

Tisková zpráva Evropské rady pro bezpečnost v dopravě (ETSC) a komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Brno, 1. prosince 2022

Ve většině evropských zemí slábnou kontroly zákazu řízení pod vlivem alkoholu a používání mobilních telefonů za volantem

Podle nové zprávy Evropské rady pro bezpečnost v dopravě (ETSC) je pokrok při snižování počtu úmrtí na silnicích v Evropě brzděn významnými nedostatky ve vymáhání dodržování pravidel bezpečnosti silničního provozu – takzvaném enforcementu.

Zpráva se zabývá dodržováním rychlostních limitů a používáním bezpečnostních pásů, jakož i respektováním pravidel týkajících se řízení pod vlivem alkoholu a používání mobilních zařízení za volantem v letech 2010 až 2019 v celé Evropě. Ellen Townsendová, ředitelka strategické politiky ETSC, uvádí: „**V EU by každoročně mohly být zachráněny tisíce lidských životů, kdyby řidiči dodržovali pravidla týkající se řízení pod vlivem alkoholu, rychlosti, používání bezpečnostních pásů a mobilních telefonů. Účinné vymáhání práva je pro tohle naprosto zásadní. Bez pravidelného, dobře viditelného a dobře komunikovaného dohledu nad dodržováním předpisů Evropa nedosáhne svého cíle snížit do roku 2030 počet úmrtí a vážných zranění na silnicích o polovinu vůči výchozímu stavu. Vlády členských států musí jednat hned. EU se na tom může podílet tím, že zajistí, aby dopravní přestupky, které jsou spáchány v cizině, byly v domovské zemi řádně řešeny.**“

Ze zprávy vyplývá, že v osmi zemích došlo za tuto dobu k poklesu počtu silničních kontrol řízení **pod vlivem alkoholu** a v pěti zemích došlo k nárůstu. Dalších 13 zemí, mezi nimiž figuruje i Česká republika, nicméně vůbec neshromažďuje národní údaje o počtu kontrol, což jim podle ETSC ztěžuje možnost sledování vlastního pokroku v kritické problematice bezpečnosti silničního provozu.

Průzkum ESRA2 z roku 2018 [2] ukázal, že jen 23 % Evropanů považuje za pravděpodobné, že budou při běžné jízdě zkontrolováni, zda neřídí pod vlivem alkoholu. Výzkum ovšem ukazuje, že vymáhání práva je účinné pouze tehdy, když lidé mají pocit, že jim hrozí, že budou přistiženi.

Nepřiměřená rychlost má přímý vliv na pravděpodobnost a závažnost nehody, a přesto je stále velmi rozšířená. Autoři zprávy našli velké rozdíly mezi jednotlivými zeměmi v oblasti kontrol dodržování rychlosti: Švédsko má 100krát více rychlostních radarů na milion obyvatel než Česko (viz infografiku). Obecně lze ale říci, že aktivita v oblasti *enforcementu* rychlosti se zvyšuje – ve 21 zemích se počet pokut udělených za nepřiměřeně rychlou jízdu zvýšil a v sedmi zemích se snížil.

Podle zprávy se členské země EU značně liší v míře **používání bezpečnostních pásů**. Obzvláště znepokojivé je poutání na zadních sedadlech: bylo zjištěno, že v Německu se poutá 99 % cestujících na zadních sedadlech, avšak v Itálii pouze 11 % (viz infografiku).

Od roku 2019 jsou na základě požadavku ETSC ve všech nových automobilech povinně instalovány pokročilé systémy upozorňující na nezapnuté bezpečnostní pásy na zadních sedadlech během jízdy (psali jsme [zde](#)). Tyto systémy ovšem v současnosti upozorňují na nezapnutý pás řidiče, nikoli cestující/ho vzadu.

Ve 14 zemích se také snížilo vymáhání zákazu **používání mobilního telefonu při řízení**. Pouze v 11 zemích se zvýšilo. To je znepokojivý trend, neboť řidiče dnes kromě „tradičnějšího“ psaní textových zpráv a telefonování rozptyluje i řada nových aplikací a sociálních sítí.

Data ukazují, že v některých zemích EU je reálně zaplacená méně než polovina pokut vyměřených zahraničním řidičům. ETSC proto vyzývá EU, aby vylepšila pravidla pro sledování dopravních přestupků spáchaných v zahraničí. Nová pravidla by měla evropským zemím uložit povinnost sledovat porušování zákonů a současně podpořit členské státy EU, aby více dbaly na to, aby nezaplacené pokuty byly skutečně vymáhány. Návrh aktualizovaných pravidel přeshraničního *enforcementu* se od EU očekává v nadcházejících měsících. ETSC by rovněž uvítala jednotné pokyny EU k *enforcementu* a vyměřování sankcí, jakož i minimální standardy týkající se vybavení pro *enforcement*.

Plný text zprávy je ke stažení [zde](#) [3].

Zdroj: <https://etsc.eu/enforcement-of-rules-on-drink-driving-and-mobile-phone-use-at-the-wheel-decreases-in-majority-of-european-countries/> [1]

VYMÁHÁNÍ PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU V EVROPĚ



**POČET
RYCHLOSTNÍCH KAMER
V PŮSOBNOSTI
STÁTNÍ POLICIE**

V ZEMI S NEJVYŠŠÍM POČTEM
KAMER NA MILION OBYVATEL
(ŠVÉDSKO) JE



100x vyšší

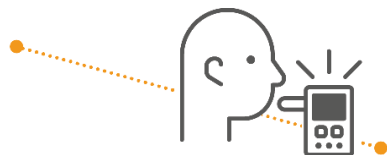
NEŽ V ZEMI S NEJNIŽŠÍM POČTEM KAMER
NA MILION OBYVATEL (ČESKO)

MEZI ROKY 2019 & 2020

SE POČET PROVEDENÝCH
TESTŮ NA ALKOHOL

SNÍŽIL

VE VŠECH ZEMÍCH,
KTERÉ POSKYTLY ÚDAJE

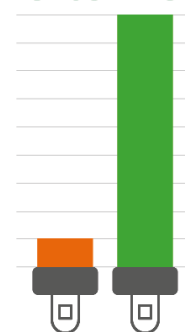


POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ

NA ZADNÍCH SEDADLECH
JE V ZEMI S NEJVYŠŠÍ
MÍROU POUŽÍVÁNÍ
(NĚMECKO)

9x ČASTĚJŠÍ

NEŽ V ZEMI S NEJNIŽŠÍ
MÍROU POUŽÍVÁNÍ
(ITÁLIE)



KLÍČOVÁ DOPORUČENÍ

STÁTY:



Stanovit roční cíle pro
počet silničních kontrol
a pro míru dodržování
předpisů

Vrátit příjmy z pokut
zpět do bezpečnosti
silničního provozu



Zavést bodové
hodnocení řidičů

Provádět rozsáhlé
kontroly dodržování
pravidel, koordinované
s propagačními
kampaněmi



EU:



Revidovat směrnici
o přeshraničním vymá-
hání práva, aby se
zajistilo řádné řešení
přestupků



Obrázek 1: Infografika ETSC (překlad Centrum dopravního výzkumu, upraveno)

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Aktuální zpráva ETSC je pro českého čtenáře obzvláště zajímavá. Dočteme se totiž, že Česká republika má ze všech zemí Evropské unie nejméně rychlostních kamer na 1 milion obyvatel – a to konkrétně dvě. V celé zemi jich tudíž máme 21. S tím by ne jeden řidič nesouhlasil.

Zapátrejme proto po původu čísla 21. Odpověď se nachází ve vyhodnocení *Resortního akčního plánu (RAP) bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2020* zpracovaném Ministerstvem vnitra [4]. V něm se na straně 21 (shoda čísel je náhodná) dozvíme, že „v působnosti Policie ČR je v současné době 21 kamerových systémů pro měření rychlosti – nejvíce na Vysočině a ve Středočeském kraji (5)“. **Číslo 21 tedy vypovídá pouze o kamerách, jež jsou v působnosti Policie ČR. Kromě nich ale existují i další automatizované systémy napojené na kamerové systémy zřizované magistráty, městskými a obecními úřady různých měst a obcí nebo ŘSD ČR.** O těch však není vedena přesná centrální evidence, a proto data o nich nebyla Evropské radě pro bezpečnost v dopravě poskytnuta, jak je vidět z tabulky 1.

Tabulka 1: Data ETSC o počtu rychlostních kamer na 1 milion obyvatel v roce 2021 (2020) [zdroj 3, str. 61]

	Fixed speed cameras	Time over distance speed cameras	Mobile speed cameras	Empty speed camera boxes	Front photography	Total cameras - empty boxes
SE*	211	0	1	0		212
CH*	67	0.3	56	n/a		123
LT	76	29	14	0		120
LU	78	3	11	0		93
NL	86	2	2	0		90
NO	54	23	0	0		77
LV	52	0	6	0		59
HU*	37	0	19	0		57
FI	49	0	6	142		54
FR*	36	1	14	0		52
AT*	19	1	19	0	9	48
SK	0	0	47	0		47
RS	2	6	31	n/a		40
EE	33	0	6	52		39
RO	0	0	33	0		33
BG	3	0	27	1		30
HR	26	0	0	70		26
PT	8	0	15	2		23
DK	3	0	14	0		18
SI	9	0	9	5		17
IL	17	0	0	0		17
PL	12	1	1	0		14
IT ⁽¹⁾ *	1	3	8	0		11
CY	2	n/a	n/a	n/a		2
CZ*	2	n/a	n/a	n/a		2

* 2020 data

⁽¹⁾IT - the number of speed cameras refers only to those managed by National Police

Pozn.: **Fixed speed cameras** = radary k profilovému měření rychlosti; **Time over distance speed cameras** = radary k úsekovému měření rychlosti; **Mobile speed cameras** = přenosná zařízení k měření rychlosti; **Empty speed camera boxes** = zařízení, která se jeví jako radary, ale neměří rychlost; **Front photography** = kamery k rozpoznávání SPZ.

Tvrzení, že Česko disponuje stokrát menším počtem rychlostních kamer na 1 milion obyvatel než Švédsko, tedy pramení z neúplných dat. Země, u nichž se vyskytuje symbol „n/a“ (*not available* – neznámý údaj), neměly být do srovnání zahrnuty. Každá země má navíc jiný systém evidence kamer, jejich vlastníků a správců. Proto není možné údaje mezi jednotlivými státy z důvodu různého přístupu k problematice takto jednoduše srovnávat.

Znamená to ale, že v Česku nemáme problém s jízdou nepřiměřenou rychlostí? Bohužel ne.

Přestupky spojené s překročením nejvyšší dovolené rychlosti tvoří přes polovinu (54 %) všech dopravních přestupků evidovaných v bodovém hodnocení řidičů (BHŘ) v letech 2012–2021. Druhou největší skupinou přestupků je nepoužití bezpečnostního pásu nebo ochranné přilby za jízdy (17 %), následované držením mobilu nebo jiného zařízení (12 %). Nejméně četné jsou přestupky a trestné činy spáchané pod vlivem návykových látek (5 %).

Nenechme se však uchlácholit, že řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek nepředstavuje problém. Ředitel Centra dopravního výzkumu, Ing. Jindřich Frič, Ph.D., k uvedenému poznamenává, že **„nehody zaviněné řidičem pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek sice tvoří v poslední dekádě přibližně 5 % nehod zaviněných motoristy, ale jejich závažnost je alarmující. Mají za následek 11 % všech obětí na silnicích. Většinu z nich, necelých 95 %, přitom zavinili muži.“** Jeho slova potvrzuje i tabulka 2, která zobrazuje počty přestupků a trestných činů různých kategorií v BHŘ v letech 2012–2021. V žádné jiné oblasti nemají muži nad ženami takovou převahu, jako právě v řízení pod vlivem návykových látek.

Tabulka 2: Počty přestupků a trestných činů v bodovém hodnocení řidičů [5]

Kategorie	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Alkohol:	28 176	30 047	30 364	20 450	19 834	18 201	19 108	21 814	19 339	21 350
Muži	91,0 %	90,8 %	90,3 %	89,5 %	88,8 %	89,1 %	88,8 %	87,9 %	87,6 %	88,1 %
Ženy	9,0 %	9,2 %	9,7 %	10,5 %	11,2 %	10,9 %	11,2 %	12,1 %	12,4 %	11,9 %
Rychlost:	309	308	277	246	233	202	213	197	166	168
Muži	900	424	084	615	592	605	564	002	482	915
Muži	81,1 %	80,7 %	79,9 %	79,1 %	79,2 %	79,1 %	78,3 %	78,0 %	78,0 %	76,9 %
Ženy	18,9 %	19,3 %	20,1 %	20,9 %	20,8 %	20,9 %	21,7 %	22,0 %	22,0 %	23,1 %
Pásy/přilby:	90 252	96 018	88 020	87 678	77 569	68 434	66 283	60 905	46 822	47 769
Muži	87,3 %	86,4 %	85,5 %	84,1 %	83,9 %	84,0 %	84,5 %	84,8 %	85,3 %	85,4 %
Ženy	12,7 %	13,6 %	14,5 %	15,9 %	16,1 %	16,0 %	15,5 %	15,2 %	14,7 %	14,6 %
Mobil:	40 743	46 085	43 789	48 894	50 497	49 936	51 316	62 977	57 012	59 793
Muži	78,8 %	77,3 %	75,9 %	75,2 %	74,9 %	75,1 %	76,4 %	77,9 %	79,7 %	79,7 %
Ženy	21,2 %	22,7 %	24,1 %	24,8 %	25,1 %	24,9 %	23,6 %	22,1 %	20,3 %	20,3 %
Ostatní:	63 477	62 896	59 437	42 961	40 140	40 841	44 855	47 252	39 075	41 306
Muži	83,7 %	82,6 %	82,3 %	79,3 %	78,7 %	78,4 %	78,7 %	78,8 %	79,2 %	79,2 %
Ženy	16,3 %	17,4 %	17,7 %	20,7 %	21,3 %	21,6 %	21,3 %	21,2 %	20,8 %	20,8 %

Pozn.: zelené podbarvení = nejnižší počet, červené podbarvení = nejvyšší počet přestupků / trestných činů v dané kategorii.

Z tabulky 2 rovněž vyplývá, že počty evidovaných přestupků klesají ve všech kategoriích kromě držení telefonu nebo jiného hovorového či záznamového zařízení. Nevěnování se řízení je nešvarem, na který se Policie ČR dle vyhodnocení RAP v poslední době intenzivně zaměřuje [4].

Na závěr doplňujeme data o takzvaných nepřímých ukazatelích bezpečnosti, které Centrum dopravního výzkumu dlouhodobě shromažďuje a zveřejňuje na stránkách Observatoře bezpečnosti silničního provozu (tab. 3). Nepřímé ukazatele bezpečnosti (NUB) jsou takové ukazatele, u nichž je prokázána souvislost s bezpečností silničního provozu. Sběr dat probíhá sledováním chování účastníků provozu dle certifikované metodiky.

S ohledem na výše uvedené si dovoluujeme rozporovat tvrzení ETSC, že absence údajů o počtu provedených kontrol na národní úrovni ztěžuje zemím možnost sledovat vlastní pokrok v bezpečnosti silničního provozu. Česká republika sice neeviduje přesné počty provedených kontrol, ale zato má již mnoho let k dispozici data z bodového hodnocení řidičů a nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu. Navíc v rámci *Strategie BESIP 2021–2030* [7] jsou taxativně stanoveny cíle, kterých chce země v oblasti bezpečnosti silničního provozu dosáhnout, a v dvouletých akčních plánech jsou a budou definována opatření pro podporu dosažení uvedených cílů [8]. Dovolujeme si tedy konstatovat, že Česká republika přistupuje k problematice bezpečnosti na silnicích zodpovědně.

Tabulka 3: Nepřímé ukazatele bezpečnosti [6, upraveno]

Sledovaný ukazatel	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Rychlost:								
Rychlost V85 v intravilánu (všechna vozidla)	57 km/h	55 km/h	58 km/h	57 km/h	56 km/h	56 km/h	56 km/h	56 km/h
Rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla)	94 km/h	91 km/h	94 km/h	96 km/h	98 km/h	97 km/h	97 km/h	98 km/h
<i>Rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t)</i>	-	-	-	98 km/h	99 km/h	98 km/h	99 km/h	100 km/h
<i>Rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)</i>	-	-	-	87 km/h	88 km/h	88 km/h	89 km/h	89 km/h
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (všechna vozidla)	8,7 %	5,9 %	10,0 %	7,7 %	6,1 %	5,6 %	5,7 %	6,3 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	8,1 %	5,3 %	8,3 %	9,6 %	12,2 %	10,7 %	12,6 %	13,6 %
<i>Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)</i>	8,0 %	5,3 %	8,2 %	10,5 %	13,1 %	11,5 %	13,1 %	14,3 %
<i>Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)</i>	8,5 %	5,4 %	8,6 %	5,9 %	7,8 %	7,3 %	11,1 %	10,8 %
Bezpečnostní pásy:								
Nepřipoutání – řidič	5,8 %	4,7 %	5,2 %	7,3 %	6,8 %	7,8 %	3,7 %	3,5 %
Nepřipoutání – spolujezdec vpředu	-	-	-	-	7,3 %	10,2 %	6,1 %	6,1 %
Nepřipoutání – spolujezdec vzadu	-	-	-	-	15,3 %	15,6 %	11,5 %	12,0 %
Přilby:								
Motocyklista s přilbou	91,9 %	98,6 %	99,3 %	99,7 %	99,4 %	99,1 %	99,4 %	99,5 %
Cyklista s přilbou	46,6 %	54,0 %	43,4 %	64,0 %	46,8 %	51,1 %	47,6 %	45,9 %
<i>Cyklista-dítě s přilbou</i>	-	-	-	-	85,2 %	86,5 %	86,1 %	79,1 %
Mobil:								
Užívání mobilního zařízení	3,2 %	2,8 %	3,2 %	2,8 %	3,0 %	2,9 %	2,2 %	1,8 %

Pozn.: Rychlost V85 = rychlost, kterou nepřekračuje 85 % vozidel, tj. 15 % vozidel jede vyšší rychlostí.

Zdroje:

- [1] Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC). (15. 3. 2022). *Enforcement of rules on drink-driving and mobile phone use at the wheel decreases in majority of European countries*. [Tisková zpráva ETSC]. Brusel, Belgie: ETSC. <https://etsc.eu/enforcement-of-rules-on-drink-driving-and-mobile-phone-use-at-the-wheel-decreases-in-majority-of-european-countries/>
- [2] Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U., & Berbatovci, H. (2019). *Driving under the influence of alcohol and drugs: ESRA2 thematic report Nr. 5*. ESRA project (E-Survey of Road Users' Attitudes). Bern, Švýcarsko: Švýcarská rada pro prevenci nehod. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno5drivingunderinfluence.pdf>
- [3] Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC). (2022). *How traffic law enforcement can contribute to safer roads* (PIN Flash report 42). Brusel, Belgie: ETSC. https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf
- [4] Ministerstvo vnitra České republiky. (2021). *Vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2020*. Praha, ČR: MV ČR, Odbor bezpečnostní politiky. <https://www.mvcr.cz/soubor/vyhodnoceni-resortniho-akcniho-planu-bezpecnosti-a-plynulosti-silnicniho-provozu-za-rok-2020.aspx>
- [5] Ministerstvo dopravy. (© 2022). *Statistiky*. <https://www.mdcr.cz/Statistiky>
- [6] Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (n. d.). *NUB: Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu*. Observatoř bezpečnosti silničního provozu. <https://www.czrso.cz/nub/post/map>
- [7] Ministerstvo dopravy. (2021). *Strategie BESIP 2021–2030*. MD, Oddělení BESIP. https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ
- [8] Ministerstvo dopravy. (2021). *Akční plán Strategie BESIP 2021–2030 pro období 2021–2022*. MD, Oddělení BESIP. <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Priloha-1-%E2%80%93-Akcni-plan.pdf?lang=cs-CZ>

Kontakty:

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Ing. Ondřej Valach, vedoucí Oblast strategií a analýz bezpečnosti

e-mail: ondrej.valach@cdv.cz

RNDr. Jan Tecl, výzkumný pracovník, Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií
jan.tecl@cdv.cz, +420 778 888 359