**ZÁPIS**

**z 22. jednání Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu, které se uskutečnilo dne 27. června 2019 od 14:00 hod. v budově Ministerstva dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 12, Praha 1**

Účast – viz prezenční listina, která je uložena v sekretariátu Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu (dále jen „Rada vlády nebo Rada“)

Zasedání zahájil předseda Rady vlády a ministr dopravy JUDr. Vladimír Kremlík. Uvedl, že poslední Rada zasedala 24. ledna 2017 a řekl, že by rád zefektivnil činnost Rady tak, aby se pravidelně scházela a pracovala ve prospěch bezpečnosti silničního provozu.

Zmínil, že v průběhu doby, kdy se nescházela, došlo ke změně Statutu Rady vlády na základě usnesení vlády z 29. dubna 2019 č. 295 a počet jejích členů se zredukoval z 25 na současných 15.

Následně předal řízení Rady vlády Mgr. Tomáši Neřoldovi, M. A., který poděkoval ministrovi za rychlé obnovení činnosti Rady a představil hosty:

* Plk. Mgr. Jaroslav Řehák - od 1. 7. 2019 pověřen zastupováním na pozici ředitele služby dopravní policie
* Mgr. Jan Matoušek – výkonný ředitel České kanceláře pojistitelů (změnou Statutu Rady dojde k výměně členů Rady (ČAP za ČKP)
* JUDr. Stanislava Hojdová, vedoucí Kabinetu ministra dopravy

Mgr. Matoušek - uvedl, že s ohledem na platný Statut Rady nechápe, proč nebyl pozván jako právoplatný člen Rady za Českou asociaci pojišťoven (ČAP) a k navržené změně Statutu Rady uvedl, že pojišťovny navrhují, aby byly v Radě zastoupeny prostřednictvím asociace (ČAP) jako dobrovolného sdružení, a ne prostřednictvím České kanceláře pojistitelů.

Ministr dopravy - uvedl, že tuto problematiku má Mgr. Matoušek projednat s JUDr. Hojdovou a domluvit si s ní schůzku.

Ministr dopravy se ze zasedání Rady omluvil a popřál přítomným úspěšné jednání.

Byl schválen program 22. zasedání Rady vlády

Přítomno 13 členů, jeden zástupce neměl zmocnění hlasovat.

Hlasovalo 12 členů pro, nikdo se nezdržel hlasování a nikdo nebyl proti.

Ze zasedání Rady se pořizuje zvukový záznam. Písemný záznam se pořizuje pouze bodově.

### K bodu č. 1

**Informace o vývoji dopravní nehodovosti na území ČR v roce 2018 a v období leden až květen 2019**

Prezentaci představil brig. gen. Ing. Tomáš Lerch – ředitel služby dopravní policie – viz prezentace.

Rok 2018 nárůst ve všech ukazatelích – v počtu dopravních nehod, počtu usmrcených a počtu těžce zraněných. Celkem bylo usmrceno 565 osob (+ 63 usmrcených oproti roku 2017). Vysoký nárůst u zranitelných účastníků silničního provozu – nejvíce motorkáři (+43,3 %), chodci (+ 12%).

Za období leden až květen 2019 jsme se dostali od zásadního poklesu nehodovosti v lednu na průměrná čísla v květnu a v průběhu prázdnin lze očekávat další zhoršení vývoje dopravní nehodovosti, protože se jedná o kritické období.

Diskuse:

J. Pokorný, SDA – se zajímal o motocykly – zda se počítá s tím, že policejní statistiky budou mít přesnější členění. Je třeba vědět, zda jde o skútraře nebo motorkáře na velké motorce. A další otázka se týká bezpečnostních pásů – moderní vozy mají signalizaci dnes již na zadních sedadlech. Do jaké míry se dá zjistit, jestli nepřipoutaní řidiči nebo spolucestující jsou ve starých vozidlech, které nemají moderní podmínky nebo ty stávající, se obcházejí.

T. Lerch – k motorkám sdělil, že mají členění, které vychází z určité historie. V současné době řeší změnu informačního systému, ale je to dlouhodobý proces, software je zastaralý a členění je podle kubických centimetrů, ale v kategorii 125 cm3 to není možné zadat. Do budoucna počítá PČR s tím, že tato kategorie bude zahrnuta do statistik, stejně tak se to týká elektrokol, která dnes ve statistice nejsou, ale PČR chce do systému tuto položku zahrnout. V současné době je pro prioritou systém pro evidenci dopravních nehod, na který bude nový systém navazovat. Mají to v rukou IT specialisté.

Co se týká poutání, tak u této položky je PČR schopna rozlišovat. Má statistiku podle stáří vozidel, podle značek a dokáže provést analytický dotaz, o jaká vozidla se jedná, jestli s detekcí nebo bez. Na druhou stranu se PČR setkává s tím, že řidiči mají zapnuté pásy za sedačkou, v horším případě před sedačkou, kdy je řidič vržen přímo proti airbagu nebo se také používá klips z vrakoviště. Sdělil, aby se s ním J. Pokorný spojil a podívají se na to podrobněji.

V. Valentová, CDV,v.v.i. – doplnění k pásům – z čísel CDV a i z dopravně bezpečnostních kontrol vychází, že nepřipoutaných řidičů je 7 – 8 %.

P. Karásek, SDA – se zeptal, zda se v rámci statistik připravuje nějaký podklad, aby se mohl zhodnotit i nástup nových asistenčních systémů, protože vozidla jsou vybavena asistenty a podpůrnými prostředky a dnes nejsou informace, zda byl nebo nebyl při nehodě účasten asistent. Počítá s tím nový informační systém?

T. Lerch – mluvit o novém informačním systému je velmi brzy, ale je třeba ho přizpůsobit novým trendům. Na druhou stranu má ČR velmi podrobný systém nejen v rámci EU, další položka znamená pro policistu administrativní zátěž a to nechtějí připustit. Je určitě zajímavé mluvit o kategorii skútrů, elektrokol, protože tam z toho vyplynou nějaké trendy. Není jisté, že součástí informačního systému bude i informace o tom, zda byl použit asistent, nebo nebyl. Otázka druhá je, jak se to zjistí. Existují výzkumné projekty tzv. černých skříněk. Takže možná touto cestou by se jednou dalo jít s tím, že součástí ohledání místa dopravní nehody by bylo nahrání nějakých dat pro potřeby znaleckého zkoumání z těchto nových vozidel. Ale to jsme na začátku cesty a nyní nelze tvrdit, že bude statistika takto podrobná, ale už se začíná pracovat s černou skříňkou.

P. Karásek – bude se to týkat i smart tachografů u nákladních vozidel?

T. Lerch – tam také začínáme a platí, že dojde k načtení jednotky jak z hlediska rychlosti, tak dalších předpisů. Je nutné se přizpůsobit a pořídit si nové stahovací klíče, ale už se na tom pracuje. Stejně tak je to i otázka manipulace s tachografy. Už dnes je to součástí spisové dokumentace.

Pavel Smolka, SMO – měl dotaz k nejtragičtějším příčinám dopravních nehod, nikde nezaznamenal kategorii nesprávné předjíždění, je to kategorie přejetí do protisměru? Na Opavsku teď při nesprávném předjíždění zahynuly 3 osoby.

T. Lerch – nesprávné předjíždění patří obecně mezi 4 základní příčiny dopravních nehod – způsob jízdy, předjíždění, přednost a rychlost. Závažnost u předjíždění je poměrně zásadní a až se bude vyhodnocovat pololetí, tak tato nehoda tam bude zahrnuta a podstatně změní tabulku. Takto nebezpečný manévr nebývá tak častým přestupkem. Tyto agresivní přestupky se stávají, mluví se o nich, ale hlavní příčinou dopravních nehod v ČR je opravdu nepozornost.

J. Matoušek, ČKP/ČAP – přidám se k tématu sofistikovaných asistenčních systémů, souhlasím s panem kolegou Karáskem. Pojišťovny dílčími daty disponují a Asociace (ČAP) je přesvědčivě shrnula ve studii, mohu ji rozeslat, týkala se autonomního řízení. A tato studie ukazuje, že pokud by 100 % vozidel bylo vybaveno namátkově např. kolizní brzdou, která zastaví auto po nehodě, tak by došlo asi k 5% poklesu úmrtí a těžkých zranění. A to je jen jeden z těch systémů, které jsou k dispozici. Zájmem pojišťoven je působit na klienty tak, aby si vozidla co nejvíce vybavovali asistenčními systémy, tím přispívají k tomu, že budou mít levnější povinné ručení, ale hlavně nehod bude méně. A každé posílení datové výměny ať už mezi policií a výrobci aut nebo mezi pojišťovnami, policií a Ministerstvem dopravy ve smyslu zavedení údajů do registru motorových vozidel, by motivaci klientů si lépe vybavovat motorová vozidla mohlo napomoci.

T. Neřold, tajemník RV – přivítal tento návrh rozeslat studii pojišťoven k autonomnímu řízení, kterou provedla ČAP s tím, že MD BESIP připravuje spolu s CDV, SDA, Škoda Auto a akademickým sektorem informační materiál, který bude podkladem ke kampani týkající se seznámení veřejnosti s asistenčními systémy a jejich významem.

V. Valentová, CDV – k ADAS systémům podotkla, že je tady skvělá role hloubkové analýzy dopravních nehod, kterou provádí CDV a v případě, že budou posíleny jejich kompetence, aby mohli do vozidla i bez souhlasu vlastníka vozidla, protože nyní jsou vázáni na souhlas osob při dopravní nehodě, tak pak by mohli doplňovat tyto informace, které jsou nyní pro polici zatěžující. V dnešní době už vědí, že řadu asistenčních systémů mají řidiči vypnutou, protože jim nevěří, neví, jak fungují, a i na tuto skutečnost reagují aktivity CDV, které provádí společně s BESIP MD. Nabídla pomoc vhodně doplnit informace z výzkumů CDV, když se zatím nesledují statisticky. A ještě reagovala na příčinu nesprávného předjíždění. V rámci studie, která vzniká k nové Strategii, se ukazuje, že od roku 2011 je nejvyšší sledovaný pokles nehod právě u nesprávného předjíždění včetně nejtěžších následků.

*K bodu č. 2*

**Informace o plnění aktuální Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro roky 2011-2020**

Prezentaci představila Ing. Veronika Valentová, PhD., zástupce za Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. – viz přiložená prezentace

V úvodu poděkovala za velmi pozitivní odezvu nového zpracování vyhodnocení Národní strategie, které bylo výrazně přepracováno, zkráceno tak, aby byl dokument co nejsrozumitelnější a dobře uplatnitelný v praxi na národní i krajské úrovni. Dokument je rozdělen po krajích, kde je upozorněno v jakých oblastech kraje neplní Akční plán NSBSP.

Prezentace zaměřená na vývoj dopravní nehodovosti v roce 2018 ukázala, že uplynulý rok z pohledu fatálních následků dopravních nehod nelze hodnotit pozitivně.

Zatímco na silnicích EU byl meziročně evidován 1% pokles počtu usmrcených osob, v České republice došlo k 14% nárůstu. Se 62 usmrcenými osobami na 1 milion obyvatel zaostala v uplynulém roce Česká republika o 27 % za evropským průměrem (49 usmrcených na 1 milion obyvatel) a posunula se 21. místo v rámci států EU (z 15. místa v roce 2017).

Diskuse.

J. Horáková, MV – poděkovala za nové zpracování Strategie za rok 2018, které je velmi vydařené. Podotkla, že málo obcí a krajů se dlouhodobě zapojuje do vyhodnocení Národní strategie. Zdůraznila nutnost vertikální a horizontální koordinace, kterou je nutné posílit, protože obce a kraje by měly být základem, kde bychom měli čekat podporu a také bychom měli čekat podporu od politiků, což opravdu necítí. Pokud se na jedné straně vší silou snažíme o podporu bezpečnosti silničního provozu, a na druhou stranu naši legislativci navrhují 0,5 promile alkoholu u cyklistů a zvýšení rychlosti na dálnici, tak nemá pocit, že by to bylo úplně dobře. Zajímavý je výsledek průzkumu, který proběhl v EU, z něhož plyne, že ¾ respondentů v ČR nechtějí prolomení nulové tolerance alkoholu a stejné číslo bylo i v EU, a to i v zemích, kde mají vyšší procento tolerance u alkoholu. Bylo řečeno, že by se vše mělo odvíjet od Vize nula. To je správná cesta, protože když se zeptáte na ulici, co je Vize nula, tak to téměř nikdo neví. Je třeba tyto věci více prezentovat, aby se veřejnost více zapojila. A doplnila, že bychom se měli do budoucna zaměřit kromě efektivních sankcí také na vymahatelnost.

J. Matoušek, ČKP/ČAP – v prezentaci ho zaujal slide o interaktivní mapě dopravních nehod a pokud na tom spolupracuje CDV s policií, tak by se ČAP také přihlásila, protože mají stejný projekt. Tak jak disponuje ČKP škodní databází, kde jsou všechny škody, ke kterým došlo, tak diskutují spolu s ČAP, že by se tato anonymizovaná data vložila do mapy a byl by tam i pohled na závažnost výše škod, frekvenci denní doby. Z hlediska prevence a projektu Bezpečná silnice to vidí jako skvělou příležitost. Rád by se k tomu sešel se zástupci CDV, policie a ŘSD.

J. Horáková, MV – upozornila, že podle Statutu Rady by se členové Rady měli navzájem informovat o materiálech a datech a podobných aktivitách a vyměňovali si je.

V. Valentová, CDV – vítá aktivitu ČKP a bude jen dobře, když se na jeden portál dostane co nejvíce informací. Dodala, že v současné době znovu CDV zahájilo spolupráci s pojišťovnou Generali ohledně sražené zvěře. Nicméně portál využívá data od policie a je tam i vyhodnocení nehodových lokalit, které jsou zpracovávány pro ŘSD, kde ve tříletých intervalech dodává CDV nehodové mapy.

J. Hyliš, AK ČR – upozornil, že se změnou mýtného systému se výrazně změní dopravní situace, která ve statistikách není. To je nejen přetížení komunikací, ale i změna dopravních toků. Objíždí se dálnice, začínají se objíždět silnice I, třídy a doprava se dostane na silnice, které k tomu vůbec nejsou určeny. Bude to velký problém a kraje neví, jak to budou společně řešit i s policií. Už nyní se přetížení řeší na soudech, které jsou zdlouhavé a za chvíli se nebude už ani vážit. Dostáváme se k tomu, že sice uděláme mýtný systém, ale dostaneme vozy tam, kde je nechceme mít a kde to nejsou schopni ani projet. Neví, jestli je to optimální řešení.

V. Valentová, CDV – zmínila zkušenost z trasy Hustopeče – Rajhrad, kde se také jezdilo po silnicích II. třídy místo dálnice D2. V této oblasti je poměrně dost průmyslových areálů, překladišť apod.. CDV tam řešilo problematiku tranzitní dopravy. Obce vycházely z průzkumu o tranzitní dopravě a následně byl zakázán tranzit a ve spolupráci s policií se podařilo tento problém z velké části eliminovat.

T. Lerch – upozornil, že 26. 6. 2019 proběhlo k tomuto tématu v Poslanecké sněmovně jednání za účasti předsedkyně Asociace krajů a ministra dopravy. Tyto obavy chápe, ale domnívá se, že otázka objíždění mýta byla v minulosti poměrně zveličována. Nechce problém bagatelizovat, ale týkalo se to pouze úseků, kde kopírovala dálnici stará silnice I. třídy, nicméně těch úseků zase nebylo tolik a když se tam dělal průzkum na začátku tohoto končícího mýta, tak se ukázalo, že drtivá většina kamionů měla destinaci poblíž dálnice, protože dálnice kopírují sklady, logistická centra atd. Takže říci, že vše, co kopíruje dálnice, objíždí mýto, není úplně pravda. Právě proto, že jsme cítili tento problém a starostové reagovali tenkrát tak, že chtěli uzavírat města pro dopravu, tak se tehdy dostal do zákona §24 a zákona 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kde je zaveden pojem tranzit a do vyhlášky č. 294/2015 Sb., se dostala značka tranzit s nějakým výkladem a pro tyto účely se dá využívat. V případě toho co bude od 1. 1. 2020, kdy má zhruba 860 km silnic I. třídy být zpoplatněno, tak byl ubezpečen pracovníky Ministerstva dopravy, že má jít o poměrně nízké mýtné, které z jeho pohledu nebude nikoho nutit sjíždět na silnice nižší třídy, protože náklady, které jsou spojené s jízdou po nižší třídě předčí náklady na mýto, které tam je uvažováno. Ale i přesto se plánuje pracovní jednání za účasti krajů, kde se bude diskutovat na toto téma, a kraje vytipují úseky, u kterých se domnívají, kde by si řidiči mohli zkrátit cestu a tam pak v jednotlivých krajích za účasti silničního správního úřadu, správce komunikací, policie se udělá návrh dopravní značky nad 12 tun s tranzitem na silnicích II. a III. tříd a vytvoří se celý systém průjezdu danou oblastí včetně dopravní obslužnosti. Cíl je ten, aby se vytipovala včas místa, kde ten problém reálně hrozí a byly tam umístěny tyto dopravní značky. Bude tam zabezpečen dohled dopravní policie se součinností obecné a městské policie, které mají kompetenci umísťovat zákazovou značku. Na tomto postupu takto panovala shoda. Je dostatek času vše připravit. Nepředpokládá nějaký výrazný problém od 1. 1. 2020.

P. Karásek, SAP – na dopravním systému se podílí 4 subjekty – vozidlo, dopravní infrastruktura, řidiči, případně účastníci a systém řízení dopravy. Já tady zastupuji tu první oblast – tedy vývoj vozidel, který jde poměrně rychle dopředu. Automobilky do něho investují obrovské částky jak ve světě, tak i u nás výzkum běží a zavádí se různé systémy na podporu bezpečnosti provozu. Nicméně oni vyžadují, aby i ty další 3 subjekty toho celého dopravního systému spolupracovaly. To znamená, že např. zavedení lane asistentu – tedy udržení vozidla v jízdním pruhu, vyžaduje, aby vodorovné dopravní značení bylo dostatečně kvalitní. Zavedení dalších asistentů znamená, že autoškoly, případně další systém doškolování seznámí řidiče s kvalitním a efektivním využívání těchto asistentů tak, aby nepřeceňovali jejich úlohu, že za ně vyřeší platnost fyzikálních zákonů. A systém dopravy vyžaduje, aby byl přizpůsoben i autonomním systémům. Některé firmy zabývající se autonomním provozem naznačují, že úloha vzájemné koexistence vozidel, která jsou autonomní ve stupni 4 nebo 5 a vozidel bez autonomie je složitá a dokonce naznačovali, že možná bude nutné oddělit tento provoz od sebe, což si v ČR nedokáže prakticky představit. Na druhou stranu jsou tady věci – jako např. při vývoji AEBS, což je automatický brzdný systém, který reaguje na překážku, pomalu jedoucí nebo stojící vozidlo apod. a my jsme narazili na fenomén, se kterým se kolegové v jiných zemích nesetkali – a to jsou odstavené kamiony na dálnici, tzn. vozidla jedoucí v dopravním proudu 130 km/h, autobusy 100 km/h. Systém ale v podmínkách ČR vnímá rušivé efekty z odstavených kamionů. V Německu, Rakousku, Francii takový fenomén není. Dnes máme odstavených vozidel na dálnici stovky bez trojúhelníku a v řadě případů i bez osvětlení i za snížené viditelnosti a způsobuje to velký problém u asistenčních systémů ve vozidle.

*K bodu č. 3*

**Plán aktivit ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu pro období 2019-2020**

Prezentaci představil tajemník Rady a vedoucí SO BESIP Mgr. Tomáš Neřold, M.A. – viz přiložená prezentace

Představil krátkodobá opatření Ministerstva dopravy, která by se ještě měla stihnout zrealizovat do konce roku 2020. Opatření se netýkají pouze Ministerstva dopravy, ale i jeho rezortních organizací. V závěru se obrátil na členy Rady a požádal v tomto bodě o součinnost s tím, aby jednotliví členové Rady navrhli svá krátkodobá opatření, která dokáží splnit do konce roku 2020 a vycházejí i z Akčního plánu Národní strategie.

K tomuto bodu bylo přijato usnesení č. 47.

Hlasovalo 12 členů pro, nikdo se nezdržel hlasování a nikdo nebyl proti.

Termín plnění: 5.9. 2019

Odpovědnost: všichni členové Rady vlády

*K bodu č. 4*

**Představení návrhu nové Strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2021-2030 – zahájení přípravy Akčního programu nové Strategie**

* tento bod byl z časových důvodů přesunut na další zasedání Rady vlády, které je plánováno na 1. října 2019
* T. Neřold se obrátil opět na členy Rady s tím, aby navrhli ve své působnosti i opatření střednědobá do roku 2023, která se objeví i v připravované nové Strategii 2021 – 2030 a budou zapracována do prezentace, která dnes nebyla projednána. Podkladem pro přípravu střednědobých opatření bude rovněž návrh analytické části nové Strategie 2021-2030, který je připraven a sekretariát Rady ho členům rozešle.

K tomuto bodu bylo přijato usnesení č. 48.

Hlasovalo 12 členů pro, nikdo se nezdržel hlasování a nikdo nebyl proti.

Termín. 5.9.2019

Odpovědnost: všichni členové Rady vlády

*K bodu č. 5*

**Různé**

Za MD BESIP se přihlásil tajemník Rady vlády Mgr. T. Neřold, M.A. s dvěma body.

1. **Jednací řád Rady vlády**

K tomuto bodu bylo přijato Usnesení č. 49.

Hlasovalo 12 členů pro, nikdo se nezdržel hlasování a nikdo nebyl proti.

Termín: do 17. 7. 2019

Odpovědnost: všichni členové Rady vlády

1. **Pracovní výbory a pracovní skupiny**

K tomuto bodu bylo přijato Usnesení č. 50.

Hlasovalo 12 členů pro, nikdo se nezdržel hlasování a nikdo nebyl proti.

Termín: do 17. 9. 2019

Odpovědnost: všichni členové Rady vlády

**Další jednání Rady vlády je plánováno na 1. října 2019.**

**Usnesení č. 47 – 50**

K bodu č. 3

**Usnesení Rady vlády** **České republiky pro bezpečnost silničního provozu č. 47 ze dne 27. června 2019**

Rada vlády

1. schvaluje vypracování plánu opatření (aktivit), které navrhnou jednotliví členové RV ve své působnosti (krátkodobá opatření s plněním do roku 2020)
2. ukládá sekretariátu a všem členům Rady zajistit plnění tohoto úkolu s termínem do 5. 9. 2019 a předložit tyto návrhy na dalším zasedání RV

K bodu č. 4

**Usnesení Rady vlády** **České republiky pro bezpečnost silničního provozu č. 48 ze dne 27. června 2019**

Rada vlády

1. schvaluje vypracování plánu opatření (aktivit), které navrhnou jednotliví členové RV ve své působnosti (střednědobá opatření s plněním do roku 2023)
2. ukládá sekretariátu a všem členům Rady zajistit plnění tohoto úkolu s termínem do 5. 9. 2019 a předložit tyto návrhy na dalším zasedání RV

K bodu č. 5

**K bodu jednání „Různé“**

**Jednací řád**

**Usnesení Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu č. 49 ze dne 27. června 2019**

Rada vlády

1. schválí předložené změny Jednacího řádu cestou per rollam (do 17. 7. 2019)
2. ukládá sekretariátu Rady rozeslat schválené znění Jednacího řádu všem členům a uveřejnit na webové stránky ibesip.cz

K bodu č. 5

**K bodu jednání „Různé“**

**Pracovní výbory**

**Usnesení Rady vlády** **České republiky pro bezpečnost silničního provozu č. 50 ze dne 27. června 2019**

Rada vlády

1. Zrušuje výbory a pracovní skupiny RV pro BESIP:
* Výbor pro dopravní výchovu a osvětu
* Výbor pro financování Národní strategie
* Výbor pro bezpečné pozemní komunikace a bezpečná vozidla
* Výbor pro dopravně-bezpečnostní legislativu
* Pracovní skupina pro Centra bezpečné jízdy
1. Zřizuje výbory Rady vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu:
* Výbor pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu
* Výbor pro přípravu Strategie BESIP 2021 – 2030 a její financování
* Výbor pro automatizované, kooperativní a ITS systémy ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu
* Výbor pro autoškolství a začínající řidiče
* Pracovní skupina pro systém k identifikaci a odstraňování nehodových lokalit
1. ukládá sekretariátu a všem členům Rady navrhnout členy výborů a pracovních skupin do 5. 9. 2019

Zapsala:

Mgr. Zuzana Ambrožová

Sekretariát Rady vlády

MD - SO BESIP