

KAPITOLY Z MEZINÁRODNÍHO A EVROPSKÉHO DOPRAVNÍHO PRÁVA

Zdeněk KOPECKÝ, Jaroslav HOŘÍN, Kamil PAVLÍČEK

ÚVOD

Učební text „Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva“ je studijní pomůcka určená zejména posluchačům prezenčního a kombinovaného studia volitelného předmětu „Mezinárodní a evropské dopravní právo“ bakalářského studijního programu na Policejní akademii České republiky v Praze.

Autoři textu usilovali v celém jeho rozsahu o rozšiřující a navazující problematiku vycházející z předmětu „Dopravně bezpečnostní činnost“. Obsah textu si klade za cíl zmapovat historickou i současnou úlohu hlavních mezinárodních institucí na formování evropského dopravního práva ve vazbě na závazné úmluvy a dohody, současně však i na mezinárodní preventivní úsilí o formování mezinárodního evropského dopravně bezpečnostního právního vědomí. Tento globální nástin by měl studentům dát odpověď na řadu známých a vyplývajících právních skutečností z oblasti bezpečnosti silničního provozu a silniční dopravy, na které si společnost snaží vytvořit objektivní právní názor.

Ve vybraných kapitolách textu je snaha vést studující historickým vývojem a s mezinárodním právním rámcem, ze kterého jsou odvozovány právní předpisy vyvíjející se na území současné České republiky, a vytvořením výchozího vědomostního a názorového prostoru pro další odborný a vědecký vývoj posluchačů.

Vydání této učební pomůcky je odpovědí na potřebu vytvoření základní obsahové poznatkové struktury nového učebního předmětu, současně však i na společenskou potřebu rozkrytí některých bílých míst v řešené dopravně bezpečnostní problematice, které dotváří ucelený pohled i názor na vývoj a současný stav mezinárodního evropského a dnes zcela zřejmě unijního úsilí o zajištění bezpečné a udržitelné mobility demokratických společností.

1. Kapitola

Mezinárodní úmluvy o silničním provozu a jejich transformace do našeho právního řádu

1.1. Počátky mezinárodních úmluv o silničním provozu

Již od vzniku prvních pozemních komunikací bylo nezbytné stanovit a dodržovat pro pohyb na nich určitá pravidla. Vzhledem k malým vzdálenostem, na které se přeprava prováděla, se tato, zpočátku pouze obyčejová pravidla, uplatňovala jen na území jednotlivých zemí, někdy dokonce omezeně v určitých oblastech..

Společně s rozvojem automobilismu od počátku 20. století se začíná stále více užívat motorových vozidel i k cestám na území jiných států. Výjezd do zahraničí si vyžadoval, aby se řidiči sezná-

mili s předpisy států, kam vyjžděli. Narůstající provoz si vyžádal vytvoření mezinárodních smluvních dokumentů, které by provoz na území smluvních států v zásadních otázkách sblížily.

1.1.1. Paříž 1909

Ve dnech 5.–10. října 1909 se v Paříži konala mezinárodní konference, na které byla přijata **Mezinárodní smlouva o jízdě automobily**, tzv. Pařížská automobilová konvence. Tato smlouva upravovala zejména následující problémy:

- podmínky pro připuštění automobilů k jízdě na veřejných cestách,
- umístění rozeznávacích značek na automobilech,¹⁾
- přístroje výstražné,
- zvláštní ustanovení pro trojkolky a motocykly,
- podmínky, kterým musí vyhovovat řidič automobilu,
- vydávání a uznávání mezinárodních jízdních výkazů,²⁾
- vyhýbání a předjíždění vozidel,
- umístění výstražných tabulek na veřejných cestách,³⁾
- všeobecná ustanovení.⁴⁾

Silniční značky měly tmavomodrou plochu s bílými symboly s následujícím významem:

- Křížovatka
- Zatáčka
- Železniční přejezd
- Rigol

Rakousko-Uhersko ratifikuje tuto mezinárodní smlouvu dne 1. 3. 1910 a k její realizaci vydává české ministerstvo vnitra pod č. 81 říšského zákona v roce 1910 předpisy pro provoz automobilů a motocyklů.

Po vzniku Československa a vyřešení elementárních právních problémů nového státu vyhláší nový stát Pařížskou konvencí pod č. 505/1921 ve Sbírce zákonů a nařízení. Přijímá tak také formálně tuto konvenci, neboť v praxi již byla uplatňována v převzaté právní úpravě z období Rakousko-Uherska.

1.1.2. Paříž 1926

Narůstající provoz motorových vozidel, a to i v dopravě mezi státy si vyžadoval modernější a podrobnější úpravu. Proto se ve dnech **20.–24. dubna 1926 v Paříži konala mezinárodní konference, která schválila Mezinárodní úmluvu o jízdě motorovými vozidly**. Obsahem Mezinárodní úmluvy byly některé zcela zásad-

¹⁾ První mezinárodní poznávací značky

²⁾ Nyní mezinárodní řidičský průkaz

³⁾ Dopravní značky

⁴⁾ Procedurální ustanovení

ní legislativní úpravy, které se přímo dotýkaly všech hlavních faktorů ovlivňujících bezpečnost silničního provozu:

● řidič motorového vozidla

Úmluva obsahuje nový dokument, který známe až do současné doby. Jedná se o Mezinárodní řidičský průkaz, tehdy označený jako **Mezinárodní povolení k řízení**.

● motorové vozidlo

Motorové vozidlo muselo na základě ustanovení Úmluvy splňovat řadu zcela nových, z hlediska bezpečnosti provozu daleko náročnějších technických podmínek pro mezinárodní silniční provoz. Pro provoz vozidla v zahraničí se řidič prokazoval nově zavedeným **Mezinárodním osvědčením pro motorová vozidla**.

● pozemní komunikace

Každý ze smluvních států se zavázal, že označí nebezpečná místa na silnicích novými přijatými silničními dopravními značkami, které **označují nebezpečí** („Stružka“, „Zatáčka“, „Křižovatka“, „Chráněný přejezd dráhy“, „Nechráněný přejezd dráhy“, „Nebezpečí jiná“).⁵⁾ Tyto trojúhelníkové značky měly odlišný tvar, oproti dosud platným modrým kruhovým mezinárodním silničním tabulkám, přijatých na 1. Pařížské konferenci o jízdě automobily.⁶⁾

Značky byly zobrazeny v příloze F Úmluvy.

Důležitým ustanovením bylo **zachování národních zákonů a předpisů**. Toto ustanovení ukládalo řidiči motorového vozidla v zahraničí dodržovat zákony a předpisy státu, ve kterém jako cizí státní příslušník řídil motorové vozidlo.

Konference se zúčastnilo 40 států z různých kontinentů, nikoli tedy pouze z Evropy.

Tehdejší Československá republika tuto Mezinárodní úmluvu ratifikovala 22. srpna 1930.

1.2. Společnost národů

Společnost národů byla založená po skončení první světové války na základě výsledků pařížské mírové konference. **K jejímu faktickému vytvoření došlo 28. června 1919**, kdy byla podepsána Versailleská mírová smlouva. Úkolem organizace byla především demilitarizace, udržení světového míru, prevence před dalšími válečnými konflikty pomocí zásad kolektivní bezpečnosti a diplomatického vyjednávání. Zakládajícími zeměmi Společnosti národů byly vítězné státy Dohody a jejich spojenci (vč. Československa). Členem Společnosti nebyly nikdy USA, neboť jeho Kongres neratifikoval základní dokument, kterým byl Pakt Společnosti národů. Sídlem Společnosti národů se stala Ženeva, mezinárodní smírčí soud sídlil v Haagu. Společnost národů v důsledku postupného vystoupení některých států (Německo, Japonsko, Itálie) i pro neschopnost prosadit své základní cíle, ztrácela postupně svůj vliv a v souvislosti s nástupem fašismu počátkem druhé světové války ztratila význam úplně. Formálně byla Společnost národů rozpuštěna v dubnu 1946 po vzniku Organizace spojených národů.

Nejvyšší orgán Společnosti národů představovala **Rada společnosti národů**, která postupně v následujících letech zřizovala řadu pracovních expertních komisí, které se zabývaly aktuálními mezinárodními problémy z různých oblastí fungování organizované mezinárodní společnosti. Pro otázky bezpečnosti silničního provozu a silniční dopravy to byla

● **Poradní a technická komise pro komunikace a transit** (Commission consultative et technique des communications et du transit), u které byl utvořen

● **Stálý výbor pro silniční jízdu** (Comité permanent de la circulation routière)

Obě uvedené korporace byly Radou pověřeny přípravou studií a materiálů pro mezinárodní úpravu dopravních otázek. **Stálý výbor pro silniční jízdu se výhradně zabýval rozvojem a problémy motorizace (automobilismu) a silniční jízdy**. Tento výbor připravil návrhy pro Evropskou konferenci konanou v Ženevě v roce 1931.

1.2.1. Ženeva 1931

16. března 1931 byla svolána do Ženevy generálním tajemníkem Společnosti národů **Evropská konference o jízdě silniční**, která byla 30. března 1931 ukončena přijetím a podepsáním čtyř úmluv a dohod⁷⁾, z nichž nejaktuálnější byla **Úmluva o unifikaci silniční signalizace**.⁸⁾

Úmluva byla přijata zástupci 20 zúčastněných států, s výjimkou Anglie a Irsku. Tyto státy se zavázaly, že co nejdříve na svém území zavedou jednotnou mezinárodní signalizaci podle této úmluvy, a to buďto v případě zřizování nových značek, nebo při obnově stávajících. Úplné nahrazení signálů (značek), které se neshodovaly s mezinárodními, muselo být závazně provedeno nejdéle do pěti let, počínaje dnem nabytí platnosti úmluvy.

Poprvé od zavedení silničních dopravních značek došlo

k jejich rozdělení do jednotlivých skupin :

- A. Signály (značky) pro nebezpečí
- B. Signály (značky) vyznačující zákaz a povinnost
- C. Signály (značky) obsahující prostý údaj.

Úmluva byla doplněna vyobrazením a popisem jednotlivých značek spolu s taxativně nebo fakultativně stanovenými barvami.

Mezi nově přijatými mezinárodními značkami byla pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu **nejdůležitějším přínosem výstražná značka „Přednost jízdy“**.

Jednání konference se zúčastnila rovněž Československá delegace, jejíž vedoucí byl zvolen jedním ze dvou vicepresidentů konference.

1.2.2. Zasedání stálého výboru pro silniční jízdu

Pro další vývoj mezinárodní právní úpravy bezpečnosti silničního provozu mělo velký význam zasedání Stálého výboru pro silniční jízdu ze dne 29. května 1933 v Ženevě, které řešilo otázky vzešlé z výsledků jednání přijatých Evropskou konferencí, deklarovaných jako

1. Přání přijaté Evropskou konferencí ohledně světelné signalizace.
2. Přání přijaté Evropskou konferencí o kodifikaci znamení dávaných dopravními strážníky a řidiči vozidel.

Problematika světelné signalizace na křižovatkách, osvětlení tramvajových nástupních ostrůvků (refýží) a označení příkazných směrů jízdy byla konferencí hodnocena jako důležitý, avšak současně jako velmi složitý problém. Výsledkem však bylo usnesení, že:

- křižovatky mohou být řízeny světelnou signalizací prováděnou barvami červenou, zelenou a žlutou, nebo dvěma z nich, nelze však použít jiných než schválených barev, aby nedocházelo k nepochopení signalizace vzhledem k potřebám mezinárodního ujednání;
- červená barva znamená zákaz jízdy, zelená volnou jízdu a žlutá barva má být barvou pomocnou;
- v současné době (r. 1933) však zkušenosti z řízením provozu světelnou signalizací nepokročily do té míry, aby bylo možno jednoznačně preferovat jeden systém z mnoha existujících.⁹⁾

⁵⁾ V Československu byly tyto úmluvy uveřejněny pod číslem 9/1931 Sbírkou zákonů a nařízení.

⁶⁾ Značky měly tvar rovnostranného trojúhelníku, s délkou strany nejméně 70 cm. V Československu měly tyto značky stejnou barevnost, jako kulaté značky přijaté 1. Pařížskou konferencí z r. 1909.

⁷⁾ **Přijaté a schválené dohody: 1. Úmluvy o mezinárodní úpravě obchodní automobilní dopravy. 2. Mezinárodní úmluvy o unifikaci silniční signalizace. 3. Dohody mezi celními úřady za účelem usnadnění vyřizování neodravených nebo ztracených triptyků. 4. Mezinárodní úmluvy o fiskálním režimu, týkající se cizozemských automobilních vozidel.**

⁸⁾ V souvislosti s mezinárodními smluvními dokumenty byl dne 26. března 1935 vydán zákon č. 81/1935 Sb. zák. a nař., o jízdě motorovými vozidly. Krátce nato bylo vydáno vládní nařízení č. 203/1935 Sb. zák. a nař., kterým se tento zákon provádí. Dopravní značení v Československu upravil zákon č. 82/1938 Sb. zák. a nař. a k němu vydané vládní nařízení č. 100/1938 Sb. zák. a nař. upravující značení ve smyslu mezinárodních dohod. Velmi významným právním předpisem bylo **Opatření stálého výboru č. 275/1938 Sb. zák. a nař. O směru dopravy na veřejných silnicích a cestách, kterým byla stanovena dnem 1. května 1939 jízda vpravo. Protože Československo již bylo připraveno na tuto zásadní změnu, mohla být krátce po jeho okupaci nacistickým Německem zavedena v Protektorátu dnem 26. března 1939 jízda vpravo.**

⁹⁾ **Například semafor se dvěma nebo třemi světly, vodorovné nebo svislé umístění světel atd.**

Pokyny policistů při řízení provozu a řidičů vozidel při změně směru jízdy

Po studiu současného stavu byla zjištěna nejednotnost v jednotlivých členských státech Společnosti národů a bylo konstatováno, aby mezinárodní úprava těchto otázek byla neodkladně provedena co nejdříve a Stálému výboru bylo konferencí uloženo, aby za základ mezinárodního řešení byl přijat návrh, který byl předložen na Evropské konferenci.

Z uvedené ukázky jednání Stálého výboru pro silniční jízdu je zřejmé, že od třicátých let 20. století byla Společností národů věnována otázkám regulace a bezpečnosti silničního provozu věnována značná pozornost, směřující k harmonizaci právní úpravy této dopravně bezpečnostní problematiky ve všech členských státech Společnosti. Toto aktivní úsilí však bylo násilně přerušeno 2. světovou válkou.

1.3. Mezinárodní komise pro automobilní normalizaci ISA 22 (International Standard Association)

Tato mezinárodní organizace je bezesporu historickým základem pro současný normotvorný proces probíhající jak v komisích OSN tak i Evropské unie. V období mezi oběma světovými válkami se však zabýval výslovně technickou oblastí konstrukce silničních motorových vozidel. **ISA byla založena v roce 1922 a v roce 1928 byla v Praze radou ISA založena mezinárodní komise této asociace.** Od tohoto roku byly potom svolávány časté pracovní mezinárodní konference.

Charakteristika tohoto mezinárodního normotvorného vývoje byla dána především snahou o ujednacení konstrukčních celků motorových vozidel, především automobilů, z důvodů urychlení výroby, jejich zlevnění, výměny a shodnosti náhradních dílů a otázek konstrukční a jízdní bezpečnosti vozidel. Tyto snahy jsou patrné i z rozdělení programových pracovních skupin, které se zabývaly

- konstrukčními součástmi vozidel
- příslušenstvím
- výrobou, konstrukcí a bezpečností karosérií
- mezinárodní silniční dopravou.

Jednání komise byla velmi intenzivní v poměrně krátkých časových intervalech :

- **I. konference komise červen 1929 – Paříž**
- **II. konference říjen 1929 rovněž Paříž**
- **III. konference duben 1930 – Milán**
- **IV. konference 26.-28. únor 1931 – Berlín**
- **V. konference prosinec 1931 – Brusel**

Další jednání probíhala v podobné intenzitě až do r. 1939.

Jednání této komise se aktivně účastnilo i tehdejší Československo.¹⁰⁾ Výsledkem těchto jednání bylo sjednání řady mezinárodních norem. Např. v Paříži 1929 to byly 4 normy, v Miláně 1930 již 16 mezinárodních norem, v Berlíně 5, atd. Příklad: v Berlíně to byly normy z oboru akumulátorů, zajištění a uzavírání palivových nádrží a chladičů a především normalizace ráfků a pneumatik.

Je zajímavé, že ve státech, které se na této tvorbě podílely, společně s USA, byly vytvořeny speciální kanceláře pro automobilní normalizaci, např. ve Francii to bylo Bureau de Normalisation de l'Automobile aj.

1.4. Organizace spojených národů (OSN)

Po definitivním neúspěchu Společnosti národů, která nedokázala zabránit vypuknutí druhé světové války, se musely hledat nové cesty poválečného mírového uspořádání. Základem pro pozdější Deklaraci Spojených národů se stala Atlantická charta ze 14. srpna 1941. OSN se vyvinula z koalice států bojujících proti fašismu ve druhé světové válce. Tyto státy podepsaly 1. ledna 1942 Deklaraci Spojených národů, nebo k ní později přistoupily. Vytvořením této organizace se zabývaly také konference na nejvyšší úrovni v Teheránu (1943), a zejména v Jaltě, kde v únoru 1945 došlo také v tomto směru ke konečné dohodě mocností. K podepsání Charty Spojených národů došlo na konferenci v San Francisku 26. června 1945. **Charta vstoupila v platnost 24. října 1945**, teprve poté, kdy se stala platnou tím, že jí ratifikoval 51. stát (Polsko). Mezi zakládající členy Organizace patří také Československo. V současnosti je členy Organizace spojených národů celkem 192 států.

Jejich počet se mění v důsledku zániku nebo spojení některých států nebo v důsledku vzniku nových států (např. rozdělením bývalého Československa, Sovětského svazu, Jugoslávie atd.).

Ve struktuře OSN má významné místo Hospodářská (nebo též „ekonomická“) a sociální rada OSN (ECOSOC). Této radě jsou podřízeny regionální komise. Jejich úkolem je iniciovat opatření na podporu ekonomického rozvoje příslušného regionu a posílit ekonomické vztahy mezi zeměmi. Ekonomická komise pro Evropu (též „Evropská hospodářská komise“), byla založena v roce 1947 a je fórem 55 členských států nejen evropských, ale také severoamerických a středoasijských, pro vzájemnou ekonomickou spolupráci. Hlavními oblastmi činnosti jsou ekonomické analýzy, péče o životní prostředí a bytová politika, statistika, udržitelná energetika, podpora rozvoje obchodu, průmyslu a podnikání, lesní hospodářství a doprava. Své záměry ECE uskutečňuje především prostřednictvím analýz a uzavíráním dohod, regulačních opatření a standardů. Uplatňování těchto nástrojů přispívá k odstraňování překážek a zjednodušování obchodu v rámci regionu i vůči zbytku světa.¹¹⁾

1.4.1. Ženeva 1949 a Ženeva 1950

Druhá světová válka přinesla vedle nesmírných lidských obětí a materiálních škod, také značný vzestup motorizace. Příčinou byl jednak rychlý vývoj motorových vozidel pro válečné potřeby, jednak skutečnost, že na osvobozených územích zůstala řada vozidel po poražené nacistické armádě a další vozidla zde byla zanechána osvobozenými vojsky. Většina těchto vozidel byla méně či více poškozená, chyběly pohonné součástky na opravy i pohonné hmoty. Velký význam pro Evropu, která nebyla schopná bezprostředně po válce zajistit sama zásobování svých obyvatel, měly v této fázi dodávky USA. Ty, jako stát hospodářsky prakticky nepostižený válkou, dodávaly do Evropy značné množství jak základních životních potřeb, tak motorových vozidel. V tomto období se také začala projevovat potřeba přizpůsobit právní a technické předpisy nové situaci.

V roce 1948 byla v Ženevě pod patronátem Hospodářské komise pro Evropu navržena jednotná pravidla pro silniční provoz a silniční značky. Uvedené návrhy projednala ve dnech **23. srpna – 19. září 1949 v Ženevě** Konference Spojených národů a přijala je jako **Úmluvu o silničním provozu a Protokol o silniční signalizaci**. K doplnění těchto dokumentů byla dnem 16. září 1950 otevřena k podpisu Evropská dohoda doplňující Úmluvu o silničním provozu z roku 1949 a Protokol o silniční signalizaci. Význam doplňující úmluvy byl však minimální, protože většina států k ní nepřistoupila. Obdobně tomu bylo i s Evropskou dohodou o aplikaci článku 23 Úmluvy o silničním provozu z roku 1949 týkající se rozměrů a hmotností vozidel oprávněných k jízdě na určitých silničních smluvních stran z roku 1950.¹²⁾

1.4.2. Ženeva 1955 a Ženeva 1957

16. prosince 1955 byla v Ženevě podepsána **Dohoda o signalizaci pracovišť** a dne 13. prosince 1957 opět v Ženevě **Evropská úmluva o silničních značkách**. Žádání z ní nebyla v Československé republice vyhlášena, byly však, zejména Úmluva o silničních značkách, transformovány do vyhlášky č. 141/1960 Sb., kterou byla novelizována pravidla silničního provozu.

¹⁰⁾ Československo bylo zastupováno odbornou komisí pro automobilní normalizaci při Československé normalizační společnosti.

¹¹⁾ V letech 1949 až 1991 existovala obchodní organizace socialistických států na jejíž činnosti se podílelo také několik dalších států. Tato organizace měla jako jeden z orgánů Stálou komisi pro dopravu, v jejímž rámci působila sekce pro silniční dopravu a bezpečnost silničního provozu. Přes konání několika vědecko-technických konferencí se tomuto orgánu nepodařilo (a to ani v rámci spolupráce bezpečnostních sborů) přijmout materiály, které by měly význam pro bezpečnost silničního provozu.

¹²⁾ Uvedené mezinárodní smlouvy z let 1949 a 1950 nebyly v Československu vyhlášeny ani publikovány, ale Československá republika Úmluvu ratifikovala a oba dokumenty transformovala do zákona č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, a do vl. nař. č. 11/1951 Sb., kterým se výše uvedený zákon provádí. V tomtéž roce vydává Ministerstvo národní bezpečnosti vyhláškou č. 327/1951 Ú. l. pravidla silničního provozu a Ministerstvo dopravy vyhláškou č. 328/1951 Ú. l. podmínky pro připuštění vozidel k provozu.

Dne 30. září 1957 byla v Ženevě podepsaná Evropská dohoda o mezinárodní silniční dopravě nebezpečných věcí (ADR). Dohoda obsahuje především procedurální ustanovení. Základem jsou u této Dohody přílohy A a B, které jsou, s ohledem na zvyšování bezpečnosti této dopravy, vývoj dalších nebezpečných látek i technický vývoj vozidel, pravidelně ve dvouletých cyklech novelizovány.¹³⁾

lech.¹⁸⁾ Dne 26. 5. 1967 pak byla Hospodářskou a sociální radou OSN přijata rezoluce, kterou bylo stanoveno přesné datum a místo konání konference.¹⁹⁾

Ve dnech 7. října 1968 – 8. listopadu 1968 se ve Vídni konala světová konference OSN o silničním provozu za účasti zástupců 66 států, dalších 5 států jako pozorovatelů a 28 mezivládních

Úmluva o silničním provozu má následující strukturu:

kapitola I	Všeobecná ustanovení	(článek 1–4)
kapitola II	Pravidla pro silniční provoz	(článek 5–34)
kapitola III	Podmínky pro přípuštění motorových vozidel a přívěsů v mezinárodním provozu	(článek 35–40)
kapitola IV	Řidiči motorových vozidel	(článek 41–43)
kapitola V	Podmínky pro přípuštění jízdních kol a motorových kol v mezinárodním provozu	(článek 44)
kapitola VI	Závěrečná ustanovení	(článek 45–56)
Příloha 1	Odchyly z povinnosti připustit motorová vozidla a přívěsy k mezinárodnímu provozu	
Příloha 2	Evidenční číslo motorových vozidel a přívěsů v mezinárodním provozu	
Příloha 3	Rozeznávací značka motorových vozidel a přívěsů v mezinárodním provozu	
Příloha 4	Identifikační značky motorových vozidel a přívěsů v mezinárodním provozu	
Příloha 5	Technické podmínky pro motorová vozidla a přívěsy (obsahem jsou kapitoly: I Brzdění, II Světla a odrazová zařízení, III Ostatní předpisy, IV Odchyly, V Přečhodná ustanovení)	
Příloha 6	Národní řidičský průkaz	
Příloha 7	Mezinárodní řidičský průkaz	

1.4.3. Ženeva 1958

Také oblast konstrukce, vybavení a výroby si vyžadovala sblížení právních i technických norem. Dne 20. března 1958 byla v Ženevě podepsána Úmluva o vzájemném uznávání homologací vozidel a dílů.¹⁴⁾ K této, dosud platné dohodě, jsou nadále nově vydávány, případně novelizovány přílohy, které v souladu s vývojem stanoví požadavky na vozidla a jejich vybavení. Úmluva se stala základem pro vytvoření jednotného systému schvalování vozidel a usnadnila i obchodování mezi státy. Návrh této úmluvy byl vzat v úvahu a zapracován do československého předpisu, který stanovil podmínky pro provoz vozidel.¹⁵⁾

Každý jednotlivý předpis obsahuje:

- stanovení rozsahu platnosti předpisu,
- definice pro účely předpisu,
- postup podání „Žádosti o homologaci“,
- postup udělení homologace a způsob označení homologovaného výrobku,
- postup pro rozšíření platnosti homologace při změnách výrobku,
- postupy pro řízení a kontrolu shodnosti výroby (COP) a postihy za nedodržení shodnosti,
- ukončení platnosti homologace po ukončení výroby homologovaného výrobku
- technické požadavky na zkoušení výrobku, požadavky na zkoušený výrobek; ty jsou zásadně specifikovány formou požadavků na vlastnosti výrobku, nikdy formou konstrukčních požadavků.

Homologační předpisy jsou, s ohledem na požadavky zvyšování bezpečnosti silničního provozu i technický vývoj, neustále doplňovány.¹⁶⁾

1.4.4. Vídeň 1968

Ve dnech 25. 7. 1963, 14. 8. 1964 a 30. 7. 1965 byly přijaty Hospodářskou a sociální radou OSN rezoluce k revizi a nahrazení Úmluvy o silničním provozu a Protokolu o silniční signalizaci přijatých v Ženevě roku 1949. Dne 27. července 1966 vydala Hospodářská a sociální rada OSN rezoluci¹⁷⁾ o konání světové konference OSN o silničním provozu v roce 1968 a současně požádala generálního tajemníka OSN, aby zaslal všem státům návrh Úmluvy o silničním provozu a Úmluvy o silničních značkách a signá-

a nevládních organizací. V jejím závěru byla dne 8. listopadu 1968 podepsána zástupci zúčastněných států Úmluva o silničním provozu a Úmluva o silničních značkách a signálech.²⁰⁾

Úmluva o silničních značkách a signálech má následující strukturu:

* kapitola I	Všeobecná ustanovení	(článek 1–4)
* kapitola II	Svislé dopravní značky	(článek 5–22)
* kapitola III	Světelná znamení pro řízení provozu	(článek 23–24)
* kapitola IV	Vodorovné dopravní značky	(článek 25–30)
* kapitola V	Různé	(článek 31–36)
* kapitola VI	Závěrečná ustanovení	(článek 37–48)

Úmluva je doplněna 9 přílohami, které definují jednotlivé dopravní značky.

1.4.5. Ženeva 1970

Dne 1. července 1970 byla v Ženevě podepsána Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).

1.4.6. Ženeva 1971 a Ženeva 1973

Proto, aby bylo v Evropě dosaženo ještě většího sblížení pravidel silničního provozu, byla dne 1. května 1971 podepsána v Ženevě Evropská dohoda doplňující Úmluvu o silničním provozu a Evropská dohoda doplňující Úmluvu o silničních značkách a sig-

¹³⁾ Vyhlášená pod č. 64/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů a její aktualizované přílohy, vyhlášené pod č. 33/2005 Sb.

¹⁴⁾ Novelizována v roce 1995.

¹⁵⁾ Vyhl. č. 145/1958 Ú. l.

¹⁶⁾ Do současnosti bylo vydáno více než 120 homologačních předpisů.

¹⁷⁾ Rezoluce č. 1129 (XLI).

¹⁸⁾ Na návrhy reagovala ČSSR jejich zapracováním do vyhl. č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu.

¹⁹⁾ Rezoluce č. 1203 (XLII).

²⁰⁾ Vzhledem k tomu, že právní úprava ČSSR v tomto směru odpovídala připravovaným dokumentům, byly po vydání konečného znění mezinárodních dokumentů provedeny v ČSSR pouze důležitější změny, provedené vyhl. č. 42/1971 Sb., a to zejména v oblasti provozu na dálnici.

nálech, které mění a upřesňují pro smluvní státy Evropy znění mezinárodních smluv z roku 1968.

Se stále vzrůstající potřebou zkvalitnit a zpřesnit dopravní značení se ukazovala také nezbytnost sblížení vodorovného dopravního značení. Proto **dne 1. března 1973 byl v Ženevě podepsán Protokol o silničních označeních k Evropské dohodě doplňující Úmluvu o silničních značkách a signálech**, který zpřesňuje a sblíží zejména systém vodorovného dopravního značení pro smluvní státy Evropy.²¹⁾

1.4.7. Ženeva 1975

Intenzifikace mezinárodního silničního provozu, a to zejména individuální turistika ukazovaly na velmi odlišnou úroveň výcviku, zkoušek a úrovně řidičů z jednotlivých evropských států. Ke sblížení úrovně řidičů bylo třeba stanovit alespoň minimální podmínky, které musí splňovat držitel řidičského průkazu z kteréhokoliv smluvního státu. Tyto snahy vyústily dne 1. dubna 1975 prvními podpisy Dohody o minimálních požadavcích pro vydání a platnost řidičských oprávnění (APC). Přes význam tohoto dokumentu jej ratifikovalo dosud pouze 6 států, takže tato dohoda dosud nevstoupila v platnost.

1.5. Promítnutí mezinárodních úmluv do právní úpravy tehdejší Československé republiky

Jedná se v prvním případě o již uváděné výsledky Mezinárodní konference z roku 1909 v Paříži, na které byla přijata „Mezinárodní smlouva o jízdě automobily“. Tuto smlouvu ratifikoval nový Československý stát, jako jeden z nástupnických států po rozpadu Rakousko-Uherska v roce 1921 (bližší viz kap.1.1.). I když se jednalo o formální přistoupení k této smlouvě, přesto již musely být provedeny některé úpravy, které se vázaly jednak k nové státoprávní úpravě, jednak ke změnám v technickém vývoji konstrukce motorových vozidel.

Na území nové Československé republiky se jednalo především o důsledné označení pozemních komunikací **výstražnými tabulkami**, neboť v bývalém Rakousko-Uhersku se tomuto dopravně bezpečnostnímu problému věnovala velmi malá pozornost.²²⁾ To bylo konstatováno v hlášeních správ státních a okresních silnic.

Do naší právní úpravy, tedy do zákona č.505/1921 Sb. z. a n., Mezinárodní smlouva o jízdě automobily, se vedle svíslého silničního dopravního značení dostávají i přijatá ustanovení o podmínkách pro připuštění automobilů k jízdě na veřejných cestách. Tyto podmínky spočívaly jednak v obsahu zkoušky, která byla vykonávána příslušným úřadem nebo spolkem, který úřad ustanovil, jednak dalším předepsaným technickým vybavením vozidla. V naší právní úpravě se objevuje z uvedené smlouvy poprvé i věková hranice 18 let pro osoby, které žádají o povolení k řízení motorových vozidel v mezinárodním provozu.

Dalším vývoj motorizace vyvolal nutnost svolání dalšího mezinárodního jednání do Paříže roku 1926. Výsledky jednání v podobě Mezinárodní úmluvy o jízdě motorovými vozidly se do naší právní úpravy promítly v podobě nových silničních svíslých dopravních značek. Pro způsobilost vozidel v provozu Úmluva přinesla výrazné zpřísnění technických podmínek a vybavení vozidel z hlediska snížení hluku a rozšíření bezpečnostní výbavy vozidla.

V roce 1931 se aktivita výrazně přenesla na půdu Společnosti národů. Jednání Evropské konference o jízdě silniční pro Československo znamenalo především další rozšíření „silniční signalizace“ tedy silničních dopravních značek. Transformace výsledků Evropské konference, která byla pro další systémový rozvoj Evropské silniční dopravy zásadní, byla provedena novým komplexně pojatým zákonem č. 81/1935 Sb.z. a n. o jízdě motorovými vozidly. Moderní a lze říci i systémový zákon v sobě zahrnoval celou tehdejší problematiku motorizace, a to ve všech hlavních faktorech a rovinách. Prováděcí předpis – vládní nařízení č. 203/1935 Sb.z.a n. dále specifikoval ustanovení zákona. Tato právní norma reagovala poprvé i na požadavky výcviku řidičů a stanovila

pro tuto oblast první zásadní zákonná opatření. O kvalitách této právní normy hovoří i skutečnost, že zákon částečně platil i v období Protektorátu Čechy a Morava a znovu v plném znění v prvních letech poválečného období.

Poválečné období charakterizovalo jednání Hospodářské komise pro Evropu, orgánu OSN, které na Konferenci spojených národů roku 1949 v Ženevě přijalo Úmluvu o silničním provozu a Protokol o silniční signalizaci. Oba dokumenty se v podmínkách poválečného Československa transformovaly do zákona č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích a do prováděcích vyhlášek, nebyly však z důvodu politických změn po roce 1948 veřejně publikovány, Československá republika je však ratifikovala.

V tomto období se usílil na mezinárodním poli OSN soustředilo především na problematiku zvýšení úrovně a účinnosti silničního dopravního značení na bezpečnost provozu. To vše v závislosti na stoupající intenzitě mezinárodního silničního provozu a počtech motorových vozidel. Evropská úmluva o silničních dopravních značkách z roku 1957 vyřešila další průlomovou etapu v silničním dopravním značení. Vedle svíslého dopravního značení přijala i dopravní značení vodorovné. Poprvé se v naší právní úpravě objevilo ve vyhlášce č. 141/1960 Sb. v rámci novelizace pravidel silničního provozu. Vodorovné šipky přikázaného směru jízdy, plné a přerušované čáry a nápisy na vozovce, to vše přispělo k přesnější orientaci řidiče ve vyšších rychlostech a ve složitých dopravních situacích. Toto značení přineslo nové pojetí usměrnění silničního provozu ve velkých městech a v provozu na rychlostních komunikacích.

Vedle pravidel silničního provozu je nutno upozornit i na další faktor bezpečnosti silničního provozu, a tím je lidský činitel, v našem případě řidič silničního motorového vozidla. Vždy se jednalo, a to vždy i na mezinárodní půdě, o dvě oblasti:

- * o věkovou hranici, tedy věk, ve kterém mohl způsobit občan řídit příslušnou skupinu motorových vozidel,

- * o rozdělení a vymezení skupin řidičských oprávnění.

Dostáváme se k oblasti, kterou výrazným způsobem ovlivnila Směrnice Rady č.91/439/EHS z roku 1996 o řidičských průkazech ve znění dalších doplňujících dokumentů. Je to významný průlom do kategorizace skupin řidičských oprávnění. Úroveň a rozsah konstrukcí silničních motorových vozidel vedl Evropskou unii k zásadnímu opatření, k rozdělení základních skupin řidičských oprávnění na nové podskupiny. Uvedená ustanovení evropské směrnice se v plném rozsahu promítla do nové právní úpravy České republiky, do zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích... ve znění pozdějších předpisů.

Oblast silničních motorových vozidel byla v roce 1958 pokryta v Ženevě podepsanou Úmluvou o vzájemném uznávání homologací (shodnosti) vozidel a dílů. V podmínkách naší právní úpravy je s tímto mezinárodním dokumentem a jeho novelizacemi harmonizována od tohoto období každá změna naší právní úpravy v oblasti způsobilosti vozidel k provozu na pozemních komunikacích, ať se jednalo o prováděcí vyhlášky a od roku 1995 již o zákonné normy. V současném období musí být s touto Úmluvou (a s jejími četnými přílohami) v naší právní úpravě harmonizovány společně i příslušné směrnice Evropské unie. V současném období se jedná především o zákon č. 56/2001 Sb., o provozu vozidel na pozemních komunikacích s příslušnými prováděcími předpisy.

Uvedené příklady promítnutí mezinárodních úmluv, norem a směrnic do právní úpravy účinné na našem území, dnes na území České republiky, dává představu o trvalé kontinuitě, kterou mezinárodní dopravní právo dokázalo prosadit a udržet v celém období vývoje motorizace Evropy.

2. kapitola

Základní mezinárodní smluvní dokumenty OSN a harmonizující strategické aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu – jejich vývoj a současný stav

2.1. Evropská hospodářská komise OSN a její pracovní skupiny

Organizace spojených národů (OSN) jako světová mezinárodní organizace byla první z poválečných institucí, které svoji činnost zaměřily i na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

²¹⁾ V ČSSR byly tyto mezinárodní dokumenty transformovány do vyhl. č. 32/1972 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a vyhl. č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu. Zásady Protokolu byly vedle pravidel silničního provozu zahrnuty také do příslušných technických norem.

²²⁾ Do roku 1918, tedy do vzniku Československa bylo na jeho území osazeno pouze 280 výstražných tabulek a to jak na tehdy státních, tak i okresních silnicích.

V rámci své vnitřní struktury byl v podřízenosti Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN – UN ECE) se sídlem v Ženevě vytvořen **Výbor vnitrozemské dopravy** (Inland Transport Committee – ITC). Tento výbor, složený ze zástupců členských států na úrovni odborníků, většinou z odborů mezinárodních vztahů ministerstev dopravy má ve své podřízenosti odborné pracovní skupiny, zaměřené na specifické problémy silniční, železniční a vnitrozemské vodní dopravy.

Sekretariátem výboru vnitrozemské dopravy je potom Dopravní divize (ECE UN Transport Division). Ustanovené odborné pracovní skupiny Výboru vnitrozemské dopravy s tímto sekretariátem úzce spolupracují. Pracovní skupiny z oblasti dopravy jsou pojmenovány a označeny takto:

- * Pracovní skupina pro silniční dopravu (SC 1)
- * Pracovní skupina pro železniční dopravu (SC 2)
- * Pracovní skupina pro vnitrozemskou lodní dopravu (SC 3)
- * Pracovní skupina pro kombinovanou dopravu (WP 24)
- * **Pracovní skupina pro bezpečnost silničního provozu (WP 1)**
- * Pracovní skupina pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP 29)
- * Pracovní skupina pro celní otázky týkající se dopravy (WP 30)
- * Pracovní skupina pro přepravu nebezpečného zboží (WP 15)
- * Pracovní skupina pro přepravu rychle zkazitelného zboží (WP 11)
- * Pracovní skupina pro dopravu a ekonomiku (WP 5)
- * Pracovní skupina pro statistiku v dopravě (WP 6)

Pracovní skupina pro bezpečnost silničního provozu WP 1 (Working Party 1)

Pracovní skupina pro bezpečnost silničního provozu WP. 1 je složena z odborníků na problematiku bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jednotlivých ministerstev (většinou dopravy a vnitra) členských států EHK OSN, tj. i České republiky. Za Českou republiku se jedná WP. 1 účastní zástupce Ministerstva dopravy a spojů ČR. Jednacímí jazyky WP. 1 jsou angličtina, francouzština a ruština.

Samostatným členem Pracovní skupiny je i zástupce Evropské unie a Evropská konference ministrů dopravy (ECMT/CEMT). Členy WP. 1 jsou i zástupci mezinárodních nevládních organizací jako například Mezinárodní silniční unie (IRU), Evropská federace obětí dopravních nehod (FEVR), Mezinárodní organizace silniční prevence (PRI), Evropská cyklistická federace (ECF), Mezinárodní federace chodců (IPF), Mezinárodní automobilová federace (FIA), Mezinárodní motocyklová federace (FIM). Oproti zástupcům státní správy mají zástupci nevládních organizací ve WP. 1 pouze statut pozorovatele; jejich zástupce například nemůže být zvolen předsedou Pracovní skupiny.

Pracovní skupina se pravidelně schází 2x ročně v Ženevě v Paláci národů²³⁾ na jarním a podzimním zasedání v trvání čtyř pracovních dnů. Její práce je řízena předsedou, zvoleným z delegátů nominovaných do skupiny. Stejným způsobem jsou voleni i dva

místopředsedové WP. 1. V rámci zefektivnění práce WP. 1 a využití času mezi jednotlivými pravidelnými zasedáními je od roku 1996 v rámci WP. 1 využíván systém práce malých pracovních skupin. Tyto skupiny složené s delegátů – dobrovolníků zpracovávají v mezidobí mezi zasedáními pro následné pravidelné zasedání WP. 1 podklady ke konkrétním problémům, které se v průběhu zasedání objeví.

WP. 1 zpracovává po odborné stránce pro Výbor vnitrozemské dopravy zejména:

- * Návrhy mezinárodních smluvních dokumentů v oblasti silničního provozu a jejich novelizace (Vídeňská úmluva, Sjednocené rezoluce, Úmluva APC),
- * Návrhy na aktivity EHK OSN v oblasti prevence nehod v silničním provozu (návrhy aktivit pro I, II. a III. a IV. Týden bezpečnosti silničního provozu EHK OSN, zaměřeni na zejména mediální působení na veřejnost v jednotlivých členských státech pod jednotným logem a sloganem).

Mimo to působí Pracovní skupina jako platforma pro výměnu a rozšiřování informací v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Na každém zasedání WP. 1 je jeden z bodů jednání věnován informacím delegátů o změnách v pravidlech provozu na pozemních komunikacích v jejich státech, případně o nových osvědčených opatřeních, která byla přijata ke snížení počtu a následků dopravních nehod.

2.1.1. Administrativní a výkonné výbory EHK OSN

Dopravní divize současně provádí servis pro Administrativní výbory a Výkonné výbory EHK OSN. Tyto výbory jsou složeny ze zástupců členských států a slouží jako pracovní skupiny ke konkrétním mezinárodním úmluvám. Tyto skupiny pracují přímo pro generálního tajemníka OSN.

Jedná se o :

- * Administrativní výbor k doplnění Dohody o uznávání jednotných podmínek pro kolová vozidla a jejich součástí a o vzájemném uznávání schvalování těchto podmínek z roku 1958 (AC 1).
- * Administrativní výbor k Dohodě z roku 1997, týkající se pravidelných technických prohlídek kolových vozidel a o vzájemném uznávání těchto prohlídek.
- * Výkonný výbor k Dohodě z roku 1998 o stanovení globálních technických předpisů o kolových vozidlech a jejich vybavení.
- * Administrativní výbor k dohodě TIR (Dohoda o mezinárodní silniční dopravě).
- * Administrativní výbor pro Mezinárodní úmluvu o harmonizaci kontrol zboží na hranicích (WP 30/ AC 3)
- * Administrativní výbor k Úmluvě o celním odbavení kontejnerů používaných v mezinárodní dopravě (WP 30/ AC 4)
- * Výbor expertů ECOSCO k přepravě nebezpečného zboží a klasifikace a označování chemikálií (zabývá se mimo jiné i dohodami ADR, RID a ADN).

2.2. Přehled základních smluvních dokumentů Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) v oblasti silničního provozu a jejich vývoj

²³⁾ Sídlo bývalé Společnosti národů.

Název	Počet signatářů
Úmluva o silničním provozu z roku 1949 a Protokol o dopravních značkách a signálech	94
Úmluva o silničním provozu z roku 1968 (Vídeňská úmluva)	67
Vídeňská úmluva o dopravních značkách signálech z roku 1968	56
Evropská dohoda z roku 1971 doplňující Úmluvu o silničním provozu z roku 1968	29
Protokol o dopravním značení z roku 1973 doplňující Evropskou dohodu z roku 1971 doplňující Úmluvu o silničním provozu z roku 1968	24
Sjednocená rezoluce o silničním provozu doplňující Vídeňskou úmluvu z roku 1968 a Evropské dohody z roku 1971 (R.E.1)	56
Sjednocená rezoluce o dopravních značkách a signálech doplňující Vídeňskou úmluvu z roku 1968 a Evropské dohody z roku 1971 (R.E.2)	29

Stručný přehled vývoje smluvních dokumentů EHK OSN

- * Rok 1993, 2006 (28.3.2006) – nabytí účinnosti změn Vídeňských úmluv, Evropské dohody z roku 1971 a Protokolu o dopravním značení – změny týkající se řídicích průkazů, telefonování za jízdy, rozlišovací značky státu evidence na registrační značce vozidla, alkoholu za volantem a bezpečnosti v silničních tunelech.
- * Rok 2008 – předpokládané nabytí účinnosti novelizace Sjednocené resoluce o silničním provozu (R. E. 1).

2.3. Evropská konference ministrů dopravy (European Conference of Ministers of Transport – ECMT/CEMT)

Evropská konference ministrů dopravy (European Conference of Ministers of Transport) je mezivládní mezinárodní organizace ustanovená protokolem podepsaným v Bruselu 17. října 1953. Jedná se o fórum, umožňující výměnu názorů vysoce postavených úředníků státní správy členských států v oblasti dopravy se zvláštním zřetelem na oblast vnitrozemské dopravy. Činnost ECMT/CEMT zahrnuje následující oblasti:

- * Doprava a životní prostředí
- * Trendy v investicích do provozu na pozemních komunikacích a infrastruktury
- * Ekonomický výzkum
- * Silniční dopravu
- * Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích
- * Železnice
- * Kombinovanou dopravu
- * Udržitelnou městskou dopravu
- * Boj proti trestné činnosti v dopravě
- * Finanční a fiskální aspekty dopravy

Vrcholovým orgánem ECMT/CEMT je Rada ECMT/CEMT (Council of the Conference) sestávající se z ministrů dopravy členských států. Tato Rada z členských států volí každoročně předsedu Rady (ministra), který je zodpovědný za uspořádání každoročního Ministerského zasedání ECMT/CEMT, a to ve své vlastní zemi. Rada současně volí místopředsedu (ministra), který automaticky nastupuje další rok do funkce předsedy ECMT/CEMT. Výsledkem práce Rady jsou resoluce, které mají doporučující charakter pro členské státy.

2.4. Dopravně bezpečnostní kampaně na úrovni Organizace spojených národů

Lidský činitel hraje klíčovou roli v řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu. Přijímání opatření, která mohou účinně ovlivnit chování účastníků silničního provozu jsou všeobecně uznávána jako jedno z klíčových opatření pro dosažení dopravně bezpečnostních cílů. Dopravně bezpečnostní kampaně jsou, vzhledem k úloze prosazování dopravně bezpečnostního práva, důležitým nástrojem pro dosažení jeho správné aplikace u účastníků silničního provozu. Doplňují, nikoli však nahrazují dlouhodobé strategické aktivity zaměřené rovněž na zvýšení bezpečnosti provozu. Bezpečnostní kampaně, zaměřené na specifické skupiny účastníků silničního provozu a navržené na pozitivní změny jejich dopravního chování, kalkulují v co nejširší míře se zapojením státních, místních (regionálních) a nevládních institucí a organizací včetně sdělovacích prostředků.

Výsledky dopravně bezpečnostních kampaní nicméně závisí především na způsobu komunikace vůči účastníkům silničního provozu. Vzhledem k tomu, že cílem kampaní jsou lidé, nebo skupiny lidí jako účastníků provozu, jejichž dopravní chování je stát od státu více či méně odlišné, musí dosud vlády jednotlivých zemí zaujímat k obsahu kampaní svůj vlastní přístup. I když se většina právních ustanovení včetně pravidel silničního provozu postupně stanou (s ohledem na rozšiřující se aplikaci úmluv a dohod EHK OSN) jednotnými ve všech státech, specifická sdělení směřovaná na cílové skupiny vybrané pro kampaně se budou stát od státu více či méně lišit.

Dopravně bezpečnostní kampaně jsou nedílnou součástí intervencí v oblasti prevence dopravních nehod, nelze je ovšem považovat za všelék. Zahraniční studie uvádějí, že účinnost kampaně na změnu

chování cílové skupiny je přibližně 5 %, účinnost se však významně zvyšuje, pokud je kampaň doprovázena aktivitami v oblasti policejního postihu a dopravního inženýrství.

Evropská hospodářská komise OSN vypracovala následující doporučení, která by měla přispět k co nejvyšší účinnosti dopravně bezpečnostních kampaní:

- * Komunikace v bezpečnosti silničního provozu by měla být používána nejenom jako izolovaný nástroj, ale měla by být také kombinována s ostatními opatřeními, jako je *právní úprava, výchova a prosazování práva*.
- * Prvotním cílem komunikace by mělo být motivovat cílovou skupinu k přijetí bezpečného chování jako prostředku chování, nebo obecněji ke zvýšení zájmu o dopravně bezpečnostní problémy. Zprávy by měly být navrženy tak, aby zvýšily pozornost, ale také tak, aby zdůraznily, že každý jedinec je vystaven nebezpečí a možnost, že se stane účastníkem dopravní nehody, a tím překonat psychologickou resistenci a změnit ji na přijetí tohoto faktu.
- * Zpráva by měla být co nejvíce konkrétní, a to tak, aby poskytla co nejjasnější a pravdivý návod pro danou situaci. Příjemce informace a informační médium by měly být důvěryhodné a měly by používat spolehlivé informační zdroje. Účinná komunikace také závisí na *pravdivém, podrobném a aktuálním systému statistiky*.
- * Komunikace by také měla vzít v úvahu fakt, že jedinci mají tendenci k přeceňování možností technických prostředků svých vozidel a svých vlastních řídicích schopností, a tudíž se cítit bezpečněji, než opravdu jsou. Prvky nutné pro úspěšný dialog mezi dopravními odborníky a účastníky silničního provozu se mohou inspirovat v oblasti marketingových technik. Měla by být vybrána vhodná média a formy nejhodnější pro cílovou skupinu a vybrané téma.

2.4.1. Týdny bezpečnosti silničního provozu Evropské hospodářské komise

V oblasti prevence, tedy dopravně bezpečnostních kampaní sehraje významnou roli i **Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů (EHK OSN)**. EHK OSN každé čtyři roky vyhláší Týden bezpečnosti silničního provozu, který je zaměřen na vybrané téma. Členským státům EHK OSN je formou rezolucí doporučeno, aby se do aktivit Týdne zapojily s tím, že konkrétní formy intervence jsou ponechány na jejich vlastním rozhodnutí. Spojovacím prvkem mezi úrovní EHK OSN a úrovní jednotlivých členských států je společné logo a slogan Týdne. Týdny proběhly v letech 1990, 1995, 2000 a 2004 Pro ilustraci je možné uvést 4. Týden bezpečnosti silničního provozu, který byl na základě rezoluce OSN č. 251 vyhlášen pod heslem „Ohleduplnost je bezpečí“ a byl zaměřen na prevenci agresivního chování za volantem.

2.5. Významné mezinárodní dohody OSN v oblasti silniční dopravy

2.5.1. Silniční přeprava nebezpečných věcí Vnitrostátní právní úprava silniční přepravy nebezpečných věcí

Základy vnitrostátní právní úpravy přepravy nebezpečných věcí jsou zakotveny v následujících právních předpisech:

- * zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- * vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Tyto právní normy České republiky v zásadě odkazují na Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), a její přílohy A a B, přijatou dne 30. září 1957 v Ženevě. Dohoda vstoupila v platnost na základě svého článku 7 odst. 1 dnem 29. ledna 1968 a její přílohy dnem 29. července 1968. Dohoda ADR nepatří (obdobně jako např. Dohoda AETR)²⁴⁾ mezi mezinárodní smluvní dokumenty vydané v rámci EU, ale je dohodou

²⁴⁾ *Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (Dohoda AETR), uveřejněná ve vyhl. č. 108/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů.*

vydanou v rámci Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů, resp. jejího Výboru pro vnitrozemskou dopravu.

Listina o přístupu Československé socialistické republiky k Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) byla uložena u generálního tajemníka OSN, deponitáře Dohody, dne 17. července 1986. Dohoda pak byla v Československé socialistické republice vyhlášena pod č. 64/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů a vstoupila v platnost včetně příloh na základě téhož článku odst. 2 dnem 17. srpna 1986.

Podle zákona o silniční dopravě je silniční dopravou je dovoleno přepravovat pouze nebezpečné věci vymezené mezinárodní smlouvou, kterou je Česká republika vázána a která byla vyhlášena ve Sbírce zákonů nebo ve Sbírce mezinárodních smluv, a to za podmínek v ní uvedených.²⁵⁾

Ministerstvo dopravy může v souladu s Dohodou ADR povolit na omezenou dobu, nejvýše však na pět let, provádění silniční přepravy nebezpečných věcí za odchylných podmínek od Dohody ADR. Ministerstvo je oprávněno pověřit právnické osoby se sídlem na území České republiky nebo fyzické osoby s trvalým pobytem na území České republiky výkonem činností souvisejících s prováděním Dohody ADR. Podrobnosti k výkonu jednotlivých činností souvisejících s prováděním Dohody ADR stanoví prováděcí předpis.²⁶⁾

Dohoda ADR obsahuje především procedurální ustanovení. Nejdůležitější pro dopravu nebezpečných věcí po pozemních komunikacích jsou přílohy Dohody ADR, jejichž v současnosti platné znění bylo vyhlášeno pod č. 33/2005 Sb. Jedná se o přílohu:

- * A - Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů (kapitola 1.1–7.5.11)
- * B - Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě (kapitola 8.1–9.7.8).

V současnosti Dohoda ADR sdružuje 39 států. Na území států, které nejsou členy Dohody ADR musí dopravci dodržovat vnitrostátní předpisy těchto zemí.

Na základě technického i právního vývoje a nutnosti trvale zvyšovat bezpečnost provozu na pozemních komunikacích jsou přílohy průběžně novelizovány. Změny vstupují v platnost v dvouletých intervalech, avšak šest měsíců po jejich vyhlášení, v tzv. přechodném období lze přepravovat nebezpečné věci podle nového i předchozího znění příloh.

Přeprava nebezpečných věcí v rámci Evropské unie

Evropská unie pro silniční přepravu nebezpečných věcí postupně přebírá do svých směrnice předpisy, přijaté na jednáních členských států dohody ADR a aktualizuje je pro státy Evropské unie následujícími směrnicemi:

Směrnice Rady 94/55 ES – o sblížení zákonů členských států s ohledem na silniční přepravu nebezpečných věcí k přizpůsobení se technickému pokroku, ve znění úprav provedených Směrnicí Komise 96/86/ES a Směrnicemi Rady 2000/61/ES, 2001/7/ES, 2003/28/ES,

- * Směrnice Rady 95/50/ES – o jednotném postupu při kontrolách přepravy nebezpečných věcí po silnici, ve znění Směrnice Rady 2001/26/ES,
- * Směrnice Rady 96/35/ES – jmenování a kvalifikace bezpečnostních poradců,
- * Směrnice Rady 2000/18/ES – minimální zkušební požadavky na bezpečnostní poradce.

2.5.2. Bezpečnost práce v silniční dopravě

Základem právní úpravy bezpečnosti práce při provozování, údržbě a opravách vozidel jsou zejména následující právní předpisy:

- * Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- * Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.
- * Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- * Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- * Vyhláška 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů.
- * Nařízení vlády č.168/2002 Sb. kterým se stanoví způsob orga-

nizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.

- * Nařízení Rady (EHS) č. 561/2006, 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 (nařízení nabývá v celém rozsahu účinnosti dne 11. dubna 2007).
- * Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

Silniční doprava v rámci Evropské unie

Členské státy Evropských společenství přijaly Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 a Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, která se vztahují na silniční dopravu v rámci Evropské unie a plní na území jejích států obdobnou úlohu, jako Dohoda AETR mezi smluvními státy této dohody.³⁰⁾ Tato Nařízení platí pro dopravu jak mezi státy EU, tak pro vnitrostátní dopravu uvnitř jejích členských států. V případě, že vozidlo provádí dopravu přes nebo do států mimo Evropskou unii, vztahují se na něj ustanovení Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě³¹⁾ (AETR).

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě („dále jen dohoda AETR“) se stala součástí našeho právního řádu uveřejněním ve vyhlášce č. 108/1976 Sb. Dohoda AETR platí na území každé smluvní strany pro veškerou mezinárodní silniční dopravu konanou jakýmkoli vozidlem evidovaným na území zmíněné smluvní strany, nebo na území kterékoli jiné smluvní strany. Svým obsahem je Dohoda AETR v zásadě shodná s předpisy, upravujícími tuto problematiku v rámci Evropské unie. Prakticky shodně jsou upraveny:³²⁾

- * minimální věk řidičů
- * doba řízení
- * přerušení jízdy a doba odpočinku
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 se vztahuje na přepravu³³⁾
- * zboží vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu překračuje 3,5 tuny, nebo
- * cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.

3. Kapitola

Evropská unie a bezpečnost silničního provozu

Nehody v silničním provozu jsou stále nejvýznamnější příčinou usmrcení a zranění občanů Evropské unie. Na silnicích Evropské unie je každoročně usmrceno přes 4 200 účastníků provozu na pozemních komunikacích a dalších 3 500 000 je zraněno, přičemž

²⁵⁾ *Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), a její přílohy A a B.*

²⁶⁾ *Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.*

³⁰⁾ *Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající 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 Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, o záznamovém zařízení v silniční dopravě, ve znění nařízení Rady (ES) č. 2135/98.*

³¹⁾ *Vyhláška č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel mezinárodní silniční dopravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů. Zákon č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů s odkazem na čl. 6 až 11 vyhlášky č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů.*

³²⁾ *Vyhl. č. 108/1976 Sb. (Dohoda AETR) ve znění pozdějších předpisů.*

³³⁾ *článek 2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006.*

celkové ekonomické ztráty ročně přesahují hodnotu 160 miliard EURO. I přes tyto negativní výsledky Česká republika za většinou států Evropské unie v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích vysoce zaostává.

Vznik Evropských společenství a následně Evropské unie dále prohlubuje a rozšiřuje proces harmonizace v rámci Evropy, daný smluvními dokumenty Organizace spojených národů. Sbližování zákonů členských států Evropské unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu je v současné době v počátcích a pokrývá velice úzkou část problematiky bezpečnosti silničního provozu která navazuje na otázky politické, související s volným pohybem osob a kapitálu v rámci členských států. I přes tuto skutečnost je v Evropské unii větší část rozhodnutí o právní úpravě bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích ponechána prozatím na úrovni jednotlivých národních vlád.

ti provozu na pozemních komunikacích. Řeší zejména následující oblasti:

- I. **Přepravu nebezpečného zboží**
- II. **Databázi dopravních nehod na úrovni Evropské unie**
- III. **Řidičské průkazy a řidičská oprávnění**
- IV. **Technický stav vozidel**
- V. **Bezpečnost v silničních tunelech**

Následující přehled uvádí ve formě tabulek vždy základní dokument, který specifikuje danou oblast a poté následují doplňující dokumenty. Jejich obsah je různý – od formálních změn až po změny podstatné. Proto je nutné při studiu vždy projít všemi dokumenty tak, abychom zjistili reálný stav věci.

I. Přeprava nebezpečného zboží

Jedná v podstatě o aplikaci mezinárodní dohody ADR do právního řádu Evropské unie. (*Viz tabulka č. 1.*)

Název dokumentu	Datum nabytí účinnosti	1
Směrnice Rady č. 94/55/ES o přiblížení se zákonů členských států s ohledem na přepravu nebezpečného zboží po silnici	12. 12. 1994	
Doplňující dokumenty		
Směrnice Rady č. 2000/61/ES Směrnice Rady č. 2003/28/ES Směrnice Rady č. 2006/89/ES	1. 11. 2000 9. 4. 2003 4. 11. 2006	

3.1. Institucionální zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích na úrovni Evropské unie

V rámci Evropské unie je problematika bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích řešena i v jednom ze základních dokumentů Unie – v Maastrichtské smlouvě a je součástí Koncepce evropské dopravní politiky členských států Evropské unie, tj. bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích patří do I. pilíře, tj. Jednotné politiky Společenství.

V rámci Evropské komise je orgánem zodpovědným za bezpečnost provozu na pozemních komunikacích **Generální ředitelství pro energetiku a dopravu (DG TREN)**.

Generální ředitelství má přibližně 1000 zaměstnanců, z čehož přibližně 700 pracuje v Bruselu na 7 ředitelstvích a v podpůrné agentuře EURATOM. Vnitřní úřad ochrany EURATOM, který byl ke Generálnímu ředitelství přidružen v rámci nedávné reorganizace, je umístěn v Lucembursku a zaměstnává kolem 300 lidí. Bezpečností provozu na pozemních komunikacích se na Generálním ředitelství zabývá konkrétně **ředitelství E v rámci divize pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a pro technologie**.

V rámci Evropské komise je důležitým orgánem, který se podílí na přípravě jak politických, tak i odborných materiálů z oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, **Skupina expertů pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích na nejvyšší úrovni** (High Level Group on Road Traffic Safety), která se skládá většinou z ředitelů odborů pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích příslušných ministerstev (většinou dopravy a spojů, ale i například vnitra v případě Španělska) jednotlivých členských států.

3.2. Základní strategické dokumenty a právní normy Evropské unie v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích

Základním strategickým dokumentem v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v Evropské unii je Akční plán bezpečnosti silničního provozu na léta 2003–2010. Cílem tohoto ambiciózního programu je snížit počet usmrcených osob na evropských silnicích o 50 % do roku 2010 ve srovnání se stavem roku 2003. Program stanoví oblasti intervence i konkrétní opatření na evropské úrovni, které by měla vést k dosažení stanoveného cíle.

Vedle strategických dokumentů (Akční plán bezpečnosti silničního provozu, Bílá kniha) existují v Evropské unii právní dokumenty, které upravují určité oblasti související přímo s bezpečnos-

Pozornost je věnována i jednotným postupům při kontrolách vozidel přepravujících nebezpečné zboží. Dokumenty týkající se této problematiky jsou uvedeny v následující tabulce.

Jsou například stanoveny postupy (kontrolní list), je stanovena podmínka nedovolit při zjištění nedostatků další jízdu, dokud nebudou odstraněny, a podobně. Velký důraz je kladen na spolupráci mezi členskými státy formou výměny informací (*Viz tabulka č. 2 na straně 10.*)

Zvláštní část v této oblasti tvoří bezpečnostní poradci pro bezpečnost, jejichž hlavním úkolem je pomoc při předcházení různých rizik (například i ekologických) při přepravě nebezpečného zboží. Je stanovena například úloha bezpečnostního poradce, jeho certifikát (v současné době 5 let) a možnost prodloužení jeho platnosti. (*Viz tabulka č. 3 na straně 10.*)

II. Databáze dopravních nehod v Evropské unii (*Viz tabulka č. 4 na straně 10.*)

III. Řidičské průkazy a řidičská oprávnění

Problematika řidičských průkazů a řidičských oprávnění byla jednou z prvních oblastí, na kterou se Evropská unie zaměřila. Šlo zejména o návržení jednotného vzoru řidičského průkazu, sjednocení skupin řidičských oprávnění a stanovení minimálních požadavků pro jejich získání. (*Viz tabulka č. 5 na straně 10.*)

V současné době je připravována nová Směrnice Rady, která by měla nahradit předchozí dokumenty v plném rozsahu. Dosud nebyla publikována, ale jejími třemi základními cíli jsou:

- * snížit možnosti falšování řidičských průkazů (forma kreditní karty s možností aplikace mikročipu),
- * garantovat volný pohyb osob v Evropské unii,
- * přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu (zavedení nových skupin řidičského oprávnění, harmonizace četnosti periodických zdravotních prohlídek).

IV. Technický stav vozidel

Zvláštní kapitolu tvoří technické prohlídky vozidel, jímž je v Evropské unii věnována samostatná pozornost.

Pokud se týká vozidel používaných pro podnikatelskou činnost, i zde dochází v rámci Evropské unie ke sjednocování. Základní dokumenty jsou uvedeny v následujících **tabulkách č. 6, 7, 8.**

V. Bezpečnost v silničních tunelech

Touto oblastí se Evropská unie začala zajímat na základě tragických požárů v silničních tunelech pod Mont Blancem (1999),

Název dokumentu	Datum nabytí účinnosti	2
Směrnice Rady č. 95/50/ES o jednotných postupech při kontrolách při přepravě nebezpečného zboží po silnici	17. 10. 1995	
Doplňující dokumenty		
Směrnice Rady č. 2001/26/ES	23. 6. 2001	
Směrnice Rady č. 2004/112/ES	3. 1. 2005	
Název dokumentu	Datum nabytí účinnosti	3
Směrnice Rady č. 96/35/EHS o určení a kvalifikaci bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečného zboží po silnici, železnici a ve vnitrozemské vodní dopravě	9. 7. 1996	
Směrnice Rady č. 2000/18/ES o minimálních požadavcích na zkoušky bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečného zboží po silnici, železnici a ve vnitrozemské vodní dopravě	19. 5. 2000	
Název dokumentu	Datum nabytí účinnosti	4
Rozhodnutí Komise č. 93/704/EHS o vytvoření databáze dopravních nehod Společenství	22. 12. 1993	
Název dokumentu	Datum nabytí účinnosti	5
Směrnice Rady č. 91/439/EHS o řidičských průkazech	1. 7. 1996	
Doplňující dokumenty		
Směrnice Rady č. 94/72/ES	1. 1. 1995	
Směrnice Rady č. 96/47/ES	18. 9. 1996	
Směrnice Rady č. 97/26/ES	8. 6. 1997	
Směrnice Rady č. 2000/56/ES	11. 10. 2000	
Název dokumentu	Datum nabytí účinnosti	6
Směrnice Rady č. 96/53/ES určující nejvyšší povolené rozměry pro určitá vozidla pohybující se v rámci Společenství	17. 9. 1996	
Doplňující dokumenty		
Směrnice Rady č. 2002/7/ES	9. 7. 2002	
Název dokumentu	Datum nabytí účinnosti	7
Směrnice Rady č. 96/96/ES o přiblížení zákonů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přívěsů	9. 3. 1997	
Doplňující dokumenty		
Směrnice Rady č. 1999/52/ES	6. 6. 1999	
Směrnice Rady č. 2001/09/ES	9. 3. 2001	
Směrnice Rady č. 2001/11/ES	9. 3. 2001	
Směrnice Rady č. 2003/27/ES	28. 4. 2004	
Název dokumentu	Datum nabytí účinnosti	8
Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/30/ES o kontrolách technického stavu vozidel používaných pro podnikatelskou činnost pohybujících se po silniční síti Společenství	10. 8. 2000	
Doplňující dokumenty		
Směrnice Rady č. 2003/26/ES	28. 4. 2003	
Název dokumentu	Datum nabytí účinnosti	9
Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/54/ES o minimálních požadavcích na bezpečnost v Transevropské silniční síti	30. 4. 2006	

v Tauernu (1999) a Gotthardu (2001). Cílovou skupinou jsou silniční tunely o délce nad 500 metrů a jsou stanoveny jak administrativní, technická, tak i opatření z hlediska řízení dopravy v tunelech. Mimo jiné je nově zavedena povinnost vytvořit pro každý takovýto tunel funkci bezpečnostního úředníka (Safety Officer) s přesně stanovenými úkoly.

(Viz tabulka č. 9 na straně 10.)

Vedle výše uvedených dokumentů, jejichž obsah je pro členské státy Evropské unie, existuje i snaha sjednotit nejvyšší povolenou hladinu alkoholu v krvi řidiče v rámci Evropské unie. Je doporučeno, aby členské státy měly zavedenu nejvyšší povolenou hladinu alkoholu v krvi řidiče 0,5 promile a nižší s tím, že v případě začínajících řidičů, řidičů motocyklů, řidičů těžkých vozidel a vozidel přepravujících nebezpečné zboží nebyla povolena hladina alkoholu v krvi vyšší než 0,2 promile.

Vzhledem k tomu, že doposud nebylo dosaženo konsensu mezi jednotlivými členskými státy, neexistuje doposud závazný právní akt, ale pouze Doporučení Komise z ledna 2001 týkající se nejvyšší povolené hladiny alkoholu v krvi řidičů motorových vozidel.

3.2.2. II. Evropský Akční plán bezpečnosti silničního provozu do roku 2010

Obsah Evropského akčního plánu bezpečnosti silničního provozu do roku 2010 – „Zachraňme 20000 životů na našich silnicích – snižme počet usmrcených v důsledku dopravních nehod na polovinu do roku 2010 oproti stavu v roce 2002 – „Je čas se rozhodnout“ a Evropské charty bezpečnosti silničního provozu

Evropský akční plán bezpečnosti silničního provozu do roku 2010 z roku 2002, který je rozvedením zásad Jednotné evropské dopravní politiky dané Bílou knihou, je komplexním materiálem, která obsahuje 60 konkrétních opatření v oblasti působení na účastníky silničního provozu, zvýšení bezpečnosti vozidel, včetně projektů eSafety a zlepšení silniční infrastruktury.

Evropský akční plán bezpečnosti silničního provozu do roku 2010 obsahuje:

- * Určení cíle plánu, způsob jeho monitorování a vyhodnocování
 - * Určení úrovní, na kterých by měla být opatření Akčního plánu implementována;
- Akční plán uvádí následující úrovně, na kterých by měla být prováděna účinná opatření:
- * Úroveň Evropské unie, zejména Evropské komise a Evropského parlamentu

- * Úroveň vlád členských států Evropské unie
- * Regionální úroveň uvnitř států Evropské unie
- * Úroveň privátního sektoru

Jako příklad intervencí na jednotlivých úrovních může sloužit problematika bezpečnostních pásů – (viz tabulka na této straně dole)

- * Určení prostředků k dosažení síle, a to:
 - Legislativních prostředků jak na úrovni Evropské unie, tak i na úrovni jednotlivých členských států Evropské unie
 - Finančních prostředků
 - Oblastí vědy a výzkumu
- * Určení hlavních oblastí intervence, a to:
 1. povzbuzení účastníků silničního provozu ke zlepšení svého chování
 - Dodržování základních pravidel silničního provozu
 - Výcvik a výchova žadatelů o řidičská oprávnění
 - Používání přileb
 2. použití nových technologií ke zvýšení bezpečnosti silničních vozidel
 - Dosažení pokroku v navrhování vozidel
 - Informace pro spotřebitele – hodnotící program EuroNCAP
 - Pasivní bezpečnost
 - Aktivní bezpečnost
 - Periodické technické kontroly vozidel
 3. zlepšení silniční infrastruktury
 - Navržení technický postupů týkající se bezpečnosti silniční infrastruktury
 - Transevropská silniční síť
 - Bezpečnost v silničních tunelech
 - Nový systém „inteligentních silnic“ a projekt Galileo
 4. zvýšení bezpečnosti silničních nákladních vozidel a vozidel pro hromadnou přepravu osob
 5. zlepšení činnosti záchranných složek a zlepšení péče o oběti dopravních nehod
 6. zlepšení sběru dat o dopravních nehodách, práce s těmito daty, včetně rozšiřování výsledků analýz nehodových dat
 - Příčiny dopravních nehod
 - Okolnosti, za kterých dochází k dopravním nehodám
 - Následky dopravních nehodovost
 - Evropská observatoř bezpečnosti silničního provozu

Úroveň	Okruhy intervence
Privátní sektor	<ul style="list-style-type: none"> - Inovace - vývoj a marketing účinnějších kampaní na používání bezpečnostních pásů - instalace nepovinných zádržných systémů - snížení povinného ručení pro vozidla vybavená více prvky pasivní bezpečnosti - kampaně ve firmách
Regionální a místní úroveň	<ul style="list-style-type: none"> - Policejní postih a publicita - podávání informací o nutnosti používat zádržné systémy ve školách - podpora půjčoven dětských zádržných systémů ve zdravotnickém sektoru - průzkumy používání dětských zádržných systémů - zakládání klubů těch lidí, kteří přežili dopravní nehodu díky používání dětských zádržných systémů
Úroveň vlád členských států	<ul style="list-style-type: none"> - Implementace pravidel Evropské unie - stanovení výjimek - stanovení cíle četnosti používání bezpečnostních pásů - zajištění policejních kontrol - provádění informačních kampaní - monitorování používání bezpečnostních pásů - podpora půjčoven dětských zádržných systémů
Úroveň Evropské unie	<ul style="list-style-type: none"> - Stanovit technické podmínky pro vybavení vozidel bezpečnostními pásy - stanovit pravidla pro kontrolu používání bezpečnostních pásů a pro postih přestupců - stanovit normy pro používání zádržných systémů - podpora celoevropského programu monitorování zádržných systémů na trhu - rámcová podpora kampaní - monitorování zapracování evropské legislativy do legislativy členských států

Součástí Akčního plánu bezpečnosti silničního provozu Evropské unie do roku 2010 je i vyhlášení Evropské charty bezpečnosti silničního provozu, jejímž cílem je mobilizovat aktivity všech subjektů, působících v oblasti prevence dopravních nehod, a to jak vládních, tak i nevládních s cílem uspořít 25 000 lidských životů do roku 2010. K Chartě se již přihlásilo více jak 500 subjektů z různých států Evropy, mimo jiné i z České republiky (například Centrum prevence Ministerstva vnitra a Policie ČR při Muzeu Policie ČR, Magistrát hlavního města Prahy, autokluby atd...) Mimo preambule a cíle, kterým je splnění síle Akčního programu Evropské unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu do roku 2010, obsahuje návrh Charty zejména následující principy, které by měli, pokud bude Charta přijata, její signatáři plnit.

1. V rámci své působnosti přispět k naplnění cíle Evropské unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu, tj. snížit počet usmrtených v důsledku dopravních nehod do roku 2010 o nejméně 50 % stavu roku 2002,
2. Zahrnout opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi hlavní priority, a to i v oblasti rozhodování, konkrétně v kontextu s výzkumnými aktivitami, systémem organizace, investicemi a obecně v rámci organizace profesionálních aktivit tak, aby naplnily dopravně bezpečnostní plán,
3. S institucemi zodpovědnými za bezpečnost silničního provozu si vyměňovat statistické informace s cílem porozumět příčinám nehod, újmám na zdraví způsobených v důsledku nehod a účinnosti preventivních opatření,
4. Přispět k předcházení dopravním nehodám prováděním vysoce kvalitních opatření v následujících oblastech:
 - A) v provádění výcviku žadatelů o řidičská oprávnění a dalšího výcviku pro ty, kteří jej již získali společně s poskytováním informací,
 - B) ve vybavení motorových vozidel a ergonomií,
 - C) v infrastruktuře, navrhované tak, aby minimalizovala rizika dopravních nehod a jejich závažnosti a vedla k bezpečné jízdě
5. Vyvinout a zavést do praxe technologie pro snížení následků dopravních nehod,
6. Přispět k vývoji jednotného, stálého a účinného monitorování dodržování pravidel silničního provozu a postihu každého z přestupců jednotným, rychlým a odpovídajícím způsobem,
7. Vytvořit rámec podporující zavedení průběžných výchovných akcí a rehabilitačních kursů pro řidiče, kteří se často dopouštějí dopravních přestupků,
8. Kdykoli je to možné usilovat o lepší pochopení příčin, okolností a důsledků dopravních nehod s cílem předcházet jejich opakování,
9. Přispět k zajištění toho, aby obětem dopravních nehod byla dostupná účinná a vysoce kvalitní zdravotní, psychologická a právní pomoc,

Akceptovat vyhodnocování akcí po jejich průběhu v souladu s danými pravidly a v případě nutnosti přijímat opatření k modifikaci těchto akcí.

3.2.2.1. Evropský Akční plán zvýšení bezpečnosti silničního provozu do roku 2010 – opatření týkající se nákladních vozidel (kapitola 5.4 – sumarizace opatření)

- * Přijmout a zapracovat do národní právní úpravy členských států směrnici Evropského parlamentu a Evropské rady o výcviku řidičů komerčních vozidel
- * Zpřísnit právní úpravu (a policejní postih) doby řízení a odpočinku pro mezinárodní silniční dopravu
- * Instalovat digitálních tachografy v komerčních vozidlech
- * Vytvořit seznam osvědčených postupů a opatření v oblasti politik společností provozujících silniční dopravu s cílem snížit riziko nehod a újmy na zdraví a zahrnout bezpečnost jako klíčovou část uzavíraných kontraktů v silniční dopravě
- * Vytvořit seznam osvědčených postupů a opatření v oblasti zajištění nákladu a přepravy „výjimečného“ zboží
- * Zahrnout přepravu nebezpečného zboží po silnici do technické legislativy Evropské unie
- * Zavést povinnost používat bezpečnostní pásy v těžkých nákladních vozidlech a autobusech pro dálkovou přepravu

- * Zavést bezpečnostní opatření pro vozidla pravidelně přepravující děti
- * Provéřit dopad častějších používání malých komerčních a firemních vozidel na bezpečnost silničního provozu

V kapitole Policejní postih se doporučuje s ohledem na nákladní vozidla: Harmonizovat postihy za hlavní přestupky proti pravidlům silničního provozu u řidičů mezinárodní silniční dopravy.

3.3. Dopravně bezpečnostní kampaně na úrovni Evropské unie

Jedním z nástrojů evropské politiky v oblasti prevence dopravních nehod, vycházejících z Akčního plánu bezpečnosti silničního Evropské unie, jsou i dopravně bezpečnostní kampaně. **Evropská unie**, respektive Evropská komise jako samostatný subjekt kampaně nepořádá, jejich provedení pouze podporuje finančními prostředky a jejich provedení nechává na jednotlivých národních subjektech nebo na konsorciích složených z jednotlivých institucí členských států Evropské unie.

Mezi nejvýznamnější kampaně, podporované Evropskou unií v posledních letech, patří následující:

- * EUCHIRES – celoevropská kampaň zaměřená na používání dětských zádržných systémů v osobních automobilech. Ústředním prvkem této kampaně, koordinované Belgickým institutem pro bezpečnost silničního provozu IBSR je postavička pásovice (Armadillo). Do kampaně se zapojila i Česká republika, a to pod názvem „Připoutáš mě?“ (Pásovec). Tato kampaň může sloužit v České republice jako příklad mezinárodní spolupráce, a to vzhledem k tomu, že v rámci kampaně bylo využito jak hraček pásovice, tak i plakátu Německé rady pro bezpečnost silničního provozu (DVR).
- * EUROBOB – celoevropská kampaň zaměřená na prevenci dopravních nehod mladých řidičů pod vlivem alkoholu. Principem kampaně je to, že se skupina mladých lidí na diskotéce, zábavě atd. mezi sebou domluví, kdo bude pro daný večer „BOBEM“, který nepožívá alkoholické nápoje a ostatní odveze bezpečně domů. Česká republika se do kampaně zapojila svojí variantou pod názvem „Domluvme se“. Obdobné kampaně probíhají průběžně v deseti členských státech Evropské unie (Nizozemí, Belgie, Francie, Řecko, Velká Británie, Španělsko, Portugalsko, Irsko, Dánsko, Česká republika).

4. Kapitola

Evropské sdružení dopravních policí – TISPOL

V rámci policejních složek Evropské unie bylo vytvořeno Evropské sdružení dopravních policí – TISPOL, jehož úkolem je jak spolupráce a výměna informací o účinném prosazování práva a boji s přestupci v provozu na pozemních komunikacích (např. formou společných, jednotně řízených a organizovaných dopravně bezpečnostních akcí v několika státech), tak i prevence prováděná formou výchovy a cíleně vedených kampaní na vybrané skupiny účastníků provozu na pozemních komunikacích. TISPOL sdružuje v současné době zástupce 22 dopravních policí v Evropě.

TISPOL není typickou nevládní organizací z pohledu členské základny (členy jsou zástupci dopravních policí států Evropské unie a některých států střední a východní Evropy (např. Slovinsko), ale z pohledu dobrovolné účasti. Cílem této organizace je výměna zkušeností z oblasti metodik a postupů při provádění dozoru a dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích, osvětová činnost ve sdělovacích prostředcích a v neposlední řadě společné kontrolní akce na území členských států. Česká republika dosud není členem. Sídlo je v Den Haagu v Nizozemí a v Londýně ve Velké Británii.

4.1. Základní úkoly a priority

Hlavním úkolem této organizace je koordinace a harmonizace činnosti dopravních policí členských i přistupujících států Evrop-

ské unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Mezi základní úkoly patří především :

- * snižování počtů usmrcených na evropských silnicích v souladu s Akčním plánem Evropské unie, konkrétně – snížit počet usmrcených v důsledku dopravních nehod o 50 % do roku 2010,
- * zvyšování spolupráce mezi evropskými dopravními policiemi v rámci prohlubování výměny informací o osvědčených postupech a metodách a koordinace vzájemné dopravně bezpečnostní činnosti,
- * organizovat a koordinovat pan-evropské dopravně bezpečnostní kampaně a dopravně bezpečnostní operace,
- * podporovat nové pracovní postupy ve výkonu dopravně bezpečnostní činnosti a ve výchově účastníků silničního provozu na základě výsledků zpracovaných výzkumných úkolů,
- * iniciovat a podporovat výzkum v oblasti bezpečnosti silničního provozu.
- * iniciovat a navrhovat aktuální legislativní změny a úpravy v oblasti mezinárodního a evropského dopravního práva.

Příkladem hlavních konkrétních aktivit je program na rok 2007, který dává představu o zaměření činnosti TISPOL do nejdříve ohrožujících problémů bezpečnosti provozu:

1. Celoevropská kampaň „Alkohol za volantem v letním období“. Jedná se o podporu rozšiřování namátkových policejních kontrol zaměřených na požívání alkoholu při řízení motorového i nemotorového vozidla.
2. Operace „Bezpečnostní pásy“. Jedná se opět o celoevropskou kampaň, která je provázána s policejními kontrolami a je zaměřená na používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů.
3. Operace „Nepřiměřená rychlost“. Celoevropská kampaň TISPOL je vyhlášena k 1. Globálnímu týdnu bezpečnosti silničního provozu Organizace spojených národů, zaměřená k dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, a to jak v intravilánu, tak i v extravilánu.

5. kapitola

Nevládní mezinárodní organizace ve vazbě na Organizaci spojených národů a Evropskou unii

5.1. Mezinárodní nevládní organizace v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích ve vazbě na Evropskou hospodářskou komisi OSN

Nevládní organizace představují v mezinárodní oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích významný prvek, který je určitou protiváhou mezinárodních vládních orgánů a institucí, sdružující zástupce státní správy jednotlivých členských států. Nevládní organizace na mezinárodní úrovni sdružují národní nevládní organizace a občanská sdružení (jejich náplň práce lze v České republice přibližně přirovnat k náplni oddělení BESIP Ministerstva dopravy); jednotlivým prvkem je často určitá specifická oblast bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (zkoušky žadatelů o řídičská oprávnění, profesionální řidiči) nebo skupina účastníků provozu na pozemních komunikacích (chodci, cyklisté, motocyklisté, oběti dopravních nehod). Členství v mezinárodních nevládních organizacích je dobrovolné, řídí se statutem dané organizace a členství se platí většinou ročním členským příspěvkem.

Mezi nejvýznamnější mezinárodní nevládní organizace zaměřené přímo na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ve vztahu k EHK OSN patří:

Mezinárodní organizace silniční prevence – La Prévention Routière Internationale (PRI), která sdružuje nevládní organizace zabývající se problematikou dopravní výchovy a mediálního působení na účastníky provozu na pozemních komunikacích ze všech kontinentů; jejím členem je i Česká republika. Cílem této organizace je výměna informací a osvědčených postupů v této oblasti. PRI má statut pozorovatele v Pracovní skupině pro bezpečnost

silničního provozu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů. PRI má sídlo v Lisabonu v Portugalsku.

Evropská federace obětí dopravních nehod – Federation Européenne des Victims de la Route (FEVR). Cílem této organizace sdružující národní organizace zabývající se pomocí obětem dopravních nehod (rodinám, sirotkům) je v první řadě morální a právní pomoc pozůstalým, sociální asistence a působení v oblasti prevence nehod na pozemních komunikacích formou zveřejňování zejména ekonomických a sociálních důsledků dopravních nehod pro společnost a jednotlivce. FEVR vytváří v jednotlivých členských státech Centra pomoci obětem dopravních nehod, kde je možné získat výše uvedené formy pomoci. FEVR má statut pozorovatele v Pracovní skupině pro bezpečnost silničního provozu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů. V rámci České republiky bylo založeno občanské sdružení České sdružení obětí dopravních nehod (SODN), které s FEVR úzce spolupracuje.

5.2. Nevládní poradní sdružení v rámci Evropské unie

Mimo oficiálních struktur existuje v Evropské unii i řada nevládních poradních a lobbystických sdružení, které ve většině případů pracují jako poradní nebo konzultační orgány na základě kontraktů uzavřených s Evropskou komisí. Jedná se například o:

- * ETSC – Evropskou radu pro bezpečnost dopravy,
- * ERSF – Evropskou federaci pro bezpečnost silničního provozu
- * ECF – Evropskou cyklistickou federaci,
- * EFA – Evropskou federaci autoškol
- * FERSI – Forum evropských sdružení národních výzkumných laboratoří pozemních komunikací
- * CIECA – Mezinárodní komise pro zkoušky k získání řídičských oprávnění

Evropská rada pro bezpečnost dopravy – European Transport Safety Council (ETSC), založená v roce 1993 v současné době sdružuje 28 mezinárodních a národních organizací zabývajících se bezpečností dopravy – výzkumných ústavů, provozovatelů dopravy, pojišťoven a národních nevládních organizací. ETSC působí nejenom na poli bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ale ve všech oborech dopravy (železniční, letecká, námořní); ETSC je řízena Hlavní radou, jejímiž členy jsou poslanci Evropského parlamentu, a pracuje prostřednictvím 17 technických pracovních skupin. Zaměření ETSC je zejména na priority v rámci Evropské unie, tato organizace má statut poradního orgánu Evropské komise, kde má velice silné postavení, a to zejména z důvodů zapojení poslanců Evropského parlamentu a vysoké odbornosti této instituce. ETSC má sídlo v Bruselu v Belgii. Česká republika je členem ETSC prostřednictvím Centra dopravního výzkumu.

Evropská federace pro bezpečnost silničního provozu – European Road Safety Federation (ERSF), vytvořena jako určitý protipól ETSC, sdružuje organizace, jako je Mezinárodní aliance pro turistiku (AIT), Mezinárodní automobilovou federaci (FIA), Mezinárodní silniční federaci (IRF), Mezinárodní silniční unii (IRU) a PRI. Její význam na evropském poli je podstatně menší než v případě „konkurenční“ ETSC; ERSF má podstatně užší vazby na projekty Světové banky v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, jako je například Partnerství pro bezpečnost (World Bank Partnership for Safety). ERSF má sídlo v Paříži ve Francii.

Forum evropských výzkumných ústavů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích – Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI). Organizace sdružující národní výzkumné ústavy, zabývající se danou problematikou, připravuje společné výzkumné programy a předkládá návrhy Evropské komisi v oblasti pozemních komunikací, vozidel a lidského činitele. Českou republiku ve FERSI zastupuje Centrum dopravního výzkumu (CDV). Sídlo má v Nizozemí.

Forum evropských národních výzkumných laboratoří pozemních komunikací – Forum des Laboratoires Européens de Recherche Routière (FEHRL/FLERR). Sdružuje celkem 23 laboratoří ze států Evropské unie a států střední a východní Evropy. Českou republiku zastupuje Centrum dopravního výzkumu.

Sídlo má ve Spolkové republice Německo, ve výzkumném ústavu BAST.

Mezinárodní komise pro zkoušky na řidičská oprávnění – Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA); založena v roce 1956 jako dobrovolné sdružení organizací, provádějících nebo zodpovědných za tvorbu legislativy v oblasti zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění. V současné době sdružuje celkem 30 členů z 29 členských států včetně České republiky. CIECA pracuje na základě kontraktů s Evropskou komisí, podílí se na tvorbě směrnic v oblasti zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění v rámci Evropské unie. Tato organizace je obecně vnímána jako prestižní instituce v této oblasti. CIECA má sídlo v Rijswijku v Nizozemí.

Vedle výše uvedených mezinárodních organizací existuje mnoho nevládních mezinárodních organizací, jejichž prvotním cílem sice není bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, ale tato oblast tvoří nedílnou součást jejich práce, a to ve většině případů ve formě vytvořených speciálních pracovních skupin pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích dané organizace. Přehled o nejvýznamnějších z nich podává následující tabulka.

a v blízkosti školských zařízení, je zapotřebí, aby orgány státní správy a samosprávy přijímala taková opatření, která povedou k prevenci těchto nehod. Rodiče a školy by měly věnovat vyšší pozornost nebezpečí, která hrozí dětem.

Musí být přijata taková opatření, aby byla povzbuzena dopravní výchova na školách, a bylo zajištěno, aby byla správně prováděna. Klíčovými cíli dopravní výchovy by měly být:

- zajistit výuku vědomostí nutných pro dodržování pravidel silničního provozu v reálném provozu,
- zajistit správné a bezpečné chování v různých dopravních situacích, beroucí v úvahu omezení dětí,
- věnovat pozornost pochopení důležitosti a užitečnosti bezpečnosti silničního provozu a jednotlivým opatřením k jejímu zvyšování.

Aby byla dopravní výchova účinná, musí být prováděna systematicky od předškolních zařízení přes základní školy až po střední školy. Úsilí musí být věnováno aktivnímu zapojení dětí a spolupráci a účasti rodičů, s cílem je zapojit jako jednu z částí integrálního výukového procesu.

S cílem vytvořit co největší výchovný dopad na děti, dopravní

Mezinárodní silniční unie IRU	Zaměřena na silniční nákladní dopravu a přepravu	Česká republika je zastoupena sdružením ČESMAD Bohemia
Mezinárodní aliance pro turistiku Mezinárodní automobilová federace AIT/FIA	Sdružení autoklubů a automotoklubů	Česká republika zastoupena Autoklubem České republiky
Mezinárodní asociace silničních kongresů PIARC	Sdružení organizací zabývajících se problematikou pozemních komunikací, pracovní výbor C13 – bezpečnost	Česká republika zastoupena Centrem dopravního výzkumu (CDV)
Mezinárodní cyklistická federace ICF	Sdružení organizací zabývajících se cyklistickou dopravou a propagací cyklistiky	
Světová zdravotnická organizace WHO	Zaměřena na zdravotní problematiku včetně prevence úrazů v oblasti provozu na pozemních komunikacích. V současné době je již aktivně zapojeno do bezpečnosti silničního provozu, a to ve spolupráci s OSN (viz další text)	Česká republika je členem

6. kapitola

Mezinárodní dokumenty k problematice dopravních nehod dětí a adolescentů

Významným problémem z hlediska bezpečnosti silničního provozu je otázka dopravní bezpečnosti nemotorových účastníků silničního provozu. Zvyšující se problémy s dopravní nehodovostí dětí a mládeže přispěly k jednáním mezinárodních kompetentních organizací specificky orientovaným na tuto skupinu.

6.1. Mezinárodní smluvní dokumenty Organizace spojených národů

- „Každé dítě má základní právo na bezpečný, plnohodnotný, zdravý a produktivní život“ (Úmluva OSN o právech dítěte, 1989),
- „Je nutné předcházet, podstatně snížit dopady na životy a zdraví v důsledku dopravních nehod a úrazů a snížit morbiditu v důsledku nedostatečné fyzické aktivity prostřednictvím propagace bezpečného prostředí pro všechny děti“ (Dětský akční plán pro životní prostředí a zdraví v Evropě, WHO EURO, 2004),

6.1.1. Sjednocená rezoluce o silničním provozu OSN (R.E.1) doplňující Úmluvu o silničním provozu z roku 1968

S cílem snížit počet dopravních nehod, při kterých se stanou oběťmi děti, a to zejména při jejich cestě do školy a ze školy

výchova musí svým obsahem překračovat pouhou výuku pravidel silničního provozu, a to jejím zpracováním do dalších předmětů a širších tematických celků – do technických předmětů, etiky, sociálních věd tak, aby děti obdržely praktické zkušenosti a byly u nich vytvořeny pozitivní postoje k bezpečnosti.

6.2. Základní materiály na úrovni Evropské unie

- Směrnice Rady č. 91/671/EHS ze dne 16. prosince 1991, o sblížení zákonů členských států týkající se povinného používání bezpečnostních pásů ve vozidlech do hmotnosti 3,5 t
- * Priority pro dětskou bezpečnost v Evropské unii
- * Rezoluce Evropského parlamentu k opatřením v oblasti bezpečnosti silničního provozu do roku 2010
- * Doporučení Evropské aliance pro bezpečnost dětí z roku 2006. (viz. tabulka na straně 15 nahoře)

6.3. Závěry konference ministrů dopravy členských států Evropské unie, Verona 2005, pokračování v roce 2006

- Vytvořit mnohem bezpečnější a pohodlnější ulice a náměstí pro chodce a cyklisty, zajistit vyšší ochranu a lepší prostředí pro chodce a cyklisty a zvážit možnost vytvoření více 30 km/h zón, pěších zón, lepších podmínek pro cyklisty, zejména pro cyklisty do 14 let, prostřednictvím stezek a vyhrazených jízdních pruhů,
- Propagovat rozvoj nemotorizované dopravy zahrnující zlepšení veřejné dopravy,

Doporučení Evropské konference ministrů dopravy (ECMT/CEMT)	
Rok přijetí/ /pořadové číslo	Název rezoluce
1999/5	Zranitelní účastníci provozu na pozemních komunikacích: řidiči mopedů a motocyklisté
1999/4	Komunikace v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích
1998	Zranitelní účastníci provozu na pozemních komunikacích: chodci
1997/5	Zranitelní účastníci provozu na pozemních komunikacích: cyklisté
1988/54	Vybavení a používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech automobilů a bezpečnější přeprava dětí a dospělých
1987/50	Bezpečnost dětí v provozu na pozemních komunikacích
1986/48	Způsoby ovlivňování lidského chování z pohledu zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích
1985/46	Opatření ke snížení rizika dopravních nehod mladých řidičů
1983/44	Bezpečnější cyklistika
1982/43	Monitorování dodržování rychlostních limitů a respektování světelných signalizačních zařízení
1980/42	Bezpečnost jednoplynových motorových vozidel
1979/40	Opatření nutná pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v noci
1979/39	Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích dětí a mládeže
1978/38	Bezpečnostní pásy
1975/34	Bezpečnost chodců v provozu na pozemních komunikacích
1975/33	Problematika přepravy dětí na předních sedadlech motorových vozidel
1974/30	První kroky k celoevropské harmonizaci rychlostních limitů na dálnicích v extravilánu
1974/29	První kroky k celoevropské harmonizaci rychlostních limitů v extravilánu

- Rozšiřovat informace o výsledcích cost/benefit analýz opatření ke zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu prostřednictvím nemotorizované dopravy a zvýšení používání veřejné dopravy,
- Podporovat používání cyklistických přileb jako důležitého faktoru ke snížení následků nehod,
- Zajistit informační kampaně zaměřené na zvýšení pozornosti řidičů automobilů vůči cyklistům, řidičům mopedů a motocyklistům, stejně tak jako cyklistů, řidičů mopedů a motocyklistů vůči řidičům automobilů,
- Stimulovat výrobce ke zvýšení bezpečnosti mopedů a motocyklů a odradit řidiče těchto vozidel od zvyšování výkonu nebo rychlosti strojů pomocí technologií a existujících předpisů,
- Vyhodnotit možnosti vytvoření národních kritérií pro propagaci místních intervenčních programů pro údržbu silnic s cílem zvýšit bezpečnostní úroveň silnic pro motocykly, mopedy a jízdní kola.
- Rozšířit a posílit výchovu k bezpečné a udržitelné mobilitě zahrnující praktický výcvik, zapojení rodičů do dopravní výchovy a výcviku a vytvoření nástrojů pro vyhodnocování účinnosti dopravní výchovy a nalezení nejučinnějších postupů,
- Posílit bezpečnou a samostatnou mobilitu dětí pomocí výchovy zejména na cestě z domova do školy,
- Vyhodnotit možnost plánovat silnice a městské prostředí s cílem propagovat bezpečnou mobilitu dětí a obecně zranitelných účastníků silničního provozu,
- Zajistit spolupráci mezi institucemi a partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem v oblasti výchovy.

6.4. Doporučení Pracovní skupiny pro bezpečnost dětí v silničním provozu Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD), 2004

- Dopravní výchova by měla být součástí celostátních osnov na všech úrovních, počínajíc předškolní výchovou s vysoce kva-

litními výstupy ve smyslu rozvoje dětských dovedností, předcházení rizikům, dětských postojů a znalostí.

- Řidiči si musí být vědomi své odpovědnosti za cestující ve vozidle a za ostatní účastníky silničního provozu a musí pochopit limity chování dětí v silničním provozu. Toho může být dosaženo účinnou výchovou, výcvikem a publicitou.
- Existuje jasný důkaz co působí (funguje) v případě mladších dětí. Nyní je zapotřebí výzkum na potřeby dopravní výchovy adolescentů.
- Status dopravní výchovy je zapotřebí zlepšit prostřednictvím integrace s ostatními disciplínami a lepším vyhodnocováním opatření.
- Je zapotřebí účinněji zapojit rodiče do neformální a formální dopravní výchovy. Rodiče musí být informováni zejména o bezpečnostních prvcích sloužících k ochraně jejich dětí.
- Publicita, pokud je použita souběžně ostatními opatřeními, je účinným nástrojem pro přenos informací a ovlivňování postojů a chování ve všech oblastech bezpečnosti silničního provozu, od zlepšování životního prostředí ke změnám v právní úpravě a modifikaci vozidel. Může být použita k povzbuzení všech sektorů, od politiků, profesionálů a soukromého sektoru k zástupcům komunit a spotřebitelů.
- Navrhování dopravního prostředí tak, aby bralo v úvahu dětské schopnosti a jejich omezení, je ku prospěchu všech účastníků silničního provozu, neboť vytvořené bezpečné dopravní prostředí je současně bezpečné i pro ostatní.
- Pokud je to možné, děti by měly být zapojeny do vytváření návrhů obytného prostředí.
- Protože charakter obytného prostředí vysoce ovlivňuje dětskou mobilitu a chování, mělo by být toto prostředí budováno tak, aby stimulovalo dětský růst a interakci se silničním provozem. Prvky urbanistického řešení mohou být použity k podpoře a zajištění bezpečnosti dětí v silničním provozu.
- Bezpečnostní audity by měly být prováděny z pohledu dětí.
- Zklidňování dopravy snižuje rychlost vozidel a mělo by být doporučováno jako klíčové opatření ke zvýšení celkové bez-

pečnosti všech účastníků silničního provozu, a zejména dětí.

- Při budování nových školských zařízení by měla být brána v úvahu jeho bezpečná dostupnost všemi druhy dopravy, zejména cyklistickou, pěší a veřejnou dopravou.
- Údržba dopravního prostředí je také důležitá. Včasné neodstranění závad a překážek je častou příčinou dalšího zhoršení stávající situace.
- Výrobci vozidel hrají důležitou roli při zlepšování bezpečnosti dětí jako spolujezdců. Je doporučováno aby spolupracovali s výrobcí dětských zádržných systémů, rodiči, tvůrci norem a ostatními, s cílem najít rovnováhu ve smyslu zodpovědnosti za bezpečnost dětí.
- Je ověřeno, že kombinované intervence jsou účinné ve zvyšování četnosti používání dětských zádržných systémů. Doporučované intervence zahrnují opatření v oblasti právní úpravy, rozsáhlých kampaní na komunální úrovni a postihů přestupců za aktivní účasti úředníků zodpovědných za bezpečnost silničního provozu a dobrovolných organizací.
- Existující důkazy podporují účinnost přileb při prevenci úrazů hlavy a mozku; tudíž se doporučuje, aby cyklisté byli povzbuzováni k používání cyklistických přileb.
- Je zapotřebí další výzkum vzájemných vztahů mezi právní úpravou, policejním postihem a výchovnými programy k dosažení vyšší bezpečnosti cyklistů prostřednictvím používání cyklistických přileb.
- Návrháři a výrobci dětského oblečení a doplňků jsou v dobré pozici pro začlenění retro reflexivních materiálů do svého výrobního programu. Doporučuje se, aby rodiče stejně jako zodpovědné osoby veřejné správy je k tomu povzbuzovali,

jako jeden z komponentů probíhajících kampaní k ochraně dětí v silničním provozu.

- Z pohledu dostupných zdrojů a programů týkajících se cesty do školy je doporučováno, aby školy vytvořily a uvedly do praxe politiku rizikového managementu ve vztahu cesty do školy a ze školy. V tomto materiálu by měly být obsaženy otázky týkající se použití veřejné dopravy, bezpečnostních pásů, opatření k ochraně chodců a cyklistů a otázky kampaní
- Chránit děti cestující v osobních automobilech, jedoucích na jízdních kolech a v autobusech je záležitostí odpovědnosti pracovníků na všech úrovních státní správy a mnoha nestátních organizací, stejně tak jako rodiny. Doporučuje se, aby bylo vytvořeno strategické partnerství a inovativní a multidisciplinární přístup ke zvýšení bezpečnosti dětí v silničním provozu.
- Dopravní výchova a výcvik jsou celoživotním výchovným procesem, který nezačíná ani nekončí ve škole. Všichni účastníci silničního provozu mají povinnost chránit děti a rodiče, musí hrát klíčovou roli prostřednictvím výchovy a dobrých příkladů. Výcvik řidičů je integrální součástí systému výchovy k bezpečnosti; tak jako dítě potřebuje znát, jak se chovat bezpečně v dopravním prostředí, řidiči potřebují vědět, že musí věnovat více pozornosti tomu, že se děti v dopravním prostředí nechovají stejně jako dospělí.
- Dopravní výchova ve školách by měla používat prověřené výukové metody s důrazem na řešení problémů a výcvik praktických dovedností.

