



ODREDBE O CESTOVNOM PROMETU I SIGURNOSTI

Cilj Europske unije je ostvariti europski prostor sigurnosti cestovnog prometa tijekom desetljeća 2010. – 2020. Nadležnost u tom području pretežno je nacionalna, a mjere EU-a usmjerene su na stanje vozila, prijevoz opasne robe i sigurnost cestovne infrastrukture.

PRAVNA OSNOVA I CILJEVI

Glava VI. Ugovora iz Lisabona, a posebno članak 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) pravna je osnova za stvaranje tog prostora sigurnosti cestovnog prometa čiji je cilj poboljšati sigurnost cestovnog prometa i doprinijeti održivoj mobilnosti. Europska je unija 2010. obnovila obvezu u vezi s poboljšanjem sigurnosti cestovnog prometa i kao cilj do 2020. zacrtala smanjenje smrtnosti na cestama za 50 % u odnosu na 2010. Kako bi se postigao cilj EU-a za 2020. bilo je potrebno godišnje smanjenje od 6,7 %. Međutim, od 2010. smrtnost na cestama u EU-u pala je za 19 %, što predstavlja godišnje smanjenje od samo 3,4 %. Zbog neuspješnog smanjenja smrtnosti na cestama željenom brzinom, za ostvarenje konačnog cilja potrebno je smrtnost na cestama u razdoblju između 2017. i 2020. godišnje umanjiti za 11,4 %. Prema [izvješću Europskog vijeća za sigurnost prometa za 2017.](#), 2016. zabilježeno je 25 670 smrtnih slučajeva na cestama u EU-u (530 manje u odnosu na 2015., što predstavlja smanjenje od samo 2 %).

POSTIGNUĆA

A. Općenito

U lipnju 2003. Komisija je objavila treći Europski akcijski program za sigurnost cestovnog prometa u razdoblju od 2003. do 2010. kojemu je cilj do kraja 2010. prepoloviti broj poginulih na cestama u državama članicama. Iako cilj nije ostvaren u zadanom roku, programom je uspješno smanjen broj žrtava prometnih nesreća, kako je i istaknuto u komunikaciji Komisije od 20. lipnja 2010. naslovljenoj: „[Ususret sigurnom europskom cestovnom prostoru: smjer politike u području cestovne sigurnosti 2011. – 2020.](#)“ (# (COM(2010)0389).

U svojoj Bijeloj knjizi iz 2011. pod naslovom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima“ (COM(2011)0144), objavljenoj 28. ožujka 2011., Komisija je ciljni datum za dvostruko smanjenje smrtnosti na cestama pomaknula do 2020. Također je odredila 2050. kao datum približavanja cilju iskorjenjivanja nesreća sa smrtnim ishodom. Komisija u svojim političkim smjernicama također definira sedam ciljeva za usvajanje mjera na nacionalnoj i europskoj razini sukladno načelima zajedničke odgovornosti i supsidijarnosti. Ti ciljevi uključuju: poboljšanje obrazovanja i osposobljavanja sudionika u cestovnom prometu kao i nadzor provedbe propisa o sigurnosti cestovnog prometa; poboljšanje sigurnosti cestovne infrastrukture i vozila; promicanje korištenja inteligentnih prometnih sustava, na primjer,

uvođenjem hitnog elektroničkog poziva „eCall”; poboljšanje usluge hitnih službi i zbrinjavanja unesrećenih; zaštitu ranjivih sudionika u prometu, poput pješaka i biciklista.

B. Tehničko stanje vozila

EU je 2014. usvojio novi paket zakonodavnih mjera, tzv. paket o tehničkoj ispravnosti. Tri direktive koje čine paket o tehničkim pregledima su [Direktiva 2014/45/EU](#) o periodičnim tehničkim pregledima, [Direktiva 2014/47/EU](#) o pregledima tehničke ispravnosti na cesti gospodarskih vozila i [Direktiva 2014/46/EU](#) o dokumentima za registraciju vozila.

U pogledu obaveznog korištenja sigurnosnog pojasa u vozilima mase ispod 3,5 tona, [Direktivom 2003/20/EZ](#) od 8. travnja 2003. predviđa se obavezna uporaba sustava sigurnosnog vezivanja (sigurnosna sjedalica) za djecu te korištenje sigurnosnog pojasa za sve putnike u onim autobusima koji njima raspoložu (osim izuzeća za lokalni prijevoz u gradskom području).

[Direktivom 92/6/EEZ](#) od 10. veljače 1992. uvodi se obavezna ugradnja uređaja za ograničenje brzine u motorna vozila iznad 3,5 tona. [Direktivom 2002/85/EZ](#) od 5. studenog 2002. obveza korištenja uređaja za ograničavanje brzine proširuje se na sva vozila za prijevoz putnika ili robe koja imaju više od osam sjedala (ne ubrajajući vozačko sjedalo) i koja teže između 3,5 i 12 tona.

U pogledu sustava aktivne sigurnosti [Uredbom \(EZ\) br. 78/2009](#) od 14. siječnja 2009. o homologaciji motornih vozila s obzirom na zaštitu pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu utvrđuju se zahtjevi za izradu i djelovanje prednjih zaštitnih sustava pri udarcima prednjim površinama vozila. Njome je predviđeno da tehnologija s pomoću koje je moguće izbjeći sudare s biciklistima i pješacima bude izuzeta od tih zahtjeva. Tom se Uredbom predviđa i instaliranje protublokirajućeg kočnog sustava (ABS).

Konačno, sigurnost sudionika u prometu poboljšana je smanjivanjem „mrtvog kuta”. [Direktivom 2003/97/EZ](#) od 10. studenog 2003. za nova teška teretna vozila puštena u promet u EU-u propisuju se dodatni uređaji za neizravno gledanje (širokokutni, blizinski i prednji). [Direktivom 2007/38/EZ](#) od 11. srpnja 2007. predviđeno je da postojeći vozni park također bude opremljen tim uređajima. [Uredbom \(EZ\) br. 661/2009](#) od 13. srpnja 2009. stavlja se izvan snage [Direktiva 2003/97/EZ](#) s učinkom od 1. studenog 2014. što obvezuje opremanje vozila registriranih izvan EU-a jednakim vrstama uređaja za neizravno gledanje. Komisija je 2011. napravila studiju o prometnim nesrećama prouzročeni mrtvim kutom te je u lipnju 2012. predstavila izvješće o provedbi [Direktive 2007/38/EZ](#) kojom se, između ostalog, upozorava da u nesrećama koje uključuju teško teretno vozilo i dalje smrtno strada više od 1 200 osoba godišnje te da je stoga potrebno nastaviti s radom na suzbijanju tih vrsta nesreća.

C. Prijevoz opasnih tvari

[Direktivom 94/55/EZ](#) od 21. studenog 1994. pravila predviđena Europskim sporazumom o međunarodnom cestovnom prijevozu opasnih tvari proširena su na područje unutarnjeg prometa. Ta je Direktiva izvan snage stavljena [Direktivom 2008/68/EZ](#) od 24. rujna 2008. kojom je uspostavljen zajednički režim koji obuhvaća sve aspekte unutarnjeg prijevoza opasnih tvari u EU-u cestovnim, željezničkim i unutarnjim plovnim putovima. [Direktivom Komisije 2012/45/EU](#) od 3. prosinca 2012. ažuriran je njezin sadržaj u skladu s posljednjom verzijom međunarodnih sporazuma o kopnenom prijevozu opasnih tvari (čije se odredbe ažuriraju svake dvije godine).

D. Inteligentni prometni sustavi (ITS) i inicijativa „eSigurnost”

Komisija je 16. prosinca 2008. pokrenula akcijski plan za razvoj inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu. Taj se akcijski plan temelji na nizu inicijativa (na primjer inicijativa eSigurnost pokrenuta 2006.) i njime su utvrđena prioritetna djelovanja. Jednako tako [Direktivom 2010/40/EU](#) od 7. srpnja 2010. o ITS-ovima u cestovnom prometu pokušava se osigurati

usklađeno i dosljedno uvođenje interoperabilnih ITS-ova u Europskoj uniji. ITS obuhvaća, na primjer, automatsko prilagođavanje brzine, sustave pomoći pri održavanju smjera kretanja, sustave za prepoznavanje opasnosti od sudara ili automatske sustave hitnog elektroničkog poziva u slučaju nesreće. Forum eSigurnost koji je 2003. osnovala Komisija, a koji je 2011. promijenio naziv u iMobilnost, zajednička je platforma za sve strane uključene u cestovni promet kojoj je cilj poticati i nadzirati poštovanje preporuka o eSigurnosti i podržati uvođenje i uporabu sustava sigurnosti za automobile.

Nakon donošenja [Odluke br. 585/2014/EU](#) Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju interoperabilne usluge e-poziva (eCall) na području cijele Europske unije, države članice morale su osigurati infrastrukturu pristupnih točaka javne sigurnosti (PSAP) potrebnih za primanje poziva eCall najkasnije do 1. listopada 2017.

Komisija je u studenom 2016. objavila komunikaciju naslovljenu „Europska strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave, važan korak prema kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti” ([COM\(2016\)0766](#)). Odbor TRAN odgovorio je sastavljanjem izvješća o vlastitoj inicijativi na tu temu o kojem bi se trebalo glasovati u veljači 2018.

E. Sigurnost cestovne infrastrukture

[Direktivom 2004/54/EZ](#) od 29. travnja 2004. utvrđuju se minimalni sigurnosni standardi za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži. Njome se predviđa da se usklađene sigurnosne odredbe primjenjuju na sve tunele dulje od 500 m koji su bilo u pogonu, u izgradnji ili u fazi planiranja. Uzimajući u obzir nesreće koje se najčešće događaju, poput požara, te odredbe obuhvaćaju organizacijske, strukturne, tehničke i operativne aspekte tunela. Cilj je [Direktive 2008/96/EZ](#) od 19. studenog 2008. o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture jamčiti uvažavanje cestovne sigurnosti, u okviru procjene učinka, u svim fazama izgradnje, korištenja ili većih izmjena cesta. U tu svrhu njome se predviđaju sigurnosne provjere infrastrukturnog projekta. Tom se Direktivom predviđaju i odredbe za provjeru sigurnosti na cestama koje su u funkciji i popisuju dionice cesta gdje su zabilježene učestale nesreće.

F. Statistika i sprečavanje nesreća uzrokovanih vožnjom pod utjecajem alkohola

Na temelju [Odluke Vijeća 93/704/EZ](#) izrađena je baza podataka CARE o nesrećama u cestovnom prometu koje za posljedicu imaju smrtni ishod ili ozljedu, a cilj joj je grupirati podatke na temelju nacionalnih statističkih datoteka i osigurati njihovu dostupnost pomoću Europskog opservatorija za cestovnu sigurnost. U okviru politike EU-a za poboljšavanje ponašanja u vožnji, Komisija je propisala da države članice moraju uvesti sustav nasumičnih testiranja razine alkohola u krvi vozača puhanjem te je odredila gornje granice dopuštenog alkohola u krvi. Etilometrom se nasumično kontrolira razina alkohola u krvi vozača ([preporuke Komisije 2001/115](#) od 17. siječnja 2001. i [2004/345/EZ](#) od 17. travnja 2004). Kako bi povećala sigurnost u prometu, Komisija je uvela usklađeni kod uređaja za blokadu u slučaju alkoholiziranosti koji se rabi u nekoliko država članica (vidi [Direktivu \(EU\) 2015/653](#) od 24. travnja 2015. o izmjeni [Direktive 2006/126/EZ](#) o vozačkim dozvolama).

G. Prekogranično sankcioniranje povreda cestovne sigurnosti

[Direktiva \(EU\) 2015/413](#) od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama usvojena je na temelju članka 91. stavka 1. točke (c) UFEU-a (glava VI. „Promet”). Tom se Direktivom zamjenjuje [Direktiva 2011/82/EU](#) (koju je poništio Sud Europske unije svojom presudom od 6. svibnja 2014.). Njezin cilj ostaje isti: stati na kraj anonimnosti nerezidentnih vozača i nastaviti kazneno goniti počinitelje prometnih prekršaja počinjenih vozilom koje je registrirano u drugoj državi članici. Države članice moći će pristupiti nacionalnim podacima iz registra vozila svih država članica

zahvaljujući razmjenu informacija među nacionalnim kontaktnim točkama. U praksi to znači da država članica u kojoj je prekršaj počinjen odlučuje nastavljati li ili ne s kaznenim progonom. Navodnog se počinitelja prekršaja pisanom obavijesti može informirati o detaljima prekršaja, iznosu novčane kazne koju mora platiti, postupku plaćanja i o pravnom lijeku. Istovremeno osiguravajući zaštitu osobnih podataka, Direktivom se jamči usklađena primjena sankcija protiv nerezidentnih vozača za teške prometne prekršaje.

ULOGA EUROPSKOG PARLAMENTA

Parlament je u usvojio brojne rezolucije kojima je naglasio važnost sigurnosti cestovnog prometa. Podrškom koju je 2005. godine dao 3. akcijskom programu Komisije (2003. – 2010.) već je zatražio izradu dugoročnog plana za razdoblje nakon 2010. godine, kojim bi se odredile mjere za potpuno iskorjenjivanje nesreća sa smrtnim ishodom („Vision Zero”) ([P6_TA\(2005\) 0366](#)). U Rezoluciji o sigurnosti europskog cestovnog prometa za razdoblje 2011. – 2020. ([P7_TA\(2011\) 0408](#)), Parlament je ponovno zatražio Komisiju da kao dugoročni cilj odredi potpuni nestanak žrtava cestovnog prometa, ali je taj cilj povezao sa sustavnim korištenjem tehnologije u cestovnim vozilima i s razvojem kvalitetnih mreža ITS-a. Parlament je u svojoj Rezoluciji o održivoj budućnosti prometa ([P7_TA\(2010\) 0260](#)), između ostalog, pozvao Komisiju da predstavi studiju o najboljim praksama u državama članicama u pogledu učinaka graničnika brzine te izrazio zabrinutost za sigurnost radnika u prometnom sektoru. Parlament je također zagovarao ujednačenu definiciju pojmova sigurnosti na cestama u cilju poboljšanja istraživanja o nesrećama jamčeći usporedivost rezultata. Radni dokument o žrtvama teških ozljeda u prometnim nesrećama, koji je Komisija objavila 19. ožujka 2013., djelomično odgovara zahtjevu Parlamenta za proširenjem strategije na području prometnih nesreća. Njime se predviđa, između ostalog, smanjiti broj žrtava teških ozljeda u prometnim nesrećama na razini Unije (za razdoblje 2015. – 2020.) te se ukazuje na činjenicu da je sustav za definiciju teških ozljeda na području cijele Unije operativan od 2012. Odbor TRAN je zajedno s odborom IMCO sastavio izvješće o vlastitoj inicijativi na temu „Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u” koje je 14. studenog 2017. usvojeno kao rezolucija Europskog parlamenta. Temelji se na Izvješću Komisije ([COM\(2016\) 0787](#)).

Parlament je 11. ožujka 2014. u prvom čitanju usvojio stajalište o paketu zajedničkih minimalnih standarda za periodične tehničke preglede vozila, dokumente za registraciju i pregled na cesti gospodarskih vozila. Konačnim tekstom ([Direktiva 2014/45/EU](#)) omogućilo se poboljšanje sigurnosti na cestama i prekogranično priznavanje potvrda o obavljenom tehničkom pregledu. Dana 27. veljače 2017. odbor TRAN preispitao je Komisiju o tehničkim pregledima motornih vozila, a 20. lipnja 2017. održao je raspravu o Izvješću Komisije ([COM\(2017\) 0099](#)) o primjeni [Direktive 2000/30/EZ](#) o pregledu na cesti kojim se utvrđuje tehnička ispravnost gospodarskih vozila koja prometuju u Zajednici – razdoblje izvješćivanja 2013. – 2014. Rasprava odbora TRAN bila je usmjerena na prijevare u vezi s tahografom i manipuliranje stanjem brojača kilometara jer to predstavlja golemi rizik za sigurnost i prava potrošača. Komisija je navela da razmatra pitanja u pogledu mogućnosti za registraciju brojača kilometara, kaznenog prava i prekogranične razmjene informacija. U međuvremenu, Parlament je pokrenuo sastavljanje izvješća o vlastitoj inicijativi naslovljenog „Manipulacije brojačima kilometara u motornim vozilima: revizija pravnog okvira EU-a”. O nacrtu izvješća trebalo bi se raspravljati na plenarnoj sjednici u siječnju 2018. Resorni odjel Parlamenta također je naručio izradu studije na istu temu pod naslovom „[Mjere za sprječavanje manipuliranja brojačem kilometara](#)” koja je objavljena u studenom 2017. U okviru svog zakonodavnog programa „Europa u pokretu” Komisija nastoji izmijeniti [Uredbu \(EU\) br. 165/2014](#) Prijedlogom Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni [Uredbe \(EZ\) br. 561/2006](#) s obzirom na minimalne zahtjeve pogledu maksimalnih

dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa ([COM\(2017\)0277](#)). U siječnju 2018. na sjednici Odbora TRAN raspravljat će se o nacrtu izvješća o tom Prijedlogu.

[Christina Ratcliff](#)

11/2017