

KOMPARACIJA ZAKONA O SAOBRAĆAJU U ZEMLJAMA EVROPSKE UNIJE

Jasmin Latović, MA, email: jlatovic@hotmail.com

Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Sažetak: Države članice Evropske Unije imaju različite zakone o saobraćaju, uglavnom najviše se zakoni fokusiraju na brzu vožnju, vožnja u pijanom stanju ili pod dejstvom alkohola i neupotreba sigurnosnih pojaseva. Ograničenja brzine varira između država članica, alkoholometri se najviše primjenjuju prilikom kontrole, dok se testiranje krvi koristi u posebnim slučajevima kada je potreban zakonski dokaz za sud. Upotreba sigurnosnih pojaseva je uglavnom obavezna. Većina zemalja zahtijeva sigurnosna sjedišta za djecu mlađu od tri godine, a nekoliko njih – uključujući Irsku i Njemačku, zahtijevaju pojačavajuća mjesta za stariju decu. Evropska Unija i zemlje članice ozbiljno shvataju zakon o vožnji u alkoholiziranim stanju i kazne su rigorozne. U nekim zemljama EU, slobodno se vozi na autoputevima kao što su svi autoputevi u Velikoj Britaniji i Njemačkoj, dok se na velikim autoputevima Južne Evrope u zemljama kao što su Italija, Francuska, Španija, Grčka i Hrvatska nailazi na kabine, i plaća se naknada koja zavisi od toga na koju udaljenost ćete voziti, i uglavnom razlika je najviše u tom pogledu kada je u pitanju saobraćaj u Evropskoj Uniji, stoga se komparacija zakona u saobraćaju zemalja EU, najviše može biti primjer za ove zemlje članice.

Glavne riječi: Zakon o saobraćaju, Zemlje EU, autoputevi

COMPARISON OF EUROPEAN UNION COUNTRIES TRAFFIC LAWS

Abstract: Member States of the European Union have different traffic laws, mainly the laws focus on fast driving, drunk driving or under the influence of alcohol and the non-use of safety belts. Speed limits vary among Member States, alcoholmeters are most commonly used during control, while blood testing is used in special cases where legal evidence is required for a court. The use of seat belts is generally required. Most countries require security seats for children under three years of age, and several of them - including Ireland and Germany - require reinforcing places for older children. The European Union and Member States take seriously the law on driving and the sentences are rigorous. In some EU countries, it is freely ride on highways, like all highways in the UK and Germany, while on highways of Southern Europe in countries such as Italy, France, Spain, Greece and Croatia, they encounter cabins and pay a fee which depends on which distance you will drive, and the difference is mostly the same in terms of traffic in the European Union, therefore the comparison of laws in traffic in the EU countries can most be an example for these Member States.

Keywords: Traffic law, EU countries, highways

UVOD

Planiranje igra najvažniju ulogu u smanjenju udesa. Jedan od dobrih primjera planskog rada u saobraćajnim zakonima je Švedska. Putevi u Švedskoj izgrađeni su kako bi prioritizovali sigurnost preko brzine ili praktičnosti. Nisko urbane granice brzine, pješačke zone i barijere koje odvajaju automobile od bicikala i nadolazeći saobraćaj su pomogli. Izgradnja 1.500km (900 milja) puteva "2 + 1" - gde se svaka staza saobraćaja koristi za srednju traku za preuzimanjem - smatra se da je u prvoj deceniji Vision Zero spasila oko 145 života. Procijenjeno je da je 12.600 sigurnijih prelaza, uključujući pješačke mostove i zebra pruge na kojima su blinkala svjetla i zaštićeni brzim udarcima, prepolovili broj smrtnih slučajeva pješaka u proteklih pet godina. Stroga policija takođe je pomogla: manje od 0,25% testiranih

vozača je preko granice alkohola. Smrtni slučajevi djece mlađih od sedam su opali i u 2012. godini ubijeno je samo jedno, u poređenju sa 58 u 1970. godini. (The Economist, 2014) EU je preduzela mjere kako bi poboljšala bezbjednost na putevima, uključujući i zabranu saobraćajnih prekršaja počinjenih u drugoj zemlji EU (osim u Danskoj, Ujedinjenom Kraljevstvu i Irskoj gdje se pravila još ne primjenjuju). To znači da ako izvršite prekršaj za vožnju kada ste u drugoj zemlji, mogli biste da nađete novčanu kaznu u pošti kod kuće!

U Njemačkoj na primjer broj saobraćajnih smrtnih slučajeva svake godine opada, ali ipak je procenat smrtnih slučajeva u drugim zemljama poput Velike Britanije ili Holandije i dalje manji nego u Njemačkoj. Prema Njemačkom zakonu o saobraćaju, ako je neko prekršio prekršaje poput brzine. Što je veća opasnost izazvana lošim ponašanjem, više bodova će biti zabilježeno na računu. Ako je saobraćajni prekršilac prikupio 8 bodova, on ili ona moraju trajno da predaju vozačku dozvolu. Stranci koji putuju kroz Njemačku mogu sakupljati poene u Flensburgu, ako počinju kršenje prema rasporedu novčanih kazni. Pravila koja se tiču tačaka primjenjuju se na strance. Pored tačaka, postoje i dodatne kazne za strance. Posebno, njemački zakon navodi da krivična djela poput pijanije vožnje već mogu dovesti do ukidanja vozačke dozvole - čak i ako počinio nije još prikupio 8 bodova na računu u Flensburgu. Takozvani MPU je jedan od koraka za povraćaj vozačke dozvole. Kratak je za Medizinisch-Psychologische Untersuchung (medicinsko-psihološki pregled) i zahteva izveštaj koji mora u budućnosti da potvrđuje počinioća pažljiviji stil vožnje. Često ga nije lako primiti. Sve dok se ovaj izvještaj ne izdaje, učinilac ne može voziti automobil u Njemačkoj sa prethodnom vozačkom dozvolom. (German traffic laws for foreigners, 2018). Uglavnom sve zemlje Evropske Unije, imaju slične kazne za prekršaje u saobraćaju, ali zemlje Južne Evrope, razlikuju se u sistemu naplaćivanja putarine na autoputevima, stoga će glavna komparacija biti zasnovana na tom segmentu.

1. PUTARINE ZA AUTOPUTEVE U NJEMAČKOJ

Iako Njemačka ima relativno veliku količinu visokokvalitetnih dijelova autoputa, putarine su obavezni da plaćaju samo vozači vozila težine 7,5 tona iznad. Plaćanje se može izvršiti nakon registracije pomoću automatskog sistema Toll Collect, preko interneta ili preko terminala koji se nalaze direktno na dijelovima autoputa. Za vozače motocikala, automobila i kamiona do 7,5 tona i autobusa prolaz autoputevima u Njemačkoj je besplatno. Međutim Njemačka namjerava da uvede nove zakone u saobraćaju što će primoravati vozače inostranih automobila da plate do 130 € godišnje za korišćenje njemačkih Autobahn autoputeva. Plan koji namjerava da pomogne Njemačkoj da finansira održavanje svoje infrastrukture za saobraćaj koji koriste milioni stranih vozila, može se i dalje suočiti sa pravnim izazovom u Briselu zbog diskriminacije stranih vozača. Posle nekoliko mjeseci vruće debate između hrišćanskih demokrata kancelarke Angele Merkel (CDU) i njihove bavarske sestrinske stranke Hrišćanske socijalne unije (CSU), ministar za saobraćaj Aleksandar Dobrindt odbacio je prvobitnu ideju za povećanje naknade na svim putevima. Međutim, Merkelova CDU i njen drugi koalicijski saveznik, socijaldemokratska partija na levoj strani levog centra (SPD), rekli su da će samo vratiti taj novac ako to ne dovede do dodatnih troškova za nemačke vozače i da li je u skladu s pravilima Evropske unije koja zabranjuju diskriminaciju stranih vozači. Njemačka je već uvela satelitski sistem naplate putarina koji obavezuje vozače kamiona da plate za vožnju na autoputevima. Što ovaj put zavisi od broja pokretanih kilometara. (The Irish times, 2018). Druga posebna osobina vožnje autoputem u Njemačkoj je ta da Njemačka nema ograničenja brzine, a preporučeni tempo je 130 km/h, ali ne treba zaboraviti da u Njemačkoj postoje brojne tačke s ograničenjima brzine (najčešće na mjestima izvođenja

radova), a prekršioc se vrlo rigorozno kažnjavaju. SPD je najbliže došao izglasavanju postroženog zakona o sigurnosti autocesta 2007., no javnost i lokalne samouprave pobunile su se te uspješno izborile status quo. Što znači da je Njemačka i dalje raj za zaljubljenike u brzinu, a nigdje ih se ne može naći u tolikoj mjeri kao u okolici kultne staze Nurburgring Nordschleife. (tportal.hr 2012)

Postoje indicije takođe da se njemački autoputevi nalaze u lošem stanju,. Nastale još tridesetih godina prošlog stoljeća pod Adolfom Hitlerom, njemački autoputevi simbol su njemačkog ubrzanog razvoja poslije Drugog svjetskog rata. Međutim jedna petina mreže autocesta i 40 posto mostova u kritičnom su stanju, što je dijelom posljedica višegodišnjeg stezanja fiskalnoga pojasa. (Al Jazeera, 2015)

2. PUTARINE ZA AUTOPUTEVE U ITALIJI, I OPŠTI ZAKON O SAOBRAĆAJU

U Italiji, kao i u Španiji ili Francuskoj, plaćanje putarine je namenjeno vozačima motocikala i automobila, ali i vozačima vozila preko 3,5 tone, može se takođe naplaćivati za prolazak nekih tunela. Ako se često putuje kroz Italiju, možete se koristiti automatski sistem plaćanja Telepass, plaćanje putem kreditne kartice ili prepaid kartice Viacard. U Italiji postoji nekoliko tunela za čiji se prolaz naplaćuje putarina, jedan od tih tunela je na graničnom prelazu između Italije i Francuske. U Italiji, možda ćete naići na dve različite vrste putarine. To je zatvoreni i otvoreni sistem naplaćivanja putarine. U slučaju otvorenog sistema za naplatu putarine, naknada se plaća pravo na ulaznoj kapiji, a putarina se oduzima od ukupne dužine plaćenog dijela, a ne predene udaljenosti (deo autoputa može napustiti do kraja). Ovo uključuje sekcije: A8 Milan-Jezera ili A12 Rim-Civitavecchia. U Italiji prevladava zatvoreni sistem naplate. Ovakav način naplaćivanja putarine se naplaćuje sve dok se druga kapija ne popne kada napustite plaćeni deo autoputa. U slučaju zatvorenog sistema naplaćivanje putarine je samo za dijelove za prolaz koji ste zaista prolazili.

Metode plaćanja putarina u Italiji može se platiti u nekoliko konvencionalnih metoda. Među turistima koji se najčešće koriste uključuju plaćanje u gotovini i plaćanje putem kreditne kartice. Ostale opcije, dizajnirane posebno za one koji često koriste italijansku magistralu, to su prepaid kartice Viacard i Telepass automatskim platnim sistemom. Što se tiče ostalih pravila o zakonu o saobraćaju na primjer u Italiji, vezivanje pojasa je obavezno za sve putnike u automobilu, a djeca mlađa od 12 godina ne smije se voziti na prednjem sjedištu. Djeca do četvrte godine moraju imati odgovarajuća sjedala za djecu.. Vožnja u alkoholiziranom stanju je neprihvatljiva u Italiji. Međutim, dozvoljeno je maksimalno 0,5% BAC (sadržaj alkohola u krvi). Oni koji su imali dozvolu za manje od tri godine, ne mogu imati alkohol u svom sistemu dok voze. Ako ste uhvaćeni, vi ćete se suočiti sa ozbiljnim optužbama, od novčanih kazni do suspenzije vaše vozačke, a u nekim slučajevima i zatvorom. Korišćenje ručnih mobilnih telefona od strane vozača strogo je zabranjeno. Uvijek treba voditi računa o vozačkoj dozvoli i registraciji vozila. Ako ste slučajno podvrgnuti slučajnoj policijskoj kontroli i nemate ništa od toga, bićete kažnjeni i eventualno može se zapleniti automobil. (Driving in Italy)

2.1 PUTARINE I ZAKON O SAOBRAĆAJU U HRVATSKOJ

Hrvati voze sa desne strane puta i prelaze sa leve strane. Po pravilu, oni koji ulaze u kružni tok imaju pravo na put, a privatna vozila treba da odustanu od javnog prevoza, posebno

školskih autobusa. Primjenjuju se tipični sigurnosni propisi: treba nositi sigurnosni pojas u svakom trenutku i ne može se koristiti mobilni telefoni dok vozite bez opreme za hendsfri. Oboreni farovi su takođe potrebni tokom dana između mjeseca oktobra i marta. Treba imati kod sebe važne dokumente (npr. Vozačku dozvolu, registraciju i osiguranje) u svako doba kako bi se izbjegli komplikacije sa vlastima. Putevi u Hrvatskoj su u velikoj mjeri sjajni. Ipak, neki autoputevi mogu biti u izgradnji, jer su u toku veze između Splita i Dubrovnika. Ograničenja brzine kreću se od 50 km / h za izgrađene površine, 80 km / h na otvorenim putevima i do 130 km / h za autoputeve. Kršenje ovih granica znači kazne od organa vlasti. Saobraćaj je obično više opterećen tokom ljeta, naročito oko obale, i postaje još opterećen između 7:00 - 8:00 i 3:00 - 4:00 PM. Treba se navići na različite vrste putarina. Hrvatska koristi i otvorene i zatvorene sisteme naplate. Otvorene putarine, gdje plaćate prilikom ulaska, koriste se u mostovima, tunelima i autoputevima, a zatvorene putarine, gdje plaćate po izlasku, koriste se na drugim putevima. Parkiranje auta u Hrvatskoj nije previše rigorozno, postoje plaćene zone za parkiranje svuda, a cijene se razlikuju u zavisnosti od lokacije, sa 14 HRK za crvene zone (najbliže centru grada) i 3 HRK za zelene zone. Hrvatska ima veoma dobre policijske prisutnosti na putu, tako da ste sigurni naročito u pogledu kršenja saobraćaja koje bi mogle predstavljati opasnost za druge vozače. (Driving Rules, Croatia)

ZAKLJUČAK

Suprotno popularnom mitu, na autoputu u Njemačkoj su ograničenja brzine. Iako još uvek postoji nekoliko delova autoputa gdje je legalno staviti pedal u metal i voziti maksimalnom brzinom, ti delovi su ograničeni i sve više ograničavaju do godine. Takođe mogu se vidjeti kvadratni plavi znakovi sa bijelim brojevima koji čitaju "130" u Njemačkoj. To znači 130 km / h (80 mph), preporučena maksimalna brzina na njemačkom autoputu (i zakonska maksimalna brzina na autoputevima u većini evropskih zemalja). Pravna granična brzina je crni broj na okruglom bijelom znaku obelježenom crvenom bojom. Ponekad postoje i nadzemni elektronski signali koji ukazuju na ograničenje brzine i upozorenja. Mnogi autoputevi imaju granice od 120 km / h, 110 km / h (68 mph) ili niže, posebno u urbanim područjima. Njemačka koristi neobelježene policijske automobile i automatizovane radarske radarske uređaje koji fotografišu kršitelje. Sve to ukazuje da se zakon o bezbjednom učestvovanju u saobraćaju mora poštovati.

Najozbiljniji prekršaji su:

- a) ubrzavanje;
- b) ne upotrebljavanje sigurnosnih pojaseva;
- c) ne zaustavljanje na crvenom semaforu;
- d) vožnja u pijanom stanju;
- e) vožnja dok je osoba pod uticajem droge;
- f) ne nosi se sigurnosna kaciga;
- g) korišćenje zabranjene trake;
- h) ilegalno korišćenje mobilnog telefona ili bilo kojeg drugog uređaja za komunikaciju tokom vožnje.

U svim zemljama Evropske unije svi ovi prekršaji se kažnjavaju, i osnovan segment zakona o sigurnosti u saobraćaju se odnosi na sigurnost svakog učesnika u saobraćaju, te na planiranje uspješnih načina kontrole poštivanja pravila.

Stoga cilj poboljšanja saobraćajne sigurnosti na putevima u Evropskoj Uniji je smanjenje broja smrtnih slučajeva u saobraćajnim nesrećama na istom nivou u svim zemljama članicama.

LITERATURA

- [1] Institute for European Traffic law, <http://idec.lu/>, European traffic law days, 5-6 october 2017 Vienna
- [2] The Economist, Why Sweden has so few road deaths, 26.02.2014 <https://www.economist.com/blogs/economist-explains/2014/02/economist-explains-16>
- [3] German traffic laws for foreigners, 2018, <http://www.bussgeldkatalog.org/german-driving-laws>
- [4] The Irish Times, 25.03.2018, <https://www.irishtimes.com/life-and-style/motors/germany-s-new-road-toll-to-cost-foreign-drivers-up-to-130-1.1982528>
- [5] Tportal.hr, 07.05.2012, <https://www.tportal.hr/lifestyle/clanak/jesu-li-nijemci-ludizato-sto-toleriraju-autoceste-bez-ogranicenja-20120507>
- [6] Al Jazeera, 06.01.2015, <http://www.udrimuski.ba/clanak/21853/njemacki-autoputevi-u-ocajnom-stanju>
- [7] Driving in Italy, Traffic Rules and Regulations in Italy, <https://www.internations.org/italy-expats/guide/driving-in-italy-15623/traffic-rules-and-regulations-in-italy-2>
- [8] Driving rules in Croatia, <http://www.elephantcarhire.net/driving-rules/croatia.htm>

