



## 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 se zato nanašajo na tehnično stanje vozil, prevoz nevarnega blaga in varnost cest.

### PРАВNA 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 letoma 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 2018](#) je bilo leta 2017 na cestah v EU 25.670 smrtnih žrtev (477 manj kot leta 2016, 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 pojasnila 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 odložila rok za prepolovitev smrtnih žrtev na cestah do leta 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 pričakuje 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 izpostavljene udeležence 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 z njimi 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 (poleg 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 čelnem trčenju z drugim vozilom. 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 se je varnost udeležencev v cestnem izboljšala tudi z zmanjšanjem mrtvega kota. [Direktiva 2003/97/ES](#) z dne 10. novembra 2003 je za nova težka tovorna vozila, ki se uporabljajo v Uniji, predpisala dodatna vzratna 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 vzratna ogledala predpisuje tudi za vozila, registrirana zunaj Unije. Komisija je leta 2011 naročila študijo o nesrečah, do katerih pride zaradi mrtvega kota, junija 2012 pa je predstavila poročilo o izvajanju [Direktive 2007/38/ES](#), 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 plovni 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, nazadnje pa je bil spremenjen s [Sklepom št. 2018/1485/EU](#).

#### 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 je 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. Inteligentni prometni sistemi zajemajo na primer samodejno prilagajanje hitrosti, naprave za ohranjanje smeri vožnje, opozorilnike pred trkom in sisteme za samodejni klic v sili ob 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 novembra 2016 objavila sporočilo, naslovljeno „Evropska strategija za kooperativne inteligentne prometne sisteme – mejnik na poti h kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti“ ([COM\(2016\)0766](#)). Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN) je pripravil [samoiniciativno poročilo](#) o tej temi, ki je bilo sprejeto na plenarnem zasedanju 13. marca 2018. Komisija je marca 2019 predstavila delegirano uredbo o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU ([C\(2019\)1789](#)). Mesec pozneje je bila resolucija Parlamenta, ki nasprotuje tej uredbi, zavrnjena. Postopek odločanja še ni končan ([2019/2651\(DEA\)](#)).

#### E. Varnost cestne infrastrukture

[Direktiva 2004/54/ES](#) z dne 29. aprila 2004 določa obvezne minimalne varnostne standarde za predore vseevropskega cestnega omrežja. Direktiva določa, 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. Direktiva zato predpisuje sistematične preglede varnosti cestnih infrastrukturnih projektov. Vsebuje tudi določbe za varnostne preglede na cestah, ki se uporabljajo, ter opredelitev cestnih odsekov, na katerih pogosto pride do nesreč. Komisija je leta 2018 predstavila svoj predlog ([COM\(2018\)0274](#)) za spremembo direktive, da bi se



z izboljšanjem varnosti cestne infrastrukture zmanjšalo število smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu v EU. Parlament je svoje stališče sprejel v prvi obravnavi aprila 2019, postopek soodločanja pa še poteka ([2018/0129\(COD\)](#)).

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

Z [Odločbo 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 pa je združevanje in obdelava nacionalnih statističnih podatkov in razširjanje zbranih podatkov prek evropske opazovalnice za varnost v cestnem prometu (ERSO). V okviru politik Unije za 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 kazenskopравни 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 Parlament 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](#)) je pozval Komisijo, naj predstavi raziskavo o primerih najboljših praks v državah članicah glede učinkov uporabe naprav za omejevanje hitrosti, ter izrazil zaskrbljenost glede varnosti delavcev v prometnem sektorju. Priporočil je tudi enotne opredelitve pojmov varnosti v cestnem prometu, da bi se izboljšale raziskave o nesrečah in zagotovila primerljivost rezultatov. 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. 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 za promet in turizem je skupaj z Odborom za notranji trg in varstvo potrošnikov pripravil samoiniciativno poročilo „Reševanje 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, 20. junija 2017 pa je razpravljal 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 manipulacijo s kilometrskimi števci, ki pomenita veliko tveganje za varnost in pravice potrošnikov. Komisija je navedla, da preučuje možnosti registriranja kilometrskih števecov, možnosti na področju kazenskega prava in možnosti čezmejne izmenjave informacij. Medtem je Parlament 31. maja 2018 sprejel zakonodajno samoiniciativno poročilo z naslovom „[Prirejanje kilometrskih števecov v motornih vozilih: revizija pravnega okvira EU](#)“. Tematski sektor Parlamenta, ki pokriva to področje, 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, ki je bil objavljen 31. maja 2017 in je naslovljen „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](#)). Parlament je svoje stališče sprejel v prvi obravnavi aprila 2019, postopek soodločanja pa še poteka ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito  
04/2019

