

## **UTICAJ NEPOŠTIVANJA SAOBRAĆAJNIH PROPISA I PRAVILA NA BEZBJEDNOST UČESNIKA U SAOBRAĆAJU / IMPACT OF NONCOMPLIANCE WITH TRAFFIC REGULATIONS AND RULES ON THE SAFETY OF TRAFFIC PARTICIPANTS**

**Dr. sc. Dragana Agić, dipl. iur, dragana.a@ipi.ba**  
**Muhamed Barut, dipl. ing. saobraćaja, muhamed.b@ipi.ba**  
**Dr. sc. Fuad Klisura, dipl. ing. mašinstva, fuad.k@ipi.ba**  
**Mustafić Ibrahim, dipl. ing. mašinstva, edukacija@ipi.ba**  
**Institut za privredni inženjering d.o.o, Vatrogasni put 3, 72000 Zenica, Bosna i  
Hercegovina**

*Pregledni članak*

### **SAŽETAK**

Svjedoci smo svakodnevnih nepoštivanja saobraćajnih propisa i pravila od strane svih učesnika u saobraćaju. Većina njih vjerovatno nije ni svjesna stepena vrijednosti tog nepoštivanja, kao ni posljedica koje mogu nastati kao rezultat toga. Takođe, postoje i neka nepoštivanja kojima se pridaje manji značaj od strane zaduženih i ovlaštenih službenih lica. Ovaj rad će dati neke osnovne primjere nepoštivanja i mogućih posljedica tog nepoštivanja.

**KLJUČNE RIJEČI:** nepoštivanje pravila i propisa, posljedice, kazne

### **SUMMARY**

We are witnesses of daily noncompliance with traffic regulations and rules by all road users. Most of them are probably not even aware of the degree of value of this non-compliance, as well as the consequences that can arise as a result. Also, there are some noncompliances that are given less importance by the responsible and authorized officials. This paper will give some basic examples of non-compliances and the possible consequences of those non-compliances.

**KEY WORDS:** noncompliance of rules and regulations, consequences, punishment

## 1. UVOD

Ako krenemo od činjenice da se odgoj nosi iz kuće a nastavlja i „dotjeruje“ u školi, najbolje je onda krenuti od školskog perioda. Čak i oni najmlađi su učesnici u saobraćaju i treba da budu upoznati sa pravilima i propisima koji će zaštititi i njih i druge. Prevelika pažnja od strane nadzornih organa se posvećuje samo jednoj vrsti prekršaja, kao što je vezanje pojasa, dok se drugi u potpunosti zanemaruju ili samo ponekad primjećuju (a u gradskim prilikama su puno važniji od samog vezanja pojasa). Neki od tih slučajeva biti će pomenuti u narednom tekstu. U periodu u kojem živimo djeca, ali i odrasli, često prelaze kolovoz *sa slušalicama na ušima/u ušima*<sup>40</sup>, čak i ne gledajući da li im motorno vozilo dolazi u susret, jer im je rečeno da kolovoz prelaze na pješaćkom prijelazu i da im vozilo mora stati. Ista je situacija i sa *korištenjem mobitela* prilikom prelazanja kolovoza. Obilježeni pješaćki prijelaz jeste dio površine kolovoza namijenjen za prelazanje pješaka<sup>41</sup> preko kolovoza, obilježen oznakama na kolovozu i odgovarajućim saobraćajnim znakom<sup>42</sup>. Međutim, kolovoz je dio površine puta namijenjen **prvenstveno** za saobraćaj vozila<sup>43</sup>. Znači, pješak prilikom prelazanja ulice ulazi u prostor namijenjen za kretanje vozila i to treba da poštuje, čekajući svoj red i uvijek imajući na umu da vozilo, iako njime upravlja čovjek, nije uvijek moguće u potpunosti kontrolisati. Sve to iz razloga jer nisu svi vozači isti (godine, iskustvo, odnos prema vožnji - odgovornost, refleksi) a ni sva vozila nisu u istom stanju (neka su 100% ispravna, a neka nisu). To znači da neće i neće moći uvijek i na isti način svako reagovati na istu situaciju. Zbog toga je važno da pješaci shvate da je puno lakše njima stati, čak se i izmaknuti i pustiti vozilo da prođe, nego se utrkiavati sa vozilima i „tjerati“ prava i pravdu. I najmlađi i najstariji treba da znaju da treba stati, dobro osmotriti kolovoz, lijevo – desno – lijevo, pa tek kada se uvjere da nema vozila ili da im je vozilo stalo i pušta ih da prođu, prijeći ulicu.<sup>44</sup> Rijetko se djeci, ali i odraslima, skreće pažnja na ove situacije, smatrajući ih banalnim i opštepoznatim, međutim, jedan trenutak nepažnje je dovoljan za negativne posljedice. Slična je situacija i sa biciklima. Ne može se biciklom preko pješaćkog prijelaza<sup>45</sup>!!! Ukoliko osoba vozi bicikl, prije pješaćkog prijelaza treba da siđe, prijeđe pješaćki prijelaz gurajući bicikl pored sebe, a onda da se opet „popne“ na bicikl i nastavi!<sup>46</sup> Ovo je zakonodavac s razlogom predvidio jer kada se osoba kreće biciklom njeno kretanje je znatno brže nego kada hoda i samim tim je vozaču mnogo teže da reaguje na biciklistu koji mu se jednostavno „stvari“ ispred točkova vozila. Bicikl se, nažalost, ne može

<sup>40</sup> Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini – skraćeno ZOOSBIH, (Službeni glasnik Bosne i Hercegovine broj 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17 i 9/18) – član 108., stav (2): Za vrijeme kretanja kolovozom pješak ne smije koristiti mobilni telefon niti imati slušalice u oba uha. (Kazna: 40,00 KM, član 238. stav (1), tačka 28a)).

<sup>41</sup> ZOOSBIH, član 9. stav (1), tačka 42): Pješak je lice koje učestvuje u saobraćaju, a ne upravlja vozilom, niti se prevozi u vozilu, lice koje vlastitom snagom gura ili vuče vozilo, ručna kolica, dječije prijevozno sredstvo, bicikl, moped ili pokretna kolica za nemoćna lica, lica u pokretnoj stolici za nemoćna lica koju pokreće vlastitom snagom ili snagom motora, ako se pri tome kreće brzinom čovječijeg hoda, kao i lice koje klizi klizaljka, skijama, sankama ili se vozi na koturaljkama.

<sup>42</sup> ZOOSBIH, član 9., stav (1), tačka 36): Obilježeni pješaćki prijelaz je dio površine kolovoza namijenjen za prelazanje pješaka preko kolovoza, obilježen oznakama na kolovozu i odgovarajućim saobraćajnim znakom.

<sup>43</sup> ZOOSBIH, član 9., stav (1), tačka 15): Kolovoz je dio površine puta namijenjen prvenstveno za saobraćaj vozila.

<sup>44</sup> ZOOSBIH, član 109., stav (3): Na obilježenom pješaćkom prijelazu na kome saobraćaj nije regulisan svjetlosnim saobraćajnim znakovima, ni znakovima koje daje ovlašteno lice, prije stupanja na pješaćki prijelaz pješak je dužan obratiti pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju. (U suprotnom, prema članu 238. stav (1), tačka 29) – pješak će se za prekršaj kazniti kaznom od 40,00 KM.).

<sup>45</sup> ZOOSBIH, član 9. stav (1), tačka 36): Obilježeni pješaćki prijelaz je dio površine kolovoza namijenjen za prelazanje pješaka preko kolovoza, obilježen oznakama na kolovozu i odgovarajućim saobraćajnim znakom.

<sup>46</sup> Za vožnju bicikla Zakonodavac je predvidio biciklističku stazu (ZOOSBIH, član 9. stav (1), tačka 6)) i biciklističku traku (član 9. stav (1), tačka 7)).

voziti ni po trotoaru (izuzev ako je na trotoaru, iscertana biciklistička traka). I tada se mora gurati, izuzev ako njime upravlja dijete koje ima manje od 12 godina. Jer, trotoar je posebno uređena saobraćajna površina *namijenjena za kretanje pješaka*, koja nije u istom nivou s kolovozom puta, ili je od kolovoza odvojena na drugi način<sup>47</sup>. Naravno, ukoliko postoji biciklistička staza, kao dio pješačkog prijelaza, tada se i kolovoz može prijeći na biciklu, ali i tada treba biti jako oprezan, usporiti i dobro razgledati ima li vozila na kolovozu!

Problem sa pješačkim prijelazima je i taj što često pješaci prelaze na mjestima koja su u blizini pješačkih prijelaza.<sup>48</sup> Ovaj problem bi se više mogao posmatrati sa urbanističko-saobraćajnog stajališta jer bi o iscertavanju i određivanju mjesta za pješačke prijelaze trebalo voditi računa i o najčešćim rutama kretanja pješaka, u narodu poznatim kao „staze slonova“. Na pojedinim mjestima pješački prijelazi su označeni upravo na mjestima koja pješacima nimalo ne odgovaraju i usmjeravaju ih kontra njihovih svakodnevnih ruta kretanja.

Kada je riječ o pješačkim prijelazima potrebno je napomenuti i slučaj kada vozači „narušavaju“ taj dio koji je namijenjen za pješake, odnosno zaustavljaju se tačno na pješačkom prijelazu kako bi nešto istovarili, nešto na brzinu kupili i slično. Prema članu 73. stav (1), tačka 1) ZOOSBIH-a: Vozač **ne smije** zaustaviti ili parkirati vozilo na obilježanom pješačkom prijelazu i na udaljenosti manjoj od 5 m od tog prijelaza, kao i na prijelazu biciklističke staze preko kolovoza.<sup>49</sup>

Ugrožavanje pješaka/građana od strane vozača motornih vozila vrši se i na druge načine. Međutim, jedan od najčešćih u zadnje vrijeme, kako se povećao broj vozila a mjesta za parking nema dovoljno, je parkiranje ispred samih ulaza zgrada, škola, preduzeća i slično. Vozači često nisu svjesni koliko je to opasno jer oni na ovaj način, osim što otežavaju svakodnevno „normalno“ kretanje korisnika tih prostora, ujedno i onemogućavaju pristup svim službama koje u datom momentu trebaju pristupiti datom objektu kako bi pomogle i spasile živote i imovinu (policija, hitna pomoć, vatrogasci i slično). Prema članu 74. stav (1) tačka 3) ZOOSBIH-a: „Osim u slučajevima iz člana 73. ovog Zakona, vozač **ne smije** parkirati vozilo **naročito na** prilazima i ulazima škola, ustanova, preduzeća, stambenih zgrada i drugih objekata i iznad priključka na vodovodnu mrežu i ulaza u kanalizacionu ili drugu mrežu komunalnih organizacija.“<sup>50</sup>

Često se dešava da se prava i sigurnost pješaka ugrožavaju parkiranjem vozila i na trotoarima, što je u suprotnosti sa članom 69. ZOOSBIH-a: „Vozač **ne smije** zaustaviti ili parkirati vozilo na mjestu na kome bi ono ugrožavalo sigurnost drugih učesnika u saobraćaju ili predstavljalo smetnju za normalno odvijanje saobraćaja ili kretanje pješaka.“<sup>51</sup> Parkirajući vozilo na trotoaru

<sup>47</sup> ZOOSBIH, član 9., stav (1), tačka 74).

<sup>48</sup> ZOOSBIH, član 108. stav (3): Na putu koji ima obilježene pješačke prijelaze ili posebno izgrađene prijelaze, odnosno prolaze za pješake, pri prelazanju puta pješak je dužan kretati se tim prijelazima, odnosno prolazima, ako oni nisu udaljeni od njega više od 100 metara.

<sup>49</sup> ZOOSBIH, član 238. stav (1), tačka 14) – predviđa kaznu od 40,00 KM za vozača koji zaustavi ili parkira svoje vozilo protivno odredbama člana 73. i člana 74.

<sup>50</sup> ZOOSBIH, član 238. stav (1), tačka 14) – predviđa kaznu od 40,00 KM za vozača koji zaustavi ili parkira svoje vozilo protivno odredbama člana 73. i člana 74.

<sup>51</sup> ZOOSBIH, član 236. stav (1), tačka 10a) – predviđa kaznu od 50,00 do 250,00 KM za lice koje postupa suprotno odredbama člana 79. stav (2).

vozač prisiljava pješaka da i sam napravi prekršaj, jer će, iako postoji trotoar, pješak morati sići na kolovoz i po istom se kretati.<sup>52</sup> Ovakve situacije naročito su opasne za djecu.

Još jedno često nepoštivanje saobraćajnih pravila je i to što vozači pravovremeno ne obavještavaju ostale učesnike u saobraćaju o svojoj namjeri obavljanja neke radnje vozilom (ZOSSBIH, član 37. stav (1): Prije obavljanja radnji vozilom iz člana 36. ovog Zakona (*pomijeranje vozila udesno, ulijevo, mijenjanje saobraćajne trake, preticanje, obilaženje, zaustavljanje, skretanje udesno ili ulijevo, polukružno okretanje, vožnja unazad i slično*) **vozač je dužan jasno i pravovremeno obavijestiti** o svojoj namjeri druge učesnike u saobraćaju, dajući znak pomoću pokazivača smjera ili, ako oni ne postoje, odgovarajućim znakom rukom. Ukoliko ne ispoštuju ovo pravilo predviđena je kazna od 30,00 KM.<sup>53</sup> Svjedoci smo svakodnevnog „slaloma“ vozila, kao i isključivanja istih, naročito u kružnim tokovima, bez da se da ikakav znak. Većina vozača nije ni svjesna koliki je značaj tog pokazivača, kako sa aspekta sigurnosti tako i sa aspekta brzine odvijanja saobraćaja, naročito kada je riječ o kružnim tokovima.

Jedan od čestih slučajeva, naročito na lošim kolovozima, koji su puni rupa, je i da vozač vozilom neprimjerenom brzinom naiđe preko lokve, a u čijoj se blizini nalaze pješaci. Član 112. stav (2) već ranije pomenutog Zakona o osnovama sigurnosti na putevima u Bosni i Hercegovini glasi: „Vozač koji se kreće po mokrom kolovozu i naselju dužan je prilagoditi brzinu kretanja vozila tako da izbjegne prskanje pješaka koji se kreću ivicom kolovoza ili trotoara.“ U suprotnom sljedeće ga kazna u iznosu od 30,00 KM.<sup>54</sup> Ovakvi slučajevi su jako česti, čak i pred samim policijskim službenicima, ali u većini slučajeva ostaju nezabilježeni.

Među najčešćim prekršajima je upotreba oznake za obilježavanje vozila kojim upravlja vozač – **početnik**. Navedeni Zakon u članu 186., stav (10) predviđa da su lica, koja prvi put steknu vozačku dozvolu, obavezna, u trajanju od dvije godine, obilježiti vozilo kojim *upravlja* posebnim znakom.

*Način obilježavanja određen je ZOSSBIH-om u članu 252. stav (1), tačka 14):* Ovlašćuje se ministar da sam ili u saradnji sa odgovarajućim nadležnim organom donese bliže propise o Posebnom znaku za lica koja prvi put steknu vozačku dozvolu.

U skladu s tim donesen je Pravilnik o načinu obilježavanja motornog vozila kojim upravlja osoba koja prvi put stekne vozačku dozvolu (Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, broj 13/07), kao i Pravilnik o izmjenama i dopunama pravilnika o načinu obilježavanja motornog vozila kojim upravlja osoba koja prvi put stekne vozačku dozvolu: (Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, broj 12/18). Član 3. ovog Pravilnika glasi:

- (1) Tablica iz člana 2. ovog Pravilnika ima oblik pravougaonika, bijele je boje i na njoj je crvenom bojom ispisano slovo "P" latiničnim pismom.
- (2) Tablica je izrađena **na magnetnoj podlozi**.

<sup>52</sup> ZOSSBIH, član 105. stav (1): „Pješak se ne smije, po pravilu, kretati i zadržavati na kolovozu.“ i član 106. stav (1): „Na putu koji ima trotoar ili drugu površinu određenu za kretanje pješaka, odnosno površinu pored kolovoza pogodnu za kretanje pješaka, pješak je dužan kretati se tim površinama.“ (Član 238., stav (1), tačka 26) za pješaka koji se nepotrebno zadržava na kolovozu ili se kreće po kolovozu na način da ometa ili sprječava saobraćaj vozila kaznit će se kaznom u iznosu od 40,00 KM.)

<sup>53</sup> ZOSSBIH, član 239., stav (1) tačka 3): Vozač koji prije obavljanja određenih radnji vozilom ne obavijesti o svojoj namjeri druge učesnike u saobraćaju (član 37.).

<sup>54</sup> ZOSSBIH, član 239. stav (1) tačka 24): Vozač koji postupi suprotno članu 112.

**Komentar: Nije bez razloga rečeno na magnetnoj podlozi – naravno zbog lakšeg skidanja i stavljanja na vozilo, jer se tablica koristi samo dok vozilom upravlja vozač – početnik.**

Istim Pravilnikom u članu 4. propisane su i dimenzije tablice i slova P, a koji glasi:

- (1) Dimenzije tablice za motocikle iznose 12 cm x 10 cm.
- (2) Dimenzije tablice za ostala motorna vozila iznose 16cm x 16 cm.
- (3) Visina slova "P" na tablici za motocikle iznosi 8 cm, a širina 4 cm.
- (4) Visina slova "P" na tablici za ostala motorna vozila iznosi 12 cm, a širina iznosi 10 cm.
- (5) Širina linije kojom je ispisano slovo "P" na tablici za motocikle iznosi 1,5 cm, a za ostala motorna vozila 2 cm.

Član 5. ovog Pravilnika određuje gdje se stavlja magnetna tablica i on glasi:

- (1) Tablica na motocikle se postavlja na zadnjoj strani vozila neposredno iznad ili ispod registarske tablice.
- (2) Tablica na ostala motorna vozila se postavlja na zadnjoj strani vozila, i to tako da sredina tablice ne bude udaljena više od 40 cm od lijeve bočne ivice vozila, a visina tablice više od 1 metar od ivice kolovoza,
- (3) Ako početnik upravlja u saobraćaju na putu vozilom koje vuče priključno vozilo, tablica se postavlja na zadnjoj strani priključnog vozila.

Sve ovo znači da se na vozilo kojim upravljaju početnici ne mogu postavljati kojekakvi papirići, zalijepljeni selotejpom, najčešće s unutrašnje strane zadnjeg vjetrobranskog stakla (kako bi se što manje vidjeli). Naravno, **znak početnika se koristi onda i samo onda kada početnik upravlja vozilom.** Ukoliko vozilom upravlja neko drugi, čak i najbliži srodnici oznaka Početnika se skida (zato i jeste određeno da bude na magnetnoj podlozi). Cilj ovog znaka je da ostali vozači, odnosno učesnici u saobraćaju, pomognu početniku i da pokušaju da nekom ko je u novoj sredini i novoj situaciji izađu u susret. Ostavljajući ovaj znak kada početnik ne vozi automobil je isto kao da neko upravlja vozilom koristeći tuđu vozačku dozvolu. **Svako obilježje postoji s razlogom i ne treba ga zloupotrebjavati!** Oznaka za početnika je korisna i ne treba je se stidjeti! (ZOSSBIH, član 238. stav (1) tačka 37) predviđa novčanu kaznu u iznosu od 40,00 KM za prekršaj: Ako ne obilježi vozilo posebnim znakom (član 186. stav (10)). – Nažalost zakonodavac nije predvidio, a trebao je, kaznu za vozača koji nije početnik a upravlja vozilom uz oznaku početnika.

Jedna od interesantnih situacija je kod oznake za ograničavanje brzine za teretna motorna vozila koja imaju do 3.500 kg (u svakodnevnom govoru poznata kao „Caddy“). Od vozača ovih motornih vozila pojedini policijski službenici traže da se na vozilo postavi naljepnica sa ograničenjem brzine na 80 km na čas, što je pogrešno. ZOSSBIH, član 46. u stavu (1) tačka 1) glasi: „Na putevima brzina kretanja ograničava se za sljedeća motorna vozila: 80 km na čas - za autobuse i autobuse s lakom prikolicom, kao i za teretna motorna vozila čija je najveća dozvoljena masa **veća od 3.500 kg a manja od 7.500 kg**. Vozači teretnih motornih vozila koja imaju do 3.500 kg, radi izbjegavanja problema i stresnih situacija, lijepe tražene naljepnice za ograničavanje brzine, iako to Zakon od njih ne traži.

Kontra situacija od ove je situacija kod autobusa, koji su po istom članu, stav (2), na autoputu, ograničeni na maksimalnu brzinu kretanja od 100 km na čas. Međutim, svjedoci smo da se autobusi, jako često, kreću mnogo većim brzinama a da za to ne snose nikakve posljedice. Jako česta greška, a koje većina vozača nije ni svjesna, i koja je zanemarena, je i korištenje farova za maglu „u svakoj prilici“. Znači vozači koriste farove za maglu kao neki trend, modni

dodatak, da bi njihovo vozilo izgledalo ljepše, modernije ili „moćnije“. Zakonodavac je predvidio da se u toku dana koriste kratka ili dnevna svjetla.<sup>55</sup> Ista je situacija i sa noćnom vožnjom<sup>56</sup>. Vozač, u pravilu, za osvjetljenje puta upotrebljava duga svjetla<sup>57</sup>, osim u slučajevima nabrojanim u članu 93. stav (2) ZOOSBIH-a.

Članom 95. stav (1) ZOOSBIH-a tačno je rečeno: „**Po magli** vozač motornog vozila na vozilu treba imati upaljena kratka svjetla za osvjetljavanje puta ili **svjetla za maglu** ili oba svjetla istovremeno“. Stav (2) istog člana glasi: „Svjetla za maglu koja se nalaze na prednjoj strani vozila moraju biti bijele ili žute boje, a na zadnjoj strani crvene boje“. Svjedoci smo čestih prepravki od samougradnje farova za maglu u vozila kojima ih proizvođač nije ugradio do ugradnje raznih boja sijalica u postojeće farove za maglu.<sup>58</sup>

Takođe, česti su slučajevi gdje vozači u toku dana uopšte ne pale ni kratka ni dnevna svjetla, iako član 90. stav (1) glasi: „Za vrijeme upravljanja motornim vozilom danju na vozilu **moraju** biti upaljena kratka ili dnevna svjetla“. Za ovaj prekršaj član 239. stav 1. tačka 21) ZOOSBIH-a predvidio je kaznu od 30,00 KM. Veoma čest slučaj je kada se licima mlađim od 12 godina dozvoljava da sjede na prednjem sjedištu<sup>59</sup>, ili čak i u krilu samog vozača motornog vozila. Ovo je jedna jako opasna pojava na koju bi se trebala obratiti posebna pažnja, jer se na ovaj način, svjesno, jako mladi životi stavljaju u opasnost a i mladima se daje loš primjer kako se može raditi ono što ne treba i ne smije.

Član 58. stav (2) ZOOSBIH-a glasi: „Preticanje se mora vršiti s desne strane ako se vozilo na kolovozu nalazi u takvom položaju i njegov vozač daje takav znak da se sa sigurnošću može zaključiti da to vozilo skreće ulijevo“. <sup>60</sup> Česti su slučajevi nestrpljivih vozača koji ne mogu da čekaју te s lijeve strane pretiču vozilo koje skreće ulijevo, čime ugrožavaju i svoju i sigurnost vozača i osoba u vozilu koje skreće ulijevo. Slična je situacija i sa preticanjem vozila koje stoji ispred pješačkog prijelaza i čeka da pješak pređe. Član 65. ZOOSBIH-a glasi: „Vozač ne smije preticati drugo vozilo koje se približava obilježenom pješačkom prijelazu, ili koje prelazi pješački prijelaz, ili koje je stalo radi propuštanja pješaka na tom prijelazu“. <sup>61</sup>

E-romobili (električni trotineti i slični električni uređaji) nisu Zakonom definisani, na nivou Bosne i Hercegovine. Republika Srpska ovaj dio je uredila na nivou entiteta u Zakonu o izmjenama i dopunama zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima Republike Srpske broj 111 od 09.12.2021. godine, te je definisala saobraćaj lakih ličnih električnih vozila, te da takva vozila moraju imati identifikacionu potvrdu i identifikacionu naljepnicu.

<sup>55</sup> ZOOSBIH, član 90. stav (1): Za vrijeme upravljanja motornim vozilom danju na vozilu moraju biti upaljena kratka ili dnevna svjetla.

<sup>56</sup> ZOOSBIH, član 93. stav (3): Noću, kao i danju u slučaju smanjene vidljivosti, vozač motornog vozila za vrijeme vožnje mora imati na vozilu upaljena najmanje kratka svjetla za osvjetljavanje puta.

<sup>57</sup> ZOOSBIH, član 93. stav (1): Za osvjetljavanje puta vozač motornog vozila, u pravilu, upotrebljava duga svjetla.

<sup>58</sup> ZOOSBIH u članu 237. stav (1) tačka 12) kaže da će se vozač vozila na motorni pogon koji po magli ne upotrebljava propisana svjetla, ili ako ta svjetla upotrebljava na način suprotan odredbama člana 95., kazniti za prekršaj, novčanom kaznom od 50 KM.

<sup>59</sup> ZOOSBIH, član 34. stav (3): U putničkom automobilu na sjedištu suvozača ne smije se prevoziti dijete mlađe od 12 godina. (Kazna za ovaj prekršaj, u skladu sa članom 234a. stav 1. tačka 3a) je od 400,00 KM do 1.000,00 KM.)

<sup>60</sup> ZOOSBIH u članu 235. stav (1) tačka 7) za vozača koji postupi suprotno članu 58. stav (2) predviđa kaznu u iznosu od 100,00 do 300,00 KM.

<sup>61</sup> ZOOSBIH u članu 235. stav (1) tačka 17) za vozača koji postupi suprotno članu 65. predviđa kaznu u iznosu od 100,00 do 300,00 KM.

Međutim, ako se u obzir uzme definicija vozila, kao i brzina kojim se e-romobili kreću, definitivno bi se trebalo razmisliti o zakonskom definisanju korištenja ovih prijevoznih sredstava. Uzimajući u obzir i ogromno aerozagađenje, naročito u većim gradovima, za svaku je pohvalu korištenje ovih sredstava, ali ako se uzme u obzir način korištenja ovih sredstava, ko ih koristi, gdje i kojom brzinom, kao i kakve su posljedice nepravilnog korištenja, onda bi se definitivno trebalo naći neko legislativno rješenje. Naravno, u okviru tog rješenja trebale bi se odrediti kategorije e-romobila (prema svojoj veličini, brzini kretanja i slično), kao i zaštitna oprema koja bi bila obavezna prilikom korištenja ovih prijevoznih sredstava, te da se odrede tačna mjesta na kojima se ova sredstva mogu voziti i kojom brzinom.<sup>62</sup>

Jedan od posebnih problema, koji se javljaju većinom u seoskim i prigradskim naseljima, je vožnja neregistrovanim i neispravnim vozilima.<sup>63</sup> Iako je zakonodavac propisao kaznu za ovakvu vrstu prekršaja problem je što su lica koja upravljaju ovakvim vozilima često nezaposlena, odnosno bez ikakvih redovnih primanja, te im se čak ni prisilno (odbijanjem od plate, penzije i slično) ne može naplatiti prekršajna kazna. Još je veći problem ukoliko se ovakvim vozilima, koja su najčešće i jako male vrijednosti sama po sebi (stara, neispravna, dotrajala) izazove saobraćajna nezgoda. Tada druga strana gotovo da nema mogućnost naplate osiguranja. Vozilima se takođe može narušavati javni red i mir, te je zakonodavac za jedan od takvih slučajeva u članu 236. stav (1), tačka 7a) predvidio kaznu od 50,00 do 250,00 KM vozaču koji prilikom pokretanja vozila iz mjesta naglo poveća brzinu kretanja na način da dolazi do stvaranja prekomjerne buke i škripe, odnosno koji postupi suprotno članu 43. stav (3).

## 2. ZAKLJUČAK

Premalo se obraća pažnja na ove vrste prekršaja. Učesnici u saobraćaju se najčešće kontrolišu postavljanjem radara. Rijetke su situacije kada se daju prekršajni nalozi za gore pomenute situacije. Nema više savjetodavnih radnji od strane policije i starijih. Svako ko zna pravila treba i dužan je opomenuti i dijete i starijeg. Škole bi trebale uvesti više časova i edukacije – malo pažnje se posvećuje stvarima, problemima i pravilima koja mogu da spasu živote. Za one najmlađe možda je najbolje stavljati razne ilustracije, sa situacijama iz saobraćaja i pravilnim i nepravilnim ponašanjem u saobraćaju, na zidove učionica i školskih hodnika. Velika je vjerovatnoća da bi najmlađi uticali i na svoje roditelje koji načine prekršaj. Takođe, potrebno je policiji vratiti autoritet jer smo često svjedoci da se pojedinci bahato ponašaju prema policijskim službenicima, te je razumljivo i njihovo izbjegavanje ulaska u konfliktne situacije, naročito sa roditeljima koji slijepo vjeruju da je njihovo dijete upravu i da ima pravo da radi šta mu je volja. Vjerovatno treba povećati i broj policijskih službenika koji bi više bili na terenu i u datim situacijama. Nemoguće je da postojeći broj policijskih službenika prati sva vozila,

<sup>62</sup> Na nižim nivoima vlasti postoje pokušaji rješavanja problema sa upotrebom električnih romobila. Kanton Sarajevo je u izmjeni Zakona o uređenju saobraćaja uveo kaznu za vozače bicikala, mopeda i električnih balansirajućih skutera koji se kreću površinama namijenjenim kretanju pješaka. U FBiH trenutno ne postoji zakon na entitetskom nivou koji reguliše upotrebu ovih vozila, dok je u Republici Srpskoj izmjenama zakona u 2021. godini definisano lako električno vozilo. Lako lično električno vozilo kao što je električni romobil, električni skateboard, hoverboard, segway i slično je vozilo na točkovima koje se djelimično ili potpuno koristi kao motorno vozilo za prijevoz jednog lica na javnoj, odnosno privatnoj površini i koje:

- se potpuno ili djelimično napaja iz samostalnog izvora energije sa ili bez sistema samobalansiranja,
- ima napon baterije do 100 VDC, odnosno integrisani punjač sa ulazom za baterije do 240 VAC. (Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima Republike Srpske, 111/21).

<sup>63</sup> ZOOSBIH u članu 234a. stav (1), tačka 8) predviđa kaznu od 400,00 do 1.000,00 KM za vozače koji učestvuju u saobraćaju vozilom koje je neregistrovano ili čija je potvrda o registraciji vozila istekla duže od 30 dana (član 207. stav (1) i član 211. stav (1)).

odnosno prekršaje. Interesantan podatak je da se u Francuskoj odnedavno građani uključuju u praćenje prekršaja tako što ih bilježe kamerama i prijavljuju. Čime se pomaže policiji.

Takođe, pojedine novčane kazne je potrebno i udesetorustručiti, jer kazna od, na primjer 30,00 KM, koja još ako se plati u roku 8 dana, iznosi pola od toga, je toliko niska da će je mnogi i više puta platiti i samim tim isti prekršaj više puta ponoviti.

Cilj ovog rada nije da se neko kritikuje nego da se ukaže na postojanje problema i da se ti problemi pokušaju riješiti, ako ne u potpunosti onda barem djelimično. Nije bitno ko je upravu a ko nije, bitno je da svi imaju ista prava i obaveze i da se zaštite ljudski životi.

Treba imati na umu da postoji jako puno problema i neriješenih situacija u saobraćaju, te da bi se našla adekvatna rješenja za postojeće i nadolazeće probleme potrebno je prije svega primijeniti već postojeću zakonsku regulativu, pa tek onda krenuti sa stvaranjem nove, odnosno vršiti izmjene i dopune postojeće. Jer, koja je svrha Zakona i podzakonskih akata ako su oni samo na papiru i niko ih se ne pridržava, odnosno pridržava ih se jednim dijelom a drugi se smatra manje važnim. Opet se potrebno vratiti na vezanje pojasa – za šta se stalno naplaćuju kazne a osoba nevezanjem pojasa ugrožava „samo“ vlastiti život, a većinom nabrojanih prekršaja ugrožava se ili tuđi život ili tuđe pravo.

Treba imati na umu da nepoštivanje zakonske regulative nije tolerancija!

### 3. LITERATURA

- Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini – skraćeno ZOOSBIH, (Službeni glasnik Bosne i Hercegovine broj 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17 i 9/18);
- Zakon o izmjenama i dopunama zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima Republike Srpske (Službeni glasnik Republike Srpske 111/21);
- Pravilnik o načinu obilježavanja motornog vozila kojim upravlja osoba koja prvi put stekne vozačku dozvolu (Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, broj 13/07) i Pravilnik o izmjenama i dopunama pravilnika o načinu obilježavanja motornog vozila kojim upravlja osoba koja prvi put stekne vozačku dozvolu: (Službeni glasnik Bosne i Hercegovine, broj 12/18).