



## ODREDBE O CESTOVNOM PROMETU I SIGURNOSTI

Jedan od ciljeva EU-a u razdoblju od 2010. do 2020. bila je uspostava sigurnog europskog cestovnog prostora. Nadležnost na ovom području pretežno je nacionalna, a mjere koje poduzima EU usmjerene su na tehničko stanje vozila, prijevoz opasnih tvari 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 spomenutog sigurnog cestovnog prostora, čiji je cilj poboljšati sigurnost na cestama i doprinijeti održivoj mobilnosti. Europska unija podigla je 2010. svoju predanost poboljšanju sigurnosti na cestama na višu razinu tako što je za cilj do 2020. postavila smanjenje broja smrtnih slučajeva na cestama za 50 % u odnosu na 2010. Kako bi se zacrtani cilj za 2020. ostvario, u razdoblju od 2010. do 2020. bilo je potrebno ostvariti godišnje smanjenje od 6,7 % u broju smrtnih slučajeva. Međutim, od 2010. broj smrtnih slučajeva na cestama u EU-u smanjio se za 19 %, što predstavlja godišnje smanjenje od samo 3,4 %. Zbog činjenice da se taj broj nije smanjio planiranom brzinom, za ostvarenje konačnog cilja bilo je potrebno da se broj smrtnih slučajeva na cestama u razdoblju između 2017. i 2020. godišnje smanjuje za 11,4 %. Prema izvješću Europskog vijeća za sigurnost prometa [iz 2018.](#), u godini 2017. zabilježeno je 25 249 smrtnih slučajeva na cestama u EU-u (477 manje u odnosu na 2016., što predstavlja smanjenje od samo 2 %).

### POSTIGNUĆA

#### A. Općenito

U lipnju 2003. Komisija je objavila treći Europski akcijski program za sigurnost cestovnog prometa za razdoblje od 2003. do 2010. godine. Cilj je bio da se uz pomoć tog programa do kraja 2010. prepolovi broj poginulih na cestama u državama članicama. Iako cilj nije ostvaren u zadanom roku, programom je uspješno smanjen broj žrtava prometnih nesreća, kako je istaknuto u komunikaciji Komisije od 20. srpnja 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 ciljnim datum do kojeg bi se trebao prepoloviti broj smrtnih slučajeva na cestama pomaknula na 2020. godinu. Također je odredila 2050. kao godinu približavanja konačnom cilju od nula



smrtno stradali u prometnim nesrećama. Komisija u svojim političkim smjernicama također definira sedam ciljeva za koje je predvidjela 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 jačanje provedbe propisa o sigurnosti cestovnog prometa; poboljšanje sigurnosti cestovne infrastrukture i vozila; promicanje uporabe inteligentnih prometnih sustava (ITS), primjerice uvođenjem sustava za hitne elektroničke pozive „eCall” kao dio elektroničkog sustava vozila; 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 tehničkoj ispravnosti 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 obvezne uporabe sigurnosnog pojasa u vozilima mase ispod 3,5 tona, [Direktivom 2003/20/EZ](#) od 8. travnja 2003. predviđa se obvezna uporaba sustava sigurnosnog vezivanja djece te uporaba sigurnosnog pojasa za sve putnike u onim autobusima koji ih imaju (izuzev lokalnog prijevoza u gradskom području).

[Direktivom 92/6/EEZ](#) od 10. veljače 1992. uvodi se obavezna ugradnja uređaja za ograničenje brzine u motorna vozila mase iznad 3,5 tona. [Direktivom 2002/85/EZ](#) od 5. studenog 2002. obveza uporabe uređaja za ograničenje 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 određeni zahtjevi za izradu i djelovanje prednjih zaštitnih sustava u slučaju čelnog sudara s drugim vozilom. Njome je predviđeno da tehnologija s pomoću koje je moguće izbjeći sudare s biciklistima i pješacima bude izuzeta iz tih zahtjeva. Tom se uredbom predviđa i ugradnja sustava pomoći pri kočenju (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 retrovizori (širokokutni, blizinski i prednji). [Direktivom 2007/38/EZ](#) od 11. srpnja 2007. predviđeno je da postojeći vozni park kamiona također bude opremljen tim uređajima. [Uredba \(EZ\) br. 661/2009](#) od 13. srpnja 2009., kojom je stavljena izvan snage [Direktiva 2003/97/EZ](#), počela se primjenjivati 1. studenoga 2014., što znači da vozila registrirana izvan EU-a moraju biti opremljena jednakim vrstama retrovizora. Komisija je 2011. naručila izradu studije o prometnim nesrećama prouzročenim mrtvim kutom te je u lipnju 2012. predstavila izvješće o provedbi [Direktive 2007/38/EZ](#) u kojem se, između ostalog, upozorava da u nesrećama koje uključuju teška teretna vozila i dalje smrtno strada više od 1200 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 nacionalnog prijevoza. Ta je Direktiva stavljena izvan snage [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 Sporazuma o međunarodnom cestovnom prijevozu opasnih tvari, čije se odredbe ažuriraju svake dvije godine. Sporazum je nedavno izmijenjen [Odlukom Vijeća 2018/1485/EU](#).

### D. Inteligentni prometni sustavi (ITS) i inicijativa eSigurnost

Komisija je 16. prosinca 2008. pokrenula akcijski plan za razvoj ITS-ova u cestovnom prijevozu. Taj se akcijski plan temelji na nizu inicijativa (primjerice inicijativa eSigurnost pokrenuta 2006.) i njime su utvrđene prioritetne mjere. Isto tako, [Direktivom 2010/40/EU](#) od 7. srpnja 2010. o ITS-ovima u cestovnom prijevozu pokušava se osigurati usklađeno i dosljedno uvođenje interoperabilnih ITS-ova u Europskoj uniji. ITS obuhvaća, primjerice, automatsko prilagođavanje brzine, uređaje za sprečavanje nenamjernog izlaska iz trake, sustave za prepoznavanje opasnosti od sudara ili automatske sustave za hitne pozive u slučaju nesreće. Forum eSigurnost, koji je 2003. osnovala Komisija, a od 2011. poznat je pod nazivom iMobilnost, zajednička je platforma za sve strane uključene u promicanje sigurnosti na cestama 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](#) od 15. svibnja 2014. o uvođenju interoperabilne usluge e-poziva (eCall) na području cijele Europske unije, države članice morale su najkasnije do 1. listopada 2017. osigurati infrastrukturu pristupnih točaka sigurnosnih poziva (PSAP) potrebnih za primanje e-poziva.

U studenom 2016. Komisija je objavila komunikaciju naslovljenu „Europska strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave, važan korak prema kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti” ([COM\(2016\)0766](#)). Odbor Parlamenta za promet i turizam odgovorio je sastavljanjem [izvješća o vlastitoj inicijativi](#) na tu temu, koje je usvojeno na plenarnoj sjednici 13. ožujka 2018. U ožujku 2019. Komisija je predstavila Delegiranu uredbu o dopuni Direktive 2010/40/EU ([C\(2019\)1789](#)). Parlament nije uložio prigovore na Uredbu, ali Vijeće jest, te je dotični delegirani akt u konačnici odbijen. Postupak je sada dovršen ([2019/2651\(DEA\)](#)).

### E. Sigurnost cestovne infrastrukture

[Direktivom 2004/54/EZ](#) od 29. travnja 2004. utvrđuju se minimalni sigurnosni zahtjevi 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 zajamčiti da se vodi računa o sigurnosti na cestama,



preko procjena učinka, u svim fazama izgradnje, uporabe ili većih izmjena cesta. U tu svrhu njome se uvode sustavne sigurnosne provjere projekata cestovne infrastrukture. Tom se direktivom predviđaju i odredbe za provjeru sigurnosti na cestama koje su u uporabi i utvrđivanje dionica cesta na kojima su zabilježene učestale nesreće. Komisija je 2018. iznijela Prijedlog ([COM\(2018\)0274](#)) za izmjenu Direktive kojim bi se poboljšali rezultati u području sigurnosti cestovne infrastrukture te na taj način smanjio broj poginulih i teško ozlijeđenih osoba na cestovnim mrežama u EU-u. Parlament je donio stajalište u prvom čitanju u travnju 2019. te je dotični akt donesen u Vijeću u listopadu 2019. [Konačni akt](#) objavljen je u Službenom listu 26. studenoga 2019.

#### **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 prikupiti podatke na temelju nacionalnih statističkih datoteka i osigurati njihovu dostupnost pomoću Europskog opservatorija za cestovnu sigurnost. U okviru politike EU-a za poboljšanje ponašanja u vožnji, Komisija je propisala da države članice moraju uvesti sustav nasumičnih provjera razine alkohola u krvi vozača alkometrom te je odredila gornje granice dozvoljene razine alkohola u krvi. Osobe za koje se sumnja da su vozile pod utjecajem alkohola moraju proći nasumičan test alkometrom ([Preporuke Komisije 2001/115](#) od 17. siječnja 2001. i [2004/345/EZ](#) od 17. travnja 2004). Kako bi povećala sigurnost na cestama, Komisija je uvela usklađeni kod uređaja za blokadu paljenja motora 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 prometnih prekršaja**

[Direktiva \(EU\) 2015/413](#) od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti 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 omogućiti kazneni progon počinitelja prometnih prekršaja počinjenih u državi članici koja nije ona u kojoj je vozilo registrirano. Države članice moći će pristupiti nacionalnim podacima iz registra vozila svih država članica zahvaljujući razmjeni informacija među nacionalnim kontaktnim točkama. U praksi to znači da država članica u kojoj je prekršaj počinjen odlučuje nastavlja 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 žalbenom postupku. Uz istovremeno osiguravanje zaštite osobnih podataka, Direktivom se jamči dosljedna primjena sankcija protiv nerezidentnih vozača za teške prometne prekršaje.

## **ULOGA EUROPSKOG PARLAMENTA**

Parlament je usvojio brojne rezolucije kojima je naglasio važnost sigurnosti na cestama. Kada je 2005. godine dao podršku trećem akcijskom programu Komisije (2003. – 2010.), već je bio [pozvao na izradu dugoročnog plana](#) za razdoblje nakon



2010., kojim bi se odredile mjere za potpuno iskorjenjivanje nesreća sa smrtnim ishodom („Vision Zero”). U [Rezoluciji](#) od 27. rujna 2011. o sigurnosti europskog cestovnog prometa za razdoblje 2011. – 2020. Parlament je ponovno zatražio od Komisije da kao dugoročni cilj odredi potpuno iskorjenjivanje smrtnih slučajeva na cestama, ali je taj cilj povezoao sa sustavnom uporabom tehnologije u cestovnim vozilima i s razvojem kvalitetnih mreža ITS-a. Nadalje, Parlament je u svojoj [Rezoluciji](#) od 6. srpnja 2010. o održivoj budućnosti prometa pozvao Komisiju da predstavi studiju o najboljim praksama u državama članicama u pogledu učinaka uređaja za ograničenje brzine te izrazio zabrinutost za sigurnost radnika u prometnom sektoru. Parlament se također zalagao za ujednačenu definiciju pojma sigurnosti na cestama kako bi se poboljšala istraživanja o nesrećama i zajamčili usporedivi rezultati. Radni dokument o žrtvama teških ozljeda u prometnim nesrećama, koji je Komisija objavila 19. ožujka 2013., bio je djelomičan odgovor na zahtjev Parlamenta za proširenjem strategije na području prometnih nesreća. Njime je utvrđen cilj smanjenja broja teško ozlijeđenih osoba u prometnim nesrećama na razini Unije (za razdoblje 2015. – 2020.), a istaknuto je i da je sustav za definiranje teških ozljeda operativan na području cijele Unije od 2012. godine. Odbor za promet i turizam (TRAN) zajedno je s Odborom za unutarnje tržište i zaštitu potrošača predstavio izvješće o vlastitoj inicijativi naslovljeno „Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u”, koje je 14. studenoga 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 minimalnih zajedničkih standarda za periodične tehničke preglede vozila, dokumente za registraciju i preglede gospodarskih vozila koji se obavljaju na cesti. 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 rad Komisije u pogledu primjene te direktive i tehničkih pregleda 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 golem rizik za sigurnost i prava potrošača. Komisija je navela da razmatra mogućnosti u pogledu registracije brojača kilometara, kaznenog prava i prekogranične razmjene informacija. Parlament je u međuvremenu, 31. svibnja 2018., usvojio izvješće o zakonodavnoj inicijativi naslovljeno „[Manipulacije brojačima kilometara u motornim vozilima: revizija pravnog okvira EU-a](#)”. 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 želi izmijeniti [Uredbu \(EU\) br. 165/2014](#) preko Prijedloga uredbe ([COM\(2017\)0277](#)) od 31. svibnja 2017. o izmjeni [Uredbe \(EZ\) br. 561/2006](#) s obzirom na minimalne zahtjeve u 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.



Parlament je svoje stajalište donio u prvom čitanju u travnju 2019. te je postupak suodlučivanja u tijeku ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito  
03/2020

