



Broj: 01-02-1-813/25

Sarajevo: 2. 4. 2025.

B

**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



PRIJEDLOG

Na osnovu člana IV. 4. a) Ustava Bosne i Hercegovine, Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine, na __. sjednici Predstavničkog doma, održanoj __. __. 2025. godine, i na __. sjednici Doma naroda, održanoj __. __. 2025. godine, donosi

ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O OSNOVAMA SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA U BOSNI I HERCEGOVINI

Član 1.

U Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini ("Službeni glasnik BiH", br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 i 88/23) u članu 9. mijenjaju se i dopunjavaju sljedeće tačke:

Tačka 32) mijenja se i glasi:

„32) naselje je prostor na kojem se redovi ili grupe zgrada nalaze s jedne ili s obje strane puta, dajući mu izgled ulice i čije su granice označene saobraćajnim znakovima za obilježavanje naseljenih mjesta;“.

Iza tačke 36b) dodaje se nova tačka 36c) koja glasi:

„36c) ometanje saobraćaja je radnja u saobraćaju kojom se nekoga, suprotno saobraćajnim propisima, prisiljava na promjenu dotadašnjeg načina učestvovanja u saobraćaju;“.

U tački 42) iza riječi: „čovječijeg hoda“ dodaju se riječi: „ili se na bilo koji drugi način nalazi na kolovozu;“.

Tačka 56) mijenja se i glasi:

„56) saobraćajna nesreća je događaj na putu ili koji je započet na putu, izazvan kršenjem saobraćajnih propisa, u kojem je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je jedno ili više lica poginulo ili povrijeđeno ili je nastala materijalna šteta;“.

Tačka 76) mijenja se i glasi:

„76) učesnik u saobraćaju je osoba koja na bilo koji način učestvuje u saobraćaju;“.

Iza tačke 76) dodaju se nove tač. 76a) i 76b) koje glase:

„76a) učesnik u saobraćajnoj nesreći je svaki učesnik u saobraćaju na putevima koji je na bilo koji način učestvovao u saobraćajnoj nesreći;

76b) ugrožavanje saobraćaja je takav način učestvovanja u saobraćaju usljed kojeg je nastupila neposredna opasnost nastanka saobraćajne nesreće;“.

Član 2.

Iza člana 42. dodaje se novi član 42a. koji glasi:

„Član 42a.

(1) Obijesna odnosno bahata vožnja je postupanje vozača koje je u gruboj suprotnosti s pravilima saobraćaja prilikom koje vozač ne pokazuje obzir prema sigurnosti u saobraćaju odnosno ozbiljno narušava sigurnost u saobraćaju.

(2) Pod obijesnom odnosno bahatom vožnjom smatra se i:

1) kada vozač u razmaku od 20 minuta dva ili više puta prođe svjetlosni saobraćajni znak kojim mu je zabranjen prolaz,

2) kretanje vozilom na putu u naselju brzinom većom za 40 km/h iznad najveće dozvoljene brzine u naseljenom mjestu ili najveće dozvoljene brzine definirane saobraćajnim znakom ili općim ograničenjem brzine, odnosno van naselja brzinom većom za 60 km/h iznad najveće dozvoljene brzine,

3) kada vozač izvrši preticanje kolone vozila, pri čemu svojim vozilom prelazi ili se kreće po punoj uzdužnoj liniji koja razdvaja saobraćajne trake puta,

4) kada vozač upravlja vozilom sa sadržajem alkohola u krvi većim od 1,50 g/kg ili narkotika ili drugih psihoaktivnih supstanci.

(3) Ovlašteno lice privremeno će oduzeti motorno vozilo od vozača na licu mjesta gdje je zatečen u činjenju obijesne odnosno bahate vožnje iz stava (2) ovog člana ako se uvidom u evidenciju propisanu članom 244. ovog zakona utvrdi da je riječ o vozaču koji je u prethodne dvije godine već jednom konačnim i izvršnim prekršajnim nalogom odnosno pravosnažnim sudskim rješenjem kažnjen za obijesnu odnosno bahatu vožnju koja je propisana članom 42a.

(4) Do donošenja pravosnažnog sudskog rješenja, privremeno oduzeto motorno vozilo čuva se na prostoru koji odredi organ nadležan za unutrašnje poslove čije je ovlašteno lice privremeno oduzelo motorno vozilo.

(5) Organ nadležan za unutrašnje poslove kod kojeg se nalazi privremeno oduzeto motorno vozilo nije odgovoran za štetu koja nastane na vozilu kao posljedica atmosferskih uticaja ili više sile.“

Član 3.

U članu 234a. iza stava (3) dodaje se novi stav (4) koji glasi:

„(4) Za prekršaje iz stava (1) tač. 4), 5), 7), 8), 9), 10) i 11) ovog člana vozaču se može, uz propisanu novčanu kaznu, zaštitnu mjeru i kaznene bodove, izreći i zaštitna mjera trajnog oduzimanja motornog vozila ako su ispunjeni uslovi propisani članom 42a. ovog zakona.“

Član 4.

Iza člana 234a. dodaje se novi član 234b. koji glasi:

„Član 234b.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 KM do 3.000,00 KM kaznit će se za prekršaj vozač motornog vozila koji krajnjom nepažnjom ozbiljno narušava sigurnost drugih učesnika u saobraćaju na način da se njegovo postupanje karakterizira kao obijesna odnosno bahata vožnja (član 42a).

(2) Za prekršaj iz stava (1) ovog člana vozaču će se uz novčanu kaznu izreći zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od šest mjeseci i dva kaznena boda.

(3) Za prekršaj iz stava (1) ovog člana kojim je izazvana saobraćajna nesreća počinitelj će se kazniti novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 KM do 5.000,00 KM, a vozaču će se uz novčanu kaznu izreći zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od devet mjeseci i četiri kaznena boda.

(4) Za prekršaje iz st. (1) i (3) ovog člana vozaču se može, uz propisanu novčanu kaznu, zaštitnu mjeru i kaznene bodove, izreći i zaštitna mjera trajnog oduzimanja motornog vozila ako su ispunjeni uslovi propisani članom 42a. ovog zakona.“

Član 5.

U članu 235. stav (1) tač. 1a), 1b) i 1c) brišu se.

Član 6.

Iza člana 235. dodaje se novi član 235a. koji glasi:

„Član 235a.

(1) Novčanom kaznom u iznosu od 200,00 KM do 400,00 KM kaznit će se za prekršaj:

1) vozač koji prilikom upravljanja vozilom koristi mobilni telefon ili drugi uređaj protivno odredbama člana 33,

2) vozač koji u saobraćaju na putu koristi uređaj odnosno sredstvo kojim se može ometati rad uređaja za mjerenje brzine kretanja vozila odnosno drugih uređaja namijenjenih za dokumentiranje prekršaja (član 33a. stav (1)),

3) vozač ili drugo lice koje se za vrijeme vožnje u motornom vozilu ne veže sigurnosnim pojasom (član 34. stav (1)).

(2) Za prekršaje iz stava (1) ovog člana kojim je izazvana saobraćajna nesreća počinitelj će se kazniti novčanom kaznom u iznosu od 400,00 KM do 2.000,00 KM, a vozaču će se uz kaznu izreći zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od jednog mjeseca do šest mjeseci i dva kaznena boda.“

Član 7.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku BiH“.

Broj:

____. ____ . 2025. godine

Sarajevo

Predsjedavajući

Predstavničkog doma
Parlamentarne skupštine BiH

Predsjedavajući

Doma naroda
Parlamentarne skupštine BiH

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu IV. 4. a) Ustava Bosne i Hercegovine, prema kojem je Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine ovlaštena za donošenje zakona.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

S ciljem povećanja sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, potrebno je djelovati sistemski, kako represivno tako i preventivno. Represivno djelovanje podrazumijeva pooštavanje saobraćajnih pravila i propisa kroz zakonska rješenja, kao i pooštavanje kazni za prekršiće saobraćajnih propisa.

Preventivno djelovanje podrazumijeva povećanje nivoa saobraćajne kulture edukacijom svih učesnika u saobraćaju, od vrtića, predškolskih ustanova, osnovnih škola, srednjih škola do autoškola.

Detaljnou analizom oko 800 saobraćajnih nesreća sa smrtnim posljedicama, teže i lakše povrijeđenim i materijalnom štetom, utvrđeni su propusti koji najčešće dovode do nastanka saobraćajnih nesreća. Na osnovu provedene analize, utvrđena su i zakonska rješenja koja bi djelovala na najčešće uzroke nastanka saobraćajnih nesreća na putevima u Bosni i Hercegovini.

Saobraćajne nesreće s poginulim i teško povrijeđenim licima najčešće nastaju kao posljedica uticaja nekoliko faktora, a to su: brzina, alkohol, narkotici i bezobzirno kršenje saobraćajnih propisa.

Prema tome, ono što u trenutnom Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (u daljnjem tekstu: ZOSS) nemamo, a što bi trebalo da utiče na učesnike u saobraćaju jeste definiranje pojma „obijesna odnosno bahata vožnja“. Na osnovu analize saobraćajnih nesreća s poginulim i teško povrijeđenim licima, pojam „obijesna odnosno bahata vožnja“ bi trebalo definirati kao ekstremni primjer svih navedenih uzroka nastanka saobraćajnih nesreća.

Definiranje pojma „obijesna odnosno bahata vožnja“ trebalo bi podići svijest učesnika o opasnostima koje proizvodi brzina, vožnja pod uticajem alkohola, narkotika, preticanje na punoj liniji, prolazak na crveno svjetlo itd.

Najveća brzina kretanja u naselju obično je ograničena saobraćajnim znakom izričite naredbe na 40 km/h ili važi opće ograničenje brzine za naselje od 50 km/h. Ako se motorno vozilo u naselju gdje je ograničenje brzine regulirano saobraćajnim znakom izričite naredbe na 40 km/h kreće brzinom koja je za 40 km/h veća od najveće dozvoljene brzine za naselje, te pri brzini od 80 km/h dođe do naleta motornog vozila na pješaka, vjerovatnoća da će u takvoj saobraćajnoj nesreći pješak smrtno stradati iznosi 80%. Ako se motorno vozilo u naselju gdje je ograničenje brzine regulirano općim ograničenjem brzine za naselje od 50 km/h kreće brzinom koja je za 40 km/h veća od najveće dozvoljene brzine za naselje, te pri brzini od 90 km/h dođe do naleta

motornog vozila na pješaka, vjerovatnoća da će u takvoj saobraćajnoj nesreći pješak smrtno stradati iznosi više od 90%.

S obzirom na to da je brzina jedan od najčešćih uzroka nastanka saobraćajnih nesreća, potrebno je pooštriti kazne.

Na nastanak saobraćajnih nesreća direktno utiče kada učesnik u saobraćaju, a naročito vozač motornog vozila, koristi mobitel. Svjedoci smo da vozači motornih vozila sve više pišu poruke u toku vožnje, a u posljednje vrijeme koriste i društvene mreže.

Od trenutka kada prosječni trijezni vozač i vozač koji nije pod uticajem narkotika, lijekova ili drugih psihoaktivnih supstanci uoči opasnost do pojave vidljivog traga kočenja odnosno do početka kočenja prođe 1 sekunda. Ako se motorno vozilo kreće u skladu s najvećom dozvoljenom brzinom za naselje od 50 km/h, odnosno 13,9 m/s, od trenutka uočavanja opasnosti od strane vozača motornog vozila do početka kočenja motorno vozilo prelazi put od 13,90 m. Prema tome, ako vozač motornog vozila pogleda 1 sekundu na mobitel, motorno vozilo je prešlo put od oko 13,90 m. Kad se uradi vremensko-prostorna analiza saobraćajne nesreće, dobiju se podaci da od trenutka nastanka opasne situacije do mjesta naleta putničkog automobila na pješaka ili sudar dva motorna vozila prođe prosječno vrijeme od oko 1,5 sekundi. Pogledom na mobitel od 1 sekunde vozač potroši dvije trećine vremena koje odlučuju o ljudskim sudbinama, o životu i smrti. Prema tome, korištenje mobitela direktno utiče na nastanak saobraćajnih nesreća, a s obzirom da dosadašnje kazne nisu promijenile svijest učesnika u saobraćaju, potrebno je povećati kazne i djelovati represivno, a isto tako potrebno je raditi na edukaciji učesnika u saobraćaju o štetnosti korištenja mobitela u saobraćaju.

Korištenje sigurnosnog pojasa ne utiče direktno na nastanak saobraćajnih nesreća, ali utiče direktno na smanjenje posljedica saobraćajnih nesreća. Analize saobraćajnih nesreća pokazuju da veliki broj povrijeđenih lica u saobraćajnim nesrećama nije koristio sigurnosni pojas. Također, svjedoci smo brojnih kampanja o korištenju sigurnosnog pojasa koje nisu dale zadovoljavajuće rezultate. Upravo iz tog razloga potrebno je djelovati represivno dok ne podignemo svijest učesnika u saobraćaju o korištenju sigurnosnog pojasa.

III. PRINCIPI NA KOJIMA JE PRIJEDLOG ZAKONA ZASNOVAN

Ovaj prijedlog zakona zasnovan je na principima zakonitosti, odgovornosti, pravičnosti, efikasnosti, solidarnosti i društvene odgovornosti.

IV. OBRAZLOŽENJE PREDLOŽENIH PRAVNIH RJEŠENJA

U članu 1. Prijedloga zakona kojim se mijenja član 9. ZOSS-a u tački 32) definira se pojam „naselje“ radi otklanjanja dilema i sumnje u sudskim postupcima da li se saobraćajna nesreća dogodila u naselju ili naseljenom mjestu. Da bi se riješila ova dilema, odnosno da bi se dokazalo mjesto dešavanja saobraćajne nesreće izvan razumne sumnje, potrebno je tačno i precizno definirati pojam „naselje“. Također, u članu 50. ZOSS-a definirano je opće ograničenje brzine

za naselje, a ne naseljeno mjesto. Prema tome, preciznim definiranjem pojma „naselje“ sprečavaju se manipulacije pojmovima koje advokati sve više koriste u sudskim postupcima.

Svjedoci smo da se svakodnevno na putevima u BiH dešavaju situacije koje na neki način ometaju saobraćaj, odnosno prisiljavaju učesnika u saobraćaju na promjenu dotadašnjeg načina učestvovanja u saobraćaju, a navedeno ometanje saobraćaja može dovesti do nastanka saobraćajne nesreće. Da bi povećali sigurnost saobraćaja na putevima u BiH, u tački 36c) definiran je pojam „ometanje saobraćaja“.

Važno je napomenuti da se može desiti i slučaj da pješak padne na kolovoz i da ga, dok leži na kolovozu, udari motorno vozilo. U sudskim procesima advokati ovakvu situaciju koriste da dokažu da osoba koja leži na kolovozu nije pješak, nego prepreka na putu. Zbog prethodno navedenog potrebno je proširiti definiciju pješaka kako je definirano u tački 42).

Definicija saobraćajne nesreće u tački 56) detaljnije je definirana da bi se izbjegle manipulacije prilikom sudskih postupaka.

U ZOSS-u je važno definirati pojam „učesnik u saobraćaju“ kako je definirano u tački 76). Navedena definicija treba probuditi svijest u ljudima da čim izađu iz svoje kuće ili stana, oni učestvuju u saobraćaju, a da je odvijanje saobraćaja regulirano zakonom, iz čega proizlaze prava i obaveze. Prema tome, svi moramo biti svjesni svojih prava i obaveza, a sve s ciljem povećanja sigurnosti saobraćaja i smanjenja negativnih posljedica saobraćaja koji se ogledaju u broju poginulih, teško i lako povrijeđenih i materijalnoj šteti.

Analizom saobraćajnih nesreća primijećeno je da postoje lica koja su direktno ili indirektno učesnici u saobraćajnoj nesreći, što je potrebno precizno definirati. Dešavali su se slučajevi da dođe do sudara dva motorna vozila, a onda predmet koji je otpao s jednog od motornih vozila udari pješaka i nanese mu povrede. Dešavalo se da ovako povrijeđen pješak ne može ostvariti prava iz naknade štete jer nije bio direktni učesnik u saobraćajnoj nesreći. Definiranjem pojma „učesnik u saobraćajnoj nesreći“ u tački 76a) obuhvaćeni su svi učesnici koji su na bilo koji način imali veze sa saobraćajnom nesrećom.

Svjedoci smo da se svakodnevno na putevima u BiH događa da učesnici u saobraćaju koji nisu krivi budu povrijeđeni ili pretrpe materijalnu štetu, a vozač koji je ometao saobraćaj ne odgovara. Naprimjer imamo situaciju da motorno vozilo A pretiče motorno vozilo B, a vozač motornog vozila C s ciljem izbjegavanja sudara s motornim vozilom A silazi s kolovoza i na svom motornom vozilu napravi materijalnu štetu. S obzirom na to da nije bilo kontakta između motornog vozila A i motornog vozila C, vozač motornog vozila C ne može naplatiti materijalnu štetu. Analizom ovakve saobraćajne nesreće, jasno je da do saobraćajne nesreće i štete na motornom vozilu C ne bi došlo da motorno vozilo A nije preticalo. Na osnovu navedenog, jasno je da se mora definirati pojam „ugrožavanje saobraćaja“ u tački 76b).

Članom 2. Prijedloga zakona dodaje se novi član 42a. kojim se definira objesna odnosno bahata vožnja čime bi se podigla svijest učesnika o opasnostima koje proizvodi brzina, vožnja pod uticajem alkohola, narkotika, preticanje na punoj liniji, prolazak na crveno svjetlo, te stvorili adekvatni preduslovi za sankcioniranje.

U članu 3. Prijedloga zakona dopunjava se član 234a. novim stavom čime se uvodi zaštitna mjera trajnog oduzimanja motornog vozila ako su ispunjeni uslovi propisani članom koji definira objesnu odnosno bahatu vožnju.

Članom 4. Prijedloga zakona dodaje se novi član 234b. kojim se propisuju kaznene odredbe za objesnu odnosno bahatu vožnju.

Članom 5. Prijedloga zakona u članu 235. stav (1) brišu se tač. 1a), 1b) i 1c) zbog potrebe definiranja posebnim članom.

Članom 6. Prijedloga zakona dodaje se novi član 235a. kojim se tačke koje su brisane prethodnim članom definiraju te su predložene veće novčane kazne za kršenje člana 33. (korištenje mobilnog telefona u vožnji), člana 33a. stav (1) (korištenje sredstava za ometanje uređaja za mjerenje brzine) i člana 34. stav (1) (korištenje sigurnosnog pojasa).

Članom 7. Prijedloga zakona utvrđuje se dan stupanja na snagu ovog zakona.

V. FINANSIJSKA SREDSTVA ZA PROVOĐENJE ZAKONA

Za provođenje ovog zakona nisu potrebna dodatna sredstva s obzirom da su ona već predviđena i predviđaju se u budžetu svakog organa i institucije koji ga provode.