



## TRANSPORT DROGOWY: PRZEPISY RUCHU DROGOWEGO I BEZPIECZEŃSTWA

Unia Europejska postawiła sobie za cel utworzenie w latach 2010–2020 europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kompetencje w tej dziedzinie należą głównie do poszczególnych państw. Przepisy europejskie dotyczą stanu technicznego pojazdów, transportu towarów niebezpiecznych oraz bezpieczeństwa sieci drogowej.

### PODSTAWA PRAWNA I CELE

Tytuł VI Traktatu z Lizbony, w szczególności art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), to podstawa prawna do utworzenia tego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i przyczynienie się do zrównoważonej mobilności. W 2010 r. Unia Europejska ponowiła swoje zobowiązanie do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, obierając za cel zmniejszenie śmiertelności na drogach o 50 % do 2020 r. w porównaniu z poziomem z 2010 r. Do osiągnięcia tego celu UE na 2020 r. konieczny był roczny spadek o 6,7 % w latach 2010–2020. Jednakże od 2010 r. śmiertelność na drogach w UE28 spadła o 19 %, co oznacza średni roczny spadek jedynie o 3,4 %. Oznacza to, że jeżeli UE chce osiągnąć cel zmniejszenia śmiertelności w zakładanym tempie, w latach 2017–2020 konieczne jest jej zmniejszanie o 11,4 % rocznie. Zgodnie ze [sprawozdaniem za 2017 r.](#) opracowanym przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) na drogach UE w 2016 r. odnotowano 25 670 wypadków śmiertelnych (o 530 mniej niż w 2015 r., co oznacza spadek jedynie o 2 %)

### WYNIKI

#### A. Uwagi ogólne

W czerwcu 2003 r. Komisja opublikowała trzeci Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2003–2010 z myślą o zmniejszeniu śmiertelnych wypadków drogowych w państwach członkowskich o połowę do końca 2010 r. Mimo że ten cel nie został osiągnięty w ustalonym terminie, w wyniku realizacji programu udało się zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych, co podkreślono w opublikowanym w dniu 20 lipca 2010 r. komunikacie Komisji zatytułowanym [„W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2010–2020”](#) (COM(2010) 389).

W białej księdze z 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144), opublikowanej w dniu 28 marca 2011 r., Komisja przesunęła termin osiągnięcia celu – tj. zmniejszenia liczby śmiertelnych wypadków drogowych o połowę – na 2020 r. Wyzaczyła również 2050 r. jako termin zbliżenia się do celu „zero wypadków śmiertelnych”. Wskazała także w wytycznych politycznych siedem celów, w związku

z którymi planuje się przyjąć szereg środków na szczeblach krajowym i europejskim zgodnie z zasadami współodpowiedzialności i pomocniczości. Cele te obejmują: poprawę edukacji i szkolenia użytkowników dróg, a także kontrolę stosowania rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego; poprawę bezpieczeństwa infrastruktury drogowej i pojazdów; upowszechnienie korzystania z inteligentnych systemów transportowych poprzez, na przykład, wdrożenie w pojazdach automatycznego systemu wzywania pomocy „eCall”; poprawę działania służb ratowniczych i udzielania pomocy rannym; ochronę niechronionych użytkowników dróg, takich jak piesi i rowerzyści.

## **B. Stan techniczny pojazdów**

W 2014 r. UE przyjęła nowy pakiet środków ustawodawczych, nazywany „pakietem dotyczącym zdatności do ruchu drogowego”. Składające się nań trzy dyrektywy to [dyrektywa 2014/45/UE](#) w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, [dyrektywa 2014/47/UE](#) w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych oraz [dyrektywa 2014/46/UE](#) w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

Jeśli chodzi o obowiązek używania pasów bezpieczeństwa w pojazdach o wadze poniżej 3,5 t, [dyrektywa 2003/20/WE](#) z dnia 8 kwietnia 2003 r. wprowadza obowiązek stosowania urządzeń przytrzymujących dla dzieci oraz pasów bezpieczeństwa dla wszystkich siedzących pasażerów autobusów i autokarów wyposażonych w takie pasy (wyjątek stanowi transport lokalny w strefie miejskiej).

[Dyrektywa 92/6/EWG](#) z dnia 10 lutego 1992 r. wprowadziła obowiązek instalacji urządzeń ograniczających prędkość w pojazdach o masie przekraczającej 3,5 t. [Dyrektywa 2002/85/WE](#) z dnia 5 listopada 2002 r. rozszerzyła obowiązek stosowania urządzeń ograniczających prędkość na wszystkie pojazdy służące do przewozu pasażerów lub towarów o masie pomiędzy 3,5 t a 12 t, mające ponad 8 miejsc (nie licząc kierowcy).

Jeżeli chodzi o systemy bezpieczeństwa czynnego, w [rozporządzeniu \(WE\) nr 78/2009](#) z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg określono pewne wymagania w zakresie budowy i funkcjonowania przednich układów zabezpieczających w przypadku zderzenia czołowego z innym pojazdem. Przewiduje ono możliwość zwolnienia z tych wymogów technologii umożliwiających uniknięcie kolizji z rowerzystami lub pieszymi. W rozporządzeniu przewidziano także instalację homologowanych systemów wspomagania hamulców (ABS);

Wreszcie, bezpieczeństwo użytkowników dróg wzrosło dzięki zmniejszeniu martwego pola. W [dyrektywie 2003/97/WE](#) z dnia 10 listopada 2003 r. przewidziano, że wszystkie nowe samochody ciężarowe wprowadzone do ruchu w UE będą musiały być wyposażone w dodatkowe lusterka wsteczne służące do wyeliminowania martwego pola (szerokokątne, bliskiego zasięgu i lusterka przednie). W [dyrektywie 2007/38/WE](#) z dnia 11 lipca 2007 r. przewiduje się wyposażenie w takie urządzenia także istniejącego taboru samochodów ciężarowych. [Rozporządzenie \(WE\) nr 661/2009](#) z dnia 13 lipca 2009 r. uchylające [dyrektywę 2003/97/WE](#) weszło w życie z dniem 1 listopada 2014 r., wprowadzając obowiązek wyposażenia w takie same rodzaje lusterek pojazdów zarejestrowanych poza Unią Europejską. W 2011 r. Komisja przeprowadziła analizę dotyczącą wypadków spowodowanych martwym polem, a w czerwcu 2012 r. przedstawiła sprawozdanie na temat wdrażania [dyrektywy 2007/38/WE](#), w którym podkreśla w szczególności, że w wyniku wypadków z udziałem samochodów ciężarowych ginie ponad 1200 osób rocznie, stąd konieczne jest kontynuowanie działań mających na celu zapobieganie tego typu wypadkom.

### C. Transport towarów niebezpiecznych

Na mocy [dyrektywy 94/55/WE](#) z dnia 21 listopada 1994 r. zakres obowiązywania przepisów zawartych w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) został rozszerzony na transport krajowy. Dyrektywa ta została uchylona [dyrektywą 2008/68/WE](#) z dnia 24 września 2008 r., w której ustanowiono wspólny system dla wszystkich rodzajów krajowego transportu towarów niebezpiecznych w UE – kolejowego, wodnego i drogowego. [Dyrektywa Komisji 2012/45/UE](#) z dnia 3 grudnia 2012 r. dostosowała jej treść do ostatniej wersji umowy ADR (uaktualnianej co dwa lata).

### D. Inteligentne systemy transportowe (ITS) i inicjatywa „eBezpieczeństwo”

Dnia 16 grudnia 2008 r. Komisja uruchomiła plan działania mający na celu wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w obszarze transportu drogowego. Plan ten opiera się na szeregu inicjatyw (np. inicjatywa eBezpieczeństwo, wprowadzona w 2006 r.) i określa działania priorytetowe. Zgodnie z tym samym kierunkiem [dyrektywa 2010/40/UE](#) z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ITS w obszarze transportu drogowego ma na celu zapewnienie skoordynowanego i spójnego wdrażania interoperacyjnych ITS w Unii Europejskiej. Systemy te obejmują na przykład systemy automatycznego dostosowania prędkości, urządzenia mające na celu zapobieganie mimowolnemu zjechaniu z pasa drogi, urządzenia ostrzegające przed zderzeniem czy automatyczny system wzywania pomocy w razie wypadku. Forum eBezpieczeństwo, utworzone przez Komisję w 2003 r., a od 2011 r. funkcjonujące jako iMobility, jest platformą wymiany doświadczeń dla wszystkich stron zainteresowanych bezpieczeństwem ruchu drogowego i ma na celu wspieranie i kontrolowanie przestrzegania zaleceń dotyczących eBezpieczeństwa oraz sprzyjanie wdrażaniu i używaniu samochodowych systemów bezpieczeństwa.

W następstwie przyjęcia [decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 585/2014/UE](#) w sprawie wdrożenia interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej Unii Europejskiej państwa członkowskie najpóźniej w dniu 1 października 2017 r. muszą uruchomić infrastrukturę punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach (PSAP) niezbędną do obsługi zgłoszeń eCall.

Komisja opublikowała w listopadzie 2016 r. sprawozdanie zatytułowane „Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych” ([COM\(2016\)0766](#)). W odpowiedzi Komisja TRAN sporządzi w tej sprawie sprawozdanie z własnej inicjatywy, które ma być poddane pod głosowanie w lutym 2018 r.

### E. Bezpieczeństwo infrastruktury drogowej

W [dyrektywie 2004/54/WE](#) z dnia 29 kwietnia 2004 r. określono minimalne wymagania bezpieczeństwa dla tuneli w obrębie transeuropejskiej sieci drogowej. W dyrektywie przewidziano, że wszystkie istniejące, budowane i planowane tunele dłuższe niż 500 metrów powinny być poddane zharmonizowanym przepisom bezpieczeństwa. Przepisy te dotyczą aspektów organizacyjnych, strukturalnych, technicznych i operacyjnych eksploatacji tych tuneli z uwzględnieniem najczęściej występujących wypadków, takich jak pożary. [Dyrektywa 2008/96/WE](#) z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej ma na celu zagwarantowanie, że bezpieczeństwo ruchu drogowego, w formie oceny skutków, będzie uwzględniane we wszystkich fazach budowy, eksploatacji lub istotnej zmiany infrastruktury drogowej. W tym celu dyrektywa wprowadza systematyczne audyty bezpieczeństwa w odniesieniu do projektów infrastruktury. Ponadto zawarto w niej regulacje

dotyczące kontroli bezpieczeństwa użytkowanych dróg oraz identyfikacji odcinków dróg o dużym współczynniku wypadkowości.

#### F. Statystyka i zapobieganie wypadkom spowodowanym przez pijanych kierowców

Baza danych CARE zawierająca informacje dotyczące wypadków powodujących śmierć lub uszkodzenie ciała powstała w następstwie [decyzji Rady 93/704/WE](#), aby zgrupować dane z krajowych baz danych statystycznych i zapewnić ich upowszechnienie poprzez Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W ramach polityki Unii mającej na celu poprawę zachowania kierowców Komisja przewiduje przyjęcie przez państwa członkowskie systemu wyrywkowych kontroli opartych na badaniu wydychanego powietrza i nakłada obowiązek przestrzegania maksymalnego stężenia alkoholu we krwi. Osoby podejrzane o prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwym podlegają wyrywkowym kontrolom za pomocą alkomatów ([zalecenia Komisji 2001/115](#) z dnia 17 stycznia 2001 r. i [2004/345/WE](#) z dnia 17 kwietnia 2004 r.). Aby zwiększyć bezpieczeństwo na drogach, Komisja wprowadziła zharmonizowany kodeks dotyczący alkomatów blokujących zapłon, który przyjęło wiele państw członkowskich (zob. [dyrektywa \(UE\) 2015/653](#) z dnia 24 kwietnia 2015 r. zmieniająca [dyrektywę 2006/126/WE](#) dotyczącą prawa jazdy).

#### G. Sankcje transgraniczne za naruszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

[Dyrektywa \(UE\) 2015/413](#) z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego została przyjęta na mocy art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE (tytuł VI „Transport”). Dyrektywa ta zastępuje [dyrektywę 2011/82/UE](#) (anulowaną wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 6 maja 2014 r.). Cel pozostaje ten sam: położyć kres anonimowości kierowców niebędących rezydentami i ścigać wykroczenia drogowe popełnione w innym państwie członkowskim niż państwo, w którym dany pojazd jest zarejestrowany. Państwa członkowskie udzielałyby sobie wzajemnie dostępu do danych rejestracyjnych pojazdu dzięki procedurze wymiany informacji pomiędzy „krajowymi punktami kontaktowymi”. W praktyce do państwa członkowskiego, na którego terytorium zostało popełnione wykroczenie, należy decyzja o wszczęciu postępowania. Domniemany sprawca wykroczenia mógłby w ten sposób być poinformowany standardowym pismem zawierającym szczegóły wykroczenia, kwotę grzywny, którą musi uiścić, procedury płatności, a także sposoby złożenia odwołania. Zapewniając ochronę danych osobowych, dyrektywa gwarantuje zastosowanie wobec kierowców niebędących rezydentami spójnych sankcji za główne wykroczenia.

## ROLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Parlament przyjął wiele rezolucji podkreślających znaczenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyrażając w 2005 r. poparcie dla trzeciego planu działania Komisji (2003–2010), Parlament zwracał się już o opracowanie długofalowego planu na okres po 2010 r., w którym określone zostałyby środki na rzecz osiągnięcia celu, jakim jest uniknięcie wszystkich ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych („wizja zero”) ([P6\\_TA\(2005\)0366](#)). W rezolucji w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie w latach 2011–2020 ([P7\\_TA\(2011\)0408](#)) Parlament ponowił apel do Komisji o wyznaczenie długoterminowego celu polegającego na uniknięciu wszystkich ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym, ale połączył to systematycznym stosowaniem technologii w pojazdach drogowych oraz z rozwojem sieci ITS wysokiej jakości. Poza tym Parlament Europejski, w swojej rezolucji w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu ([P7\\_TA\(2010\)0260](#)), wezwał Komisję do przedstawienia studium dotyczącego najlepszych stosowanych przez państwa członkowskie praktyk związanych ze skutkami



stosowania ograniczników prędkości oraz wyraził zaniepokojenie w kwestii bezpieczeństwa pracowników sektora transportu. Parlament Europejski zaleca także stosowanie ujednoczonych definicji pojęć związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, aby poprawić jakość badań nad wypadkami dzięki zagwarantowaniu porównywalności rezultatów. Dokument roboczy w sprawie osób ciężko rannych w wypadkach drogowych, opublikowany przez Komisję dnia 19 marca 2013 r., jest częściowo odpowiedzią na wniosek Parlamentu o rozszerzenie strategii w obszarze wypadków drogowych. Nakreślono w nim między innymi cel ograniczenia na szczeblu Unii liczby osób ciężko rannych (w okresie 2015–2020) oraz poinformowano, że system służący określaniu poważnych obrażeń działa od 2012 r. w całej Unii Europejskiej. Komisja TRAN wspólnie z komisją IMCO przedstawiła sprawozdanie z własnej inicjatywy pt. „Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE”, które następnie zostało przyjęte w dniu 14 listopada 2017 r. jako rezolucja Parlamentu Europejskiego. Było ono oparte na sprawozdaniu Komisji ([COM\(2016\)0787](#)).

W dniu 11 marca 2014 r. Parlament przyjął w pierwszym czytaniu stanowisko w sprawie minimalnych wspólnych norm w dziedzinie okresowej kontroli technicznej pojazdów, dokumentów rejestracyjnych i kontroli drogowej pojazdów użytkowych. Tekst końcowy ([dyrektywa 2014/45/UE](#)) przyczynił się do poprawy bezpieczeństwa na drogach i transgranicznego uznawania świadectwa zdatności do ruchu drogowego. W dniu 27 lutego 2017 r. komisja TRAN rozpatrzyła prace Komisji dotyczące zdatności pojazdów silnikowych do ruchu drogowego, a w dniu 20 czerwca 2017 r. dyskutował nad sprawozdaniem Komisji ([COM\(2017\)0099](#)) dotyczącym stosowania [dyrektywy 2000/30/WE](#) w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie – okres sprawozdawczy 2013–2014. Dyskusje w komisji TRAN skupiły się na oszustwach dotyczących tachografu i manipulowania odczytami licznika, ponieważ jest to ogromne zagrożenie bezpieczeństwa i praw konsumentów. Komisja wskazała, że jest w trakcie oceny ewentualnych rozwiązań dotyczących zapisu kilometrażu, a także kwestii prawa karnego i transgranicznej wymiany informacji. W międzyczasie Parlament rozpoczął sporządzanie sprawozdania z własnej inicjatywy w kwestiach ustawodawczych pt. „Manipulowanie licznikami kilometrów w pojazdach silnikowych: przegląd ram prawnych UE”. Oczekuje się, że projekt sprawozdania będzie dyskutowany w komisji TRAN w styczniu 2018 r. Dział tematyczny Parlamentu zlecił także badanie na ten sam temat zatytułowane „[Odometer Tampering – Measures to Prevent Manipulation](#)” [Manipulowanie licznikami kilometrów – środki zapobiegawcze], które opublikowano w listopadzie 2017 r. W ramach swojego programu prac ustawodawczych „Europa w ruchu” Komisja chce zmienić rozporządzenie [\(UE\) nr 165/2014](#) za pomocą opublikowanego w dniu 31 maja 2017 r. wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego [rozporządzenie \(WE\) nr 561/2006](#) w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnych dziennych i tygodniowych okresów jazdy, minimalnych przerw oraz dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku, a także rozporządzenie [\(UE\) 165/2014](#) w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów ([COM\(2017\)0277](#)). Na posiedzeniu w styczniu 2018 r. komisja TRAN przeprowadzi debatę poświęconą projektowi sprawozdania w sprawie przedmiotowego wniosku.

Christina Ratcliff  
11/2017