



Broj: 01-02-1-813/25

Sarajevo: 2. 4. 2025.

S

**ZASTUPNIKU
U ZASTUPNIČKOM DOMU
PARLAMENTARNE SKUPŠTINE
BOSNE I HERCEGOVINE**

Predmet: Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti prometa na cestama u Bosni i Hercegovini, predlagatelj: zastupnici Saša Magazinović i Jasmin Imamović - dostavlja se

Poštovani,

Sukladno odluci Kolegija Zastupničkog doma Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine, u privitku vam dostavljam Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti prometa na cestama u Bosni i Hercegovini, čiji je predlagatelj: zastupnici Saša Magazinović i Jasmin Imamović, broj: 01-02-1-813/25 od 26. 3. 2025., koji je Odjel za lektoriranje Tajništva Parlamentarne skupštine BiH lektorirao na bosanski, hrvatski i srpski jezik.

S poštovanjem,

TAJNIK ZASTUPNIČKOG DOMA

Dražen Mustapić

Privitak:

- Prijedlog zakona

Dostavljeno:

- naslovu
- a/a

ПРИЈЕДЛОГ

На основу члана IV 4. а) Устава Босне и Херцеговине, Парламентарна скупштина Босне и Херцеговине, на __. сједници Представничког дома, одржаној __. __. 2025. године, и на __. сједници Дома народа, одржаној __. __. 2025. године, доноси

ЗАКОН О ИЗМЈЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ОСНОВАМА БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА У БОСНИ И ХЕРЦЕГОВИНИ

Члан 1.

У Закону о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини ("Службени гласник БиХ", бр. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 и 88/23), у члану 9. мијењају се и допуњавају следеће тачке:

Тачка 32) мијења се и гласи:

„32) насеље је простор на којем се редови или групе зграда налазе с једне или с обје стране пута, дајући му изглед улице и чије су границе означене саобраћајним знаковима за обиљежавање насељених мјеста;“.

Иза тачке 36б) додаје се нова тачка 36ц) која гласи:

„36ц) ометање саобраћаја је радња у саобраћају којом се некога, супротно саобраћајним прописима, присиљава на промјену дотадашњег начина учествовања у саобраћају;“.

У тачки 42) иза ријечи: „човјечијег хода“ додају се ријечи: „или се на било који други начин налази на коловозу;“.

Тачка 56) мијења се и гласи:

„56) саобраћајна несрећа је догађај на путу или који је започет на путу, изазван кршењем саобраћајних прописа, у којем је учествовало најмање једно возило у покрету и у којем је једно или више лица погинуло или повријеђено или је настала материјална штета;“.

Тачка 76) мијења се и гласи:

„76) учесник у саобраћају је особа која на било који начин учествује у саобраћају;“.

Иза тачке 76) додају се нове тачке 76а) и 76б) које гласе:

„76а) учесник у саобраћајној несрећи је сваки учесник у саобраћају на путевима који је на било који начин учествовао у саобраћајној несрећи;

76б) угрожавање саобраћаја је такав начин учествовања у саобраћају услед којег је наступила непосредна опасност од настанка саобраћајне несреће;“.

Члан 2.

Иза члана 42. додаје се нови члан 42а. који гласи:

„Члан 42а.

(1) Обијесна односно бахата возња је поступање возача које је у грубој супротности са правилима саобраћаја приликом које возач не показује обзир према безбједности у саобраћају односно озбиљно нарушава безбједност у саобраћају.

(2) Под обијесном односно бахатом возњом сматра се и:

1) када возач у размаку од 20 минута два или више пута прође свјетлосни саобраћајни знак којим му је забрањен пролаз,

2) кретање возилом на путу у насељу брзином већом за 40 км/х изнад највеће дозвољене брзине у насељеном мјесту или највеће дозвољене брзине дефинисане саобраћајним знаком или општим ограничењем брзине, односно ван насеља брзином већом за 60 км/х изнад највеће дозвољене брзине,

3) када возач изврши претицање колоне возила при чему својим возилом прелази или се креће по пуној уздужној линији која раздваја саобраћајне траке пута,

4) када возач управља возилом са садржајем алкохола у крви већим од 1,50 г/кг, или наркотика или других психоактивних супстанци.

(3) Овлашћено лице привремено ће одузети моторно возило од возача на лицу мјеста када је затечен у чињењу обијесне односно бахате возње из става (2) овог члана, ако се, увидом у евиденцију прописану чланом 244. овог закона, утврди да се ради о возачу који је у претходне двије године већ једним коначним и извршним прекршајним налогом, односно правоснажним судским рјешењем кажњен за обијесну односно бахату возњу прописану чланом 42а.

(4) До доношења правоснажног судског рјешења привремено одузето моторно возило чува се на простору који одреди орган надлежан за унутрашње послове чије је овлашћено лице привремено одузело моторно возило.

(5) Орган надлежан за унутрашње послове код којег се налази привремено одузето моторно возило није одговоран за штету која настане на возилу као посљедица атмосферских утицаја или више силе.“

Члан 3.

У члану 234а. иза става (3) додаје се нови став (4) који гласи:

„(4) За прекршаје из става (1) тач. 4), 5), 7), 8), 9), 10) и 11) овог члана, возачу се може, уз прописану новчану казну, заштитну мјеру и казнене бодове, изрећи и заштитна мјера трајног одузимања моторног возила ако су испуњени услови прописани чланом 42а. овог закона.“

Члан 4.

Иза члана 234а. додаје се нови члан 234б. који гласи:

„Члан 234б.

(1) Новчаном казном у износу од 2.000,00 КМ до 3.000,00 КМ казниће се за прекршај возач моторног возила који крајњом непажњом озбиљно нарушава безбједност других учесника у саобраћају, на начин да се његово поступање карактерише као обијесна односно бахата вожња (члан 42а).

(2) За прекршај из става (1) овог члана возачу ће се уз новчану казну изрећи заштитна мјера забране управљања моторним возилом у трајању од шест мјесеци и два казнена бода.

(3) За прекршај из става (1) овог члана којим је изазвана саобраћајна несрећа починилац ће се казнити новчаном казном у износу од 3.000,00 КМ до 5.000,00 КМ, а возачу ће се уз новчану казну изрећи заштитна мјера забране управљања моторним возилом у трајању од девет мјесеци и четири казнена бода.

(4) За прекршаје из ст. (1) и (3) овог члана возачу се може уз прописану новчану казну, заштитну мјеру и казнене бодове изрећи и заштитна мјера трајног одузимања моторног возила ако су испуњени услови прописани чланом 42а. овог закона.“

Члан 5.

У члану 235. став (1) тач. 1а), 1б) и 1ц) бришу се.

Члан 6.

Иза члана 235. додаје се нови члан 235а. који гласи:

„Члан 235а.

(1) Новчаном казном у износу од 200,00 КМ до 400,00 КМ казниће се за прекршај:

1) возач који приликом управљања возилом користи мобилни телефон или други уређај противно одредбама члана 33;

2) возач који у саобраћају на путу користи уређај односно средство којим се може ометати рад уређаја за мјерење брзине кретања возила, односно других уређаја намијењених за документовање прекршаја (члан 33а. став (1));

3) возач или друго лице које се за вријеме вожње у моторном возилу не веже безбједносним појасом (члан 34. став (1));

(2) За прекршаје из става (1) овог члана којим је изазвана саобраћајна несрећа, починилац ће се казнити новчаном казном од 400,00 до 2.000,00 КМ, а возачу ће се уз казну изрећи заштитна мјера забране управљања моторним возилом у трајању од једног мјесеца до шест мјесеци и два казнена бода.”

Члан 7.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику БиХ“.

Број:

_____. 2025. године

Сарајево

Предсједавајући

Представничког дома
Парламентарне скупштине БиХ

Предсједавајући

Дома народа
Парламентарне скупштине БиХ

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у члану IV 4. а) Устава Босне и Херцеговине, према којем је Парламентарна скупштина Босне и Херцеговине овлашћена за доношење закона.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

С циљем повећања безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини потребно је дјеловати системски, како репресивно тако и превентивно. Репресивно дјеловање подразумијева поштравање саобраћајних правила и прописа путем законских рјешења, као и поштравање казни за прекршиоце саобраћајних прописаних саобраћајних правила и прописа.

Превентивно дјеловање подразумијева повећање нивоа саобраћајне културе путем едукације свих учесника у саобраћају, од вртића, предшколских установа, основне школе, средње школе до ауто-школа.

Детаљном анализом око 800 саобраћајних несрећа са смртним посљедицама, теже и лакше повријеђеним и материјалном штетом, утврђени су пропусти који најчешће доводе до настанка саобраћајних несрећа. На основу спроведене анализе утврђена су и законска рјешења која би дјеловала на најчешће узроке настанка саобраћајних несрећа на путевима у БиХ.

Саобраћајне несреће са погинулим и тешко повријеђеним лицима најчешће настају као посљедица утицаја неколико фактора, а то су: брзина, алкохол, наркотици и безобзирно кршење саобраћајних прописа.

Према томе, оно што у важећем Закону о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини (у даљем тексту: ЗОБС) недостаје, а што би требало да утиче на учеснике у саобраћају, јесте дефинисање појма "обијесне односно бахате вожње". На основу анализе саобраћајних несрећа са погинулим и тешко повријеђеним лицима појам "обијесне односно бахате вожње" требало би дефинисати као екстремни примјер свих претходно наведених узрока настанка саобраћајних несрећа.

Дефинисање појма "обијесна односно бахата вожња" требало би до подигне свијест учесника о опасностима које изазивају брзина, вожња под утицајем алкохола, наркотика, претицање на пуној линији, пролазак на црвено свјетло итд.

Највећа брзина кретања у насељу је обично ограничена саобраћајним знаком изричите наредбе на 40 км/х, или важи опште ограничење брзине за насеље од 50 км/х. Ако се моторно возило у насељу гдје је ограничење брзине регулисано саобраћајним знаком изричите наредбе на 40 км/х креће брзином која је за 40 км/х већа од највеће дозвољене брзине за насеље, те при брзини од 80 км/х дође до налета моторног возила на пјешака, вјероватноћа да ће у таквој саобраћајној несрећи пјешак смртно страдати је 80%. Ако се

моторно возило у насељу гдје је ограничење брзине регулисано општим ограничењем брзине за насеље од 50 км/х креће брзином која је за 40 км/х већа од највеће дозвољене брзине за насеље, те при брзини од 90 км/х дође до налета моторног возила на пјешака, вјероватноћа да ће у таквој саобраћајној несрећи пјешак смртно stradати је више од 90 %

С обзиром да је брзина један од најчешћих узрочника саобраћајних несрећа, потребно је поштрићи казне.

На настанак саобраћајних несрећа директно утиче коришћење мобитела учесника у саобраћају током вожње, а нарочито када возач моторног возила користи мобител. Свједоци смо да возачи моторних возила све више пишу поруке за вријеме вожње, а у последње вријеме користе и друштвене мреже.

Од тренутка када просјечни, тријезни возач и возач који није под утицајем наркотика, лијекова или других психоактивних супстанци уочи опасност, до појаве видљивог трага кочења односно до почетка кочења прође једна секунда. Ако се моторно возило креће у складу са највећом дозвољеном брзином за насеље од 50 км/х, односно 13,9 м/с од тренутка уочавања опасности возача моторног возила до почетка кочења, моторно возило прелази пут од 13,90 м. Према томе, ако возач моторног возила погледа једну секунду у мобител, моторно возило је прешло пут од око 13,90 м. Кад се уради временско-просторна анализа саобраћајне несреће, добију се подаци да од тренутка настанка опасне ситуације до мјеста налета путничког аутомобила на пјешака или судара два моторна возила прође просјечно вријеме од око 1,5 секунди. Дакле, погледом у мобител у трајању од једне секунде возач потроши двије трећине времена које одлучују о људским судбинама, животу и смрти. Према томе, коришћење мобитела директно утиче на настанак саобраћајних несрећа, а с обзиром да досадашње казне нису промијениле свијест учесника у саобраћају, потребно је повећати казне и дјеловати репресивно, а исто тако потребно је радити на едукацији учесника у саобраћају о штетности коришћења мобитела за вријеме вожње.

Коришћење безбједносног појаса не утиче директно на настанак саобраћајних несрећа, али утиче директно на смањење посљедица саобраћајних несрећа. Анализе саобраћајних несрећа показују да велики број повријеђених лица у саобраћајним несрећама није користио безбједносни појас. Такође, свједоци смо бројних кампања о коришћењу безбједносног појаса које нису дале задовољавајуће резултате. Управо из тог разлога потребно је дјеловати репресивно док се не подигне свијест учесника у саобраћају о коришћењу безбједносног појаса.

III. ПРИНЦИПИ НА КОЈИМА ЈЕ ПРИЈЕДЛОГ ЗАКОНА ЗАСНОВАН

Овај приједлог закона заснован је на принципима законитости, одговорности, правичности, ефикасности, солидарности и друштвене одговорности.

IV. ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНИХ ПРАВНИХ РЈЕШЕЊА

У члану 1. Приједлога закона којим се мијења члан 9. ЗОБС-а у тачки 32) дефинише се појам насеља ради отклањања дилема и сумње у судским поступцима да ли се саобраћајна несрећа догодила у насељу или у насељеном мјесту. Да би се ријешила ова дилема, односно да би се доказало мјесто дешавања саобраћајне несреће ван разумне сумње потребно је тачно и прецизно дефинисати појам насеља. Такође, у члану 50. ЗОБС-а дефинисано је опште ограничење брзине за насеље, а не за насељено мјесто. Прецизним дефинисањем појма "насеље" спречавају се манипулације појмовима које адвокати све више користе у судским поступцима.

Свједоци смо да се свакодневно на путевима у БиХ дешавају ситуације које на неки начин ометају саобраћај, односно присиљавају учесника у саобраћају на промјену дотадашњег начина учествовања у саобраћају, а наведено ометање саобраћаја може довести до настанка саобраћајне несреће. Да би се повећала безбједност саобраћаја на путевима у БиХ, дефинисан је појам "ометање саобраћаја" у тачки 36ц).

Важно је напоменути да се може десити и да пјешак падне на коловоз, те да га док лежи на коловозу удари моторно возило. У судским процесима адвокати овакву ситуацију користе да докажу да особа која лежи на коловозу није пјешак, него препрека на путу. Због претходно наведеног потребно је проширити дефиницију пјешака како је дефинисано у тачки 42).

Дефиниција саобраћајне несреће у тачки 56) потпунија је да би се избјегле манипулације приликом судских поступака.

У ЗОБС-у је важно дефинисати појам "учесник у саобраћају" на начин како је то наведено у тачки 76). Сврха тога је да се у људима пробуди свијест о томе да учествују у саобраћају чим изађу из своје куће или стана и да је одвијање саобраћаја регулисано законом, из чега произлазе права и обавезе. Према томе, сви морамо бити свјесних својих права и обавеза, а све с циљем повећања безбједности саобраћаја и смањења негативних последица саобраћаја које се огледају у броју погинулих, тешко и лако повријеђених и у материјалној штети.

Анализом саобраћајних несрећа примијењено је да постоје лица која су директно или индиректно учесници саобраћајне несреће, што је потребно прецизно дефинисати. Дешавало се да дође до судара два моторна возила, те да предмет који је отпао са једног од моторних возила удари пјешака и нанесе му повреду. Дешавало се да овако повријеђен пјешак не може остварити права из накнаде штете јер није био директан учесник саобраћајне несреће. Дефинисањем појма "учесник у саобраћајној несрећи" у тачки 76а) обухваћени су сви учесници који на било који начин имају везе са саобраћајном несрећом.

Свједоци смо да се свакодневно на путевима у БиХ дешавају ситуације у којима невини учесници у саобраћају буду повријеђени или претрпе материјалну штету, док возач који је ометао саобраћаја не одговара. Нпр., имамо ситуацију да моторно возило А претиче

моторно возило Б, а возач моторног возила Ц с циљем избјегавања судара са моторним возилом А силази са коловоза и на свом моторном возилу направи материјалну штету. С обзиром да није било контакта између моторног возила А и моторног возила Ц, возач моторног возила Ц не може наплатити материјалну штету. Анализом овакве саобраћајне несреће јасно је да до саобраћајне несреће и штете на моторном возилу Ц не би дошло да моторно возило А није претицало. На основу претходно наведеног, јасно је да се мора дефинисати појам "угрожавање саобраћаја" у тачки 76б).

Чланом 2. Приједлога закона додаје се нови члан 42а. којим се дефинише обијесна односно бахата вожња, чиме би се подигла свијест учесника о опасностима које изазивају брзина, вожња под утицајем алкохола, наркотика, претицање на пуној линији, пролазак на црвено свјетло, те створили адекватни предуслови за санкционисање.

У члану 3. Приједлога закона допуњава се члан 234а. новим ставом чиме се уводи заштитна мјера трајног одузимања моторног возила уколико су испуњени услови прописани чланом којим се дефинишу обијесна односно бахата вожња.

Чланом 4. Приједлога закона додаје се нови члан 234б. којим се прописују казнене одредбе за обијесну односно бахату вожњу.

Чланом 5. Приједлога закона у члану 235. став (1) бришу се тач.1а), 1б) и 1ц) због потребе дефинисања посебним чланом.

Чланом 6. Приједлога закона додаје се нови члан 235а. којим се тачке које су брисане претходним чланом дефинишу, те су предложене веће новчане казне за кршење члана 33. (коришћење мобилног телефона у вожњи), члана 33а. став (1) (коришћење средстава за ометање уређаја за мјерење брзине) и члана 34. став (1) (коришћење безбједносног појаса).

Чланом 7. Приједлога закона утврђује се дан ступања на снагу овог закона.

V. ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТВА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење овог закона нису потребна додатна средства с обзиром да су она већ предвиђена и предвиђају се у буџету сваког органа и институције који га спроводе.