



## BRUSEL VZDAL BOJ PROTI PINTÁM A LIBRÁM

Británie zřejmě ubránila svoje historické penty a libry. Evropská unie tak ukončila svůj téměř 30letý boj o zavedení metrického systému v zemi.

Evropská komise oznámila, že již nebude na Britech vymáhat určení data, od kterého by měli přestat používat své dosavadní typické ostrovní míry. „Chci ukončit tento spíše trpký boj, který trval celá desetiletí a který byl přinejmenším z mého pohledu zcela nesmyslný,“ sdělil v rozhovoru eurokomisař pro podnikání a průmysl Günter Verheugen.

Specifické a milované míry tak Britům zůstanou zachovány „dokud nepadne království“, přislíbil komisař v rozhovoru pro deník Daily Mail.

Nejen mlékaři, ale i prodavači zeleniny a další tak budou moci napříště bez obav z trestního postihu používat penty a libry spolu s metrickým systémem, který je na cenovkách povinně uváděn od roku 2000. Zejména obchodníci na tržištích si však s kontinentálními měrnými jednotkami dosud nedělali přílišné

starosti a stále nabízeli zeleninu a ovoce v librách, i když jim za to hrozila pokuta ve výši až pět tisíc liber. Zelinář Steve Thorburn dokonce v roce 2001 založil protestní hnutí s názvem Mučedníci metrického systému (Metric Martyr) jako odpověď na to, že mu úřady zabavily jeho prodejní váhu, oceňovanou pouze v librách...

Také objem piva, načepovaného do půllitru namísto do britské penty (0,568 litru) přijímají Britové s rozpaky, neboť tvrdí, že v pivu podle „kontinentální“ míry jim chybí právě ten nejlepší, poslední lok.

### Jak je to přesně:

**Pinta** = 0,56824 litru, je definovaná jako 1/8 objemu imperiálního galonu, který odpovídá 10 librám destilované vody;

**Libra** = 453,59237 gramu, odpovídá 16 uncím, což představuje 7000 zrn (grain)

## KONEC OBAVÁM Z TEKUTIN V LETADLECH?

Zákaz tekutin na palubách letadel, který vstoupil v platnost loni v listopadu, nemusí být podle poslanců Evropského parlamentu „proporcionální přidání hodnot z dodatečných bezpečnostních opatření“. Parlament proto vyzval Komisi, aby nařízení přehodnotila a případně jej zrušila.

Bezpečnostní opatření, v jejichž rámci si nesmí od loňského podzimu cestující na všech evropských linkách vzít na palubu větší objem tekutin než 100 ml, vstoupilo v platnost po nezdařeném pokusu o teroristický útok z loňského srpna. Teroristé se na palubě letadla směřujícího z Velké Británie do Spojených států měli údajně pokusit o smíchání tekutin přepravovaných v nápojových lahvích a připravit tak výbušninu, kterou by bylo možné odpálit pomocí nēja-



## PŘESTÁRLÝCH ŘIDIČŮ PŘIBÝVÁ

Byla to nejdramatičtější silniční nehoda z nedávných let. Americký motorista najel před třemi roky rychlostí téměř sto kilometrů za hodinu do lidí na farmářském trhu v kalifornské Santa Monice.

Deset osob přišlo o život a 73 jich utrpělo zranění. Původce tragédie, který byl potrestán pětiletou podmínkou, podle svých právníků zpanikařil a spletl si brzdu s pedálem od plynu. Fakt, že řidičovi George Wellerovi bylo v době nehody 86 let, však naznačuje, že na havárii mohl mít vliv i jeho věk.

Kterýkoli řidič může zpanikařit nebo udělat smrtelnou chybu, ale demografické trendy ve vyspělých zemích ukazují, že situace začíná být vážná z pohledu přibývajících starých řidičů za volantem.

V Japonsku, které je zemí s nejrychleji stárnoucím obyvatelstvem, se počet řidičů ve věku 65 let a více, kteří měli hlavní podíl na smrtelných nehodách, zvýšil loni oproti údajům z roku 1989 trojnásobně. Také policejní statistiky ukazují, že v prvních osmi měsících letošního roku zahynulo při nehodách 200 řidičů ve věku mezi 70 a 79 roky ve srovnání se 189 řidiči ve věku mezi 16 a 24 lety.

Znepokojující je zejména vliv stařecké demence na vznik nehody: postižení například nemusí rozumět signalizačním světlům či silničním značkám.

Japonská policie by chtěla zavést systém, s jehož pomocí by se mohly snadno testovat rozeznávací schopnosti starších lidí, u kterých se zatím spíše spoléhá na jejich čestné prohlášení. Před čtyřmi lety např. došlo ve Francii k šokujícímu úmrtí pěti požárníků, kteří asistovali u likvidace silniční nehody na dálnici.

Srazilo je auto jedoucí rychlostí 150 kilometrů v hodině v úseku, kde bylo povoleno pouhých 90. Řidiči bylo 81 let a po krveprolití, které způsobil, se zvedla vlna výzev z řad veřejnosti, aby starší řidiči podstupovali povinné lékařské testy. K tomu však nakonec nedošlo.

„Ukázalo se, že pro starší řidiče nelze stanovit obecná a jednoduchá pravidla,“ řekl předseda francouzské federace autoklubů Christian Gerondeau. Kromě špatného zdravotního stavu a zraku není možné definovat jasná a racionální kritéria pro rozlišování lidí, kteří ještě jsou, anebo již nejsou schopni řídit. Současně upozornil, že automobily jsou pro mnoho starých lidí základní potřebou.

„Jestliže zbavíte některé staré lidi automobilu, svým způsobem je zabijíte, protože nejsou schopni se jinak pohybovat. Nikoho během týdne takřka neuvidí a ztratí vůli žít,“ prohlásil.

Podle Gerondeaua navíc

starší řidiči mnohem více respektují pravidla bezpečnosti provozu. Obvykle cestují jen na krátké vzdálenosti, dávají větší pozor a jezdí spíše pomaleji.

Podobný názor zastává i Ruth Bridgerová z britského automotoklubu AA. „Neřídí v noci, vyhýbají se neznámým trasám a nejezdí po dálnicích,“ řekla. Nedávný výzkum AA přinesl zjištění, že sledovaní staří motoristé jsou „obvykle, způsobilí a odpovědní“ a řídí, jen je-li to nezbytné.

Volání v Británii po povinných zdravotních testech, nebo dokonce po věkové hranici převážně pochází z bulvárního tisku, sdělila Bridgerová. „Neslyšíte výzvy k omezení mladých řidičů, kdykoli někdo z nich porazí čtyři nebo pět lidí, ačkoli se to děje téměř každý týden,“ dodala.





kého běžného elektronického zařízení, například MP3 přehrávače.

Nařízení o tekutinách se nevztahuje na léky a dětskou stravu, ovšem v případě léků je potřeba při kontrole zavazadel předložit potvrzení, že cestující tyto léky během letu potřebuje.

Necelý rok po přijetí nařízení tedy poslanci Evropského parlamentu vyzývají Evropskou komisi, aby přezkoumala přiměřenost bezpečnostních opatření. Poslanci se obávají, že výše nákladů, které s sebou nařízení přináší, se nevyrovná přínosu dodatečných opatření.

Podle poslanců je potřeba vysokých bezpečnostních standardů nezpochybnitelná, opatření ale musí být realistická a musí být navržena tak, aby byla proporcionální vůči riziku, minimalizovala jej. Stávající nařízení však přináší zvýšené náklady jak cestujícím, v podobě zabavených tekutin, tak i obsluze na letištích, která musí přítomnost tekutin u cestujících prověřovat.

Komise by se měla spíše zaměřit na výzkum, který by směřoval k nalezení účinných nástrojů k identifikaci nebezpečných látek, říkájí poslanci.

Evropská komise přitom koncem července oznámila svůj záměr nařízení o tekutinách na palubě letadel uvolnit. Méně přísné požadavky by se měly týkat nápojů a kosmetiky, zakoupených v duty-free shopech mimo území Evropské unie.

S úplným zrušením zákazu ovšem Komise prozatím nepočítá. Vyplyvá to z reakce komisaře pro dopravu Jacquesa Barrota,

který uvedl, že přesto, že si uvědomuje nepříjemnosti, které vznikají cestujícím, „nedávné události ve Velké Británii, Dánsku a Německu ukazují, že hrozba terorismu je v Evropě stále reálná“.

Barrot připomněl, že nařízení o tekutinách na palubách letadel je jediným nástrojem, který má v současné době Evropa v boji proti hrozbě, jakou představují výbušniny v podobě tekutin.

„Přímé odvolání by představovalo riziko, jemuž nejsem schopen cestující vystavit,“ sdělil dále komisař a dodal: „Nejsem ovšem ani připraven přijmout riziko, jímž bychom letecké odvětví vystavili ekonomickým důsledkům útoků, které by byly nesrovnatelně vyšší než procedury, které byly přijaty za účelem jejich předjetí.“

První schválené výjimky ze zákazu na převoz tekutin, zakoupených v duty-free shopech mimo území EU, by Evropská komise měla oznámit ještě v průběhu letošního podzimu.

## VELBLOUD NA DÁLNICI

Švédští motoristé jsou sice zvyklí, že se při jízdě po dálnici mohou setkat třeba se stádem losů, objev mrtvého velblouda na dálnici E22 je však přesto dokázal značně překvapit. Policie, kterou řidič k nečekanému nálezu přivolal, se nejprve domnívala,



že se jedná o nejspíše telefonát, na místě však musela hlídka přiznat, že se jedná o neuvěřitelnou skutečnost. Na otázku, jak se velbloud na frekventované dálnici dostal, však nedokázal nikdo odpovědět. Podle zranění na těle zvířete mohli policisté pouze usuzovat, že převážený velbloud patrně vypadl z přívěsu během přepravy a vozidlo jej nějakou dobu vleklo za sebou. „Když majitel zjistil, co se stalo, pravděpodobně mrtvé tělo zvířete nechal na silnici a ujel,“ soudí o neobvyklém případě policijní mluvčí Lars Lindwall. Celý incident kvalifikovala policie jako trestný čin týrání zvířat a po majiteli vozidla pátrá.

## FRANCIE CHCE ZPÁTKY DO NATO

Ve Francii byla oficiálně nastolena otázka návratu země do vojenského seskupení NATO, ze kterého vystoupila v roce 1966. Tehdejší De Gaullovo rozhodnutí o odchodu Francie z vojenské složky aliance bylo motivováno jeho snahou o zachování francouzské vojenské nezávislosti na USA. Toto rozhodnutí respektovaly všechny následující francouzské vlády, ačkoliv vztahy s USA pak nebyly vždy bez komplikací. I při současném vztahu k alianci se však Francie podílí na některých operacích NATO, například v Afganistanu.

Jak uvádí francouzský deník Le Monde, Francie si v souvislosti s návratem do NATO klade několik podmínek.

K těm zásadním patří požadavek, aby se paralelně s rozšiřováním NATO podstatně pokročilo i při budování evropské obrany, dále aby NATO podstoupilo „hloubkovou obnovu“, včetně vypracování nového strategického projektu. Mezi další patří žádost o zahájení „reálné diskuse“ o hranicích aliance, uvedl list.

Francie je například proti rozšiřování NATO o Gruzii a Ukrajinu a odmítá myšlenku jakéhosi „globálního“ NATO, které by podle ní bylo pouhou politickou organizací, překrývajícím se vzájemně s OSN.

Ve prospěch návratu Francie do Severoatlantické aliance hovoří zejména předpoklad, že pokud Francie přestane být problémovým účastníkem, nebudou její evropští partneři brzdit pokrok evropské obrany. Díky návratu by se také zvýšila váha Francie v alianci a Paříž by měla mnohem větší možnost ovlivňovat její reformu.

Dvoustranu připravil  
Jaroslav LINHART



## KRITICKÝ ŠTAV AUTOBUSŮ NA SLOVENSKU

V průběhu kontroly, která nedávno probíhala na celém území Slovenské republiky, se policisté zaměřili zejména na technický stav prostředků autobusové dopravy. Výsledky akce nebyly nijak potěšující.

Zcela nevyhovující technický stav vykazovalo 77 kontrolovaných autobusů, dva z řidičů pravidelných autobusových linek dokonce usedli za volant posíleni alkoholem. Další přestupky zjistili policisté u jejich kolegů – 35 z nich překročilo během jízdy nejvyšší povolenou rychlost, 4 řidiči při řízení telefonovali, celkem 55 autobusů vykazovalo nedostatky ve svém technickém stavu.

U autobusů na nepravidelných linkách zjistili policisté 58 přestupků, z toho devět

řidičů překročilo povolenou rychlost, dva telefonovali během jízdy a 22 autobusů bylo ve špatném technickém stavu.

Pod vlivem alkoholu např. řídil autobus pravidelné příměstské linky Bratislava – Svatý Júr 33 letý řidič, kterému policisté naměřili už před šestou hodinou ranní při dechové zkoušce 0,25mg/l alkoholu. Svoji skleničku si podle policistů neodřekl ani 45letý šofér autobusové linky na východě Slovenska, kterému při ranní kontrole naměřili v dechu 0,50mg/l alkoholu, tedy více než jedno promile. Jedná se o množství, za které by již mohl být řidič stíhán pro trestný čin.

„Setkali jsem se, bohužel, v průběhu kontrol i s negativními reakcemi některých cestujících v autobusech, mrzí nás to, neboť je třeba zdůraznit, že celá akce nebyla namířená proti nim, ale naopak měla sloužit jejich větší bezpečnosti a jistotě cestování,“ řekl mimo jiné k celé akci policejní mluvčí.

Ačkoliv byla celostátní kontrola zaměřená hlavně na autobusy, 600 nasazených policistů kontrolovalo i ostatní vozidla. Odhalili tak dalších 33 řidičů, kteří jeli pod vlivem alkoholu, 415 vozidlům naměřili nepovolenou rychlost jízdy, 9 řidičů nedalo přednost v jízdě, 341 nemělo bezpečnostní pásy a 36 jich za jízdy telefonovalo. Nevyhovující technický stav byl zjištěn u 416 kontrolovaných vozidel, policisté během akce zadrželi celkem 55 řidičských průkazů a 156 osvědčení o evidenci vozidla. Zaznamenáno bylo celkem 1993 přestupků.