

Po vlastní ose na zahraniční letní dovolenou



bezpečně a v pohodě

I v letošním roce v létě vyrazí **miliony Čechů po vlastní ose** strávit alespoň část své dovolené do některé zahraniční destinace. Co udělat pro to, aby cesta i pobyt proběhly pokud možno **bez komplikací**? Doporučujeme věnovat **pozornost následujícím oblastem**.



Obsah

| | |
|--|-------------------------|
| Nezapomenout na důležité doklady | str. 1 |
| Co s sebou | str. 1 |
| Příprava auta | str. 2 |
| Povinná výbava vozidla | str. 2 |
| Zavazadla a jejich uložení | str. 2 |
| Trasa | str. 2 |
| Řidič musí být fit | str. 3 |
| Cestování musí být bezpečné a pohodové | str. 3 |
| Ne vždy pojedeme po evropských silnicích bez poplatku | str. 3 |
| Jedeme po evropské dálnici – svižně a bezpečně | str. 4 |
| Co budeme tankovat do našeho vozidla aneb jak se co v zahraničí označuje | str. 5 |
| Pravidla silničního provozu v zahraničí | str. 6 |
| Používání kamer a detektorů radarů | str. 7 |
| Pokuty a přeshraniční vymáhání vybraných přestupků | str. 8 |
| Jak jednat s policisty v zahraničí | str. 9 |
| Nehoda v zahraničí – volat, nebo nevolat policii? | str. 9 |
| Kam volat v případě vážné nehody | str. 10 |
| Emisní zóny a zóny s omezením vjezdu do měst | str. 10 |
| Cestujeme s domácím mazlíčkem | str. 11 |
| Jak ve zdraví a v pohodě přežít společnou rodinnou dovolenou | str. 11 |
| Důležité odkazy | str. 12 |



Nezapomenout na důležité doklady

Na co nezapomenout? Při cestách po EU postačí platný občanský průkaz, řidič musí mít s sebou platný řidičský průkaz. Nezapomeneme na průkaz zdravotní pojišťovny a případné dopojištění nákladů léčebné péče. A také si s sebou vezmeme zelenou kartu a euroformulář záznamu o dopravní nehodě.

Nezapomeneme ani na osvědčení o registraci vozidla (tzv. malý techničák). Rozhodně se vyplatí prověřit, zda máme aktuální telefonické spojení na naši zdravotní pojišťovnu a také pojišťovnu, u níž máme pojištěno své motorové vozidlo. Také je dobré si ujasnit, na co máme z titulu pojistky motorového vozidla nárok – jedná se například o bezplatnou asistenci při poruše či odtah v případě nehody. Pro případ závažné komplikace je dobré mít s sebou i telefonní číslo českého velvyslanectví v příslušné zemi.

*„Při cestách do ciziny za volantem vypůjčeného automobilu lze rozhodně doporučit mít u sebe potvrzení, ze kterého vyplývá, že majitel souhlasí s jeho používáním cizí osobou. Na dokladu by měly být dále základní identifikační údaje majitele a osoby, jíž je vozidlo zapůjčeno (jméno a příjmení, datum narození, případně adresa trvalého bydliště), a přirozeně specifikace příslušného vozidla (tovární značka a typ, registrační značka, identifikační číslo vozidla VIN, případně i série a číslo osvědčení o registraci vozidla). Na potvrzení by dále mělo být vyznačeno datum jeho vystavení a samozřejmě i podpis majitele vozidla, optimálně notářsky ověřený. Text dokladu by měl být napsaný anglicky, případně i v jazyce používaném ve státě, na jehož území se bude řidič dlouhodoběji pohybovat,“ radí **Roman Budský z Platformy VIZE 0.***



Při vycestování do zahraničí musí mít každý občan České republiky vlastní cestovní doklad. Pro vycestování do států EU je cestovním dokladem cestovní pas i občanský průkaz. Pro tuto situaci lze kromě cestovního pasu dítěte použít rovněž občanský průkaz dítěte, neboť od roku 2012 je možné požádat o vydání občanského průkazu také pro občany mladší 15 let.

Co s sebou

Doplňky, které by měl mít řidič s sebou – sluneční brýle, náhradní pár dioptrických brýlí (užitečné, ve Španělsku a Švýcarsku dokonce povinné), do Francie alkotester. Ostatně není špatné si nejpozději dva tři dny před odjezdem sepsat, co vše s sebou musíme na dovolenou vzít – půjde třeba o léky, také zkontrolujeme platnost osobních dokladů či řidičského průkazu.

Příprava auta na jízdu do zahraničí. Volba trasy a pravidelné přestávky

Kromě prověření technického stavu vozidla je třeba pamatovat i na překontrolování jeho povinné výbavy a její případné doplnění podle toho, do které země míříme. Pamatujeme i na dostatečný počet reflexních vest. Přinejmenším jednu vestu (tu pro řidiče) umístíme do kabiny vozidla.

Povinná výbava vozidla

Vídeňská Úmluva o silničním provozu z roku 1968 stanoví, že při jízdě v mezinárodním provozu musí vozidla splňovat technické požadavky platné v jejich zemi v době, kdy byla poprvé uvedena do provozu. U vozidel s první registrací provedenou v České republice by tak tzv. povinná výbava měla být v souladu s českými právními předpisy a zahraniční policisté by neměli být oprávněni jakkoli postihovat “nedostatky” v povinné výbavě, které neodpovídají předpisům v jejich zemi. Ovšem je třeba zdůraznit, že zahraniční policisté mohou vyžadovat, aby řidič měl u sebe prvky, které nejsou považovány za povinnou výbavu vozidla a které jsou naopak vyžadovány na základě pravidel silničního provozu (někdy se nepřesně hovoří o tzv. povinné výbavě řidiče). Jedná se např. o počet a barvu výstražných vest či náhradní dioptrické brýle, pokud je řidič musí používat při řízení (konkrétně ve Španělsku či Švýcarsku) apod.



Zavazadla a jejich uložení

Prostorové možnosti vozidla jsou omezené, stejně tak jeho nosnost. *„Na dovolenou je tedy dobré brát s sebou opravdu jen to potřebné. Na dno zavazadlového prostoru uložíme zavazadla nejrozměrnější a nejtěžší. Naopak po ruce bychom měli mít vše, co budeme nezbytně cestou potřebovat. A také – pro jistotu - výstražný trojúhelník, lékárničku a reflexní vesty pro spolucestující,“* doplňuje **Libor Budina z Platformy VIZE 0.**

Trasa

Trasu, po které pojedeme do cílové destinace, pečlivě naplánujeme. Kudy pojedeme, kdy vyrazíme – například s ohledem na možné dopravní komplikace a také začátky či konce letních školních prázdnin. A rovněž zvážíme, jak dlouho nám bude cesta trvat. Dobu jízdy plánujme s časovou rezervou.

Řidič musí být fit

Řidič musí být fit. Právě na něm záleží, nakolik bude cesta bezpečná a příjemná pro spolupasažéry. Před jízdou by si měl dostatečně odpočinout. A během jízdy pamatovat na pravidelné přestávky. Řekněme každé 2 a půl hodiny dvacet minut odpočinku neuškodí. Ani řidiči, ani ostatním členům posádky.

Pozor na únavu. Její vliv je podobný jako u alkoholu. Silně unavený řidič je stejně nebezpečný jako ten, který právě vypil dva panáky tvrdého alkoholu. Pravděpodobnost zavinění fatální nehody se zvyšuje 7x. Únava má na svědomí až 10 procent všech dopravních nehod, na dálnicích se jedná až o 20% podíl.

„Podle německé společnosti Dekra čtyřhodinová jízda bez přestávky prodlužuje reakční časy řidičů o plnou polovinu, současně se dvakrát zvyšuje riziko účasti na dopravní nehodě. Avšak po šestihodinovém řidičském maratonu je toto riziko vyšší až 8x. Pocit absolutního bezpečí pro unavené řidiče je falešný zvláště na dálnicích. Dle francouzské Association Prévention Routière tam právě oni způsobí každou třetí tragickou nehodu,“ uvádí **Roman Budský**.

Nejnebezpečnější je období od půlnoci do čtvrté hodiny ranní. Méně však už se ví, že nás může únava překvapit i během dne – nejčastěji mezi druhou až čtvrtou hodinou odpolední. Pokud je to jen trochu možné, je dobré se při delších jízdách za volantem střídat.

Cestování musí být bezpečné a pohodové

I cesta do vytoužené destinace a z ní je součástí naší dovolené. Tak proč si ji pořádně neužít? Pro všechny by měla proběhnout pohodově a bezpečně. Spolucestující by měli pamatovat na to, že je to právě řidič, v jehož rukou jsou jejich životy a zdraví. A řidiči pak by měli volit takový styl jízdy, aby se s nimi ostatní v autě nejen nebáli, ale naopak se cítili v pohodě. V každém případě je dobré počítat s možností, že uvízeme v dopravní zácpě. Proto je dobré neustále mít v nádrži dostatek paliva, v kabině něco k snědku a dostatek nápojů. A dostatek nadhledu. Jakékoliv projevy agresivity mohou situaci jen zhoršit.

Ne vždy pojedeme po evropských silnicích bez poplatku

Většina zemí má zpoplatněné nejrůznější úseky za využití dopravní infrastruktury, a to podle jednotlivých kategorií vozidel různými systémy výběru. *„Je možné se setkat s formou papírové dálniční známky, kterou je nutné vylepit na čelní sklo, dále pak s dálniční e-známkou, kterou je možné si objednat elektronicky nebo zakoupit na čerpacích stanicích či hraničních přechodech. Automobil je pak registrován v mýtném systému a kontrola probíhá automaticky kamerovým systémem,“* uvádí **Libor Budina**.



Jedeme po evropské dálnici – svižně a bezpečně

Do zahraničních dálav se budeme dopravovat především po dálnicích. V Evropské unii je jejich síť dostatečně hustá, poutníky pohodlně a rychle dovedou do vytouženého cíle. Někdy však řidiči jako by pozapomněli, že i jízda po nejbezpečnějším druhu pozemních komunikací může snadno vyústit do šlamastyky, jejíž následky si s sebou ponесou na dlouhá léta. Jaká jsou tedy základní pravidla svižné, a přitom bezpečné jízdy po autostrádách? Zásadně se držíme v pravém jízdním pruhu, tedy pokud zrovna nepředjíždíme jiná vozidla či neobjíždíme překážku. Na krajnici můžeme vjíždět jen v případě nouzového zastavení vozidla. Od vozidel jedoucích před námi dodržujeme bezpečnou vzdálenost.

„Za ideálních klimatických podmínek pamatujeme na pravidlo odstupů o délce 2 vteřin jízdy. Na kontrolu dodržování minimálního odstupů zahraniční dopravní policisté často zaměřují svou pozornost,“ varuje **Roman Budský**.



Rozhodně dodržujeme nastavené rychlostní limity. Pozor také na proměnné dopravní značky. Nedodržování povolené rychlosti se může náramně prodražit, v extrémních případech může hrozit riziko konfiskace vozidla. I na dálnici platí, že řidič může jet jen takovou rychlostí, aby stačil bezpečně zastavit na vzdálenost, na kterou má rozhled. V noci, za mlhy, hustého deště, prostě kdykoliv. Na dálnicích se jezdí opravdu rychle. Řidiči tak musí pozorně vnímat provoz nejen před sebou, ale pravidelně sledovat i dění vedle sebe a za vozidlem. Určitě tedy tu a tam mrkněme do zrcátka, můžeme tak zabránit nepříjemnému překvapení svému či jiného z motorizovaných kolegů. Pamatovat ovšem musíme i na to, že naopak naše vozidlo se může nacházet ve slepém úhlu někoho jiného, typicky řidiče nákladní soupravy.

Pokud se blížíme ke konci stojící či pomalu se šinoucí kolony, nezapomeňme zapnout včas varovné blikáče. A začneme v dostatečné vzdálenosti plynule zpomalovat. To by mělo zajistit, že za námi jedoucí vozidla komplikaci včas zaregistrují a začnou také snižovat rychlost. Při cestování po dálnicích nejednou zůstaneme stát v předlouhých kolonách.

„Ať je příčinou, co chce, nesmíme zapomenout na vytvoření tzv. záchranářské uličky. V Belgii, Lucembursku, Maďarsku, Německu, Polsku, Rakousku, Slovinsku, Švýcarsku a na Slovensku ji vytvářejí stejně jako u nás,“ říká **Libor Budina**.

V dalších evropských státech se s povinností vytvářet jasně definovaný průjezd pro vozidla záchranářů nesetkáme. To platí například pro Itálii i Chorvatsko. Ve Francii či Španělsku platí pro ostatní řidiče povinnost umožnit vozidlům záchranářů průjezd. V každém případě je třeba vždy pamatovat již při vzniku stojící kolony na možnost průjezdu zdravotnických, hasičských a policejních vozidel, případně též odtahových automobilů či techniky údržby silnic. V případě poruchy vozidla je třeba zastavit na krajnici, a to co nejvíce napravo. Ihned je nutno zapnout varovné blikáče.

Řidič si před vystoupením z vozidla musí navléct výstražnou vestu (kterou proto musí mít uvnitř po ruce). Ideálně by šofér měl vystoupit z vozu pravými dveřmi, aby se vyvaroval vstupu do vozovky. Podobně vystoupí i spolucestující, kteří by měli okamžitě odejít z tělesa dálnice do bezpečného prostoru za svodidly. Řidič by měl neprodleně za porouchané vozidlo do předepsané vzdálenosti umístit varovný trojúhelník. Ihned poté musí přivolat odbornou pomoc, například pomocí dálniční hlásky.

Jestliže se nám podaří minout příslušný výjezd z dálnice, nezbude, než pokračovat dále a na vhodném místě z dálnice odbočit a vrátit se zpět. Couvání zpět k výjezdu či otočení se na dálnici s využitím mezery mezi svodidly je nejen přestupkem, který nám dopravní policisté nikdy neodpustí, ale skutečným smrtelným nebezpečím.



Co budeme tankovat do našeho vozidla aneb jak se co v zahraničí označuje

Při letních cestách do zahraničí se neobejdeme bez pravidelného doplňování nádrže našeho plechového miláčka. Natankování špatného druhu paliva by se mohlo náramně prodražit, nemluvě o pokažené dovolené. Při doplňování pohonných hmot na velkých nadnárodních čerpacích stanicích by většinou neměl nastat problém.

Náš Natural 95 bývá většinou označen Euro 95, Eurosuper 95 či nějakým názvem v místním jazyce spojeným s číslicí 95. Někdy to však může být skutečná exotika. Například v Estonsku můžeme narazit na stojany označené Pliivaba 95, ve Finsku 95 lyijytön, v Portugalsku S/Chumbo 95 a v Rumunsku 95 Fara plumb. Některé názvy však mohou být bez uvedené číslice, nicméně pojmy Bleifrei či Unleaded asi nebudou činit problém naprosté většině našich motoristů. Jsou však názvy, které by mohly být malým rébusem.

Například v Itálii můžeme narazit na Senza plombo, v Řecku na Aplie a v Portugalsku či Španělsku na Gasolina. Stojany s motorovou naftou bývají označeny nápisem „Diesel“ či srozumitelným ekvivalentem. Ve Francii to však může být i Gazole, v Maďarsku Gázolaj a v Portugalsku či Španělsku Gasóleo. Ti, kdo jezdí na LPG, povětšinou narazí na takto označené stojany (případně GPL), nicméně i oni se mohou setkat s názvy v místní řeči. V Chorvatsku to může být Autoplin, v Litvě Dujos a v Řecku Ieghra-ériej. Opatrnost na místě může být v Maďarsku. Motorová nafta může být označena Gázolaj a zemní plyn Autógáz. Pozor na možnou záměnu paliv i v Portugalsku či Španělsku. Bezolovnatý benzin tam mohou označovat jako Gasolina, zatímco motorovou naftu Gasóleo.

Pravidla silničního provozu v zahraničí

„Naprostou nezbytností je seznámit se před jízdou do zahraničí alespoň se základními pravidly silničního provozu v zemích, kterými budeme projíždět,“ radí **Roman Budský**.

Pro získání podrobnějších informací lze doporučit webové stránky **Ministerstva zahraničních věcí ČR** a společnosti **Global Assistance**, ze zahraničních např. webový portál www.autotraveler.ru (zde se nacházejí velmi podrobné a pravidelně aktualizované informace v ruštině a nově též v angličtině). Pro našince mohou být některá pravidla kuriózní. V Německu smějí na dálnici zastavit jen vozidla policejní, hasičská či sanitní. Ostatním je to přísně zakázáno. A to platí i pro nouzové stání z důvodu „vyschlé“ nádrže. I to je pokutováno jako důsledek nedbalosti řidiče, který navíc může ohrozit nejen jeho, ale i ostatní účastníky silničního provozu.

Pozor na chodce ve Švýcarsku. Kdykoliv smějí vstoupit do vozovky a na řidiči je, aby je neohrozil. Na Kypru začali v poslední době přísně trestat řidiče, kteří jedí a pijí, zatímco řídí. Pozor, týká se i pití obyčejné čisté vody. A také jsou trestáni šoféři, kteří při jízdě bezdůvodně sundají ruku z volantu. V Itálii je dobré pamatovat na upoutání domácího mazlíčka bezpečnostními pásy. V opačném případě by mohli být tamější policisté nekompromisní. Rakouští policisté se mohou v zónách s rychlostí omezenou na max. 30 km/hod spolehnout při posuzování rychlosti projíždějícího vozidla jen na svůj úsudek. Zkrátka hodnotí pohledem a zdravým selským rozumem.

V Rumunsku a Bulharsku musí řidič počítat s pokutou, pokud bude řídit špinavé auto. Posouzení, zda je automobil čistý, nebo naopak znečištěný je jen na policistovi. Ve Španělsku a Švýcarsku platí, že řidiči, kteří mohou řídit vozidla jen s dioptrickými brýlemi, musí s sebou vozit náhradní brýle. Ve Francii je stále více stabilních radarů schopných měřit rychlost jízdy vozidel jedoucích v obou směrech. Řada kamer je nastavena nejen na měření rychlosti, ale také na zaregistrování případného zakázaného používání mobilního telefonu.

Ve Francii se vyplatí respektovat nové nařízení, které zakazuje řidičům používat při telefonování s využitím hands-free sady a také při poslechu hudby sluchátka. V Řecku platí pro všechny řidiče zákaz kouření za volantem. V Makedonii nesmí být na předním sedadle přepravován viditelně opilý spolucestující. Na Maltě je dobré počítat s tím, že řidiči nebudou používat blinkry při přejíždění z pruhu do pruhu. Zákon jim totiž tuto povinnost neukládá. Při otáčení vozidla je třeba vždy zapnout varovné blinkry. Ve Švýcarsku je zakázáno zastavovat stopařům. V Belgii musí mít řidiči motocyklů a jejich spolujezdci vesty s dlouhými rukávy, kalhoty s dlouhými nohavicemi, boty chránící kotníky a rukavice.

Ve Francii musí mít jezdcí na motocyklu rukavice schváleného typu. Povinnou výbavou řidičů všech motorových vozidel včetně motocyklů je alkotester, který musí být schváleného typu a nesmí mít prošlou lhůtu použitelnosti. Jeho absence však zatím není pokutována. Určitě se vyplatí mít alkotester s sebou, není radno riskovat konflikt s francouzskými policisty. V poslední době proto řada států zakazuje řidičům kouřit v době, kdy přepravují děti. Jedná se např. o Velkou Británii, Francii, Itálii, Kypr, Irsko, Rakousko či Řecko. A s podobným zákazem se můžeme setkat i v řadě států v rámci USA, Austrálie, Kanadě, Jihoafrické republiky, Bahrajnu či Spojených arabských emirátů.

Používání kamer a detektorů radarů

Obecně nic nebrání umístit kameru na čelní okno automobilu. Zásadně je však třeba respektovat zákonný požadavek, že kamera nesmí bránit řidiči ve výhledu. Žádný závazný předpis neupravuje detailní podmínky pro umístování kamer, policisté při případné kontrole zpravidla vycházejí z typu vozidla či výšky jeho řidiče. „Při pořizování záznamu však je třeba pamatovat na zákon o ochraně osobních údajů. Ochrana soukromí bývá v řadě států příčinou, že umístování a používání obrazových nahrávacích zařízení je zakázané či striktně regulované,“ upozorňuje **Libor Budina**.

Například v Rakousku jsou velmi přísní. Zákon zakazuje pořizovat z vozidla soukromé videozáznamy veřejného prostranství, v opačném případě hrozí pokuta ve výši 10 000, v případě opakovaného porušení zákazu až 25 000 eur. Zákaz se vztahuje nejen na kamery instalované ve vozidlech, ale také např. na mobilní telefony. Účastníkům dopravní nehody je však umožněno pořídit si videozáznam k zadokumentování následků kolize. Ale skutečně jen následků. Naopak z meritu věci není možno vyšetřujícím orgánům předkládat záznam mechanismu děje vlastní nehody, rovněž tak nelze předkládat záznamy, kde se některý z řidičů dopouští přestupku proti pravidlům silničního provozu. I v Německu s kamerami raději velmi opatrně. Každá spolková země má své regule, navíc ani názory právníků nejsou v tomto směru jednotné. Případné pokuty mohou být drakonické.



V Itálii je nutno na pořízeném záznamu rozmazat registrační značky vozidel, aby nebyly identifikovatelné. V Belgii lze kamerový záznam použít jen pro soukromé účely. Při zveřejňování záznamu musí být zajištěno, aby nebylo možné identifikovat konkrétní osoby. Může být použit i jako důkazní prostředek, ale všechny zúčastněné strany o tom musí být informovány. Podobně je tomu i v Nizozemsku. V Portugalsku je možno kameru používat jen pro soukromé účely. V Dánsku, Francii, Nizozemsku, Norsku, Španělsku a Švýcarsku by neměl být s kamerou problém, ale i zde je třeba doporučit používat pořízené záznamy jen pro osobní účely. V posledně jmenované zemi se ovšem striktně doporučuje dbát na ochranu soukromí ostatních osob, a kameru tak raději nepoužívat na veřejně přístupných místech. Ve Švédsku musí být na instalaci kamery ve vozidle vydáno speciální povolení. V opačném případě hrozí tomu, kdo z vozidla pořizuje záznamy na veřejně přístupných místech, finanční postih a dokonce až jednorozční pobyt ve vězení. Ve většině států EU27 a v Norsku by s nainstalovanou kamerou a pořizováním záznamů pro ryze osobní účely neměl být problém. Rozhodně je třeba i zde pamatovat na základní zásady ochrany osobních údajů ostatních osob.

Problematika zákonnosti detekce radarů registrujících překročení maximálně povolených rychlostních limitů zajímá řidiče na celém světě. Žádný z šoférů není v tomto směru svatý, navíc postihy nejednou bývají velmi citelné. V zásadě můžeme hovořit o pasivních a aktivních antiradarech. Ty pasivní slouží k detekci měřičů rychlosti, zdaleka ne ve všech státech je jejich použití zakázané. Ovšem zařízení aktivně narušující měřicí funkci radarů jsou ilegální snad všude na světě. Pokud se jedná o vybrané státy EU, je situace následující. Detekce přítomnosti radarů je zakázána např. v Rakousku, Dánsku, Finsku, Švédsku, Španělsku. V Portugalsku a Francii je dokonce zakázáno detektory radarů i jen převážet ve vozidle, byť vypnuté. V opačném případě hrozí v zemi galského kohouta pokuta až 1 500 eur a také konfiskace příslušného detekčního zařízení. Pokud ve Francii používá řidič satelitní navigační systém, nesmí v něm být aktivní funkce lokace stacionárních radarů. Podobně je tomu i ve Švýcarsku i Německu. I v těchto dvou státech je pochopitelně používání detektorů radarů nezákonné. V Nizozemsku taktéž nesmějí být detektory radarů používány. V opačném případě hrozí pokuta až 430 eur a konfiskace uvedeného zařízení.

Pokuty a přeshraniční vymáhání vybraných přestupků

Řidiči musejí počítat s tím, že je finanční postih za spáchání přestupku stihne nejen po zastavení policistou, ale že je skupina deliktů, kdy je pokuta může dosáhnout i po návratu ze zahraničí. Podle Evropské komise je trojnásobně vyšší pravděpodobnost, že se dopravního přestupku dopustí řidič vozidla registrovaného v zahraničí, než že jej spáchá domácí motorista. V tranzitně a v turisticky vytížených zemích mohou během hlavní sezóny dosáhnout rychlostní dopravní delikty, kterých se dopustili zahraniční pachatelé, až 50 procent z celkového počtu deliktů.

Evropský parlament a Rada Evropské unie proto přijaly Směrnici Evropského parlamentu a Rady č. 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Směrnice v samém úvodu konstatuje, že „zvýšení bezpečnosti silničního provozu je prvořadým cílem dopravní politiky Unie. Unie provádí politiku zvyšování bezpečnosti silničního provozu s cílem snižovat počet usmrčených a zraněných osob a škody na majetku. Významným prvkem této politiky je důsledné vymáhání sankcí za dopravní delikty spáchané v Unii, jež značně ohrožují bezpečnost silničního provozu“. Za ony delikty značně ohrožující bezpečnost silničního provozu jsou považovány (a tudíž se na ně vztahuje díkce Směrnice):

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti;
- řízení vozidla pod vlivem drog;
- nepoužití bezpečnostních pásů;
- nepoužití ochranné přilby;
- nezastavení na červený signál světelného signalizačního zařízení;
- použití zakázaného pruhu;
- řízení vozidla pod vlivem alkoholu;
- nedovolené použití mobilního telefonu nebo jiného komunikačního zařízení za jízdy.



Jak jednat s policisty v zahraničí

Spáchání dopravního přestupku a následné zastavení dopravními policisty. Situace, kterou nikdo nezažívá rád. A řada řidičů neváhá dát policistům svou negativní náladu najevo. To se děje všude na světě. „Policisté obvykle bývají trpěliví, nicméně i to má své meze. Tak například Francie. Tam jsou dopravní policisté vedeni k maximální zdvořilosti vůči řidičům. Přece jen svým vystupováním reprezentují svou zemi. Ovšem v případě, že se řidič rozhodne neuposlechnout jejich příkaz či je dokonce fyzicky napadne, musí počítat s až dvouletým pobytem za mřížemi, pokutou ve výši až 15 000 eur a také zadržením řidičského průkazu,“ varuje **Roman Budský**. Nejednou bývají dopravní policisté atakováni i v Německu. Tamější soudy se proto rozhodly vytvořit ceník typických vulgarismů. A nejedná se zrovna o malé částky. Tak například vyjádření názoru, že kontrolující policisty považujeme za „prokletou bandu pirátů“ stojí 900 eur. A pokud je informujeme, že jsou „spolek kašparů“, bude to za rovnou tisícovku eur. Podobně se cení oznámení policistovi, že je „impotent“. Zvolání „blbče v uniformě“ už stojí 1 500 eur. Pokud to navíc doprovodíme dávkou pepřového spreje, postih ve výši 4 750 eur nás nemine. A asi extrémním případem bude doprovodit nadávku či urážlivé gesto fackou. Tomu odpovídá pokuta 6 000 eur.

Nehoda v zahraničí – volat, nebo nevolat policii?

„Policii je třeba zavolat vždy, pokud došlo ke zranění či dokonce usmrcení osoby. Pozor i na zranění na první pohled bezvýznamná či skrytá. Následně se z nich mohou vyklubat závažné zdravotní komplikace. V případě jakýchkoliv pochyb o tom, nakolik by mohlo být poranění vážné, je třeba raději o nehodě informovat policisty,“ radí **Libor Budina**.

Ty voláme i tehdy, když se nemohou účastníci dohodnout na míře zavinění. Pozor i na poškození veřejného majetku, například dopravních značek či zeleně. O nehodě musí účastníci vždy sepsat záznam. Není kam spěchat, pečlivost se vyplatí. Nejlépe je použít euroformulář záznamu o dopravní nehodě. Jeho důsledné vyplnění by mělo být zárukou následného bezproblémového jednání s pojišťovnou. A určitě zapomeňme na pokus z místa nehody ujet. Pobyt v dané zemi by se nám mohl neplánovaně výrazně protáhnout. Je dobré upozornit i na některé zvláštnosti. V Bulharsku je třeba k nehodě přivolat policisty, když má alespoň jedno vozidlo registrační značku jiného státu. Dále pak také vždy, když se nehody zúčastnily více než dva automobily. Pokud při kolizi došlo k viditelnému poškození vozidla na území Chorvatska, je třeba mít při výjezdu ze země policejní protokol o řádném vyšetření nehody. V opačném případě řidič při výjezdu ze země riskuje problémy. V Itálii voláme policii i v případě, že následkem nehody došlo k omezení provozu. Lucemburčané požadují přivolání policie i tehdy, když jejím následkem došlo k omezení provozu. A také v případě přejetí zvíře. Pokud do Maďarska vjíždíme automobilem s viditelným poškozením karoserie (zpravidla následkem nehody), doporučuje se mít u sebe příslušný policejní protokol o vyšetření nehody, ze kterého bude vyplývat, že k poškození nedošlo na území uvedeného státu. V opačném případě mohou nastat při výjezdu ze země problémy. V Německu voláme policii, pokud k nehodě došlo následkem hrubého chování některého z jejích účastníků (agresivita či provokace), dále v případě, že viník z místa ujel, případně je podezření, že některý z řidičů je pod vlivem alkoholu či drog. Nehodu je třeba ohlásit i tehdy, kdy došlo k poškození zaparkovaného vozidla, jehož majitel není přítomen na místě nehody. Švédí požadují oznámit policii každou kolizi se zvířem. V Rumunsku volejme policisty raději vždy při jakémkoliv poškození vozidla následkem srážky.

Kam volat v případě vážné nehody

Na území celé Evropské unie je to linka nouzového volání 112. Volající mohou komunikovat s operátory v jazyce státu, z jehož území volají, a rovněž tak by se měli domluvit anglicky, případně i německy či francouzsky. Nikdo u volajících nebude předpokládat brilantní znalost příslušného jazyka. Jde jen o to, zavolat a s maximální mírou klidu popsat situaci, heslovitě, stručně, zaměřit se jen na to podstatné. Zkušení dispečeri by měli být maximálně nápomocní a trpěliví. Komunikace s linkou 112 je v rámci celé EU zdarma.

Emisní zóny a zóny s omezením vjezdu do měst

Cesta do zahraničí s sebou často nese další náklady v podobě zakoupení ekologické známky či poplatku při vjezdu do vybrané městské zóny. „První ekologické zóny byly zavedeny už v roce 2007 v Německu, v dalších letech pak Rakousku či Francii, ale jejich počet stále stoupá a to především v západní a jižní Evropě. Při absenci ekologické známky mohou pokuty dosahovat výše v řádu tisíců eur,“ upozorňuje **Libor Budina**.

Často také čeští řidiči zaplatí pokutu za průjezd městem, kde se vybírá tzv. městské mýtné, bez uhrazení příslušného poplatku. Nejčastěji se jedná o italská města, např. Palermo a Miláno, pokuta může dosáhnout až 100 eur. Nejvíce rozšířené zóny při vjezdu do mnoha měst jsou v Německu. Povinnost označení platí i pro zahraniční automobily a autobusy. V Německu je několik emisních stupňů a podle data uvedení vozidla do provozu a druhu paliva je možné zakoupit příslušnou plaketu ve vybraných STK nebo online za cenu přibližně 300 korun s neomezenou platností, podle které poznáme, zda do zóny můžeme vjet. Platí, že zelená plaketa znamená vjezd bez omezení. Další ekologické omezení čeká řidiče ve Francii, a to například v Paříži a za zhoršených klimatických podmínek v Lyonu, Lille, Grenoblu a Štrasburku. Ekologickou známku je možné zakoupit pouze online a její doručení může trvat až 30 dní. V Rakousku mohou řidiči narazit na tzv. IG-L zóny, což jsou označené zóny se sníženou rychlostí jízdy kvůli omezení emisí. Její překročení se může horně prodražit. Pro identifikaci výše uvedených omezení je možné využít i bezplatnou aplikaci Green-Zones-App, kde jsou mapy jednotlivých zón a příslušných pravidel pro vjezd. Od 1. října 2018 platí pro všechna vozidla, která nemají belgickou poznávací značku, povinnost registrace před vjezdem do centra Bruselu. Vjezd do ní je zakázán dieselovým vozidlům EURO třídy 0 a 1. V dalších letech bude zákaz postupně rozšiřován na další kategorie. Žádost o registraci je bezplatná a musí být vyplněna prostřednictvím online formuláře, který je k dispozici na příslušných webových stránkách. Zpracování probíhá automaticky, po obdržení potvrzení o registraci můžete považovat vaše vozidlo za oficiálně zaregistrované. Registrace platí po dobu 3 let, pokud se informace týkající se vozidla nezmění.



Cestujeme s domácím mazlíčkem

Pravidla silničního provozu vyžadují, aby řidič zajistil bezpečnost přepravovaného zvířete. Dále pak je nutno zabezpečit přepravované zvíře tak, aby neohrozilo řidiče a přepravované osoby. V opačném případě hrozí pokuta až 2 000 korun. Podobné všeobecné formulace se vyskytují i v jiných státech Evropy a nenařizují konkrétní podmínky přepravy psů. „Vždy jde o bezpečnost posádky vozidla a při silničních kontrolách tamní policisté posuzují, zda jsou mazlíčci nějakým způsobem zajištěni. Např. za využití přepravního boxu nebo homologovaného postroje s uchycením do pásu,“ upřesňuje **Roman Budský**. Při použití přepravního boxu je nevhodné jeho umístění volně na sedačku, protože by se jednalo o neupevněný náklad, což je nebezpečné. Přepravní box je naopak vhodné umístit do zavazadlového prostoru a uchytit například popruhy. Na tuto problematiku se hodně zaměřují kontrolní orgány v Rakousku a za nezajištěného domácího mazlíčka může hrozit pokuta až 2 000 eur. Dále lze doporučit mít s sebou zvířecí pas, který vystaví veterinář. Psi, kteří mají delší srst, jsou po dvou, třech hodinách nepřetržité jízdy na hranici kolapsu. Takže zastavit, vyvenčit, dostatek vody, případně trochu žrádla, aby se zvíře uklidnilo a bylo schopné další jízdy. Další užitečné informace lze získat na stránkách Státní veterinární správy.

Jak ve zdraví a v pohodě přežít společnou rodinnou dovolenou

Kdyby existoval univerzální návod jako na opravu pračky, bylo by to jednoduché... Společná dovolená může vést k bolestivým interakcím i v těch nejzdravějších svazcích – a to od drobných podráždění až po emoční výbuchy s útočným obviňováním. Jedná se o EMOČNĚ NÁROČNOU UDÁLOST, kdy se mění fungování celého rodinného systému. Podmínky fungování i reagování jsou změněny. Celkově dochází ke zvýšení stresové zátěže. To může vést k emočnímu dyskomfortu, který se projeví v náladě celé rodiny.

Pokud plánujeme společnou rodinnou dovolenou, je dobré si hned na samém počátku vyjasnit několik zásadních otázek. Tak předně chceme vůbec jet na společnou dovolenou? Pokud ano, proč a co od ní očekáváme? Tady se vyplatí poctivá vzájemná komunikace, aby bylo naprosto jasné, jak si každý člen rodiny dovolenou představuje. A předem se sejít na kompromisu. Pokud se rozhodneme vyrazit společně a navíc po vlastní ose, je nutné vše poctivě připravit. Určitě je dobré si rozdělit role - kdo, co, jak zařídí, připraví, postará se, zkontroluje? Klíčové je naplánování místa odpočinku, trasy, po které pojedeme, doby, kdy vyrazíme... A neustále při tom myslíme na to, že diář nemá duši (vše co snese diář, lidská bytost snést nemusí), o prázdninách život nemá řád. Migrovat bude celá Evropa, a tedy raději se vyhněme jízdě v nadprůměrně exponovaných dnech (pátek a sobota), jízda přes noc po nabitém pracovním týdnu nemusí být správná volba. Připravme se na to, že se dozajista setkáme s kumulovaným stresem – kolony stojících či pomalu se vlekoucích vozidel, únava, nervózní partner či partnerka, vztekající se či dokonce peroucí se děti, špatně fungující klimatizace... „Pokud se začne blbá nálada blížit ke kritické hranici, raději si udělejme pauzu, oddychněme si, usmějme se na sebe – a slibme si, že takto to bude po celou dovolenou. A proč vlastně ne? Prožíváme přece jedny z nejkrásnějších dní roku, tak proč si to pořádně neužít,“ radí **Lenka Čermáková, akreditovaná dopravní psycholožka**.

Důležité odkazy:



[Euroformulář záznamu o dopravní nehodě](#)

[Termíny letních školních prázdnin 2023 v EU](#)

Pravidla silničního provozu, poplatky za používání dálnic apod.

[Ministerstva zahraničních věcí ČR](#)

[globalassistance](#)

[autotraveler](#)

Zpracovali

Roman Budský

Platforma VIZE 0

tel.: 776 195 576

e-mail: roman.budsky@vize0.cz

Libor Budina

Platforma VIZE 0

tel.: 727 901 494

e-mail: lbudina@koop.cz

