



## CESTNOPROMETNI IN VARNOSTNI PREDPISI

Evropska unija si je zastavila cilj, da v obdobju med letoma 2010 in 2020 vzpostavi evropski prostor varnosti v cestnem prometu. Pristojnosti so na tem področju pretežno na nacionalni ravni. Evropski ukrepi zato zadevajo tehnično stanje vozil, prevoz nevarnega blaga in varnost cest.

### PRAVNA PODLAGA IN CILJI

Naslov VI Lizbonske pogodbe, zlasti člen 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), je pravna podlaga za oblikovanje tega prostora varnosti v cestnem prometu, katerega cilj je izboljšati varnost v cestnem prometu in prispevati k trajnostni mobilnosti. Leta 2010 je Evropska unija obnovila svojo zavezo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu z določitvijo cilja za zmanjšanje smrtnih žrtev na cestah za 50 % do leta 2020 v primerjavi z ravnmi iz leta 2010. Da bi dosegli cilj EU za leto 2020, je bilo v obdobju 2010–2020 potrebno letno zmanjšanje za 6,7 %. Od leta 2010 pa se je število smrtnih žrtev na cestah v EU-28 zmanjšalo za 19 %, kar pomeni povprečno letno zmanjšanje za samo 3,4 %. Zaradi tega neuspešnega poskusa, da bi dovolj hitro zmanjšali število smrtnih žrtev, je zdaj med 2017 in 2020 potrebno letno zmanjšanje za 11,4 %, da bi EU ostala na pravi poti. Glede na [poročilo](#) Evropskega sveta za varnost v prometu (ETSC) iz leta 2017 je bilo leta 2016 na cestah v EU 25.670 smrtnih žrtev (530 manj kot leta 2015, kar pomeni zmanjšanje za samo 2 %).

### DOSEŽKI

#### A. Splošno

Komisija je junija 2003 objavila tretji evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu 2003–2010 s ciljem, da do konca leta 2010 prepolovi število smrtnih žrtev na cestah v državah članicah. Čeprav programu do zastavljenega roka ni uspelo doseči tega cilja, je program vseeno uspešno zmanjšal število žrtev nesreč v cestnem prometu, kot je Komisija zapisala v sporočilu z dne 20. julija 2010 z naslovom „[Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020](#)“ (COM(2010)0389).

V beli knjigi iz leta 2011 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ (COM(2011)0144), objavljeni 28. marca 2011, je Komisija premaknila rok za prepolovitev smrtnih žrtev na cestah na leto 2020. Prav tako je določila leto 2050 kot rok za približanje končnemu cilju „nič žrtev“. V svojih političnih usmeritvah je Komisija določila tudi sedem ciljev, za katere predvideva sprejetje nacionalnih in evropskih ukrepov v skladu z načeloma deljenih pristojnosti in subsidiarnosti. Ti cilji vključujejo: izboljšati izobraževanje in usposabljanje udeležencev v cestnem prometu ter krepitev uveljavljanja cestnoprometnih predpisov; zagotoviti varnejšo cestno infrastrukturo in varnejša vozila; spodbujati uporabo inteligentnih prometnih sistemov, npr. z uvedbo sistema

za klic v sili iz vozila, t. i. eCall; izboljšati pomoč v sili in pomoč po poškodbah; zaščititi izpostavljeni udeleženci v cestnem prometu, npr. pešce in kolesarje.

## **B. Tehnično stanje vozil**

EU je leta 2014 sprejela nov sveženj zakonodajnih ukrepov, ki se imenuje „sveženj o tehničnih pregledih“. Tri direktive, ki sestavljajo sveženj o tehničnih pregledih, so [Direktiva 2014/45/EU](#) o rednih tehničnih pregledih, [Direktiva 2014/47/EU](#) o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil in [Direktiva 2014/46/EU](#) o dokumentih za registracijo vozil.

Kar zadeva obvezno uporabo varnostnih pasov v vozilih z maso, manjšo od 3,5 tone, [Direktiva 2003/20/ES](#) z dne 8. aprila 2003 predpisuje obvezno uporabo sistemov za zadrževanje otrok in varnostnih pasov za vse potnike v avtobusih, ki so s tem opremljeni (razen izjem za storitve lokalnega prevoza v mestnih območjih).

[Direktiva 92/6/EGS](#) z dne 10. februarja 1992 je določila obveznost vgradnje omejevalnikov hitrosti za motorna vozila z maso, ki presega 3,5 tone. [Direktiva 2002/85/ES](#) z dne 5. novembra 2002 je razširila obveznost uporabe omejevalnikov hitrosti na vsa tovorna in potniška vozila z maso med 3,5 in 12 tonami in z več kot osmimi sedeži (brez voznika).

Kar zadeva aktivne varnostne sisteme, [Uredba \(ES\) št. 78/2009](#) z dne 14. januarja 2009 o homologaciji motornih vozil v zvezi z zaščito pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu predpisuje nekatere zahteve za konstrukcijo in delovanje prednjih zaščitnih sistemov ob trčenju prednjega dela vozila. Določa tudi možnost, da te zahteve za tehnologijo, ki bi lahko preprečila trčenja s pešci in kolesarji, ne bi veljale. Predpisuje tudi vgradnjo homologiranega sistema pomoči pri zaviranju (ABS).

Nazadnje je za večjo varnost udeležencev v cestnem prometu poskrbelo tudi zmanjšanje mrtvega kota. [Direktiva 2003/97/ES](#) z dne 10. novembra 2003 je za nova težka tovorna vozila, ki se vozijo v Uniji, predpisala dodatna vzvratna ogledala za preprečevanje mrtvega kota (širokokotna ogledala, ogledala za opazovanje bližnjega območja in prednja ogledala). [Direktiva 2007/38/ES](#) z dne 11. julija 2007 določa, da se tako opremi tudi obstoječi vozni park tovornih vozil. [Uredba \(ES\) št. 661/2009](#) z dne 13. julija 2009 od 1. novembra 2014 razveljavlja [Direktivo 2003/97/ES](#) in tovrstna vzvratna ogledala predpisuje tudi za vozila, registrirana izven Unije. Leta 2011 je Komisija naročila študijo o nesrečah, do katerih pride zaradi mrtvega kota, junija 2012 pa je predstavila poročilo o izvajanju [Direktive 2007/38/EC](#), ki med drugim opozarja, da nesreče, v katerih so vpletena težka tovorna vozila, še vedno zahtevajo več kot 1200 žrtev na leto, zaradi česar si je treba še naprej prizadevati za preprečevanje tovrstnih nesreč.

## **C. Prevoz nevarnega blaga**

[Direktiva 94/55/ES](#) z dne 21. novembra 1994 je uporabo pravil, določenih v evropskem sporazumu o mednarodnem prevozu nevarnega blaga po cesti (sporazum ADR), razširila na notranji promet. Razveljavila jo je [Direktiva 2008/68/ES](#) z dne 24. septembra 2008, s katero je bila uvedena skupna ureditev, ki pokriva vse vidike notranjega prevoza nevarnega blaga v EU (ne le po cesti, temveč tudi po železnici in po celinskih plovnihih poteh). Z [Direktivo Komisije 2012/45/EU](#) z dne 3. decembra 2012 je bila njena vsebina posodobljena v skladu z zadnjo različico sporazuma ADR (ki se posodobi vsaki dve leti).

## **D. Inteligentni prometni sistemi in pobuda eSafety**

Komisija je 16. decembra 2008 začela z izvajanjem akcijskega načrta za uporabo inteligentnih prometnih sistemov na področju cestnega prevoza. Akcijski načrt je temeljil na vrsti pobud (na primer pobuda eSafety, ki se je začela leta 2006) in določil prednostne ukrepe. S podobnim ciljem naj bi [Direktiva 2010/40/EU](#) z dne 7. julija 2010 o inteligentnih prometnih sistemih v cestnem prometu v Uniji prispevala k usklajenemu in doslednemu uvajanju interoperabilnih

inteligentnih prometnih sistemov. Med inteligentne prometne sisteme sodijo na primer samodejno prilagajanje hitrosti, naprave za ohranjanje smeri vožnje, opozorilniki pred trkom in sistemi za samodejni klic v sili pri nesrečah. Forum eSafety, ki ga je Komisija vzpostavila leta 2003 in je bil leta 2011 preimenovan v iMobility, je skupna platforma vseh deležnikov pri varnosti v cestnem prometu za spodbujanje in nadzorovanje izvajanja priporočil na področju eSafety ter za podpiranje uvajanja in uporabe varnostnih sistemov v vozilih.

V skladu s [Sklepom št. 585/2014/EU](#) Evropskega parlamenta in Sveta o uvedbi medobratovalne vseevropske storitve eCall so morale države članice najkasneje do 1. oktobra 2017 vzpostaviti infrastrukturo za centre za obveščanje, ki sprejemajo in obravnavajo klice v sili eCall.

Komisija je 1. novembra 2014 objavila poročilo z naslovom „Evropska strategija za kooperativne inteligentne prometne sisteme – mejnik na poti h kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti“ ([COM\(2016\)0766](#)). Odbor TRAN je odgovoril s pripravo samoiniciativnega poročila na to temo, o katerem se glasovanje pričakuje februarja 2018.

#### **E. Varnost cestne infrastrukture**

[Direktiva 2004/54/ES](#) z dne 29. aprila 2004 določa obvezne minimalne varnostne standarde za predore vseevropskega cestnega omrežja. Cilj te direktive je, da se za vse predore, ki se uporabljajo, gradijo ali načrtujejo in so daljši od 500 m, uporabljajo harmonizirani varnostni predpisi. Ta pravila se nanašajo na organizacijske, strukturne, tehnične in obratovalne vidike predorov, ob upoštevanju najpogostejših vrst nesreč, kot so požari. [Direktiva 2008/96/ES](#) z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture poskuša zagotoviti upoštevanje varnosti v cestnem prometu v obliki ocene učinkov v vseh fazah gradnje, uporabe ali znatne spremembe cest. S tem namenom direktiva predpisuje sistematične preglede varnosti cestnih infrastrukturnih projektov. Direktiva vsebuje tudi določbe za varnostne preglede na cestah, ki se uporabljajo, ter opredelitev cestnih odsekov, na katerih se pogosto dogajajo prometne nesreče.

#### **F. Statistični podatki o prometnih nesrečah zaradi vožnje pod vplivom alkohola in njihovo preprečevanje**

Z [Sklepom Sveta 93/704/ES](#), je bila vzpostavljena zbirka podatkov CARE o nesrečah v cestnem prometu, ki so se končale s telesnimi poškodbami ali smrtnim izidom; njen cilj je zbiranje podatkov na podlagi nacionalnih statističnih podatkov in njihovo razširjanje prek evropske opazovalnice za varnost v cestnem prometu (ERSO). V okviru politik Unije, ki imajo za cilj izboljšanje načina vožnje, je Komisija zahtevala, da bi morale države članice uvesti sistem naključnega testiranja z analizo izdihanega zraka, in predpisala najvišje dovoljene vrednosti alkohola v krvi. Vožnja pod vplivom alkohola se preverja z naključnim nadzorom z etilometri ([priporočili Komisije 2001/115](#) z dne 17. januarja 2001 in [2004/345/ES](#) z dne 17. aprila 2004). Za povečano varnost v cestnem prometu je Komisija vzpostavila harmonizirano zbirko predpisov v zvezi z alkoholnimi zaporami vžiga, ki jih je uvedlo več držav članic (glej [Direktivo \(EU\) 2015/653](#) z dne 24. aprila 2015 o spremembi [Direktive 2006/126/ES](#) o vozniških dovoljenjih).

#### **G. Čezmejni pregon kršitev predpisov na področju varnosti v cestnem prometu**

[Direktiva \(EU\) 2015/413](#) z dne 11. marca o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, je bila sprejeta na podlagi člena 91(1) (c) PDEU (naslov VI „Prevoz“). Ta direktiva nadomešča [Direktivo 2011/82/EU](#) (ki jo je Sodišče Evropske unije s sodbo z dne 6. maja 2014 razveljavilo). Namen ostaja nespremenjen: odpraviti anonimnost nerezidenčnih voznikov in omogočiti kazenskoopravni pregon prometnih prekrškov v državi članici, ki ni država registracije vozila. Države članice naj bi lahko dostopale do nacionalnih podatkov o registraciji vozil na osnovi postopka izmenjave informacij med

nacionalnimi kontaktnimi točkami. V praksi bi to pomenilo, da se vsaka država članica, kjer je bil prekršek storjen, odloči, ali bo uvedla postopek za ugotavljanje kršitve ali ne. Domnevni storilec prekrška bo s standardnim uradnim obvestilom podrobno obveščen o prekršku, višini kazni, ki jo je treba plačati, načinih plačila ter možnosti pritožbe. Poleg varstva osebnih podatkov se z direktivo zagotavlja tudi dosledna uporaba sankcij proti voznikom nerezidentom za težje prometne prekrške.

## VLOGA EVROPSKEGA PARLAMENTA

Evropski parlament je v številnih resolucijah poudaril pomembnost varnosti v cestnem prometu. Ko je leta 2005 podprl tretji akcijski program Komisije (2003-2010), je tudi že pozval k pripravi dolgoročnega načrta za obdobje po letu 2010, v katerem bi bili opredeljeni ukrepi za „vizijo brez smrtnih žrtev“ v cestnem prometu ([P6\\_TA\(2005\)0366](#)). V resoluciji o varnosti v cestnem prometu v Evropi v obdobju 2011-2020 ([P7\\_TA\(2011\)0408](#)) je ponovno pozval Komisijo, naj si kot dolgoročni cilj zastavi, da v nesrečah v cestnem prometu ne bi bilo več smrtnih žrtev. Ta cilj je povezal s sistematično uporabo tehnologije v cestnih vozilih in z razvojem kakovostnih omrežij inteligentnih prometnih sistemov. V resoluciji o trajnostno naravnani prihodnosti prometa ([P7\\_TA\(2010\)0260](#)) nadalje poziva Komisijo, naj predstavi raziskavo o primerih najboljših praks v državah članicah glede učinkov uporabe naprav za omejevanje hitrosti, ter izraža zaskrbljenost glede varnosti delavcev v prometnem sektorju. Priporoča tudi enotne opredelitve pojmov varnosti v cestnem prometu, da bi se z zagotavljanjem primerljivosti rezultatov izboljšale raziskave o nesrečah. Delovni dokument o resnih poškodbah v cestnem prometu, ki ga je Komisija objavila 19. marca 2013, deloma odgovarja na poziv Parlamenta, naj se strategija glede nesreč v cestnem prometu razširi. Delovni dokument opredeljuje cilj zmanjšanja števila oseb z resnimi poškodbami na ravni Unije (za obdobje 2015–2020) in opozarja, da od leta 2012 v vsej Uniji deluje sistem za opredeljevanje resnih poškodb. Odbor TRAN je skupaj z odborom IMCO predložil samoiniciativno poročilo o „reševanju življenj: spodbujanje varnosti vozil v EU“, ki je bilo pozneje sprejeto kot resolucija Evropskega parlamenta z dne 14. novembra 2017. Temeljilo je na poročilu Komisije ([COM\(2016\)0787](#)).

Parlament je 11. marca 2014 sprejel stališče v prvi obravnavi o minimalnih skupnih standardih za redne tehnične preglede vozil, dokumente za registracijo vozil in cestne preglede tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil. Končno besedilo ([Direktiva 2014/45/EU](#)) je prispevalo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu in čezmejnega priznavanja veljavnih potrdil o tehničnem pregledu. Odbor TRAN je 27. februarja 2017 poslušal predstavitev Komisije o tehničnih pregledih motornih vozil, dne 20. junija 2017 pa je razpravljal tudi o poročilu Komisije ([COM\(2017\)0099](#)) o uporabi [Direktive 2000/30/ES](#) o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Skupnosti – Obdobje poročanja 2013–2014. Razprave v odboru TRAN so se osredotočile na prirejanje podatkov v tahografu in manipulacija s kilometrskimi števci, kar je veliko tveganje za varnost in pravice potrošnikov. Komisija je navedla, da preučuje možnosti za registriranje kilometrskih števcov, kazensko pravo in čezmejno izmenjavo informacij. Medtem je Parlament objavil zakonodajno samoiniciativno poročilo z naslovom „Prirejanje kilometrskih števcov v motornih vozilih: revizija pravnega okvira EU“. Razprava o osnutku poročila naj bi potekala na seji odbora TRAN v januarju 2018. Tematski sektor Parlamenta je naročil tudi študijo na to temo z naslovom „[Nedovoljeno spreminjanje kilometrskega števca – Ukrepi za preprečevanje prirejanja](#)“, ki je bila objavljena novembra 2017. V okviru svojega zakonodajnega programa „Evropa v gibanju“ želi Komisija spremeniti [Uredbo \(EU\) št. 165/2014](#) s predlogom, objavljenim 31. maja 2017, z naslovom „Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi [Uredbe \(ES\) št. 561/2006](#) glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter

dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi“ ([COM\(2017\)0277](#)). Na svoji seji januarja 2018 bo odbor TRAN razpravljajal o osnutku poročila o predlogu.

Christina Ratcliff

11/2017