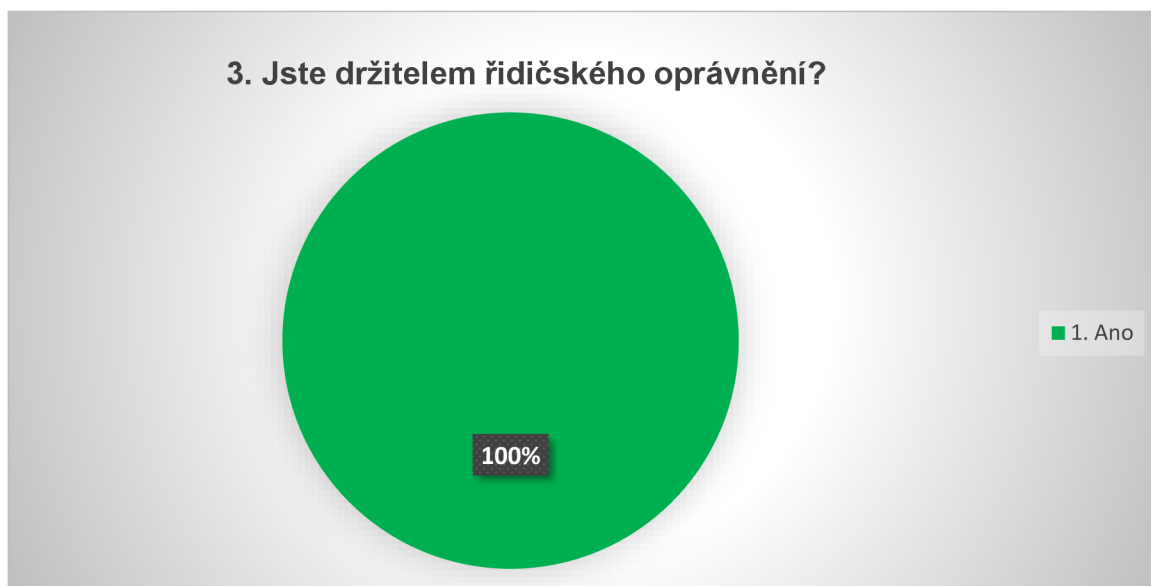
Z celkového množství respondentů bylo 5 dotázaných ve věkové skupině 18-21 let, 63 dotázaných ve věkové skupině 22-30 let, 77 dotázaných ve věkové skupině 31-40 let, 3 dotázaní ve věku 41-50 let. Do věkových skupin do 18 let a více než 51 let nespadal žádný z tázaných respondentů. Pro lepší znázornění byl vytvořen následující graf.



Graf č. 2 Věk respondentů

Otázka č. 3 Jste držitelem řidičského oprávnění?

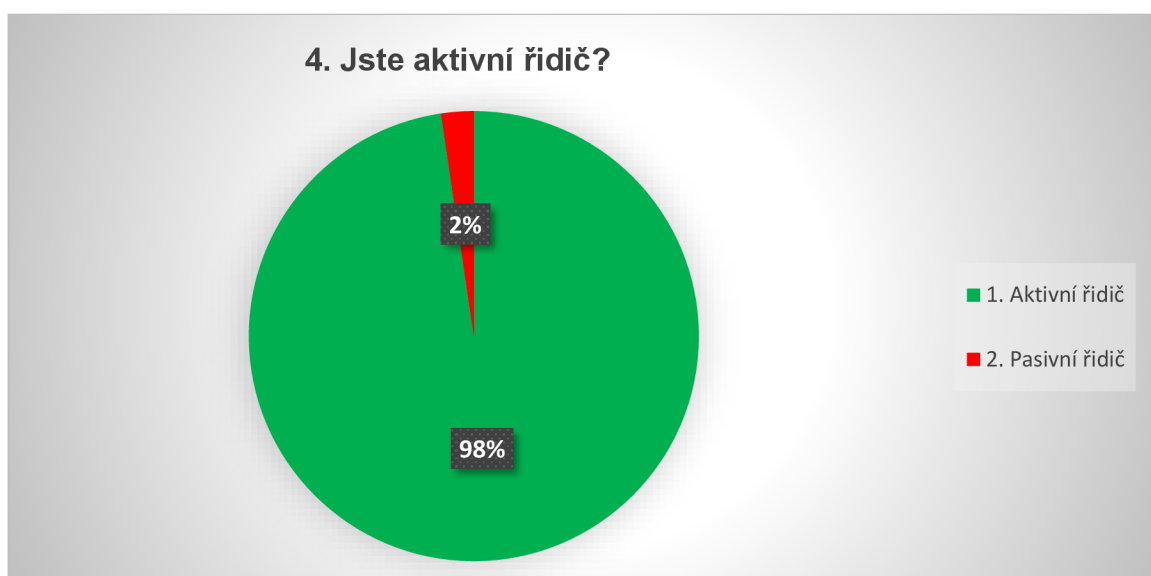
Všech 148 dotazovaných respondentů je držitelem řidičského oprávnění.



Graf č. 3 Držitelé řidičského oprávnění

Otázka č. 4 Jste aktivní řidič?

Z celkového počtu 148 respondentů je celkem 134 aktivních řidičů a pouze 14 pasivních řidičů.



Graf č. 4 Aktivní řidič a pasivní řidič

Otázka č. 5 Jak dlouho vlastníte řidičské oprávnění?

Z celkového množství respondentů vlastní řidičské oprávnění do 5 let 8 dotazovaných, 6-10 let 55 dotazovaných, 11-20 let 82 dotazovaných a 21 let a více vlastní řidičské oprávnění 3 dotazovaní. Pro lepší znázornění byl vytvořen následující graf.



Graf č. 5 Délka řidičského oprávnění

Rozsah statistického souboru je 148 a jednotliví respondenti jsou jednotky tohoto statistického souboru.

Prvním zkoumaným statistickým znakem bylo pohlaví respondentů, přičemž znak pohlaví nabývá dvou hodnot a to muž a žena. Absolutní četnost hodnoty muž je 86 a absolutní četnost hodnoty žena je 62. Relativní četnost hodnoty muž je v tomto případě 58% a relativní četnost hodnoty žena je 42%.

Druhým zkoumaným statistickým znakem byl věk respondentů. Tento znak nabýval čtyř různých hodnot: 18-21 let, 22-30 let, 31-40 let a 41-50 let. Absolutní četnost hodnoty 18-21 let je 5, hodnoty 22-30 let je 63, hodnoty 31-40 let je 77 a hodnoty 41-50 let je 3. Relativní četnost hodnoty 18-21 let jsou 3%, hodnoty 22-30 let je 43%, hodnoty 31-40 let je 52% a hodnoty 41-50 let jsou 2%.

Třetím zkoumaným statistickým znakem byl údaj kolik z dotazovaných respondentů vlastní řidičské oprávnění. Absolutní četnost této hodnoty je 148. Relativní četnost této hodnoty je 100%. Všichni dotazovaní respondenti vlastní řidičské oprávnění.

Čtvrtým zkoumaným statistickým znakem byl údaj o počtu aktivních a pasivních řidičů. Tento znak nabýval dvou různých hodnot: aktivní řidič a pasivní řidič. Absolutní četnost hodnoty aktivní řidič je 134 a absolutní četnost hodnoty pasivní řidič je 14. Relativní četnost hodnoty aktivní řidič je 98%. A relativní četnost hodnoty pasivní řidič jsou pouhá 2%. Z tohoto vyplývá, že téměř většina dotazovaných respondentů jsou aktivní řidiči, kteří se denně pohybují po pozemních komunikacích.

Pátým zkoumaným statistickým znakem byl časový údaj, po který respondenti vlastní řidičské oprávnění. Tento znak nabýval čtyř různých hodnot: do 5 let, 6-10 let, 11-20 let a 21 a více let. Absolutní četnost hodnoty do 5 let je 8, hodnoty 6-10 let je 55, hodnoty 11-20 let je 82 a hodnoty 21 let a více je 3. Relativní četnost hodnoty do 5 let je 6%, hodnoty 6-10 let je 37%, hodnoty 11-20 let je 55% a hodnoty 21 a více let jsou 2%.

8. Analýza výsledků šetření

Tato část práce je zaměřena na analýzu výsledků šetření.

Otázka č. 6 Jak se dle Vašeho názoru vyvíjí situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu?

Otázka č. 6 byla zaměřena na názor respondentů na vývoj situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Celkem 50 respondentů se domnívá, že se situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu spíše zhoršuje, což je 36%. Naopak 42 respondentů se domnívá, že se situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu spíše zlepšuje, což je 31%. Celkem 18 respondentů uvádí, že situace zůstává stejná. Dále dle 14 respondentů se situace výrazně zhoršuje a naopak dle

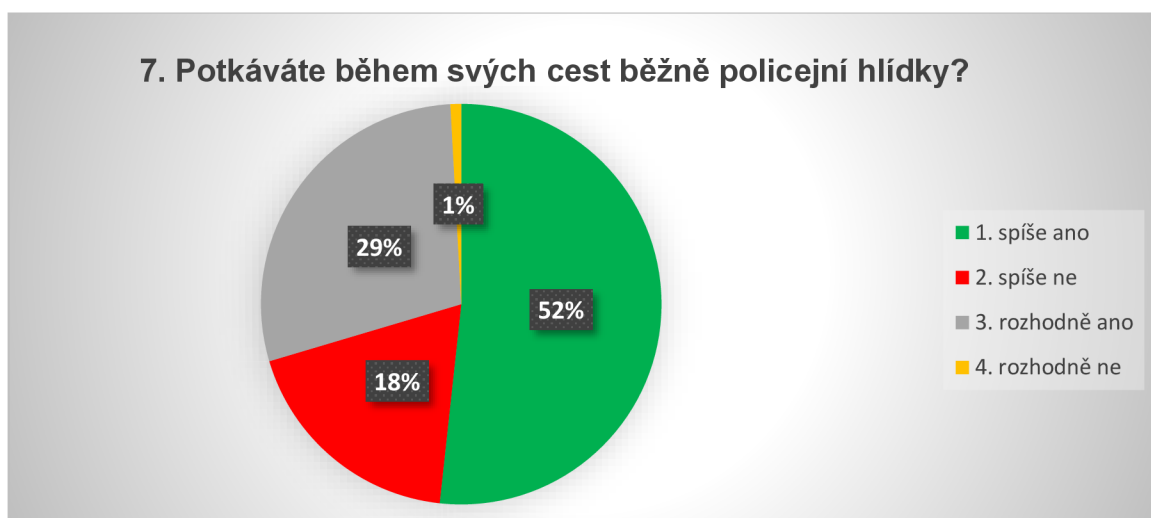
14 respondentů se situace výrazně zlepšuje. Pro názornost byl vytvořen níže uvedený graf, který zobrazuje odpovědi respondentů.



Graf č. 6 Vývoj situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Otázka č. 7 Potkáváte během svých cest běžně policejní hlídky?

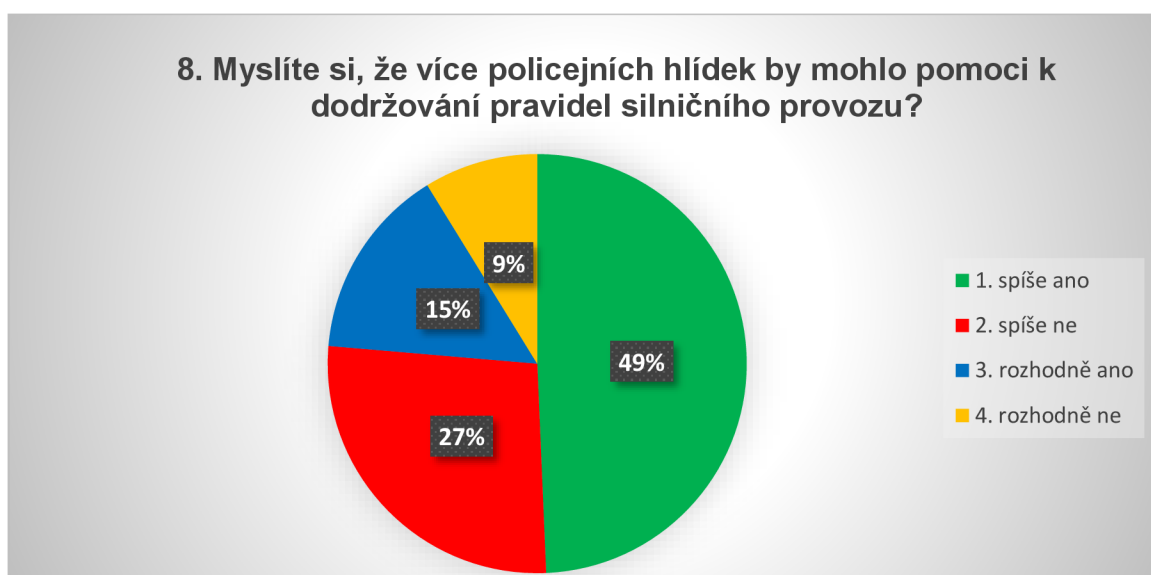
Nejvíce respondentů se přiklání ke stanovisku, že během svých cest policejní hlídky běžně potkává. Tedy celkem 72 dotazovaných odpovědělo spíše ano, což je 52% a 40 dotazovaných uvedlo, že rozhodně ano, což je 29%. Pouze 26 dotazovaných odpovědělo, že spíše ne, což je 18% a pouhých 10 respondentů, tedy 1% uvedlo, že hlídky běžně nepotkává.



Graf č. 7 Viditelnost policejních hlídek

Otázka č. 8 Myslíte si, že více policejních hlídek by mohlo pomoci k dodržování pravidel silničního provozu?

Tato otázka byla směřována na názor respondentů o možnosti zvýšení bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím navýšení počtů policejních hlídek. Dle dotazníkového šetření vyplývá, že více než polovina dotazovaných se přiklání k názoru, že by ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu navýšení policejních hlídek přispělo. Celkem 73 dotazovaných odpovědělo spíše ano, což je 49% a 22 dotazovaných odpovědělo rozhodně ano, což je 15%. Negativně odpovědělo celkem 53 respondentů. 40 z nich se přiklání k názoru, že více policejních hlídek by ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu spíše nepomohlo a 13 z nich uvedlo, že zvýšení počtu policejních hlídek by na zvýšení bezpečnosti silničního provozu rozhodně nemělo vliv. Pro názornost byl vytvořen graf. č. 8

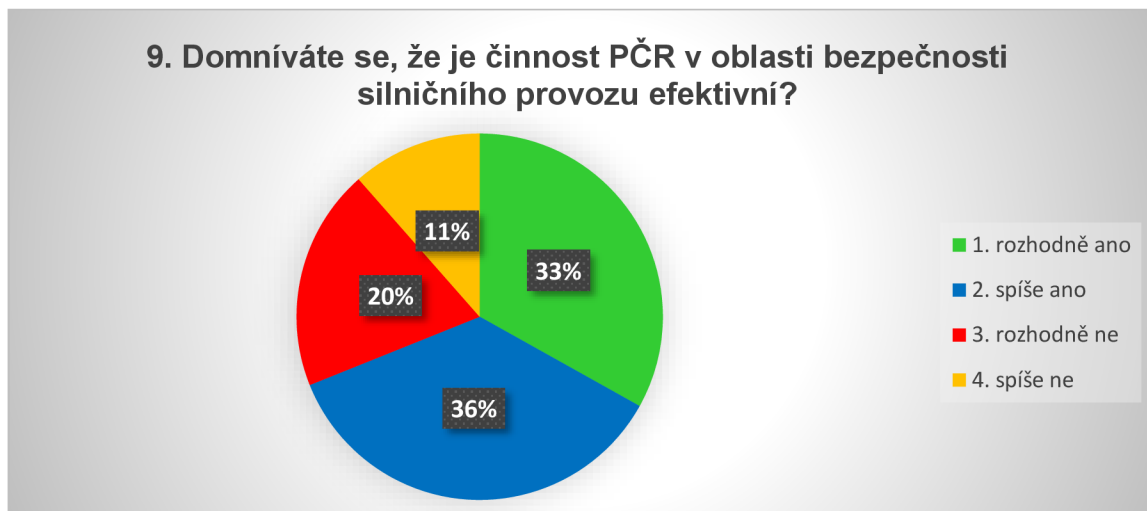


Graf č. 8 Vliv zvýšení počtu policejních hlídek na bezpečnost provozu

Otázka č. 9 Domníváte se, že je činnost Policie České republiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu efektivní?

Otázka číslo 9 byla směřována na činnost Policie ČR v oblasti silničního provozu. Konkrétně, zda se respondenti domnívají, že činnost Policie ČR v oblasti bezpečnosti silničního provozu je vykonávána efektivně. Z celkového množství respondentů se jich 49 domnívá, že činnost Policie ČR v oblasti silničního provozu je vykonávána rozhodně efektivně, což je 33% a 53 respondentů se domnívá, že

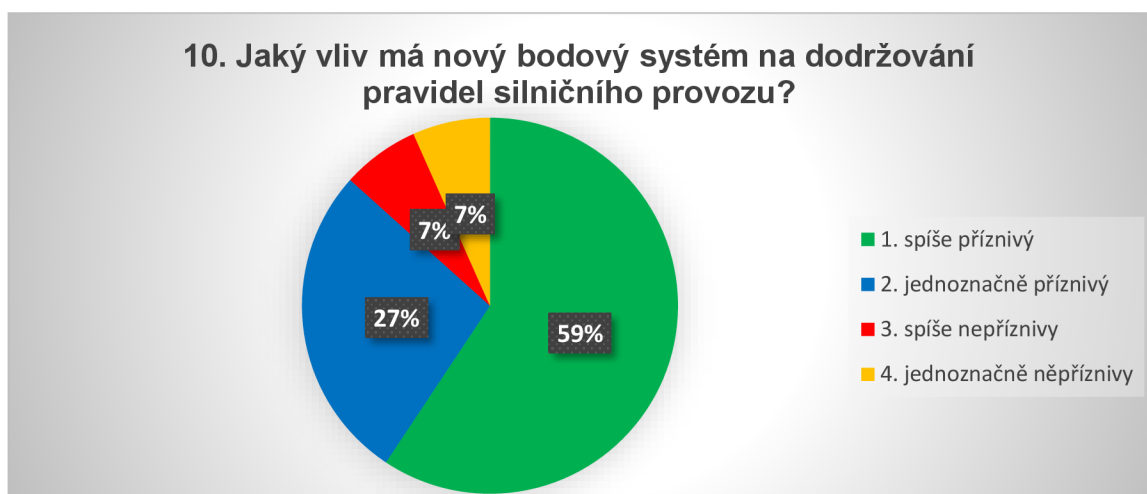
činnost Policie ČR je vykonávána spíše efektivně, což je 36%. Dále se 29 respondentů domnívá, že činnost Policie ČR v oblasti silničního provozu spíše není efektivní, což činí 20% a 17 dotazovaných uvedlo, že rozhodně není efektivní, což je 11%.



Graf č. 9 Efektivita činnosti Policie ČR

Otázka č. 10 Jaký vliv má podle Vás nový bodový systém na dodržování pravidel silničního provozu?

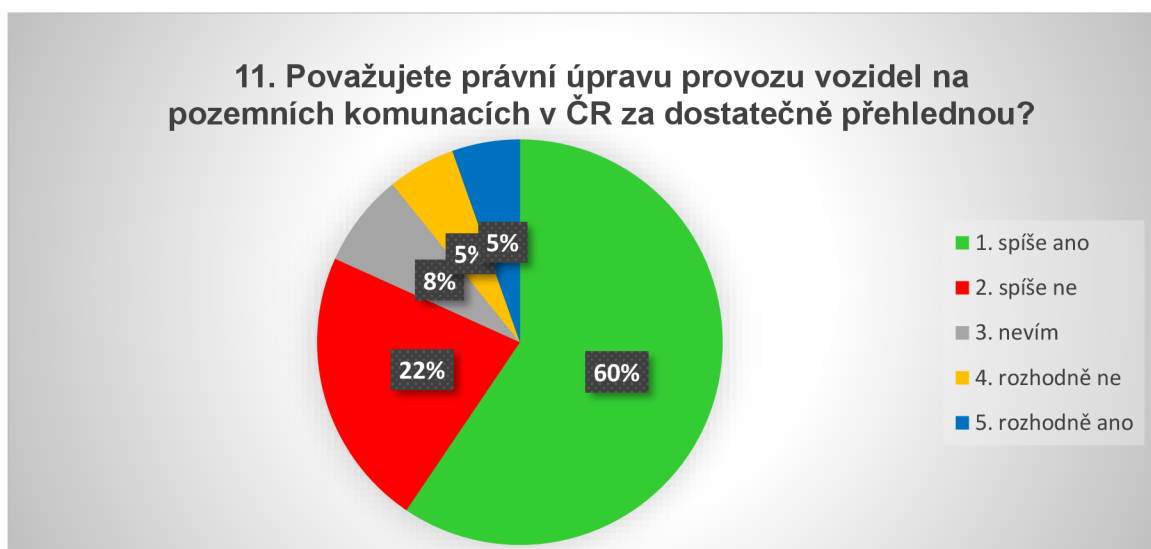
Z celkového počtu respondentů odpovědělo 89 spíše příznivý, což je 59%, 41 respondentů odpovědělo jednoznačně příznivý, což je 27%. Dále 8 uvedlo spíše nepříznivý, jedná se o 7% respondentů a 10 respondentů uvedlo jednoznačně nepříznivý, tudíž také 7% z celkového počtu dotazovaných.



Graf č. 10 Vliv nového bodového systému

Otázka č. 11 Považujete právní úpravu provozu vozidel na pozemních komunikacích v ČR za dostatečnou a přehlednou?

Celkem 89 respondentů považuje právní úpravu provozu vozidel na pozemních komunikacích v České republice za spíše přehlednou, jedná se o 60% a 8 respondentů považuje tuto právní úpravu za rozhodně přehlednou, což je 5%. Dále 34 respondentů odpovědělo, že právní úprava spíše přehledná není, což činí 22%. 8 dotazovaných uvedlo, že rozhodně přehledná není, jedná se o 5%. Celkem 11 respondentů nemá o této právní úpravě dostatečný přehled a na otázku odpověděli neví.

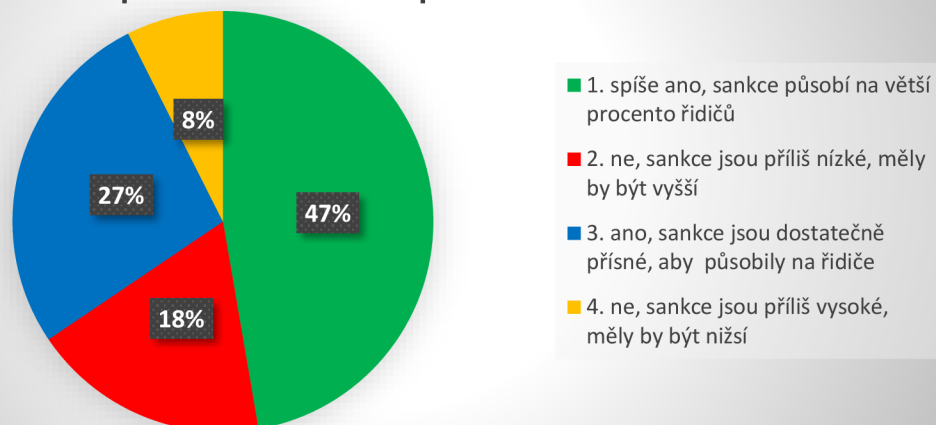


Graf č. 11 Přehlednost právní úpravy o provozu vozidel v ČR

Otázka č. 12 Jsou podle Vás sankce za protiprávní jednání spáchané na úseku proti bezpečnosti silničního provozu v ČR adekvátní?

Celkem 70 dotazovaných odpovědělo, spíše ano, sankce působí na větší procento řidičů. 25 dotazovaných odpovědělo, že sankce jsou příliš nízké a měly by být vyšší. Dále 40 respondentů uvedlo, ano sankce jsou dostatečně přísné, aby působily na řidiče, a 13 respondentů se přiklání k odpovědi, že sankce jsou příliš vysoké a měly by být nižší.

12. Jsou sankce za protiprávní jednání spáchané na úseku proti bezpečnosti silničního provozu v ČR adekvátní?

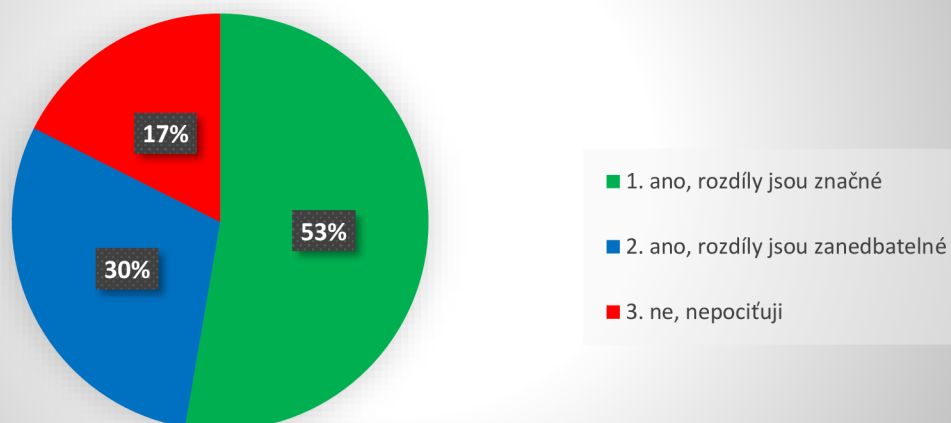


Graf č. 12 Adekvátnost sankcí na úseku bezpečnosti silničního provozu v ČR

Otázka č. 13 Vnímáte rozdíly v pravidlech silničního provozu v jednotlivých členských státech EU?

Otázka č. 13 byla směřována na problematiku rozdílných právních úprav v rámci jednotlivých států Evropské unie. Celkem 78 respondentů odpovědělo, že vnímá značné rozdíly v pravidlech silničního provozu v jednotlivých státech EU, dále 44 respondentů uvedlo, že vnímá rozdíly, nicméně jsou pro ně zanedbatelné. A 26 dotazovaných odpovědělo, že rozdíly v právních úpravách členských států EU nepocítuje.

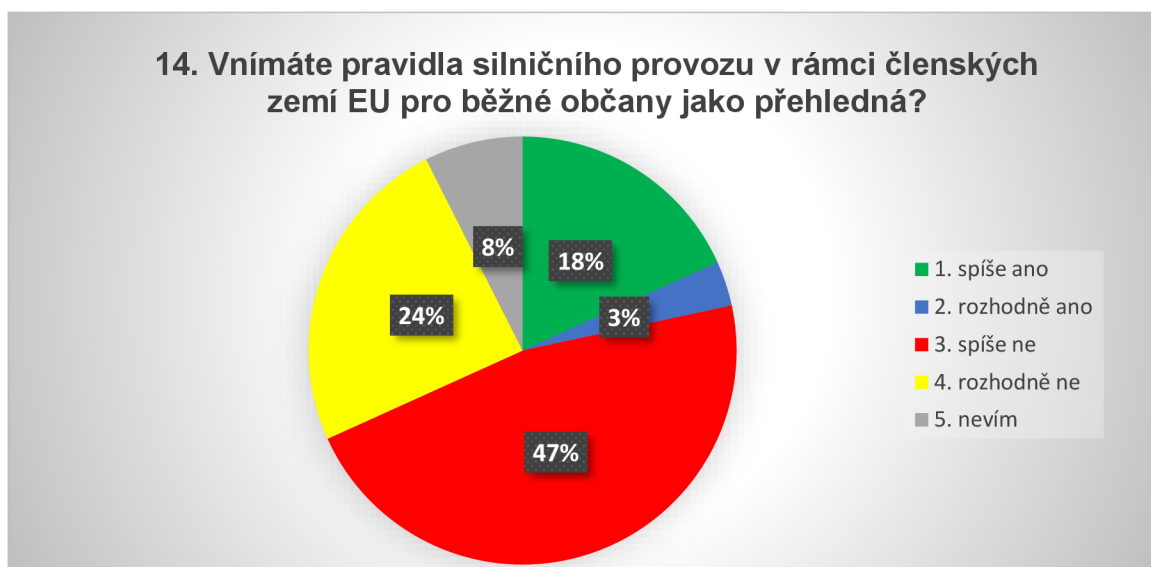
13. Vnímáte rozdíly v pravidlech silničního provozu v jednotlivých členských státech EU?



Graf č. 13 Rozdíly v pravidlech silničního provozu v členských státech EU

Otázka č. 14 Vnímáte pravidla silničního provozu v rámci členských zemí Evropské unie pro běžné občany jako přehledná?

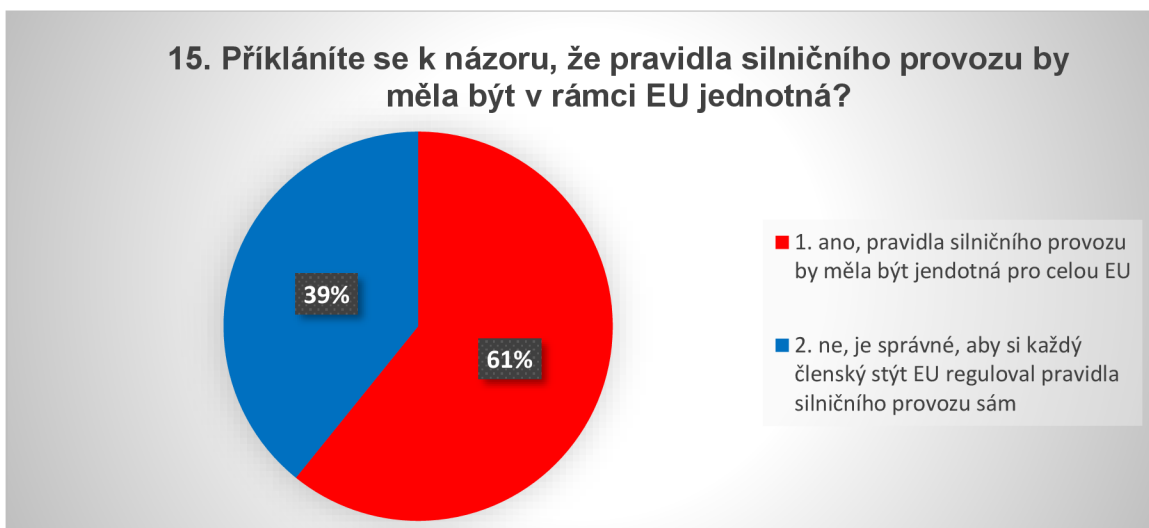
Tato otázka byla zaměřena na přehlednost pravidel silničního provozu v jednotlivých členských státech Evropské unie. Celkem 69 dotazovaných odpovědělo spíše ne, 36 odpovědělo rozhodně ne, 27 uvedlo spíše ano, 5 odpovědělo rozhodně ano a 11 respondentů nemá ucelený přehled o této problematice a odpovědělo nevím.



Graf č. 14 Přehlednost právní úpravy silničního provozu v zemích EU

Otázka č. 15. Přikláníte se k názoru, že pravidla silničního provozu by měla být v rámci Evropské unii jednotná?

Cílem otázky č. 15 bylo zjistit názor respondentů na jednotnost pravidel silničního provozu v rámci celé Evropské unie. Dle výsledku provedeného šetření bylo zjištěno, že celkem 90 respondentů, což je 61% se přiklání k jednotnosti pravidel silničního provozu v rámci Evropské unie a 58 respondentů, což je 39%, zastává názor, aby si pravidla silničního provozu reguloval každý členský stát Evropské unie sám.



Graf č. 15 Jednotná pravidla silničního provozu v rámci EU

Otázka č. 16 Domníváte se, že bezpečnost silničního provozu by mohla zvýšit jednotná, centrální evidence dopravních přestupků v rámci všech členských států EU?

Cílem otázky č. 16 bylo zjistit postoj respondentů k zavedení jednotné, centrální evidence dopravních přestupků v rámci všech členských států Evropské unie. Celkem 96 respondentů, což je 65% odpovědělo ano, řidiči by tak páchali méně přestupků, 31 respondentů, což je 21% odpovědělo ne, nemělo by to na bezpečnost silničního provozu v Evropské unii vliv, 21 dotazovaných respondentů, což je 14% odpovědělo, že neví zda by to přispělo k vyšší bezpečnosti silničního provozu či nikoliv.



Graf č. 16 Jednotná, centrální evidence dopravních přestupků v rámci EU

9. Shrnutí výsledků a jejich vyhodnocení

Šetřený vzorek se skládal z 86 mužů a 62 žen, přičemž všichni respondenti vlastní řidičské oprávnění.

1. Jak řidiči vnímají bezpečnost silničního provozu v České republice a v jednotlivých členských státech Evropské unie.

Pro analýzu vnímání bezpečnosti silničního provozu v České republice a v členských státech Evropské unie jednotlivými řidiči, byly použity otázky 6;10;13 a 16.

Názory řidičů na otázku bezpečnosti silničního provozu jsou nejednoznačná. Řidiči vnímají bezpečnostní situaci v oblasti provozu na pozemních komunikacích individuálně. Celkem 36% respondentů se domnívá, že situace se spíše zhoršuje a 10% respondentů uvedlo, že se situace dokonce výrazně zhoršuje. Naopak 31% respondentů uvedlo, že vnímá situaci v oblasti bezpečnosti silničního provozu pozitivně a dochází k jejímu zlepšení. Současně 10% respondentů uvedlo, že se situace dle jejich názoru výrazně zlepšuje. Celkem 18 respondentů uvádí, že situace ohledně bezpečnosti silničního provozu zůstává stejná. Vliv na stanoviska jednotlivých respondentů mohou mít také média. Denně se setkáváme s informacemi o dopravních komplikacích, uzavírkách či dopravních nehodách. Méně se již hovoří o tom, že veškeré zainteresované subjekty usilují o snížení počtu dopravních nehod a zvýšení bezpečnosti v této oblasti. Nový bodový systém však značná většina respondentů vnímá kladně, konkrétně 59% respondentů uvádí, že nový bodový systém má spíše příznivý vliv na bezpečnost silničního provozu a 27% respondentů odpovědělo, že nový bodový systém má jednoznačně příznivý vliv. Zbývajících 14% jsou záporné odpovědi, kdy se respondenti domnívají, že nový bodový systém má spíše negativní dopad. Na jeho objektivní hodnocení prostřednictvím statistických dat je však ještě příliš brzy, můžeme tedy pouze spoléhat, že touto právní úpravou byl učiněn krok vpřed a přispěje k nížení počtu dopravních nehod na českých silnicích. Dále více než polovina dotazovaných respondentů přesně 53% uvedlo, že vnímá značné rozdíly v pravidlech silničního provozu v České republice a jednotlivých členských státech

Evropské unie. Dále 30% respondentů uvedlo, že rozdíly v pravidlech silničního provozu vnímá, nicméně jsou pro ně zanedbatelné a 17%, že rozdíly nijak nepocituje. Evropská unie usiluje o to, aby alespoň v některých oblastech bezpečnosti silničního provozu byla nastavena společná pravidla pro všechny členské státy. Dále se většina členských států připojila ke společné vizi nula, na základě níž vypracovává své bezpečnostní strategie, které mají vést k snížení počtu usmrčených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách. Celkem 65% respondentů se také domnívá, že ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích by mohlo dojít prostřednictvím vytvoření jednotné, centrální evidence dopravních přestupků, na jejímž základě by řidiči mohli páchat nižší procento dopravních přestupků a současně při udělení zákazu řízení motorových vozidel v jednom státě, by tento zákaz řízení motorových vozidel platil ve všech členských státech Evropské unie. Celkem 21% dotazovaných uvádí, že jednotná evidence by neměla na bezpečnost silničního provozu vliv a 14% dotazovaných neví, zda by jednotná evidence měla vliv na zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

2. Jak řidiči hodnotí efektivitu práce Policie České republiky v oblasti zajištění bezpečnosti silničního provozu a oprávnění policie?

Za účelem zjištění, jak řidiči hodnotí efektivitu práce Policie České republiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu a oprávnění policie, byly použity otázky 7;8 a 9.

Více než polovina dotazovaných respondentů, dohromady přesně 81% uvedlo, že se během cest běžně s hlídkami policie setkává. Zbývajících 19% respondentů mělo na tuto otázku zápornou odpověď. Na otázku, zda se jim jeví činnost Policie České republiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu jako efektivní, celkem 69% respondentů odpovědělo kladně, tedy činnost policie v oblasti silničního provozu vnímají jako efektivní. Zbývajících 31% respondentů hodnotí efektivitu činnosti policie v oblasti silničního provozu jako spíše nebo zcela neefektivní. Dle dotazníkového šetření dále vyplývá, že celkem 64% dotazovaných se přiklání k názoru, že ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu by navýšení policejních

hlídek přispělo. Zbývajících 36% se domnívá, že navýšení počtu policejních hlídek by na bezpečnost silničního provozu nemělo vliv.

Viditelný dohled je jednou z priorit Policie České republiky, nicméně vše se odvíjí od personálního stavu. Vzhledem k vývoji představ společnosti o kvalitě života a posunu hodnotového spektra u mladé generace lze očekávat, že relativní pozice dosahovaného příjmu bude významná pro budoucí prestiž i atraktivitu povolání, a tedy i jeho výběr. Policie ČR není stále zcela konkurenceschopná vůči ostatním zaměstnavatelům. Současný stav znevýhodňuje Policii ČR jako zaměstnavatele na trhu práce, což se odráží v možnostech naplňování rekruotačních cílů. Aktuální situace je taková, že v některých krajích chybí policisté. Řada zkušených policistů postupně policejní řady opouští a dlouhodobě se nedaří tyto prázdná místa zaplnit. Mezi důvody, proč zkušení policisté odchází, může rovněž patřit pocit frustrace z přístupu nadřízených či z množství policejní administrativy, která je v současní době přebujelá. Při tak velkém množství administrativy je obtížné pracovat bez chyby, paradoxně tohle velké množství administrativy bylo vytvořeno za účelem, aby se chyby nestávaly. Je vydáno také velké množství různých závazných a metodických pokynů, které by měli policisté znát a řídit se jimi, avšak nastudování takového množství písemností je obtížné. Pro službu dopravní policie je jedním z hlavních pokynů, pokyn policejního prezidenta č. 300/2020, kterým se upravuje postup na úseku plynulosti a bezpečnosti silničního provozu.

3. Názor řidičů na současnou právní úpravu pravidel bezpečnosti silničního provozu v České republice.

Za účelem vyhodnocení převládajícího názoru řidičů na současnou právní úpravu pravidel silničního provozu v České republice, byly použity otázky 11 a 12.

Cílem této výzkumné otázky bylo zjistit názor řidičů na současnou právní úpravu pravidel silničního provozu. Konkrétně, zda se právní úprava jeví jako přehledná a sankce z této právní úpravy vyplývající jsou dle řidičů adekvátní. Klíčovým zákonem v oblasti bezpečnosti silničního provozu je zákon č. 361/2000 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tento zákon mimo jiné upravuje povinnosti účastníků silničního provozu a stanovuje sankce v případě jejich

porušení. Celkem 60% respondentů považuje právní úpravu provozu vozidel na pozemních komunikacích v České republice za spíše přehlednou a 5% respondentů za zcela přehlednou. Dále 22% respondentů uvedlo, že právní úprava je spíše nepřehledná a pro 5% respondentů, že právní úprava je zcela nepřehledná. Celkem 8% respondentů na položenou otázku odpovědělo, že neví, zda právní úprava přehledná či nikoliv. V případě ukládání sankcí 27% respondentů uvedlo, že sankce jsou dostatečně přísné, aby působily na řidiči a 47% respondentů uvedlo, že aktuální sankce působí na větší procento řidičů. Pouze 18% dotazovaných se domnívá, že sankce jsou příliš nízké a 4% naopak zastávají názor, že sankce jsou příliš vysoké. Vzhledem ke skutečnosti, že dopravní zákon prošel novelou a v současném znění je platný od začátku roku 2024, nelze provést objektivní zhodnocení na základě statistických dat.

4. Měla by být pravidla silničního provozu jednotná v rámci celé Evropské unii?

Pro získání potřebných údajů od respondentů, byly v rámci dotazníkového šetření využity otázky 14 a 15.

Cílem čtvrté výzkumné otázky bylo zjistit stanovisko řidičů na jednotnou právní úpravu pravidel silničního provozu v rámci celé Evropské unie. Více než polovina dotazovaných respondentů se ztotožňuje s názorem, že pravidla silničního provozu jednotlivých členských zemí EU nejsou pro běžné občany ČR dostatečně přehledná. Celkem 47% dotazovaných odpovědělo spíše ne a 24% rozhodně ne. 18% respondentů uvedlo, že pravidla provozu v jednotlivých členských státech Evropské unie jsou spíše přehledná a pro 3% respondentů jsou zcela přehledná. Zbývajícím 8% dotazovaných na tuto otázku názor neuvedlo. Dle dotazníkového šetření jsem došla k závěru, že u dotazovaných řidičů převládá spíše stanovisko, aby byla pravidla silničního provozu v rámci celé Evropské unie jednotná. Celkem 61% respondentů uvedlo, že by souhlasili se zavedením jednotné právní úprava, oproti tomu 39% respondentů s jednotnou právní úpravou nesouhlasí.

Závěr

Úsilí Evropské unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu vedlo ke snížení počtu usmrcených osob na silnicích z 51 400 v roce 2001 na 19 800 v roce 2021. Téměř bylo dosaženo cíle Evropské unie snížit počet úmrtí na silnicích mezi lety 2001 a 2020 o 75 %. Slibný trend vedoucí ke snížení počtu úmrtí na pozemních komunikacích o polovinu, kterého bylo v prvním desetiletí téměř dosaženo, však začal později stagnovat a dále se počet osob usmrcených při dopravních nehodách v Evropské unii v roce 2021 ve srovnání s rokem 2020 zvýšil o 6 %. Tato vývojově nepříznivá situace vyžadovala nový impuls pro úsilí v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Ve svém Vallettském prohlášení Rada Evropské unie vyzvala Komisi k přijetí politických iniciativ na období let 2020-2030 s cílem snížit počet úmrtí a zlepšit ochranu účastníků silničního provozu. Ve své strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z roku 2020 potvrdila Komise cíl vize nula, čímž je dosažení počtu nulových úmrtí na silnicích do roku 2050. Evropská unie pro období 2021-2030 definovala 8 klíčových ukazatelů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, které budou vyhodnocovány ve všech členských zemích Evropské unie. Mezi těchto 8 ukazatelů patří rychlost jízdy, bezpečnostní pásy, ochranné vybavení, alkohol, distrakce, bezpečnost vozidel, infrastruktura a ponehodová péče. V rámci členských zemí Evropské unie má Švédsko stále nejbezpečnější silnice (22 úmrtí na 1 milion obyvatel), zatímco Rumunsko má v rámci Evropské unie silnice nejméně bezpečné (86 úmrtí na 1 milion obyvatel).

Samotnou efektivitu policie České republiky a policejních sborů Evropské unie lze nejlépe hodnotit v odrazu počtu usmrcených osob. Na efektivitě se nemalou mírou podílí právní úprava jak silničního provozu, tak předpisů upravujících sankce za porušení dopravních pravidel a v neposlední řadě také závisí na schopnostech státu vytvořit podmínky pro efektivní fungování dohledu nad jejich dodržováním. Tedy mít fungující prostředí a dostatek osob, které se na samotném dohledu podílí. Generální represe je jednou z nejefektivnějších způsobů předcházení protiprávního jednání. Činnost dopravních policistů se dotýká všech účastníků silničního provozu. Dopravní policisté řeší nejenom aktuálně vzniklé problémy a složité dopravní situace, ale přímo přispívají ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti

provozu na pozemních komunikacích, a to at' už formou viditelného nebo skrytého dohledu. Na základě dostupných informací, provedené analýzy a empirického šetření byl stanoven závěr, že dohled Policie České republiky na silniční provoz ve vztahu k činnosti policejních sborů členských zemí Evropské unie je efektivní. Česká republika se řadí mezi 15 zemí Evropské unie s nejnižším počtem usmrcených osob v souvislosti s dopravními nehodami na 1 milion obyvatel. Dále ze statistik Policie České republiky vyplývá, že v roce 2022 došlo při dopravních nehodách k usmrcení 454 osob, což je nejnižší číslo v historii počtu usmrcených osob na území České republiky. V rámci činnosti služby dopravní policie za rok 2023 došlo také k 9% navýšení počtu řešených přestupků oproti roku 2022. V rámci empirického šetření se 69% respondent domnívá, že činnost Policie České republiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu je efektivní. Dále celkem 64% respondentů uvedlo, že navýšení počtu hlídek dohledu na silniční provoz by ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu přispělo. Z Koncepce rozvoje Policie České republiky do roku 2027 vyplývá, že na tuto skutečnost má v plánu Policie ČR reagovat a chce zajistit nepřetržitý výkon služby při dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu na všech pozemních komunikacích v rámci České republiky. Tímto chce Policie ČR jako jeden z důležitých aktérů bezpečnosti silničního provozu přispět k zachování bezpečnosti veřejnosti v České republice v této oblasti. Policie ČR chce zajistit minimálně tři hlídky v rámci každého základního organizačního článku služby dopravní policie tak, aby byl zajištěn nepřetržitý výkon služby. Dále chce Policie ČR v souladu se schváleným materiálem „Rozvoj dálničních oddělení Policie České republiky do roku 2025“ posílit stávající dálniční oddělení nejen s ohledem na zásadní změny týkající se intenzity silničního provozu, ale i nezbytným zajištěním činnosti dálničních oddělení na nových dálničních úsecích. Efektivita dohledu se dá zvýšit také používáním automatizovaných systému a to nejen pro rychlost jízdy, nýbrž i pro vzdálenost mezi vozidly či detekci hovorových zařízení.

Nejčastější příčinou dopravních nehod způsobených řidiči osobních vozidel je nesprávný způsob jízdy, kam lze zařadit například nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Další velmi frekventovanou příčinou dopravních nehod je nepřiměřená rychlost nebo nedání přednosti v jízdě. Podle nových evropských

pravidel, bude rozšířena povinná výbava nových automobilů o moderní bezpečnostní technologie. Bezpečnostní prvky jako systém inteligentního přizpůsobení rychlosti či vyspělý systém nouzového brzdění, by měly být povinně součástí všech nových vozidel. Na základě toho, že téměř všechny dopravní nehody (95%) má na svědomí lidský faktor, očekává se, že povinné bezpečnostní technologie by mohly zachránit více než 25 000 životů a vyhnout se nejméně 140 000 vážným zraněním do roku 2038.

10. Seznam použité literatury

Monografie

CHMELÍK, Jan. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-211-0.

KOMÁREK, Jindřich a kol. *Inovativní metoda k odhalování trestných činů v silniční dopravě s využitím elektronických nehodových dat*. Praha: Vysoké učení technické v Praze, 2020. ISBN 978-80-01-06704-8.

KOMÁREK, Jindřich. *Bezpečnost silničního provozu: vědecká monografie = Traffic safety : scientific monography*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2022. ISBN 978-80-7251-529-5.

BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje [online]. In: Brusel, 2011, 2011 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://eurlex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=CS>

KOPECKÝ, Zdeněk; HOŘÍN, Jaroslav a PAVLÍČEK, Kamil. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva*. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2007. ISBN 978-80-7251-265-2.

MACEK, Pavel a FILÁK, Antonín. *Základy teorie policejně bezpečnostní činnosti*. Praha: Police History, 2004. ISBN 80-86477-21-5.

NOVOPACKÝ, Daniel. *Zákon o silničním provozu: komentář. Komentáře* (Wolters Kluwer ČR). Praha: Wolters Kluwer, 2022. ISBN 978-80-7676-494-1.

KOMÁREK, Jindřich a PAVLÍČEK, Kamil. *Evropské dopravní právo*. Praha: Policejní akademie České republiky v Praze, 2013. ISBN 978-80-7251-404-5.

PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2005. ISBN 8086477-24-0.

PAVLÍČEK, Kamil a KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost*. Praha: Police history, 2006, s. 16-17. ISBN 8086477-32-0.

ANDRES, Josef et al. *Hlubková analýza dopravních nehod (Metodika uplatnění výsledků výzkumu)*, 1. vyd. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2009. ISBN 978-80-86502-99-1.

MACHUTOVÁ a kol. *Století dopravní policie. 2. Vydání.* Praha: Moto Public. 2021. ISBN 978-80-906693-8-

ŠUCHA, Matúš et al. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů.* Psyché (Grada). Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0.

BLAŽEJOVSKÝ, Marek,. *Drogy v dopravě.* 1. Vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8.

Úplné znění zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky; Úplné znění zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich ; Úplné znění zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. Vydání: osmnácté. Praha: Armex Publishing, 2021. ISBN 978-80-87451-84-7.

Zákony a literární akty řízení:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://esipa.cz/sbirka/sbsrv.dll/sb?DR=SB&CP=32006R0561>

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://eurlex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1054&from=CS>

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>

Vyhláška č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-32>

Vyhláška č. 370/2020 Sb. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2020-370>

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 370/2020 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2020-370>

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Zákon č. 247/2000 Sb. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247>

Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247>

Zákon č. 273/2008 Sb., o policii České republiky. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>

Zákon o policii LBK č. 956 ze dne 20.8.2015. *DÁNSKÁ VLÁDA* [online]. 2015 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2015/956>

Zákon o silničním provozu a vyhláška č. 294/2015. *BESIP* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://besip.cz/getattachment/ec70359f-46a8-43ea-a2e0-c6e95d26d012/zakon-c-361_2000-verze-BESIP-k-1-1-24.pdf?lang=cs-CZ

Internetové zdroje:

2019-2022 ŽURNÁL INKLUZIVNÍ STATISTIKY DOPRAVNÍCH NEHOD. *Veřejná instituce Dopravní kompetenční agentura*. [online]. 2023 [cit. 2024-02-28].

Dostupné z: <https://tka.lt/2023/07/05/2019-2022-m-iskaitiniu-eismo-ivykiu-statistikos-leidinys/>

A guide to driving in CYPRUS. TISPOL European Traffic Police Network.

Visitcyprus.com [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z:

https://www.visitcyprus.com/files/PracticalInfo/transportation/A_guide_to_driving_in_Cyprus.pdf

Akční plán strategie besip 2021-2030. *Ministerstvo dopravy*. [online]. 2021 [cit.

2024-02-28]. Dostupné z: <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Priloha-1-%E2%80%93-Akni-plan.pdf?lang=cs-CZ>

AMBROŽOVÁ, Zuzana. Aktivity BESIP v roce 2008. *Ministerstvo dopravy*

[online]. 2008 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z:

https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/soubory/rada/archiv/8/besip-07-Aktivity-BESIP-Rada_1.pdf

Bezpečnostní situace. *Ministerstvo zahraničních věcí* [online]. nedat. [cit. 2024-

02-28]. Dostupné z:

https://mzv.gov.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/bulharsko/cestovani/other.html

Bienvenue sur le site officiel de la Gendarmerie nationale. *Ministere De Linterieur*

Et Des Outre-Mer [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z:

<https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/>

BÍLÁ KNIHA: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje.

Evropská komise [online]. 2011 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&f>

Bodový systém Německo. *Pravoprovsechny.cz* [online]. 2022 [cit. 2024-03-02].

Dostupné z: <https://www.pravoprovsechny.cz/clanky/bodovy-system-v-srn/>

BRIGADA MÓVIL - POLICÍA EN EL TRANSPORTE. *General de la Policía* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://www.policia.es/_es/tupolicia_conocenos_estructura_dao_cgseguridadciudadana_brigadamovil.php

BRUXO, Michael. Cíl strategie bezpečnosti silničního provozu. *Portugal Resident Open Media* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.portugalresident.com/new-road-safety-strategy-aims-to-reduce-deaths-by-50-by-2030/>

Bulgaria Road Safety Country Overview. *Evropská komise* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/erso-country-overview-2016-bulgaria_en.pdf

Comunicații și Tehnologia Informației din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române. *MINISTERUL AFACERILOR INTERNE* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.politiaromana.ro/ro/politia-romana/unitati-centrale>

Country profil Greece. *OSCE* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polis.osce.org/country-profiles/greece#overview>

Country profile Austria. *OSCE* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polis.osce.org/country-profiles/austria#national-police-9897>

COUNTRY PROFILE PORTUGAL. *Osce Polis* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polis.osce.org/country-profiles/portugal#overview>

Country Profile Spain. Road Safety Observatory. Brussels. *General for Transport* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/3ab9e91e-260f-494a-8932-6e625279fa43_en?filename=erso-country-overview-2024-spain.pdf

Cyklistická ambasáda Dánsko. *Cycling Embassy Of Denmark* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://cyclingsolutions.info/cycling-embassy/>

Cyprus adopts new road safety plan for 2021-2030. *Bdigital* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://knews.kathimerini.com.cy/en/news/cyprus-adopts-new-road-safety-plan-for-2021-2030>

Čistá energie pro všechny Evropany – rozvinutí růstového potenciálu Evropy. *Evropská komise* [online]. 2016 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/cs/ip_16_4009/IP_16_4009_CS.pdf

Dánská policie. *DÁNSKÁ VLÁDA* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://politi.dk/en/police-districts>

Decade of action for road safety. *WHO AVP-RS.SI* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2023/10/izpostavljeno-scenarij-resolucije.pdf>

Dopravní policie Maďarska. *RÉNDORSEG POLICE* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.police.hu/hu/a-rendorsegrol/testulet/rendeszeti-szakterulet/kozlekedesrendeszeti>

Estonská policie. *OSCEPOLIS. Ministerstvo vnitra* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polis.osce.org/country-profiles/estonia>

Fakta a čísla o Evropské unii. *Evropský parlament* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/home>

Fakta a čísla o Evropské unii. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. *Evropský parlament*. [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>

FEDERAL MINISTRY REPUBLIC AUSTRIA. Austrian Road Safety Strategy 2021–2030. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.bmk.gv.at/en/topics/transport/roads/safety/vss2030.html>

Federální plán bezpečnosti silničního provozu. *Belgické předsednictví* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://belgian->

presidency.consilium.europa.eu/en/news/social-dumping-road-safety-and-unfair-competition-at-the-heart-of-discussions-at-the-conference-on-road-control/

German police. *iamexpat.de* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.iamexpat.de/expat-info/emergency-numbers-services-germany/german-police>

HELLENIC REPUBLIC MINISTRY OF INFRASTRUCTURE. National road safety strategic Plan Greece 2030. *Hellec Republic Ministry*. [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.nrso.ntua.gr/nrso2030/wp-content/uploads/2023/12/NationalRoadSafetyStrategicPlan2021-2030-eng.pdf>

Irsko je příkladem v řešení bezpečnosti silničního provozu. *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2019 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/irsko-je-prikladem-v-reseni-bezpecnosti-silnicniho-provozu>

IRTAD. Road safety data the Netherland. *International Transport Forum* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/netherlands-road-safety.pdf>

IRTAD. ROAD SAFETY REPORT 2021 | HUNGARY. *International transport forum* [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/hungary-road-safety.pdf>

IRTAD. ROAD SAFETY REPORT 2021 | LITHUANIA. *International transport forum* [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/lithuania-road-safety.pdf>

IRTAD. ROAD SAFETY REPORT 2021. POLAND. *International Transport Forum* [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/poland-road-safety.pdf>

Italská policie. *Poliziadistato.it* [online]. 2021 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.poliziadistato.it/articolo/46>

Jak se zachovat, pokud jste spáchali dopravní přešůpek v zahraničí? *Epravo.cz* [online]. 2020 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z:

<https://www.epravo.cz/top/aktualne/jak-se-zachovat-pokud-jste-spachali-dopravni-prestupek-v-zahranici-111241.html>

KEBÍSKOVÁ, Romana. Vláda odobrila národnú stratégiu SR pre bezpečnosť cestnej premávky. *Transport.sk* [online]. 2021 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://transport.sk/spravy/cestna-doprava/vlada-odobrila-narodnu-strategiu-sr-pre-bezpecnost-cestnej-premavky/>

KRULÍK, Oldřich a Martin BOHDAN. Policejní sbory v zemích Evropské unie. *Ministerstvo vnitra* [online]. 2009 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://bezpecnostni-sbory.wbs.cz/clanky/1-2012/bezpecnostni-sbory_horisontal_eu_1-uvod.pdf

KRUPIČKA, Jiří. Nejnebezpečnější silnice v Evropě. Vyhněte se Bulharsku. *Transport-logistika.cz* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://transport-logistika.cz/zpravy/silnicni-doprava/nejnebezpecnejsi-silnice-v-evrope-vyhnete-se-bulharsku/>

Kyperská Policie. *Cyprus Police* [online]. nedat. [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: http://police.gov.cy/police/police.nsf/index_en/index_en?opendocument

LAMA, Alldis. Výzkum silniční dopravy. *Researchgate* [online]. 2011 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/279196401_Road_Safety_in_Latvia_-_trends_achievements_future_steps

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 7. července 2021 k postoji Rady v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady. *Evropský Parlament* [online]. 2021 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021AP0339>

Lietuvos kelių policijos tarnyba. *MINISTRĖ PIRMININKĖ* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://lkpt.policija.lrv.lt/>

Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. *Ministerstvo dopravy a spojů* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163951>

MACUROVÁ, Anna. Dopravní předpisy a pravidla v Dánsku. *AutoTrip.cz* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://autotrip.cz/dopravni-predpisy-dansko/>

MALTA POLICE. TRANSFORMATION STRATEGY 2020-2025. *Pulizia.gov.mt* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://pulizija.gov.mt/en/police-force/Pages/Transformation-Strategy.aspx>

Mapa globálních oborových příležitostí. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/zpravy/737958-estonsko-dopravni-infrastruktura-prilezitosti-pro-cesky-export-mapa-globalnich-oborovych/>

Ministère De La Transition Écologique Et De La Cohésion Des Territoires. *France Nation Verte* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.ecologie.gouv.fr/>

MINISTERO DELLA DIFESA. 2021 ARMA DEI CARABINIERI. *Carrabinieri* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.carabinieri.it/arma/partners/il-comparto-sicurezza-in-italia>

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. *GOVERNO ITALIANO* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.mit.gov.it/temi/sicurezza/sicurezza-stradale>

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI. PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE 2030. *Gennaio 2021* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://www.mit.gov.it/nfsmittgov/files/media/progetti/2022-08/PNSS_2030_-Linee_Guida-.pdf

MINISTRY FOR TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE. Road safety strategy Malta 2014-2024. *Tm Transport Malta* [online]. 2013 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://doctors4roadsafety.org.mt/wp-content/uploads/2022/10/ROAD-SAFETY-STRATEGY-MALTA-2014-2024.pdf>

Mobile by bike, train and electric car. *Deutschland.de* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.deutschland.de/en/topic/environment/mobility-in-germany-plans-for-a-transport-turnaround>

Nacionalni program 2023 -2030. JAVNA AGENCIA REPUBLIKE SLOVENUE ZA VARNOST PROMETA. *AVP-RS.SI* [online]. 2012 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/nacionalni-program-2023-2030/>

Nariadenie ministra vnútra Slovenskej republiky z 2. februára 2009 o postupe pri využívaní sadzobníka pokút v pôsobnosti Policajného zboru. *Minv.sk* [online]. 2009 [cit. 2024-03-02]. Dostupné z: <https://www.minv.sk/?policia>

Národní strategie bezpečnosti. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2020 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Bezpecnost-silnicniho-provozu/Vkladani-dat-o-plneni-Narodni-strategie-bezpec-\(1\)/priloha-c-final.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Silnicni-doprava/Bezpecnost-silnicniho-provozu/Vkladani-dat-o-plneni-Narodni-strategie-bezpec-(1)/priloha-c-final.pdf.aspx)

Nejlepší příklady opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. *Evropská komise* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/5246304-Nejlepsi-priklady-opatreni-pro-zvyseni-bezpecnosti-silnicniho-provozu.html>

Organisational structure. *An Garda Síochána* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.garda.ie/en/about-us/organisational-structure/>

Orgány činné v trestním řízení. Agentura Evropské unie pro spolupráci v oblasti prosazování práva 2022. *EUROPOL* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.europol.europa.eu/partners-collaboration/member-states/hungary>

OSCE POLIS. COUNTRY PROFILE PORTUGAL. *Portugal Resident Open Media 2022* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polis.osce.org/country-profiles/portugal#overview>

OSZTER, V. Dopravní politika v Maďarsku - historické pozadí a současná praxe na národní a regionální úrovni. *Eur. Transp. Res. Rev.* **9** (20), [online]. 2017 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0236-x>

POLICE DE LA ROUTE. *Police Letzemburg* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://police.public.lu/fr/prevention/securite-routiere/controles-de-la-police.html>

Policejní reforma v Belgii. *Belgická vláda* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28].
Dostupné z: https://cs.frwiki.wiki/wiki/R%C3%A9forme_des_polices_de_Belgique

Poslovi policije i primjena policijskih ovlasti. *Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske*. [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z:
<https://mup.gov.hr/pristup-informacijama-16/zakoni-i-ostali-propisi/propisi/poslovi-policije-i-primjena-policijskih-ovlasti/zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama-649/649>

Pravidla a bezpečnost silničního provozu - Irsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/ireland/index_cs.htm

Pravidla a bezpečnost silničního provozu Dánsko. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/denmark_cs

Pravidla a bezpečnost silničního provozu Estonsko. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/estonia_cs

Pravidla a bezpečnost silničního provozu Finsko. *Evropská unie* [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/finland_cs

Pravidla a bezpečnost silničního provozu Francie. *Evropská unie* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z:
https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/france/index_cs.htm

Pravidla a bezpečnost silničního provozu Chorvatsko. *EVROPSKÁ UNIE*. [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z:
https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/croatia/index_cs.htm

Pravidla a bezpečnost silničního provozu Kypr. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/cyprus/index_cs.htm

Pravidla a bezpečnost silničního provozu. *Evropská unie* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Litva. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/lithuania/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Lucembursko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/luxembourg/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Maďarsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/hungary/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Malta. *Your Europe* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/malta/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Německo. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/germany/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Polsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/poland/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Portugalsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/portugal/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Rakousko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/austria/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Rumunsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/romania/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Řecko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/greece/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Slovensko. *Your Europe* [online]. 2013 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/slovakia/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Slovensko. *Your Europe*. [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/slovenia/index_cs.htm

Pravidla silničního provozu Španělsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety/spain/index_cs.htm

Profil jednotlivých zemí. *Your Europe* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/italy_cs

Profil země EU Irsko. *Generální ředitelství pro komunikaci* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/ireland_cs

Profil země EU. *Evropská unie*. [online]. 2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/denmark_cs

Profil zemí Lucembursko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/luxembourg_cs

Profily jednotlivých států Portugalsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/portugal_cs

Profily jednotlivých zemí Kypr. *Evropská unie* [online]. nedat. [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/cyprus_cs

Profily jednotlivých zemí Litva. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/lithuania_cs

Profily jednotlivých zemí Maďarsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/hungary_cs

Profily jednotlivých zemí Malta. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/malta_cs

Profily jednotlivých zemí Německo. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/germany_cs

Profily jednotlivých zemí Nizozemsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/netherlands_cs

Profily jednotlivých zemí Polsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/poland_cs

Profily jednotlivých zemí Rakousko. *Your Europe*. [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/austria_cs

Profily jednotlivých zemí Rumunsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/romania_cs

Profily jednotlivých zemí Švédsko. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles/sweden_cs

Profily jednotlivých zemí. *Your Europe* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/search-results/index_cs.htm?countryCode=EL&categories=C5

První na světě: Veřejná doprava v Lucembursku bude od neděle zdarma. *Zdopravy.cz* [online]. 2020 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prvni-na-svete-verejna-doprava-v-lucembursku-bude-od-nedele-zdarma-43471/>

Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům Strategie BESIP 2021-2030. *Ministerstvo dopravy* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Priloha-2-Analyticke-podklady-ke-klicovym-ukazatelum.pdf>

REPUBLIC OF SLOVENIA MINISTRY OF THE INTERIOR. Regulation and control of road traffic. Republic of Slovenia Ministry of the Interior POLICE. *Policija.si* [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.policija.si/eng/areas-of-work/regulation-and-control-of-road-traffic>

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE: Propos. *ANTAI.gouv.fr* [online]. [cit. 2024-03-02]. Dostupné z: <https://www.antai.gouv.fr/a-propos/>

Rumunsko. *MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://mzv.gov.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/evropa/rumunsko/cestovani/other.html

Safe System priority intervention area. *Government Of Ireland* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: [156](https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/action-</p></div><div data-bbox=)

plans/rsa_safety_strategy_action_plan_2021_2024_13th_jan2022_final_online.pdf?sfvrsn=67518e36_5

Silnice v Bulharsku. *Autobahn* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.autobahn.com.de/cs/bulharsko/>

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. *Evropská unie* [online]. 2015 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32015L0413>

State police republic of litvia. *Valsts policija* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: https://www.vp.gov.lv/en/state-police-latvia?utm_source=https%3A%2F%2Fwww.bing.com%2F

Statistiky – ČR. *Bezpečné cesty.cz* [online]. nedat. [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/bezpecna-jizda-v-aute/statistiky/statistiky-cr>

Stejnopis sbírky zákonů a nařízení státu československého. *Československá Republika* [online]. 2021 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://ftp.aspi.cz/aspi/opispdf/1935.html>

Strategie a iniciativy. *Ministerstvo dopravy* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Uzitecne-odkazy/Veda,-vyzkum,-inovace/Strategie-a-iniciativy>

Sweden is building the world's first permanent electrified road for EVs to charge while driving. *Euronews.next* [online]. 2023 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.euronews.com/next/2023/05/09/sweden-is-building-the-worlds-first-permanent-electrified-road-for-evs-to-charge-while-dri>

The 2030 Federal Transport Infrastructure Plan. *Federal Ministry for Digital and Transport* [online]. 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/Articles/G/federal-transport-infrastructure-plan-2030.html>

THE MALTA POLICE FORCE. Maltský policejní sbor 2023 [online]. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://pulizija.gov.mt/en/police-force/police-sections/Pages/Traffic-Section.aspx>

The Swedish Police Authority. *POLISEN* [online]. 2022 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://polisen.se/en/the-swedish-police/the-swedish-police-authority/>

Tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC). *Centrum dopravního výzkumu* [online]. Brusel, 2020 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/cena-za-bezpecnost-na-silnicich-pro-estonsko-cesko-si-o-3-pricky-polepsilo/>

Účastníci silničního provozu. *Ministerstvo dopravy* [online]. ©2024 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://besip.cz/Tematicke-stranky/Aktivni-pohyb-v-silnicnim-provozu/Na-kole/Senior-cyklista>

Úsekové měření. *Dopravní značení.com* [online]. 2019 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.dopravniznaceni.com/jak-funguje-usekove-mereni>

VIAS institute. *Vias institut* [online]. 2024 [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.vias.be/en/road-safety/>

Vision zero. *Žijeme vizí nula* [online]. 2018 [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.welivevisionzero.com/vision-zero/>

Vormerkdelikte und Rechtsfolgen. *Oesterreich Government* [online]. 2023 [cit. 2024-03-02]. Dostupné z: https://www.oesterreich.gv.at/themen/persoенliche_dokumente_und_bestaetigung/fuehrerschein/7/1/Seite.041010.html

Zákon o silničním provozu. *ESTONSKÁ VLÁDA* [online]. nedat. [cit. 2024-02-28]. Dostupné z: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13335732>

Νόμοι & Κανονισμοί. *Cyprus Police* [online]. nedat. [cit. 2024-02-27]. Dostupné z: <https://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/B1C4F72A3EDD50C9C2258400003EDF4C?OpenDocument>

11. Seznam tabulek

Tabulka č. 1 až č. 80 rychlost jízdy v členských státech Evropské unie, vlastní zpracování dle (Statistik EU).

Tabulka č. 81 počet usmrcených osob v zemích EU, vlastní zpracování dle (Statistik Evropské komise).

12. Seznam obrázků a grafů

Obrázky:

Obrázek č. 1 Činnost policistů služby dopravní policie za rok 2022 zdroj: prezentace PČR

Obrázek č. 2 Činnost policistů služby dopravní policie za rok 2023 zdroj: prezentace PČR

Grafy:

Graf č. 1 Pohlaví respondentů

Graf č. 2 Věk respondentů

Graf č. 3 Držitel řidičského oprávnění

Graf č. 4 Aktivní řidič a pasivní řidič

Graf č. 5 Délka řidičského oprávnění

Graf č. 6 Vývoj situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu

Graf č. 7 Viditelnost policejních hlídek

Graf č. 8 Vliv zvýšení počtu policejních hlídek na bezpečnost provozu

Graf č. 9 Efektivita činnosti Policie České republiky

Graf č. 10 Vliv nového bodového systému

Graf č. 11 Přehlednost právní úpravy o provozu vozidel v ČR

Graf č. 12 Adekvátnost sankcí na úseku bezpečnosti silničního provozu v ČR

Graf č. 13 Rozdíly v pravidlech silničního provozu v členských státech EU

Graf č. 14 Přehlednost právní úpravy silničního provozu v zemích EU

Graf č. 15 Jednotná pravidla silničního provozu v rámci EU

Graf č. 16 Jednotná, centrální evidence dopravních přestupků v rámci EU

13. Seznam příloh

Příloha 1. Dotazník

Efektivita dohledu Policie České republiky a policejních sborů členských zemí Evropské unie na silniční provoz - diplomová práce

Dobrý den,

studuji druhý ročník magisterského studijního programu na Policejní akademii České republiky v Praze. Prosím věnujte mi chvíli svého času vyplněním následujícího dotazníku, jehož cílem je zjistit, zda se efektivita dohledu Policie České republiky jeví jako dostačující, dále jak se řidiči orientují v právní úpravě provozu vozidel na pozemních komunikacích v ČR a dalších členských zemích EU a stanovisko řidičů k jednotným pravidlům provozu vozidel na pozemních komunikacích v rámci členských zemí EU.

Dotazník se skládá z 16 uzavřených otázek.

1. Jakého jste pohlaví?

- Žena
- Muž
- Jiné

2. Jaký je Váš věk?

- do 18 let
- od 18 let do 21 let
- od 22 let do 30 let
- od 31 let do 40 let
- od 41 let do 50 let
- 51 let a více

3. Jste držitelem řidičského oprávnění?

- Ano
- Ne

4. Jste aktivní řidič?

- Ano
- Ne

5. Jak dlouho vlastníte řidičské oprávnění?

- do 5 let
- 6 let až 10 let
- 11 let až 20 let
- 21 let a více

6. Jak se dle Vašeho názoru vyvíjí situace v oblasti bezpečnosti silničního provozu?

- Zůstává stejná
- Spíše zlepšuje
- Spíše zhoršuje
- Výrazně zlepšuje
- Výrazně zhoršuje

7. Potkáváte během svých cest běžně policejní hlídky?

- Rozhodně Ano
- Spíše ANO
- Rozhodně NE
- Spíše NE

8. Myslíte si, že více policejních hlídek by mohlo pomoci k dodržování pravidel silničního provozu?

- Rozhodně Ano
- Spíše ANO
- Rozhodně NE
- Spíše NE
- Nevím

9. Domníváte se, že je činnost Policie České republiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu efektivní?

- Rozhodně ANO
- Spíše ANO,
- Rozhodně NE
- Spíše NE

10. Jaký vliv má podle Vás nový bodový systém na dodržování pravidel silničního provozu?

- Jednoznačně příznivý
- Spíše příznivý
- Jednoznačně nepříznivý
- Spíše nepříznivý

11. Považujete právní úpravu o provozu vozidel na pozemních komunikacích v ČR za dostatečnou a přehlednou?

- Rozhodně Ano
- Spíše ANO
- Rozhodně NE
- Spíše NE
- Nevím

12. Jsou podle Vás sankce za protiprávní jednání spáchané na úseku proti bezpečnosti silničního provozu v ČR adekvátní?

- Ano, sankce jsou dostatečně přísné, aby působily na řidiče
- Spíše ANO, sankce působí na značné procento řidičů
- NE, sankce jsou příliš nízké, měly by být vyšší
- NE, sankce jsou příliš vysoké, měly by být nižší

13. Vnímáte rozdíly v pravidlech silničního provozu v jednotlivých členských státech EU?

- ANO, rozdíly jsou značné
- ANO, rozdíly jsou zanedbatelné
- NE, rozdíly nepocituji

14. Vnímáte pravidla silničního provozu v rámci členských zemí Evropské unie pro běžné občany jako přehledná?

- Rozhodně Ano
- Spíše ANO
- Rozhodně NE
- Spíše NE
- Nevím

15. Přikláníte se k názoru, že pravidla silničního provozu včetně sankcí by měla být v celé Evropské unii jednotná?

- ANO, pravidla provozu včetně sankcí by měla být jednotná pro celou Evropskou unii
- ANO, ale sankce by si měl každý členský stát Evropské unie regulovat sám
- NE, je správné, aby si každý členský stát reguloval pravidla silničního provozu včetně jejich sankcí sám

16. Domníváte se, že bezpečnost na pozemních komunikacích by mohl zvýšit jednotný centrální registr dopravních přestupků v rámci všech členských států EU?

- Ano, řidiči by tak páchali méně přestupků
- Ne, nemělo by to na bezpečnost silničního provozu v Evropské unii vliv
- Nevím