

Pravna regulativa ponašanja vozača u prometu na cestama i sankcije za najčešće prometne prekršaje (posebice u odnosu na mlade vozače)

Matijanić, Karla

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **The Polytechnic of Rijeka / Veleučilište u Rijeci**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:125:968102>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-26**



Repository / Repozitorij:

[Polytechnic of Rijeka Digital Repository - DR PolyRi](#)



VELEUČILIŠTE U RIJECI

Karla Matijanić

PRAVNA REGULATIVA PONAŠANJA VOZAČA U PROMETU NA CESTAMA I SANKCIJE ZA NAJČEŠĆE PROMETNE PREKRŠAJE (POSEBICE U ODNOSU NA MLADE VOZAČE)

(završni rad)

Rijeka, 2019.

VELEUČILIŠTE U RIJECI

Prometni odjel

Stručni studij Cestovni promet

PRAVNA REGULATIVA PONAŠANJA VOZAČA U PROMETU NA CESTAMA I SANKCIJE ZA NAJČEŠĆE PROMETNE PREKRŠAJE (POSEBICE U ODNOSU NA MLADE VOZAČE)

(završni rad)

MENTOR

Dr. sc. Sandra Debeljak, predavač

STUDENT

Karla Matijanić

2429000008/15

Rijeka, srpanj 2019.

VELEUČILIŠTE U RIJECI

Prometni odjel

Rijeka, 13. 3. 2019.

**ZADATAK
za završni rad**

Pristupnici Karli Matijanić

MBS: 2429000008/15

Studentici Preddiplomskog stručnog studija Cestovni promet izdaje se zadatak za završni rad – tema završnog rada pod nazivom:

**PRAVNA REGULATIVA PONAŠANJA VOZAČA U PROMETU NA CESTAMA
I SANKCIJE ZA NAJČEŠĆE PROMETNE PREKRŠAJE (POSEBICE U
ODNOSU NA MLADE VOZAČE)**

Sadržaj zadatka: U radu prikazati osnovne pojmove i opće odredbe iz relevantnih pravnih akata za sudionike u prometu kao temeljne čimbenike sigurnosti cestovnog prometa. Istražiti i prikazati statističke podatke vrsta i uzroka prometnih nesreća na prometnicama, s posebnim osvrtom na mlade vozače te s tim u svezi provesti anketno istraživanje kako bi se dobili i proučili podatci o ponašanju mladih vozača u prometu i njihovoj svjesnosti o pravnoj regulativi vezanoj uz sigurnost prometa na cestama. Temeljem obrađenih i dobivenih statističkih podataka prikazati pravno uređenje i zapriječene kazne za najčešće prometne prekršaje sukladno odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. U radu se posebno osvrnuti i na najnoviji Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama i njegova nova rješenja te strožije sankcije za najčešće prometne prekršaje.

Rad obraditi sukladno odredbama Pravilnika o završnom radu Veleučilišta u Rijeci.

Zadano: 13. 3. 2019.

Predati do: 15. 9. 2019.

Mentor:


(Dr. sc. Sandra Debeljak, predavač)

Pročelnik odjela:


(Dr. sc. Ivice Barišić, prof. v. š.)

Zadatak primila dana: 13. 3. 2019.


(Karla Matijanić)

Dostavlja se:
- mentoru
- pristupniku

IZJAVA

Izjavljujem da sam završni rad pod naslovom *Pravna regulativa ponašanja vozača u prometu na cestama i sankcije za najčešće prometne prekršaje (posebice u odnosu na mlade vozače)* izradila samostalno pod nadzorom i uz stručnu pomoć mentorice dr. sc. Sandre Debeljak, pred.

Karla Matijanić

Karla Matijanić
(potpis studentice)

SAŽETAK

Prometne nesreće koje mogu biti samo s posljedicama materijalnih štete, a u najgorem slučaju s ljudskim posljedicama stradavanja, bilo lakše ozlijeđenima ili mrtvima, svakodnevna su pojava na našim prometnicama u Republici Hrvatskoj. Jedna od zanimljivosti je da su procjene Svjetske zdravstvene organizacije da će do 2030. godine smrtno stradavanje u prometnim nesrećama postati peti uzrok smrtnosti. Danas gledajući, prometne nesreće su prvi uzrok stradavanja mladih vozača u dobi od 10 – 24 godina. Iako osoba može postati vozačem motornog vozila tek od 18-e godine, razlog stradavanja mladih ljudi do osamnaeste godine života može biti da su se u prometnoj nesreći našli kao suvozač, putnik motornog vozila, pješak ili biciklist u prometu. Neki od glavnih uzroka prometnih nesreća kod mladih vozača su neiskustvo koje prividno nestane zbog prevelike samouvjerenosti, nepoštivanje brzina, korištenja alkohola prije samo sjedanja za volan i sl. U ovom završnom radu dana je analiza stanja sigurnosti prometa, uzimajući statističke podatke MUP – a u kojima se poseban osvrt daje na mlade vozače, njihove pogreške u prometu i same posljedice. Prikazan je i pregled mjera primjenom kojih bi se dugoročno moglo poboljšati stanje sigurnosti mladih vozača na hrvatskim prometnicama. Prilikom ove analize posebno su prikazana pravna pravila i odredbe važećih i relevantnih pravnih akata, a u posebnom poglavlju prikazani su pojedini dijelovi trenutno novog Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji se nalazi u saborskoj proceduri i prošao je prvo saborsko čitanje. U radu su također prikazani, obrađeni i analizirani rezultati provedenog anketnog istraživanja među mladim vozačima.

Ključne riječi: sigurnost cestovnog prometa, pravna regulativa, Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, statistički pokazatelji, mladi vozači.

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
1.1. Tematika završnog rada	1
1.2. Problem završnog rada.....	2
1.3. Predmet završnog rada.....	2
1.4. Svrha završnog rada	3
1.5. Cilj završnog rada	3
1.6. Struktura završnog rada	3
2. OSNOVNI POJMOVI I OPĆE ODREBE IZ RELEVANTNIH PRAVNIH AKATA ZA SUDIONIKE U PROMETU – TEMELJNI ČIMBENICI SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA	5
2.1. Elementi sigurnosti na cestama u odredbama pojedinih pravni pravila	11
za prometne znakove	11
3. STATISTIČKI PODACI MINISTARSTVA UNUTARNJIH POSLOVA KAO PRIKAZ VRSTA I UZROKA PROMETNIH NESREĆA NA PROMETNICAMA	17
3.1. Analiza pojedinih statističkih podataka prometnih nesreća na prometnicama iz Statističkog pregleda temeljnih sigurnosnih pokazatelja u 2018. godini.....	17
3.2. Analiza pojedinih statističkih podataka prometnih nesreća na prometnicama iz Biltena o sigurnosti cestovnog prometa u 2017. godini, posebice u odnosu na mlade vozače	28
4. ISTRAŽIVANJE PREKRŠAJA MLADIH VOZAČA U PROMETU	41
5. PROMETNA PRAVILA I ZAPRIJEČENE KAZNE ZA NAJČEŠĆE PROMETNE PREKRŠAJE PREMA ZAKONU O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA.....	52
6. NEKE ODREDNICE IZ NOVOG PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	68
6.1. Prikaz prijedloga izmjena i dopuna pojedinih članaka Zakona o sigurnosti prometa na cestama.....	72
7. ZAKLJUČAK.....	92
POPIS LITERATURE.....	94
POPIS SLIKA	96

1. UVOD

1.1. Tematika završnog rada

Tematika završnog rada su mladi vozači, osvrt na mlade vozače i njihovo pristupanje prometnicama nakon položenog vozačkog ispita. Srž i najbitniji dio ovog završnog rada je navođenje najčešćih prometnih nesreća koje su prouzrokovali mladi vozači, koje uzrokuju još i danas, te u skladu s time navođenje sankcija i kazni nakon počinjenih prekršaja.

Mnogi statistički podaci, istraživanja i analiza istih utvrđuju da kod mladih vozača najviše problema i uzroka prometnih nesreća kreće od neiskustva i prevelikog uvjerenja u svoje, iako tek stečene, vozačke sposobnosti. Upravo to i dovodi do velikog broja nesreća na prometnicama koje uključuju materijalnu štetu na vozilima ili objektima koji se nalaze na cesti ili pored ceste, ozljedama ljudi, ili u najgorem slučaju kada dođe do gubitka ljudskih života. Naravno, isto treba uzeti u obzir da su mladi ljudi daleko više u prednosti ispred starijih ljudi jer im upravo mladost i zdravije psiho–fizičko stanje omogućava bolje uočavanje problema na prometnicama, brže reakcije i saniranje problema. Ono što je možda i najveći problem kod mladih vozača je upravo ta procjena opasnosti u prometu. Procjena hoće li stići prestići/zaobići vozilo koje nije/je u pokretu, hoće li stići prestići/zaobići bicikl, traktor, moped, motocikl, automobil koji je u pokretu iako se vozilo iz suprotnog smjera približava, je li brzina dovoljno primjerena uvjetima na cesti, ima li veze ako se vozi 20–ak km/h brže jer ipak smatra da tu prometnicu zna napamet, itd. Mladi vozači uočavaju puno manji broj opasnosti na prometnicama, koje se stječu isključivo iskustvom koje stječemo vožnjom motornog vozila. Uočavaju ih ili prekasno ili tek kad im netko napomene tijekom vožnje da pripaze na vozilo koje stoji, koje dolazi, koje će ih možda prestići ili opasnost koja se već nalazi na prometnici. Uočavaju opasnosti puno sporije te samim time smatraju da je opasnost, koja se već nalazi na putu, možda mnogo manja i da će stići reagirati i samim time će krenuti u vrijeme reakcije puno sporije što može dovesti do prometne nesreće. Kako bi mladi vozači počeli prometnicu shvaćati ozbiljnije, procjenu rizika dovesti do najveće točke, tj. do točke iskusnog vozača, potrebno im je puno vremena na prometnicama kako bi što objektivnije sagledali probleme na koje mogu naići i kako bi na vrijeme znali reagirati te zaobići prometnu nesreću. U daljnjem nastavku završnog rada bit će priložena statistika i analiza iz MUP – a., te

samostalna analiza ankete od autora o prekršajima i sankcijama mladih vozača u prometu. Isto tako, bit će obrađena anketa autora u kojoj se ispitalo mlade vozače o njihovim iskustvima, prekršajima te posljedicama koje su nastale nakon same prometne nesreće. Bit će prikazan i pregled mjera primjenom kojih bi se, na duže vrijeme gledano, moglo poboljšati stanje sigurnosti mladih vozača na hrvatskim prometnicama, što bi uvelike doprinijelo mladim vozačima i ostalim sudionicima u prometu. Prilikom ove analize posebno su prikazana pravna pravila i odredbe važećih i relevantnih pravnih akata, a u posebnom poglavlju prikazani su pojedini dijelovi trenutno novog Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji se nalazi u saborskoj proceduri i prošao je prvo saborsko čitanje. U radu su također prikazani, obrađeni i analizirani rezultati provedenog anketnog istraživanja među mladim vozačima koje je provela sama autorica. U provedenoj anketi će biti prikazana dob vozača, koliko dugo posjeduju vozačku dozvolu, koliko često krše pravila ponašanja u prometu i koji su to najčešći prekršaji koji krše, a da su prošli bez posljedica ili sa posljedicama, bilo samo kazne, materijalna šteta ili ozlijede vozača i ostalih sudionika u izazvanoj prometnoj nesreći.

1.2. Problem završnog rada

Problem u ovom završnom radu predstavljaju mladi vozači u prometu i njihovo neodgovorno ponašanje na prometnicama sa kojim ugrožavaju kako sebe, tako i ostale sudionike u prometu.

1.3. Predmet završnog rada

Predmet završnog rada je prikazati problematiku mladih vozača u prometu, koje su njihove najčešće greške, koje su sankcije za najčešće im prometne prekršaje te ih upoznati sa Prijedlogom o izmjenama i dopunama Zakona koji daje strože sankcije te gleda što više osigurati sve sudionike u prometu i smanjiti stopu smrtnosti na prometnicama.

1.4. Svrha završnog rada

Svrha završnog rada je da uz pomoć zakona, prijedloga o izmjenama zakona, primjerima prometnih nesreća i sankcijama istih osvijestiti mlade vozače o njihovim pogreškama, navesti ih da uče iz tuđih, a ne svojih grešaka i da se ubuduće više vode zakonima nego svojim uvjerenjima i čvrstim, u većini slučajeva krivim, uvjerenjima.

1.5. Cilj završnog rada

Sam cilj završnog rada jest upoznati sve sudionike u prometu s njihovim obavezama, propisima koji štite njih i ostale sudionike u prometu. Dati poseban osvrt na mlade vozače te ih upoznati s najčešćim prekršajima mladih vozača te sankcijama za iste. Isto tako, spomenuti novi Prijedlog o izmjenama i dopunama Zakona koji daje strože kazne za prekršaje u prometu.

1.6. Struktura završnog rada

Završni rad pod naslovom "Pravna regulativa ponašanja vozača u prometu na cestama i sankcije za najčešće prometne prekršaje, (posebice u odnosu na mlade vozače)" je strukturno koncipiran u 7 poglavlja. U prvom poglavlju se nalazi Uvod s nekoliko uvodnih rečenica o tematici, problemu, predmetu, svrsi, cilju i strukturi završnog rada. S drugim poglavljem "Osnovni pojmovi i opće odredbe iz relevantnih pravnih akata za sudionike u prometu – temeljni čimbenici sigurnosti cestovnog prometa" se navode osnovni pojmovi i odredbe ponašanja u prometu te koji su elementi sigurnosti o kojima ovisi siguran protok prometa. U trećem poglavlju, pod nazivom "Statistički podaci MUP-a kao prikaz vrsta i uzroka prometnih nesreća na prometnicama" se analiziraju statistički podaci MUP-a kao prikaz vrste i uzroka prometnih nesreća na prometnicama. Navode se dvije analize pojedinih statističkih podataka prometnih nesreća iz temelja sigurnosnih pokazatelja u 2018. godini. Dat će se osvrt i na Bilten o sigurnosti cestovnog prometa iz 2017. godini, posebice u donosu na mlade vozače. S četvrtim poglavljem pod nazivom "Istraživanje prekršaja mladih vozača u prometu" se provodi istraživanje prekršaja mladih vozača te analiza prekršaja, što je bio uzrok, razlog prometne nesreće, jesu li u dovoljnoj mjeri mladi vozači upoznati sa svojim pravima i

odredbama iz pravila u prometu, te sankcijama za prekršaje istih. S petim poglavljem "Prometna pravila i zapriječene kazne za najčešće prometne prekršaje prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama" se navode prometna pravila i kazne za najčešće prometne prekršaje prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, koje su odredbe, kazne i sankcije za kršenje pravila ponašanja u prometu, bilo kazne s novčanim posljedicama, posljedicama oduzimanja vozačke dozvole ili zatvorske kazne. Prije samog poglavlja Zaključak, predzadnjim poglavljem pod nazivom "Neke odrednice iz novog prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama" se uspoređuje Zakon koji je trenutno na snazi te u kojoj mjeri ga je predlagatelj odlučio postrožiti kako bi se smanjio broj prometnih nesreća, a povećala sigurnost na cestama. Za sam kraj u poglavlju "Zaključak" se sama bit, problematika i moguća rješenja sažimaju u nekoliko rečenica, daje se osvrt na cijeli rad te mišljenje o mladim vozačima, njihovim pogreškama te mogućim rješenjima kako bi se mlade vozače u još većoj mjeri educiralo i osvijestilo da većina prometnih nesreća upravo dolazi iz ove, najopasnije nam kategorije, skupine mladih vozača. Kako zbog premalo iskustva na prometnicama, tako i zbog prevelikog samopouzdanja s kojim stupaju na prometnice.

2. OSNOVNI POJMOVI I OPĆE ODREBE IZ RELEVANTNIH PRAVNIH AKATA ZA SUDIONIKE U PROMETU – TEMELJNI ČIMBENICI SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA

Prema autorima Tomić i Barišić, temeljni čimbenici koji utječu na sigurnost cestovnog prometa su: čovjek, vozilo i cesta. Samo njihovo zajedničko sagledavanje, analiziranje i unaprjeđenje može pridonijeti sigurnijem odvijanju prometa. Prema statistikama utjecaj vozača na nastanak prometnih nesreća iznosi 80 do 85 %, prometnice 10 do 15 % i vozila oko 5 %. (Tomić, Barišić, 2019., 377.)

U daljnjem tekstu završnog rada će se navoditi članci iz pojedinih relevantnih zakonskih pravnih akata i to Zakona o cestama ("Narodne novine", broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14; u daljnjem tekstu: ZOC ili Zakon o cestama) i posebice Zakona o sigurnosti prometa na cestama ("Narodne novine", broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15 i 108/17; u daljnjem tekstu: ZOSPC ili Zakon o sigurnosti prometa na cestama) gdje će se поближе objasniti pojam sudionika u prometu, značenje motornog vozila, nabrojati te objasniti veste cesta, prometnica, ceste te sama srž i bit prometnih znakova te kazne za nepoštivanje istih. Prikazom pojedinih odredbi ovih pravnih akata navest će se temeljni čimbenici koji utječu na sigurnost cestovnog prometa, kako bi se u kasnijem dijelu rada lakše sagledalo specifične podatke i odredbe vezane uz najčešće prometne prekršaje, njihove uzroke, njihovu pravnu regulativu i potom se u radu usmjerilo i na mlade vozače.

Čovjek u prometu pojavljuje se kao izravni sudionik (vozač, pješak, putnik, biciklist), ali i neizravno, u sustavu obrazovanja vozača, u kreiranju pravila i propisa, u nadzoru prometa, u konstruiranju i održavanju vozila, u projektiranju, gradnji i održavanju prometnica, kao organizator prometnog procesa, prometnik ili dispečer u prijevoznom poduzeću i na mnogim drugim mjestima, gdje posredno utječe na sigurnost u prometu. Od iznimne važnosti za sustav sigurnosti cestovnog prometa jest upravo to da osobe koje na takav način mogu utjecati na sigurnost prometa budu svjesne te uloge i svom poslu pristupaju s punom odgovornošću. (Tomić, Barišić, 2019., 377.)

Cesta je svaka javna cesta, ulice u naselju i nerazvrstane ceste na kojima se obavlja promet (čl. 2., st. 1. t. 1. ZOSPC). Naime, Zakon o sigurnosti prometa na cestama u svojem članku 2. daje cijeli niz definicija pojedinih pojmova u smislu tog Zakona i upravo kreće s

definicijom ceste. Nadalje, prema ZOSPC-u javna cesta je površina od općeg značenja za promet kojom se svatko može slobodno koristiti uz uvjete određene ovim Zakonom i koju je nadležno tijelo proglasilo javnom cestom (čl. 2., st. 1. t. 2. ZOSPC). Nogostup je posebno uređena prometna površina namijenjena za kretanje pješaka, koja nije u razini s kolnikom ceste ili je od kolnika odvojena na drugi način. (čl. 2., st. 1. t. 20. ZOSPC). Obilježeni pješački prijelaz je dio kolničke površine namijenjen za prelaženje pješaka preko kolnika, obilježen oznakama na kolniku i prometnim znakovima obavijesti. (čl. 2., st. 1. t. 21. ZOSPC). Pješačka zona je uređena prometna površina u prvom redu namijenjena za kretanje pješaka, u kojoj nije dozvoljeno kretanje (čl. 2., st. 1. t. 23. ZOSPC). Vozilo je svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po cesti, osim dječjih prijevoznih sredstava, prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pri tom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda (čl. 2., st. 1. t. 28. ZOSPC). Osobni automobil je motorno vozilo namijenjeno za prijevoz osoba koje, osim sjedala za vozača, ima najviše osam sjedala (čl. 2., st. 1. t. 43. ZOSPC). Bicikl je vozilo koje ima najmanje dva kotača i koje se pokreće isključivo snagom vozača ili koje je opremljeno pedalama i pomoćnim električnim motorom čija najveća trajna snaga nije veća od 0,25 kW i koja se progresivno smanjuje do nule kad brzina dostigne 25 km/h, ili prije, ako vozač prestane pokretati pedale (čl. 2., st. 1. t. 49. ZOSPC). Vozač je osoba koja na cesti upravlja vozilom (čl. 2., st. 1. t. 68. ZOSPC). Mladi vozač je vozač motornog vozila u dobi do navršene 24. godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske (čl. 2., st. 1. t. 69. ZOSPC). Pješak je osoba koja sudjeluje u prometu, a nije vozač niti putnik u vozilu ili na vozilu (čl. 2., st. 1. t. 70. ZOSPC). Smanjena vidljivost postoji ako zbog nepovoljnih atmosferskih ili drugih prilika (magle, snijega, kiše, prašine, dima i sl.) vozač ne može jasno uočiti druge sudionike u prometu ili prometni znak na udaljenosti od najmanje 200 m na cesti izvan naselja, odnosno od najmanje 100 m u naselju (čl. 2., st. 1. t. 85. ZOSPC).

Da bi se prometna nesreća definirala prema točnim odredbama, u obzir se uzima stavak 1. t. 86. članka 2. iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama, a on prometnu nesreću određuje kao događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula, ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće, ili je izazvana materijalna šteta. Nije prometna nesreća kada je radno vozilo, radni stroj, motokultivator, traktor ili

zaprežno vozilo, krećući se po nerazvrstanoj cesti ili pri obavljanju radova u pokretu, sletjelo s nerazvrstane ceste ili se prevrnulo ili udarilo u neku prirodnu prepreku, a pritom ne sudjeluje drugo vozilo ili pješak i kada tim događajem drugoj osobi nije prouzročena šteta (čl. 2., st. 1. t. 86. ZOSPC). No, kako naglašavaju autori Tomić i Barišić, klasičnoj definiciji trebalo bi nadodati da je to zapravo i skup čitavog niza nesretnih okolnosti, na koje utječu, pored ljudskog faktora, i stanje vozila, cestovna infrastruktura te prometna okolina i incidentni čimbenici. Prometna nesreća skup je različitih elemenata koji su međusobno povezani te ih se nikako ne može stohastički promatrati. Promatrani sustav potrebno je razdvojiti na čimbenike i posebno ih analizirati kako bismo uvidjeli međusobnu povezanost i određene specifičnosti svakog elementa promatranog sustava (Tomić, Barišić, 2019., 377.). Kada se spominje prometna nesreća, uz nju se odmah veže pojam lakše ozlijeđene, teže ozlijeđene ili poginule osobe. Poginula osoba – osoba koja je poginula u prometnoj nesreći na mjestu događaja, pri prijevozu ili u roku od 30 dana od posljedica te nesreće. Ozlijeđena osoba – osoba koja je u prometnoj nesreći zadobila ozljede za koje treba medicinski tretman. Teško ozlijeđena osoba – osoba koja je zadobila ozljede zbog kojih je hospitalizirana dulje od 24 sata i koje ostavljaju trajne štetne posljedice. Tu spadaju prijelomi kostiju, otvorena iščašenja zglobova, ozljede mozga i ostalih organa važnih za život, teže opekline te unutarnja i vanjska krvarenja koja ugrožavaju život. Lakše ozlijeđena osoba - osoba koja je zadobila ozljede koje su površinska oštećenja tijela (poput površinskih rana ili nagnječenja mekih tkiva, uganuća zglobova i slično), koje se većinom liječe ambulantno i ne ostavljaju trajne posljedice ni funkcionalno ni estetski. (Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., 144. – 145.)

Materijalna šteta u prometnoj nesreći je šteta nastala na vozilima koja su sudjelovala u prometnoj nesreći ili na objektima, prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama. Vozačka dozvola je javna isprava koju je izdalo nadležno državno tijelo i kojom se dokazuje pravo upravljanja određenim kategorijama vozila. (čl. 2., st. 1. t. 87. i 88. ZOSPC)

Da bi motorna vozila, pješaci i ostali sudionici mogli ići svim prometnim putovima, potreban je zakon koji uređuje pravni status javnih cesta i nerazvrstanih cesta, način korištenja javnih cesta i nerazvrstanih cesta, razvrstavanje javnih cesta, planiranje građenja i održavanja javnih cesta, upravljanje javnim cestama, mjere za zaštitu javnih i nerazvrstanih cesta i prometa na njima, koncesije, financiranje i nadzor javnih cesta. Vrste cesta koje razlikujemo su javna cesta, autocesta, državna cesta, brza cesta, županijska cesta, lokalna cesta,

nerazvrstana cesta. U nastavku će se ukratko prikazati i pojmovna određenja pojedinih vrsta cesta kako ih definira Zakon o cestama i Zakon o sigurnosti prometa na cestama.

Javne ceste su ceste razvrstane kao javne ceste sukladno Zakonu o cestama, koje svatko može slobodno koristiti na način i pod uvjetima određenim ovim Zakonom i drugim propisima. Javne ceste su javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske. Ne mogu se otuđiti iz vlasništva Republike Hrvatske niti se na njima mogu stjecati stvarna prava, osim u slučajevima propisanim Zakonom o cestama. (čl. 2., st. 1. t. 1. i čl. 3. ZOC). Kao što je već prethodno u radu navedeno, Zakon o sigurnosti prometa na cestama za potrebe tog Zakona javnu cestu definira kao površinu od općeg značenja za promet kojom se svatko može slobodno koristiti uz uvjete određene tim Zakonom i koju je nadležno tijelo proglasilo javnom cestom. (čl. 2., st. 1. t. 2. ZOSPC)

Zakon o cestama definira autoceste kao javne ceste s tehničkim karakteristikama autoceste određenim propisima kojima se uređuje sigurnost prometa na cestama, koje imaju funkciju povezivanja Republike Hrvatske u europski prometni sustav, ostvarivanja kontinuiteta E-cesta (međunarodnim i međudržavnim sporazumima određena kao europska cesta), prometnog povezivanja regija Republike Hrvatske, omogućavanja tranzitnog prometa, a koje su razvrstane kao autoceste sukladno ovom Zakonu, (čl. 2., st. 1. t. 2. ZOC) Ovom definicijom Zakon o cestama ujedno upućuje na Zakon o sigurnosti prometa na cestama, kojim je autocesta definirana kao javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za promet motornih vozila, koja ima dvije fizički odvojene kolničke trake (zeleni pojas, zaštitnu ogradu i sl.) za promet iz suprotnih smjerova sa po najmanje dvije prometne trake širine najmanje 3,5 m, a s obzirom na konfiguraciju terena – i po jednu traku za zaustavljanje vozila u nuždi širine najmanje 2,5 m, bez raskrižja s poprečnim cestama i željezničkim ili tramvajskim prugama u istoj razini, u čiji se promet može uključiti, odnosno isključiti samo određenim i posebno izgrađenim priključnim prometnim trakama za ubrzavanje ili usporavanje, odnosno priključnim rampama, kojom je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 80 km/h i koja je kao autocesta označena propisanim prometnim znakom. (čl. 2., st. 1. t. 3. ZOSPC) Na ovoj vrsti javnih cesta je najvažnija sigurnost u prometu jer se postižu brzine znatno veće od ostalih. Samim time smanjuje se sigurnost u prometu i povećava broj prometnih nesreća, ako nije na kvalitetan način osigurana

horizontalna i vertikalna signalizacija koja upozorava vozače na vrijeme, stanje ceste i trenutne gužve na cestama nastale zbog prevelikog broja automobila i slično.

Sukladno Zakonu o cestama, državne ceste su javne ceste koje imaju funkciju povezivanja Republike Hrvatske u europski prometni sustav, ostvarivanja kontinuiteta E-cesta prometnog povezivanja regija Republike Hrvatske, prometnog povezivanja sjedišta županija međusobno, povezivanja sjedišta županija s većim regionalnim sjedištima susjednih država (gradovi veći od 100.000 stanovnika), omogućavanja tranzitnog prometa, koje čine cestovnu okosnicu velikih otoka i kojima se ostvaruje kontinuitet državnih cesta kroz gradove, a koje su razvrstane kao državne ceste sukladno ovom Zakonu. (čl. 2., st. 1. t. 3. ZOC) Zakon o sigurnosti prometa na cestama naglašava (za potrebe tumačenja tog Zakona) da je državna cesta svaka javna cesta koja povezuje cjelokupni teritorij Republike Hrvatske i povezuje ga s mrežom glavnih europskih cesta. (čl. 2., st. 1. t. 6. ZOSPC)

Brza cesta je javna cesta namijenjena za promet isključivo motornih vozila, s jednom ili dvije razdvojene kolničke trake, koja ima sva raskrižja u dvije ili više razina s poprečnim cestama i drugim prometnicama (željezničkim ili tramvajskim prugama), u pravilu nema zaustavnih traka i koja je kao takva označena propisanim prometnim znakom. (čl. 2., st. 1. t. 4. ZOSPC) Isto tako, prema autorskom mišljenju, daje se naglasak na smanjenu sigurnost i povećanu priliku za prometnim nesrećama jer je sam prometni tok omogućio veće brzine vozača, što zbog bržeg stizanja na određenju destinaciju, što zbog smanjenja gradskih prometnih gužvi i mogućih prometnih zastoja u samom centru grada i ulica.

Prema Zakonu o cestama županijske ceste su javne ceste koje povezuju sjedišta županija s gradovima i općinskim sjedištima, koje povezuju sjedišta gradova i općina međusobno, preko kojih se ostvaruje veza grada ili gradskih dijelova s državnim cestama, a koje su razvrstane kao županijske ceste sukladno ovom Zakonu koji određuje svrhu, cilj, postojanost i važnost županijskih cesta. (čl. 2., st. 1. t. 4. ZOC) Zakon o sigurnosti prometa na cestama u definiranju pojma županijske ceste za svoje potrebe naglašava da je riječ o javnoj cesti koja povezuje područje jedne ili više županija. (čl. 2., st. 1. t. 7. ZOSPC)

Lokalne ceste su javne ceste koje povezuju sjedište grada, odnosno općine s naseljima s više od 50 stanovnika unutar grada ili općine, ceste u urbanom području koje povezuju gradske četvrti sa županijskim cestama, ceste koje povezuju susjedne gradske četvrti

međusobno, a koje su razvrstane kao lokalne ceste sukladno Zakonu o cestama. (čl. 2. st. 1. t. 5. ZOC) Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama lokalna cesta je javna cesta koja spada u mrežu županijskih cesta i povezuje područje grada i/ili općine. (čl. 2., st. 1. t. 8. ZOSPC) Treba naglasiti da lokalne ceste povezuju urbane dijelove grada sa zabačenim i manje prometnim mjestima u okolici.

Nerazvrstane ceste su ceste koje se koriste za promet vozilima, koje svatko može slobodno koristiti na način i pod uvjetima određenim Zakonom o cestama i drugim propisima, a koje nisu razvrstane kao javne ceste u smislu Zakona o cestama. (čl. 2. st. 1. t. 6. ZOC) Za potrebe tumačenja odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama ovaj Zakon definira nerazvrstanu cestu kao površinu koja se koristi za promet po bilo kojoj osnovi i koja je dostupna većem broju raznih korisnika (seoski, poljski i šumski putovi, putovi na nasipima za obranu od poplava, pristupne ceste i prostori parkirališta, benzinskih crpki i sl.). (čl. 2., st. 1. t. 9. ZOSPC) Nerazvrstane ceste su najčešće one ceste koje nemaju uređen prometni put, nailazi se na šljunak, krupno kamenje ili samo jedan sloj asfalta kako ipak ne bi došlo do uništavanja automobila koji onuda prometuju po potrebi.

Zakon o sigurnosti prometa na cestama u svojem članku 6. posebno propisuje da se ceste, kao osnova na kojoj se odvija promet, moraju projektirati, izgrađivati, opremiti, održavati i štititi tako da odgovaraju svojoj namjeni i zahtjevima sigurnosti prometa u skladu s odredbama posebnog zakona i propisima donesenim na temelju toga zakona. Pravna ili fizička osoba obrtnik nadležna za održavanje ceste dužna je voditi brigu i poduzimati primjerene mjere glede omogućavanja odvijanja sigurnog i nesmetanog prometa. Javne ceste, njihovi pojedini dijelovi i objekti na njima, mogu se pustiti u promet tek nakon što se, na način propisan posebnim zakonom, utvrdi da s gledišta sigurnosti prometa udovoljavaju propisanim tehničkim normativima. Pravna ili fizička osoba obrtnik koji postupi protivno ovim određenjima Zakona kaznit će se novčanom kaznom od 5.000,00 do 15.000,00 kuna, a također je predviđena i novčana kazna u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna za prekršaj iz ovoga članka za odgovornu osobu u pravnoj osobi i tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave.

2.1. Elementi sigurnosti na cestama u odredbama pojedinih pravnih pravila za prometne znakove

Kako bi prometni tok bio što sigurniji, kako bi se u što većem postotku izbjegle prometne nesreće, važno je osigurati kvalitetnu i provjerenu horizontalnu i vertikalnu signalizaciju. Te dvije vrste signalizacije omogućavaju, kako vozaču tako i pješaku, da se što lakše i sigurnije kreće na svim prometnim putovima. Za horizontalnu signalizaciju smatra se sve što se nalazi na tlu, od pješačkih staza koje moraju biti označene reflektirajućim svjetlima kako bi ih vozači što prije i lakše uočili, do oznaka na kolniku koja označavaju parkirna mjesta, zabranjene zone parkiranja, posebne vozne prometne trake isključivo za bicikliste, odvojeno prometovanje pješaka i biciklista, itd. Za vertikalnu signalizaciju smatra se kako su to svi znakovi vertikalnog položaja, tj. znakovi koji imaju uporište u zemlji, znakova na jednom stupu smije biti najviše dva plus dopunska ploča. Vertikalna signalizacija u većini slučajeva treba jedino vozaču kako bi mu naglasio dozvoljenu brzinu, opasnost na cesti ili važnu obavijest. (Legac, Zagreb 2008., 172.)

Ceste se moraju obilježavati propisanim prometnim znakovima kojima se sudionici u prometu upozoravaju na opasnost koja im prijete na određenoj cesti ili dijelu te ceste, stavljaju do znanja ograničenja, zabrane i obveze kojih se sudionici u prometu moraju držati i daju potrebne obavijesti za siguran i nesmetan tok prometa. (čl. 12., st. 1. ZOSPC). Kako bi prometnice i sam prometni tok mogao teći što sigurnije, prometnim znakovima moraju se obilježiti i opasnosti privremenog karaktera, osobito one koje nastanu zbog iznenadnog oštećenja ili onesposobljavanja ceste te privremena ograničenja i privremene zabrane u prometu i ti se znakovi moraju ukloniti čim prestanu razlozi zbog kojih su postavljeni (čl. 12., st. 2. ZOSPC).

Prometni znakovi su:

- znakovi opasnosti,
- znakovi izričitih naredbi,
- znakovi obavijesti te
- znakovi obavijesti.

Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka. Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna i odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj sudionik u prometu koji postupi suprotno odredbi stavka 4. ovoga članka. (čl. 12., st. 3. ZOSPC) Za vođenje prometa, dozvoljeno je na jedan nosač staviti dva prometna znaka s dopunskom pločom koja je sastavni dio prometnog znaka i koja pobliže određuje značenje prometnog znaka. Naravno, moguće je postavljanje znakova i bez nje. Promjenjivi prometni znakovi, prometna svjetla i svjetlosne oznake te oznake na kolniku i drugim površinama su također vrlo važne kako bi svim sudionicima u prometu sa svjetlosnim signalima i oznakama skrenula pozornost na upozorenje o stanju na cesti. Sudionici u prometu dužni su držati se ograničenja, zabrana i obveza izraženih pomoću postavljenih prometnih znakova. Postavljanjem što kvalitetnije i točnije signalizacije, uvelike se doprinosi smanjenju prometnih nesreća te što sigurnijem prometnom toku na cestama. Kako bi znakovi bili vidljivi, uočljivi te nesmetano obavljali rad i svrhu, potrebna su redovna održavanja na cestama, što će biti spomenuto u daljnjem dijelu ovog rada.

Prometni znakovi postavljaju se i održavaju tako da ih sudionici u prometu mogu danju i noću na vrijeme i lako uočiti te pravodobno postupiti u skladu s njihovim značenjem. Kako bi se uočili danju, postavljaju se u žarkim bojama i velikim promjerima te na određenoj visini koja ovisi gdje se prometni znak nalazi. Prometni znakovi moraju se odmah ukloniti, dopuniti ili zamijeniti ako njihovo značenje ne odgovara izmijenjenim uvjetima prometa na cesti ili zahtjevima sigurnosti te ako su oštećeni ili uništeni, kako ne bi došlo do prekasnog uočavanja znaka te same nezgode na cesti. Prometni znakovi, oprema i signalizacija na cestama postavljaju se na temelju prometnog elaborata koji je prilagođen vrsti ceste. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave. (čl. 13. ZOSPC)

Sukladno članku 14. ZOSPC-a na prometni znak i na stup na koji je znak postavljen zabranjeno je stavljati sve što nije u svezi sa značenjem prometnog znaka. (čl. 14. st. 1. ZOSPC) U skladu sa zakonom, na prometni stup postavljaju se najviše dva prometna znaka plus dopunska ploča sa objašnjenjem istih ili sama nadopuna za povećan oprez u vožnji, prometu ili nadolazećoj prometnoj relaciji (<https://www.prometna-signalizacija.com/vertikalna-signalizacija/prometni-znakovi/>, 3.7.2019.). Prema stavku 2. članka 14. ZOSPC-a, zabranjeno je neovlašteno postavljati, uklanjati, zamjenjivati ili oštećivati prometne znakove i opremu ceste, ili mijenjati značenje prometnih znakova, a Zakon o sigurnosti prometa na cestama za kršenje ove odredbe propisuje novčanu kaznu iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kojom će se kazniti pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno ovom pravilu iz ovog stavka Zakona odredbi stavka 2. ovoga članka koji izričito zabranjuje neovlašteno postavljanje znakova, uklanjanje, zamjenjivanje ili oštećivanje istih. Za prekršaj iz ovoga članka 14. Zakona kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave. Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj fizička osoba koja postupi suprotno odredbi stavka 1. i 2. ovoga članka. (čl. 14. ZOSPC)

Na cesti se ne smiju postavljati ploče, znakovi, svjetla, stupovi ili drugi slični predmeti kojima se zaklanja ili smanjuje vidljivost postavljenih prometnih znakova, ili koji svojim oblikom, bojom, izgledom ili mjestom postavljanja oponašaju neki prometni znak ili slične na neki prometni znak, ili zasljepljuju sudionike u prometu, ili odvrćaju njihovu pozornost u mjeri koja može biti opasna za sigurnost prometa. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno ovoj odredbi. ZOSPC također predviđa novčanu kaznu u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna za odgovornu osobu u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave te novčanu kaznu u iznosu od 2.000,00 kuna za fizičku osobu ako te osobe postupe suprotno ovoj zakonskoj odredbi. (čl. 15. ZOSPC)

Znakovi opasnosti služe da se sudionici u prometu na cesti upozore na opasnost koja prijete na određenom mjestu, odnosno dijelu ceste i da se obavijeste o prirodi te opasnosti. Znakovi izričitih naredbi stavljaju do znanja sudionicima u prometu na cesti zabrane, ograničenja i obveze. Znakovi obavijesti pružaju sudionicima u prometu potrebne obavijesti o

cesti kojom se kreću i druge obavijesti koje im mogu biti korisne. (čl. 16. st. 1.-3. ZOSPC) Isto tako služe za vođenje prometa obavještavaju sudionike u prometu o pružanju cestovnih smjerova, rasporedu ciljeva i vođenju prometa prema tim ciljevima te o raskrižjima, čvorištima i odmorištima na određenom smjeru ceste. (čl. 16. st. 4. ZOSPC) Znakove se nalazi u kombinaciji boja crveno – bijela, bijelo – plava sa različitim geometrijskim oblicima koja dodatno naglašavaju da li se radi opasnost, obavijesti ili izričitoj naredbi koja je upućena samom vozaču motornog vozila na cesti.

Znakovi opasnosti i izričitih naredbi moraju biti prevučeni reflektirajućim naljepnicama ili osvijetljeni vlastitim izvorom svjetlosti, a na autocesti, brzjoj cesti, cesti namijenjenoj isključivo za promet motornih vozila te državnoj cesti i znakovi obavijesti. Znakovi opasnosti, izričitih naredbi, obavijesti i obavijesti za vođenje prometa koji se postavljaju ili zamjenjuju na autocestama i tunelima, moraju biti izvedeni tako da im se, s obzirom na trenutne uvjete i okolnosti prometa na autocesti, ili njezinom dijelu, ili tunelima duljim od 500 m, može mijenjati značenje (čl. 17. st. 1.-2. ZOSPC). Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka. Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 do 5.000,00 kuna odgovorna osoba u pravnoj osobi i u tijelu državne vlasti ili tijelu jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave. (čl. 17. 3.-4. ZOSPC) Ako se radi o znakovima na bržim prometnicama, gdje imaju tuneli ili nadvožnjaci, moguće je postaviti prometni znak horizontalno na samoj građevini, ali da je visina i veličina u skladu sa mogućnosti vozačevog pravovremenog uočavanja znaka.

Za upravljanje prometom na tehnički način upotrebljavaju se semafori. Na semaforima, svjetla se postavljaju po okomitoj osi, jedno ispod drugoga i to: crveno gore, žuto u sredini, a zeleno dolje. Ako je ovaj uređaj postavljen i iznad prometne trake, svjetla mogu biti postavljena po vodoravnoj osi, jedno pokraj drugoga i to: crveno lijevo, žuto u sredini, a zeleno desno. Ta su svjetla u obliku kruga, a zeleno svjetlo može biti i u obliku jedne strelice ili više strelica smještenih u krugu crne boje. (čl. 18. ZOSPC) U većim gradovima ima mogućnost zelenog vala koji omogućava nesmetano kretanje vozača u prometu bez zaustavljanja sa određenim brzinama.

Oznake na kolniku služe za usmjeravanje, obavještanje i vođenje sudionika u prometu. Mogu se postaviti same ili uz druge prometne znakove ako je potrebno da se značenje tih znakova jače istakne, odnosno potpunije odredi ili objasni. Oznake čine crte, strelice, natpisi i druge oznake. Moraju imati i reflektirajuća svojstva kako bi bilo što uočljivi za sudionike. (čl. 24. ZOSPC)

Oznake na kolniku postavljaju se na cestama sa suvremenim kolnikom. Na javnoj cesti, izvan naselja, sa suvremenim kolnikom za promet u oba smjera na kojem postoje samo dvije prometne trake, te trake moraju biti odvojene odgovarajućom uzdužnom crtom na kolniku, a na državnoj cesti obilježene i rubnim crtama. (čl. 25. st. 1.-2. ZOSPC) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. Za prekršaj iz ovoga članka kaznit će se novčanom kaznom od 1.500,00 do 5.000,00 kuna odgovorna osoba u pravnoj osobi. (čl. 25. st. 3.-4. ZOSPC) Oznake na kolniku su bitne kako vozaču, tako i pješacima. Vozaču da bi znao koliki je njegov prometnik trak kojim smije prometovati, kolika su parkirna mjesta za ostavljanje automobila, dozvoljena mjesta za pretjecanje drugog motornog vozila i sl. Za pješake su oznake na kolniku i nogostupu isto vrlo važne, pogotovo ako se na nogostupu nalazi i biciklistička staza koja služi za nesmetan prolazak biciklista. Oznake se zbog sigurnosti samih sudionika moraju poštivati jer se samim time može izbjeći fizički sudar vozila sa pješakom ili biciklistom, te biciklista sa pješakom.

Na ovom mjestu će se ukratko usmjeriti i na odredbe iz članka 26. i 31. Zakona o cestama prema kojima su u smislu tog Zakona poslovi održavanja javnih cesta sljedeći:– planiranje održavanja i mjera zaštite javnih cesta i prometa na njima, – redovito i izvanredno održavanje javnih cesta, – ustupanje radova redovitog i izvanrednog održavanja javnih cesta, – stručni nadzor i kontrola kakvoće ugrađenih materijala i izvedenih radova održavanja javnih cesta, – ustupanje usluga stručnog nadzora i kontrole kakvoće ugrađenih materijala i izvedenih radova održavanja javnih cesta, – osiguranje uklanjanja oštećenih i napuštenih vozila i drugih stvari s javne ceste, – ophodnja. Radovi izvanrednog održavanja javnih cesta mogu se izvoditi samo na temelju glavnog ili izvedbenog projekta i propisa iz stavka 3. ovoga članka. Popis poslova redovitog i izvanrednog održavanja, opseg pojedinih radova i rokove izvođenja tih radova, pravila i tehničke uvjete za izvođenje radova u ljetnom i zimskom razdoblju te pravila za ophodnju javnih cesta propisuje ministar. (čl. 26. ZOC) Ostali poslovi

upravljanja javnim cestama u smislu ovoga Zakona jesu: – osiguranje obavješćivanja javnosti o stanju i prohodnosti javnih cesta, izvanrednim događajima na njima i o meteorološkim uvjetima značajnim za sigurno odvijanje prometa, – vođenje podataka o javnim cestama, – priprema podloga za pripremu i dodjelu koncesija, – odlučivanje o korištenju cestovnog zemljišta i obavljanju pratećih djelatnosti na javnim cestama, – organizacija sustava naplate cestarine na autocestama i objektima s naplatom cestarine, – praćenje i analiza stanja sigurnosti prometa na javnim cestama, – izrada izvješća, elaborata, ekspertiza i sličnih materijala za potrebe Hrvatskog sabora, Vlade, Ministarstva, županijske skupštine i župana.
(čl. 31. ZOC)

3. STATISTIČKI PODACI MINISTARSTVA UNUTARNJIH POSLOVA KAO PRIKAZ VRSTA I UZROKA PROMETNIH NESREĆA NA PROMETNICAMA

3.1. Analiza pojedinih statističkih podataka prometnih nesreća na prometnicama iz Statističkog pregleda temeljnih sigurnosnih pokazatelja u 2018. godini

Kako bi se na kraju svake godine mogli izbaciti statistički podaci o prometnim nesrećama i stradalim osobama, potrebni su točni podaci prikupljeni tokom cijele godine. Neki podaci koji su potrebni kako bi statistički prikaz bio što točniji su županija u kojoj se dogodila prometna nesreća, tko je sudjelovao u prometnoj nesreći, radi li se o sukobu dvaju (ili više) motornih vozila međusobno ili se radi o prometnoj nesreći koja se desila između čovjeka i automobila, čovjeka – motociklista, motociklista – automobila, pješaka – biciklista, biciklista – automobila, itd. Isto tako je potreban broj teže ili lakše ozlijeđenih, te smrtno stradalih. Koja dobna skupina ljudi je sudjelovala u prometnoj nesreći, koja je bila vrsta prometne nesreće, a koji je razlog zbog kojega je došlo do prometne nesreće. Ovdje se daje naglasak na razliku između vrste prometne nesreće kada se treba saznati kakva je nesreća u pitanju bila, je li se dogodio sudar vozila u pokretu, udar vozila u parkirano vozilo, slijetanje vozila s ceste, nalet na bicikl, nalet na pješaka, itd. Kada se spomene razlog prometne nesreće, onda se traži uzrok koji je doveo do vrste prometne nesreće. Neki od razloga prometnih nesreća su nepoštivanje ograničenja brzine, korištenje mobitela tijekom vožnje, prevelika sigurnost u neku relaciju koju vozači koriste na dnevnoj bazi, nepropisno prestrojavanje, presijecanje prometnih trakova, nepropisno pretjecanje, konzumacija alkohola, naglo kočenje ili usporavanje, itd. Kako bi se što točnije prikazao sam statistički podatak o broju stradalih vozača, sudionika u prometu i kolateralnih žrtava, u daljnjem nastavku ovog poglavlja koristit će se materijal Ministarstva unutarnjih poslova, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini. Treba napomenuti da su u radu korišteni svi dostupni podatci pa su oni za 2018. godinu (i njezinu usporedbu s 2017. godinom) korišteni iz ovog izvora, jer su u trenutku izrade ovog rada bili jedino dostupni. Pojedini detaljniji podatci koji su navedeni u daljnjoj razradi, korišteni su za prikaz analize statističkih podataka vezanih prvenstveno uz mlade vozače i oni prikazuju zadnje dostupnu godinu koja sadrži takve detaljnije podatke, a to je u ovome trenutku 2017. godina.

Slika 1: Prometne nesreće i posljedice

4. 1. Prometne nesreće i posljedice							
Policijska uprava	PROMETNE NESREĆE				NASTRADALE OSOBE		
	UKUPNO	S MATERIJALNOM ŠTETOM	S OZLIJEĐENIMA	S POGINULIMA	POGINULE	TEŽE OZLIJEĐENE	LAKŠE OZLIJEĐENE
zagrebačka I. kategorija	7.833	5.536	2.247	50	55	420	2.527
splitsko-dalmatinska	2.934	1.700	1.202	32	32	358	1.293
primorsko-goranska	3.477	2.705	759	13	14	224	749
osječko-baranjska	2.163	1.473	666	24	28	169	805
istarska	1.841	1.213	606	22	23	118	665
II. kategorija - ukupno	10.415	7.091	3.233	91	97	869	3.512
dubrovačko-neretvanska	802	371	417	14	16	131	433
karlovačka	1.069	712	346	11	13	116	401
sisачko-moslavačka	1.465	1.032	415	18	18	123	517
šibensko-kninska	1.114	792	311	11	11	108	317
vukovarsko-srijemska	1.317	863	439	15	16	94	557
zadarska	2.139	1.622	501	16	17	197	500
III. kategorija - ukupno	7.906	5.392	2.429	85	91	769	2.725
bjelovarsko-bilogorska	769	478	283	8	9	92	287
brodsko-posavska	1.051	695	347	9	10	103	431
kopriivničko-križevačka	619	355	257	7	7	64	293
krapinsko-zagorska	666	459	201	6	6	51	248
ličko-senjska	1.090	826	251	13	13	96	278
međimurska	646	425	211	10	11	71	227
požeško-slavonska	519	358	157	4	4	46	172
varždinska	1.255	919	328	8	8	71	358
virovitičko-podravska	633	449	178	6	6	51	189
IV. kategorija - ukupno	7.248	4.964	2.213	71	74	645	2.483
SVEUKUPNO	33.402	22.983	10.122	297	317	2.703	11.247

Izvor: MUP, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini, 2019., str. 130.

Putem prikazane tablice, dobiva se statistička analiza prometnih nesreća prema županijama, prikazane su četiri kategorije u kojima ima ukupan broj prometnih nesreća prema županijama. Svaka kategorija, prema stupcima, ima broj ljudi sa prometnim nesrećama i nastradalim osobama. U zasebnoj vertikalnoj tablici je podjela na broj poginulih, teže ozlijeđenih i lakše ozlijeđenih osoba. Iz tablice se može iščitati da je najveća stopa ukupnih prometnih nesreća upravo u drugoj kategoriji. Kategorija u koju spadaju Dubrovačko-neretvanska, Karlovačka, Sisačko-moslavačka, Šibensko-kninska, Vukovarsko-srijemska i Zadarska županija. Isto tako, drastično se ističe 2. kategorija po broju prometnih nesreća s najvećom materijalnom štetom, s brojem ozlijeđenih, poginulih, teže ozlijeđenih i lakše ozlijeđenih. Sveukupan broj nesreća dostiže čak peteroznamenkastu brojku od 33.402 tisuće ljudi.

Slika 2: Vrste prometnih nesreća

4. 3. Vrste prometnih nesreća							
Vrste prometnih nesreća	Nesreće s nastradalim osobama			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2017.	2018.	+ - %	2017.	2018.	2017.	2018.
Sudari vozila u pokretu	5.267	5.056	-4,0	127	96	8.070	7.755
Udar vozila u parkirano vozilo	108	114	+5,6	2	2	136	138
Slijetanje vozila s ceste	2.378	2.217	-6,8	100	99	2.968	2.787
Nalet na bicikl	398	368	-7,5	16	16	394	364
Nalet na pješaka	1.438	1.361	-5,4	53	65	1.482	1.379
Nalet na motocikl ili moped	155	133	-14,2	7	1	169	149
Sudar s vlakom	14	19	+35,7	5	7	15	25
Udar vozila u objekt na cesti	83	82	-1,2	2	5	95	102
Udar vozila u objekt kraj ceste	295	286	-3,1	14	15	365	373
Nalet na životinju	41	39	-4,9		1	45	45
Ostalo	733	744	+1,5	5	10	827	833
UKUPNO	10.910	10.419	-4,5	331	317	14.566	13.950

Sudari vozila u pokretu	Nesreće s nastradalim osobama			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2017.	2018.	+ - %	2017.	2018.	2017.	2018.
Iz suprotnih smjerova	1.318	1.278	-3,0	83	58	2.326	2.257
Bočni	2.076	1.982	-4,5	26	22	2.997	2.862
Pri usporednoj vožnji	175	194	+10,9	2	1	227	272
Pri vožnji u slijedu	1.619	1.537	-5,1	15	15	2.430	2.288
Pri vožnji unazad	79	65	-17,7	1		90	76
UKUPNO	5.267	5.056	-4,0	127	96	8.070	7.755

Izvor: MUP, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini, 2019., str. 132.

S tablicom 4.3., prikazanoj na Slici 2: Vrste prometnih nesreća prikazuje se točan broj prometnih nesreća po vrsti, koji je broj nastradalih, poginulih i ozlijeđenih osoba uspoređujući 2017. i 2018. godinu. Vrsta prometnih nesreća ima nekoliko, ali one koje vrijedi izdvojiti su sudar vozila u pokretu, slijetanje vozila sa ceste i nalet na pješaka. Gledajući stanje iz 2017. i 2018. godine, vidi se da je broj nesreća s nastradalim, poginulim i ozlijeđenih osobama u padu. Brojke možda ne dostižu velike raspone, ali gledajući na to da se radi o ljudskim životima, a ne materijalnoj šteti, itekako vrijedi napomenuti da sankcije i mjere opreza u sigurnosti prometa na cestama imaju učinak te trebaju dalje napredovati u svrhu očuvanju ljudskih života.

Sudar vozila u pokretu je na prvom mjestu kada se gledaju nesreće sa stradalim, poginulim i ozlijeđenim osobama. Na drugom mjestu je slijetanje vozila sa ceste. Ova vrsta

prometne nesreće može biti uzrokovana sa nekoliko faktora koji mogu, a ne moraju ovisiti o samom vozaču automobila. Neki od uzroka mogu biti umor, nepregledna cesta, nedostatak osvjetljenja prometnice, distrakcija zbog mobitela ili ostalih putnika u vozilu, loši uvjeti na cesti, izlijetanje divljači na prometnicu... Uzroka može biti mnogo, naravno da svemu doprinosi i vozačeva brzina, pogotovo ako ona nije prilagođena prometnim znakovima, upozorenjima ili uvjetima na cesti.

Na zadnjoj, ali nikako najmanje važnoj vrsti prometne nesreće nalazi se kategorija "Nalet na pješaka". U ovakvim situacijama, kada vozač motornog vozila naleti na pješaka, vrijedi "zakon jačega". Zakon kojim se najmanje krivi pješaka, a najviše vozača jer je automobil u svakom pogledu jači nego sam pješak i podrazumijeva se da vozač mora imati veći oprez pri gradskoj ili vangradskoj vožnji. Naravno da se sagledava i činjenica koliko je pješak bio na oprezu, je li poštivao svoje mjesto dozvoljenog prijelaza (pješački prijelaz), je li pazio na dovoljnu preglednost, je li svjesno išao prekršiti prometna pravila koja su mu nalagala da mu je određeno mjesto prijelaza zabranjeno, je li koristio mobitel pri prijelazu preko ceste i sl.

Kada se spominju sudari vozila koja su u pokretu, daje se naglasak na bočne sudare. Bočni sudari koji mogu biti uzrokovani zbog tzv. slaloma pri mijenjanju traka, nepoštivanje prava prolaska, oduzimanje prava prednosti drugog vozača, neoprezni izlasci s parkirnog mjesta ili sam izlazak na cestu bilo sa sporedne na glavnu prometnice ili obrnuto. Dakako treba naglasiti i sudare koji su uzrokovani u vožnji u slijedu ili sudar iz suprotnih smjerova. Kod sudara u vožnji u slijedu je najčešći primjer kada se vozi u kolonama na autocestama, brzim cestama ili gradovima sa tri ili više traka. Tada dolazi do sudara gdje se vozilo može udariti sa stražnje strane ako se izgubi koncentracija koja je potrebna radi što bržeg vremena uočavanja i reagiranja ako dođe do kočenja ili iznenadnog zastoja. U sudarima iz suprotnih smjerova, frontalnog sudara dvaju vozila u pokretu, prometne nesreće nerijetko završe sa smrtnim ishodom za neke od sudionika prometnih nesreća. Zbog brzina i ostalih čimbenika u sudaru, nerijetko dođe do smrtnih posljedica kako za vozača tako i za ostale putnike u automobilu.

Slika 3: Okolnosti koje su prethodile prometnim nesrećama

4. 4. Okolnosti koje su prethodile prometnim nesrećama							
Pogreške vozača	Nesreće s nastradalim osobama			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2017.	2018.	+ - %	2017.	2018.	2017.	2018.
Nepropisna brzina	466	374	-19,7	15	12	623	521
Brzina neprimjerena uvjetima	3.038	2.972	-2,2	110	146	4.141	4.033
Vožnja na nedovoljnoj udaljenosti	938	795	-15,2	9	8	1.356	1.131
Zakašnjelo uočavanje opasnosti	82	97	+18,3	3	5	93	105
Nepropisno pretjecanje	286	286	0,0	22	12	418	441
Nepropisno obilježanje	87	86	-1,1		3	97	105
Nepropisno mimolaženje	68	71	+4,4	1	2	102	107
Nepropisno uključanje u promet	543	528	-2,8	4	2	679	657
Nepropisno skretanje	453	434	-4,2	5	6	579	547
Nepropisno okretanje	51	64	+25,5			68	81
Nepropisna vožnja unazad	188	188	0,0	7	5	193	191
Nepropisno prestrojavanje	121	121	0,0			146	160
Nepoštivanje prednosti prolaza	1.802	1.700	-5,7	25	14	2.607	2.437
Nepropisno parkiranje	12	8	-33,3			15	12
Naglo usporavanje - kočenje	22	22	0,0			27	23
Nepoštivanje svjetlosnog znaka	221	191	-13,6	12	12	307	280
Neosiguran teret na vozilu	11	7	-36,4			12	11
Nemarno postupanje s vozilom	75	47	-37,3		2	87	53
Ostale pogreške vozača	1.192	1.151	-3,4	49	39	1.413	1.350
Nepropisno kretanje voz.na kolniku	837	880	+5,1	54	37	1.172	1.287
UKUPNO	10.493	10.022	-4,5	316	305	14.135	13.532

Pogreške pješaka	Nesreće s nastradalim			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2017.	2018.	+ - %	2017.	2018.	2017.	2018.
Nepoštivanje svjetlosnog znaka	49	45	-8,2	2		49	50
Nekorštenje obilježenog pješ.prijel.	87	86	-1,1	3	5	88	88
Nekorštenje pothodnika		5			1		4
Ostale pogreške pješaka	183	163	-10,9	9	4	176	166
UKUPNO	319	299	-6,3	14	10	313	308

Ostale okolnosti	Nesreće s nastradalim			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2017.	2018.	+ - %	2017.	2018.	2017.	2018.
Neočekivana pojava opasnosti	91	86	-5,5	1	2	109	95
Iznenadni kvar vozila	7	12	+71,4			9	15
UKUPNO	98	98	0,0	1	2	118	110

Izvor: MUP, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini, 2019., str. 133.

U priloženoj tablici navode se sve pogreške vozača koje dovode do prometnih nesreća u kojima može biti nastradalih, ozlijeđenih ili smrtno stradanih. Njih je jako puno, ali one koje se po svojim brojkama ističu su svakako brzine neprimjerene uvjetima i nepoštivanje prednosti prolaza. Kod činjenice da vozači nerijetko brzinu ne prilagođavaju uvjetima na cesti je problem što većina, koja svakodnevno ide nekom prometnom rutom kaže "Ja tu cestu već napamet znam.". Sa samom tom izjavom nisu svjesni da iako oni prometnicu znaju napamet, ona svoje uvjete vožnje mijenja prema vremenu i ne garantira siguran prolazak niti jednom vozaču koji nije spreman svoju brzinu prilagoditi uvjetima koji se nalaze na cesti. Kada se spomene nepoštivanje prednosti prolaska, prvo pitanje koje svi postavljaju "A kako si prošao u

autoškoli test?" Najveći problem u ovoj pogrešci vozača je isto tako cesta "koju znaju napamet" pa tijekom vožnje najčešće razmišljaju o drugim stvarima, nisu usredotočeni na prometni tok, ostale sudionike na cesti ili moguće izvanredne događaje na cesti koji mogu uzrokovati prometnu nesreću s materijalnim ili tjelesnim posljedicama.

Za pogreške pješaka se uzimaju najčešće pogreške koje rade ako se kreću prometnim trakom bez reflektirajućih prsluka ili ne koriste zakonom propisane pješačke prijelaze. Sama činjenica da se pješaci, ako nema nogostupa, a naseljeno je mjesto, mogu kretati prometnim trakom, treba vozačima skrenuti pozornost na još veći oprez u takvim mjestima jer je mogućnost za prometnom nesrećom povećana. Sam problem postaje još veći ako se ne koriste reflektirajući prsluci koji služe vozaču kako bi što prije uočio pješaka te poduzeo mjere opreza pri zaobilaženju. Sam apsurd ljudske logike je nekorištenje pješačkih prijelaza koji su prvobitno namijenjeni pješacima i njihovom prolasku preko prometnih traka sa zagwarantiranom sigurnošću prijelaza.

Slika 4: Broj prema vrsti vozila koja su sudjelovala u prometnim nesrećama

4. 6. Prometne nesreće i posljedice prema vrsti vozila

Vrsta vozila	Broj vozila u PN			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2017.	2018.	+ - %	2017.	2018.	2017.	2018.
Moped	983	829	-15,7	8	4	738	630
Motocikl	1.599	1.700	+6,3	42	55	1.221	1.340
Četverocikl	55	48	-12,7	1	2	47	37
Osobno vozilo	47.367	45.722	-3,5	187	153	9.198	8.730
Autobus	759	706	-7,0	1		194	176
Teretno vozilo	5.130	5.347	+4,2	9	6	444	455
Traktor	334	336	+0,6	3	9	69	81
Bicikl	1.376	1.323	-3,9	23	22	1.067	1.020
Tramvaj	139	137	-1,4			41	48
Zaprežno vozilo	5	5	0,0			1	3
Vlak- željezn.vozilo	36	34	-5,6				10
Ostala vozila	3.352	3.579	+6,8	1		18	4
UKUPNO	61.135	59.766	-2,2	275	251	13.038	12.534

Izvor: MUP, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini, 2019., str. 134.

U statističkim podacima isto tako se raščlanjuje prometna nesreća prema tome o kojem je motornom vozilu bilo riječ kada je došlo do prometne nesreće. Iako se već zna, najveću brojku u prometnim nesrećama ima osobno vozilo, zatim teretno vozilo iza kojega slijedi motocikl i bliže njemu bicikl. Ostala vozila su isto tako spomenuta, ali u malim omjerima jer se radi o rijetkim slučajevima u kojima je razlog nesreće nepažnja, manjak koncentracije i sl.

Kada se pogleda u usporedbi 2017. s 2018. nailazi se na podatak kako se za 2.2% smanjio broj prometnih nesreća. U 2017. godini je bilo 61.135 tisuća sveukupnih motornih vozila u prometnim nesrećama, a u 2018. čak 59.766 tisuća, što znači da se broj smanjio za 1369 tisuća motornih vozila. Isto tako se i broj poginulih smanjio, a i broj ozlijeđenih u usporedbi sa 2017. Broj poginulih u 2018. godini se smanjio za 24 ljudi, a ozlijeđenih za čak 504 osobe.

Slika 5: Nastradali sudionici u prometnim nesrećama

4. 7. Sudionici prometnih nesreća

Nastradali sudionici u prometnim nesrećama

Nastradali sudionici	Poginuli			+ - %	Ozlijeđeni			+ - %
	2017.	2018.			2017.	2018.		
Vozači	210	192	-8,6	9.026	8.664	-4,0		
Putnici	65	59	-9,2	4.010	3.866	-3,6		
Pješaci	56	66	+17,9	1.528	1.416	-7,3		
Ostali				2	4	+100,0		
UKUPNO	331	317	-4,2	14.566	13.950	-4,2		

Nastradali sudionici u prometnim nesrećama prema spolu

Nastradali sudionici	Poginuli				Ozlijeđeni			
	2017.		2018.		2017.		2018.	
	Muški	Ženski	Muški	Ženski	Muški	Ženski	Muški	Ženski
Vozači	192	18	177	15	6.539	2.487	6.291	2.373
Putnici	43	22	32	27	1.584	2.426	1.558	2.308
Pješaci	33	23	41	25	617	911	599	817
Ostali					1	1	2	2
UKUPNO	268	63	250	67	8.741	5.825	8.450	5.500

Nastradala djeca u prometu*

Svojstvo djeteta	Poginuli			Teško ozlijeđeni			Lakše ozlijeđeni		
	2017.	2018.	+ - %	2017.	2018.	+ - %	2017.	2018.	+ - %
Vozači	1	2	+100,0	23	14	-39,1	81	74	-8,6
Putnici	5	1	-80,0	46	37	-19,6	569	487	-14,4
Pješaci	2			41	58	+41,5	199	186	-6,5
Ostali									
UKUPNO	8	3	-62,5	110	109	-0,9	849	747	-12,0

Izvor: MUP, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini, 2019., str. 135.

Najčešće nastradali sudionici u prometu su upravo vozači, zatim slijede putnici pa na zadnjem mjestu pješaci. Vozači su ti koji prvi u sudaru nastradaju i u većem su broju jer u većini se slučajeva vozač nalazi sam u automobilu, jer nije nužno da ima ostale putnike. Isto tako, samoj činjenici da je broj stradalih vozača u najvećem broju doprinosi to da je vozač taj koji se nalazi iza volana i motora. Jedan od kobnih razloga smrti vozača je taj da tijekom prometne nesreće i većih udara dolazi do udara glave u volan, a tada se hrskavična kost nosa nabija u čeonu dio mozga, što dovodi do trenutne smrti. Ovo je samo jedan od tragičnih primjera i razloga zašto će prije stradati vozač nego suvozač i ostali putnici u automobilu. Naravno, i ostalim suvozačima i putnicima u automobilu prijeti sigurna smrt ako nisu vezani sigurnosnim pojasom bez kojega može doći do izlijetanja samih putnika iz automobila. Zato se posebice pridaje značaj vezanja dječjih sjedalica jer su djeca, zbog svoje težine, najviše ugroženi putnici u automobilu tijekom prometne nesreće.

Slika 6: Broj vozača motornih vozila koji su vozili pod utjecajem alkohola u krvi

Vozači motornih vozila	Nesreće s nastradalim			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2017.	2018.	+ - %	2017.	2018.	2017.	2018.
pod utjecajem alkohola	1.693	1.545	-8,7	86	70	2.340	2.124
ml. vozači s pol. voz. isp. (15-24)*	1.332	1.254	-5,9	30	33	1.929	1.876
vozači bez pol. vozačkog ispita	649	525	-19,1	23	23	879	709
Svi vozači	9.066	8.667	-4,4	275	271	12.435	11.929

* Mladi vozač je osoba starosti od 15 do 24 godine (<24, a ne ≤24) i posjeduje vozačku dozvolu kategorije koja odgovara vozilu kojim je upravljao u prometnoj nesreći

Izvor: MUP, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini, 2019., str. 136.

Slika 7: Vozači koji su uzrokovali prometnu nesreću, podjela prema količini alkohola u krvi

Vožnja pod utjecajem (svi vozači)	Prometne nesreće			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2017.	2018.	+ - %	2017.	2018.	2017.	2018.
do 0,50 g/kg alkohola	155	148	-4,5	1	1	63	89
od 0,51 do 1,50 g/kg alk.	2.107	1.960	-7,0	31	31	1.168	1.057
više od 1,50 g/kg alkohola	2.162	1.935	-10,5	55	37	1.226	1.075

Izvor: MUP, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini, 2019., str. 137.

Neke od prometnih nesreća nastaju i zbog neodgovornosti samog vozača kada se odluči na konzumaciju alkohola te time ugrožava svoj život i život ostalih sudionika u prometu. U usporedbi 2017. i 2018. godine s brojem prometnih nesreća prouzrokovanih zbog konzumacije alkohola dobiva se brojka koja je za 8.7% u padu, ali opet nedovoljna jer je konzumacija alkohola najgora i najgluplja ljudska pogreška i postupak kojim čovjek svjesno sjeda za volan znajući da time ugrožava prvobitno ostale sudionike u prometu pa sebe.

U kategoriji gdje su mladi vozači i većinom njihov nedostatak iskustva u prometu isto tako se brojka smanjuje, ali se nailazi na pitanje je li onda potrebno mlade vozače dodatno educirati nakon položenog vozačkog ispita. Ona najgora kategorija vozača su vozači koji pristupaju prometnici bez položenog vozačkog ispita. Njihova razina svijesti je očito najmanja jer ne shvaćaju da tom odlukom najviše ugrožavaju promet na cesti te dovode u opasnost ostale sudionike u prometu. Zbog ove kategorije "vozača" su potrebne učestalije kontrole na cestama te češće provjeravanje prometnih dozvola kako bi pristupili prometnici.

Prema objašnjenju autora Tomić i Barišić, loša procjena vlastitih trenutnih psihofizičkih sposobnosti za vožnju sljedeći je problem koji se kod mladih vozača javlja češće nego kod starijih. Postoje određeni čimbenici psihofizičkog stanja koji utječu na sposobnost vožnje: konzumacija alkohola, uzimanje droga, uzimanje psihoaktivnih lijekova, umor, nespavanje, konzumacija hrane, noćna vožnja. Mlade osobe imaju nižu razinu tolerancije organizma na alkohol nego starije osobe, a s obzirom na to da je zadatak vožnje za njih teži i zahtjevniji nego za iskusne vozače, tako su i ometajući efekti uzimanja alkohola na vožnju veći. Utjecaj alkohola na ponašanje kod mladih ljudi veći je i zbog slabije samokontrole

ponašanja, što dovodi do raznih emocionalnih stanja koja djeluju nepovoljno na vožnju. Negativne posljedice uzimanja alkohola kod mladih vozača mogu se dodatno kumulirati s posljedicama uzimanja droge, lijekova te efektima umora, nespavanja i noćne vožnje, što zajedno čini i određeni stil života i ponašanja koji je prisutniji kod mladih osoba i, naravno, rizičan za vožnju. (Tomić, Barišić, 2019., 376.)

Slika 8: Vrste prekršaja koje su dovele do prometnih nesreća

Vrsta prekršaja	Broj prekršaja		
	2017.	2018.	+ - %
Nepropisna brzina	292.226	280.096	-4,2
- u naselju - više od 50 km/h veća od dopuštene	1.438	1.209	-15,9
- u naselju - 30 - 50 km/h veća od dopuštene	22.163	21.259	-4,1
- u naselju - 20 - 30 km/h veća od dopuštene	57.460	58.248	+1,4
- u naselju - 10 - 20 km/h veća od dopuštene	103.418	101.268	-2,1
- u naselju, do 10 km/h veća od dopuštene	12.845	12.768	-0,6
- izvan naselja - više od 50 km/h veća od dopuštene	2.417	2.915	+20,6
- izvan naselja - 30 - 50 km/h veća od dopuštene	32.365	29.118	-10,0
- izvan naselja - 10 - 30 km/h veća od dopuštene	59.803	52.917	-11,5
- limit vozila	317	394	+24,3
Crveno svjetlo	5.450	4.965	-8,9
Nepropisno pretjecanje i obilaženje	3.037	2.705	-10,9
Nepoštivanje prednosti prolaza	354	337	-4,8
Nepropisno mimoilaženje	45	52	+15,6
Neustupanje prednosti pješacima	6.703	6.061	-9,6
Upravljanje vozilom pod utjec.alkohola	37.710	39.023	+3,5
- do 0,50 g/kg alkohola	2.457	2.583	+5,1
- od 0,51 do 1,00 g/kg alkohola	13.744	14.425	+5,0
- od 1,01 do 1,50 g/kg alkohola	9.086	9.063	-0,3
- preko 1,50 g/kg alkohola	7.297	7.263	-0,5
- droga i lijekovi	128	127	-0,8
- vozač bicikla ili zaprežnog vozila	2.957	2.696	-8,8
- nepodvrgavanje ispitivanju/lij.pregledu	2.041	2.866	+40,4
Nepropisno parkiranje	50.437	45.263	-10,3
Nep.skret.,okret.i vožnja unazad	3.816	3.270	-14,3
Vožnja bez položenog ispita	7.753	8.145	+5,1
Strana i smjer kretanja	5.996	5.227	-12,8
Tehnički neispravno vozilo	11.438	5.869	-48,7
Vožnja bez svjetla na vozilu	12.297	10.455	-15,0
Nereg.i tehn.nepregledano vozilo	12.966	13.374	+3,1
Prekršaji pješaka u prometu	8.517	6.139	-27,9
Sigurnosni pojas	80.407	85.382	+6,2
Zaštitna kaciga	5.517	5.365	-2,8
Nepoštivanje promet.znaka	64.699	59.252	-8,4
Korištenje mobitela za vrijeme vožnje	37.362	40.934	+9,6
Uprav.voz.kad je voz.doz.odu.	3.513	3.650	+3,9
Ostali prekršaji	94.122	89.421	-5,0
UKUPNO	744.365	714.985	-3,9

Izvor: MUP, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini, Zagreb, siječanj 2019., str. 138.

U prikazanoj tablici iz 2018. godine prikazane su vrste prekršaja u kojima ne dolazi do prometne nesreće i u kojima nema stradalih u prometu. Vrsta prekršaja koju vrijedi izdvojiti je

prekršaj u kojima vozač ne poštuje brzinu propisanu zakonom. Najčešći slučajevi u kojima vozač krši propisanu brzinu je kada sam vozač smatra da dovoljno poznaje prometnicu pa sam može odrediti brzinu prolaska, manjak koncentracije, svijest da na određenim relacijama neće poštivati znak za brzinu jer zna da tamo ne stoji policija za kažnjavanje i sl. Zatim slijedi prekršaj za nepoštivanje sigurnosnog pojasa. Ova vrsta prekršaja u određenim situacijama gdje dođe do prometne nesreće može imati smrtonosan ishod u kojem se prvobitno kažnjava vozača jer nije sve putnike u vozilu upozorio ili osigurao. Ništa manje važno, vrlo učestalo, ali bez prometne nesreće treba naglasiti i nepropisno parkiranje. Nepropisna parkiranja na samom prometnom traku, parkiranja gdje nema označenog parkirnog mjesta i gdje se samim time ugrožava siguran prometni tok, parkiranja na nogostupu gdje se pješake tjera na prometni trak te povećava mogućnost naleta vozila na pješaka i sl.

Kako navode autori Tomić i Barišić, za napredak i samo poboljšanje sustava za osposobljavanja mladih vozača potrebno je stalno pronalaziti nove i učinkovite načine obuke u autoškolama. Osposobljavanje budućih (mladih) vozača mora pratiti razvoj suvremenog prometa kako bi sam sustav sigurnosti na prometnicama bio što učinkovitiji. Uobičajeni modeli obuke vozača ne mogu dati dobre rezultate u uvjetima sadašnjeg odvijanja cestovnog prometa, kao ni prekasno uvođenje nekog boljeg sustava osposobljavanja. Sigurnost mladih u prometu dobrim dijelom ovisi o prilagođavanju obuke zahtjevima cestovnog prometa jer se svako snalaženje u prometu u iznenadnim situacijama stječe upravo iskustvom ili samim primjerima.

Optimalan proces obuke mladih vozača Program osposobljavanja kandidata za vozače u autoškolama obuhvaća tri nastavna predmeta: prometni propisi i sigurnosna pravila (30 nastavnih sati), pružanje prve pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći (9 nastavnih sati) i upravljanje vozilom (35 nastavnih sati).

Autori Tomić i Barišić u svojem su istraživanju analize najčešćih uzroka nastanka prometnih nesreća predložili optimalan proces obuke koji bi uključivao:

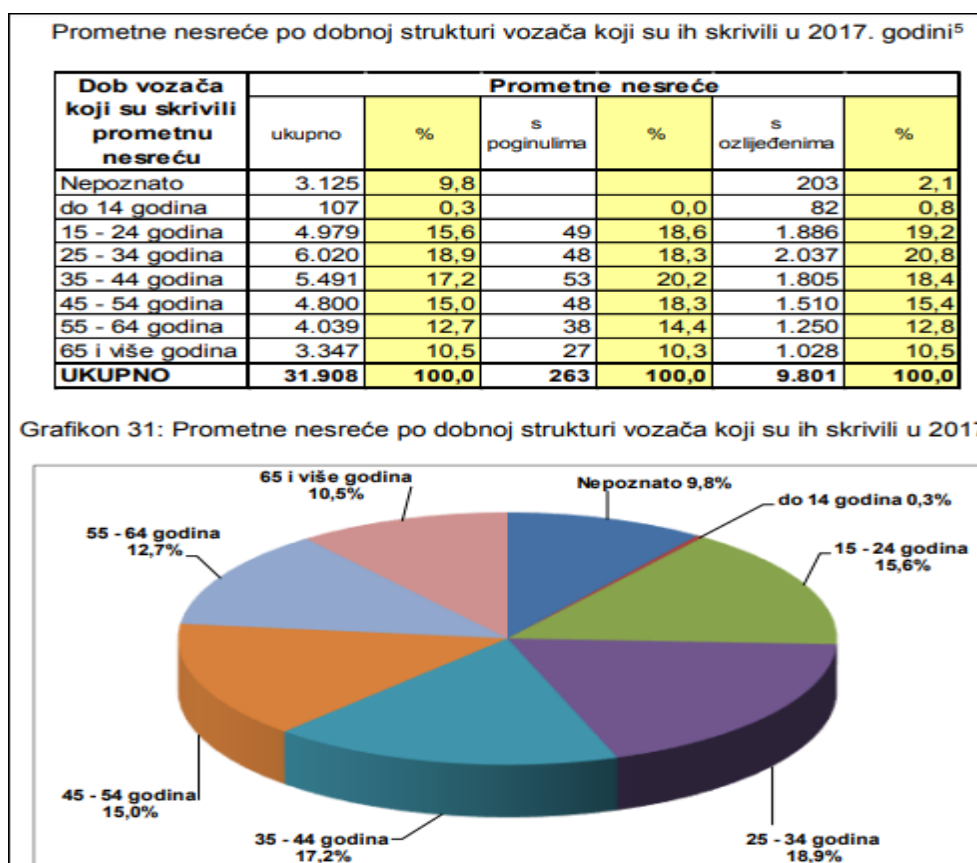
- stroža selekcija kandidata za vozača koja bi uključivala zahtjevnije liječničke preglede
- produžiti vrijeme osposobljavanja na duži vremenski period kako bi tijekom nastavnog predmeta Upravljanje vozilom mogli probati vožnju u više vremenskih uvjeta

- utvrditi minimalan broj prijeđenih kilometara iz predmeta Upravljanja vozilom prije izlaska na ispit vožnje gdje ispitanik upravlja motornim vozilom uz nadzor instruktora
- nakon položenog vozačkog ispita (u periodu od tri godine) uvesti obavezno jednom godišnje prisustvovanje predavanju o uzrocima i posljedicama prometnih nesreća mladih vozača. (Tomić, Barišić, 2019., 381. - 382.)

3.2. Analiza pojedinih statističkih podataka prometnih nesreća na prometnicama iz Biltena o sigurnosti cestovnog prometa u 2017. godini, posebice u odnosu na mlade vozače

Kako bi se što bolje shvatio pojam, problem, uzrok, vrsta i posljedica prometnih nesreća, u daljnjem nastavku završnog rada bit će priložene slike sa statističkim podacima iz Biltena o sigurnosti cestovnog prometa u 2017. godini, koji je izdalo Ministarstvo unutarnjih poslova i koji sadrži detaljne podatke vezane uz sigurnost prometa na cestama. Na slikama, sa statističkim podacima, u središte problema bit će stavljeni mladi vozači i sve vrste prometnih nesreća koje su prouzrokovali, isto kao i razlozi zbog kojih je došlo do samih prometnih nesreća. Kako bi sam zaključak statističkih podataka bio što točniji, u njima će biti i usporedba mladih vozača s vozačima zrelijih godina ili s vozačima koji imaju više vozačkog iskustva u prometu.

Slika 9: Prometne nesreće po dobnoj strukturi vozača koji su ih skrivili u 2017. godini



Izvor: MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., Zagreb, 2018.; str. 47.

Gledajući grafikon 31 prikazan na Slici 9., vidi se da su na prvom mjestu osobe od 25–e do 34–e godine života. To su osobe koje više nisu mladi vozači, podrazumijeva se da imaju više iskustva za volanom, zrelije razmišljanje te više iskustva kao priprema za daljnje (neočekivane ili očekivane) situacije na prometnicama. Ona skupina koja je u ovom radu u središtu, tj. fokusu razmatranja jesu mladi vozači, a na ovom grafikonu upravo ta skupina je uvjerljivo u rangu s osobama od 45–e do 54–e godine života, zauzimajući treće mjesto kako u tablici, tako i na grafikonu. Zanimljiv, ali vrlo poražavajući podatak upravo zbog toga što se samim time dolazi do pitanja "Imaju li mladi vozači u istoj mjeri pristup vozilu kao i osobe u zrelijim godinama koje auto koriste za posao i obiteljske obaveze?", zar mladi vozači u svojoj 18–oj godini života, s tek položenim vozačkim i sa vrlo malo iskustva na cesti, ima privilegiju dobiti osobno vozilo za svakodnevnu upotrebu i sa istom mjerom potrebe za automobilom kao i osoba koja radi te sa vozilom ide na posao? Nakon ovog pitanja dolazi milijun odgovora, svatko bi mogao dati svoje obrazloženje zašto se mladima daje vozačka bez dodatnih provjera, zašto im se daje automobil na potpuno povjerenje, svakodnevnu upotrebu i

sl. Ono što nitko ne može opovrgnuti sa svojim stavom i razmišljanjem, ono od čega nitko ne može pobjeći ili reći "nije tako" su statistički podaci. Podaci iz MUP - a daju stvarni prikaz kako je i njih se ne može lažirati ili opovrgnuti. Tko je kriv za prometnu nesreću, koja je vrsta prometne nesreće, koji je uzrok, koliko je stradalih, teže ili lakše ozlijeđenih ili poginulih, mjere poboljšanja, itd.

Slika 10: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice prema vrsti prometnih nesreća

III. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice prema vrsti prometnih nesreća

Prometne nesreće

Vrste prom.nesreća	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	
Sudar vozila u pokretu	iz suprotnih smjerova	1.284	1.095	837	737	571	557	408	352	374	394
	bočni smjer	2.021	1.682	1.349	1.135	878	827	601	599	634	730
	u uspored. vožnji	261	190	169	152	115	86	93	63	67	80
	u vožnji u sljedu	1.670	1.495	1.110	1.029	799	611	486	433	513	540
	u vožnji unazad	226	216	176	181	153	111	109	91	100	104
UKUPNO	5.462	4.678	3.641	3.234	2.516	2.192	1.697	1.538	1.688	1.848	
Udar voz. u parkirano vozilo	837	779	538	513	422	403	292	290	322	322	
Slijetanje vozila s ceste	2.773	2.459	1.725	1.681	1.216	1.101	853	870	872	882	
Nalet na bicikl	90	87	68	100	75	64	29	21	27	30	
Nalet na pješaka	356	265	221	205	162	129	107	91	97	99	
Nalet na motocikl ili moped	79	72	63	57	40	32	27	21	12	25	
Sudar s vlakom	4	9	8	4	3	4	2	2	1	4	
Udar voz. u objekt na cesti	352	341	141	121	98	67	57	48	47	51	
Udar voz. u objekt kraj cest	...	...	278	250	235	203	157	174	182	214
Nalet na životinju	198	85	66	53	52	38	41	20	25	37	
Ostalo	423	309	208	211	170	170	121	107	108	126	
SVEUKUPNO	10.574	9.084	6.957	6.429	4.989	4.403	3.383	3.182	3.381	3.638	

Izvor: MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., Zagreb, 2018.; str. 134.

Sa Slike 10 vidljivo je i može se iščitati točan broj vrsta prometnih nesreća od 2008. do 2017. godine. Ono što je najviše uočljivo je brojka prometnih nesreća koja je u padu. Iz godine u godinu se broj prometnih nesreća smanjivao, ali ona najveća, drastična razlika vidi uspoređivajući podatke 9 godina kasnije, npr. uzimajući u obzir broj prometnih nesreća iz 2017. u usporedbi sa 2008. godinom. Naravno, sam broj još nije sveden na najmanju moguću razinu, još puno opasnosti za ljudske živote i materijalnu štetu postoji, ali ovo je pokazatelj da se ipak neke stvari, zakoni, kazne i odredbe za dobrobit nas samih mijenjaju. Ono što se da izdvojiti, po vrsti prometne nesreće, je prometna nesreća uzrokovana sudarom u bočni smjer tijekom svih ovih godina. Tu se može navesti svakidašnji problem u velikim gradovima gdje

je normalna pojava "slalom" automobila tokom vožnje na tri trake, gdje su potrebna prestrojavanja i gdje je u vršnim satima uključena i nervoza vozača jer idu s posla, zapeli su u prometnoj gužvi, kreću po djecu u vrtiće ili obrazovne ustanove i sl. Problem koji se po broju prometnih nesreća nalazi na drugom mjestu je sudar u vožnji u slijedu. On može imati više uzroka, ali onaj nekako najbliži svima je vožnja u zakrčenim gradovima ili vožnja na prigradskim prometnicama. Ako se radi o vožnji u zakrčenim gradovima, pogotovo ako se radi o zakrčenosti u vršnim satovima gdje ljudi idu s/na posla/o. Vožnja u slijedu može biti zamorna vozačima koji su na toj ruti svakodnevno, misle da ju "znaju napamet", ali onda iskoči nenadana situacija u kojoj je reakcija usporena, put kočenja se skraćuje i dolazi do udara u stražnji dio vozača ispred njih samih. U sudarima, gdje barem jedna strana nije bila motorno vozilo ili je bio drugi razlog prometne nesreće, da se izdvojiti slijetanje automobila sa ceste, udar vozila u parkirano vozilo, udar vozila u objekt na cesti ili nalet na pješaka. Najriгорoznija od svih ovih prometnih nesreća jer nalet na pješaka jer se tu radi o ugrožavanju ljudskog života, ili u najgorem slučaju gubitak istog.

Slika 11: Uzroci prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači i posljedice

IV. Uzroci prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači i posljedice											
Prometne nesreće											
Okolnosti	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	
Pogreške vozača	Nepropisna brzina	549	542	277	247	157	141	119	116	157	155
	Brzina neprim.uvjetima	3.629	3.186	2.592	2.273	1.678	1.475	1.101	1.107	1.114	1.108
	Vožnja na ned. udalj.	917	846	635	608	467	365	292	268	297	308
	Zakašnjelo uoč.opa.	75	68	30	28	21	16	13	15	8	20
	Neprop.pretjecanje	366	290	194	175	136	117	84	89	88	105
	Neprop.obilaženje	159	137	106	104	72	52	39	45	50	49
	Neprop.mimoilaženje	235	230	137	146	105	98	74	48	62	65
	Neprop.uklj.u promet	463	367	260	234	221	196	130	119	95	153
	Nepropisno skretanje	459	369	287	288	208	208	151	114	153	145
	Nepropisno okretanje	49	58	37	39	30	20	24	19	15	14
	Neprop.vožnja unazad	493	471	384	353	320	251	228	214	224	224
	Neprop.prestrojavanje	227	157	151	131	107	80	67	48	42	54
	Nepošť.predn.prolaza	1.194	1.005	814	722	577	545	428	433	487	514
	Nepropisno parkiranje	19	14	9	6	5	10	4	6	5	5
	Naglo uspor. kočenje	9	7	2	6	3	6	3	1	3	5
	Nepošť.svjetlos.znaka	165	143	117	100	75	83	51	55	51	73
	Neosig.teret na vozilu	12	16	3	10	1	5	1	3	3	4
	Nemarno postup.s voz.	74	55	51	38	40	18	28	16	33	25
	Ostale pogreške voz.	1.144	955	532	560	426	404	254	228	208	270
	Nepropis. kretanje voz.	...	...	232	269	251	240	214	193	242	282
	UKUPNO	10.238	8.916	6.850	6.337	4.900	4.330	3.305	3.137	3.337	3.578

Izvor: MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., Zagreb, 2018.; str. 136.

Bez obzira na statističke podatke, kada netko spomene pojam "mladi vozač", odmah većini nailaze insinucije poput: neiskusni vozač, nije vozio po propisima, sigurno nije poštivao prometne znakove, konzumirao je alkohol prije ulaska u automobil, fali mu iskustva, koristio je opojna sredstva... Za sve ove tvrdnje može se ustvrditi da su točne i vjerujemo da su se sigurno barem jednom pojavile u pogreškama mladih vozača. Ali, izuzevši ove tvrdnje koje idu samo kao insinucije i pretpostavke, izvlači se slika 11. koja točno navodi sve pogreške mladih vozača koje su prouzrokovale prometne nesreće, bile one sa smrtnim ili samo materijalnim posljedicama. One koje vrijedi svakako izdvojiti su brzina neprimjerena

uvjetima. Brzine neprimjerene uvjetima su vrlo opasne jer se time može dovesti u opasnost i druge sudionike u prometu. Ako se u vožnji u slijedu ne prilagode uvjeti brzine i propisan razmak između dvaju vozila, vrlo je vjerojatno da će doći do sudara dvaju vozila sa stražnje strane. Sama skliska, nepregledna ili loša cesta može dovesti do iznenadnih kočenja koja na maloj udaljenosti između dvaju vozila mogu dovesti do prometne nesreće. Ako se radi o kiši, ledu ili poledici, samo prijanjanje guma za cestu je manje te može doći do proklizavanja¹, aquaplaninga², itd. Zatim se navodi nepoštivanje prednosti prolaza. Pojave nepoštivanja prednosti prolaza se najčešće pronalaze na raskrižjima kada mladi vozač nije siguran u teoriju naučenu u autoškoli ili jednostavno ima premalo iskustva da u iznenadnim situacijama reagira po iskustvu i znanju prema prometnim pravilima. Ono što je sveopće, što gotovo nitko ni ne opovrgava je nepropisana brzina. Smatramo da za ovu činjenicu ne treba posebno objašnjenje jer se već prethodno u radu navodi kako je najveći problem kod mladih vozača upravo taj što imaju previše samopouzdanja i misle kako malo prekoračenje brzine ne može nikoga dovesti u opasnost. Nisu ni sami svjesni kako i 5 km/h može dovesti do prometne nesreće sa smrtnim posljedicama, kako za njih same, tako i za ostale sudionike u prometu. Kao neki sitniji, nekima gotovo nebitan prekršaj se navodi i nepropisana vožnja unazad. Vožnja unazad može dovesti do iznenadne prometne nesreće kada vozač, u najčešćim slučajevima, zaboravi upaliti sva četiri svjetla kako bi ostale sudionike upozorio na svoje kretanje na cesti. Ovakve situacije se najčešće dešavaju u jednosmjernim ulicama kada vozači procjene da im se ne isplati ići cijeli krug kako bi izašli iz neke ulice u koju je slučajno ušao.

¹ Proklizavanje – proklizavanje kotača automobila je pojava kada je nedovoljno prijanjanje guma na cesti zbog vremenskih uvjeta (kiša, led) ili samo oštećenje gume. (<https://www.petabrzina.com/podupravljanje-proklizavanje-prednjih-kotaca>, 5.7.2019.)

² Aquaplaning - efekt koji nastaje kad gume vašeg automobila ne mogu dovoljno brzo izbaciti vodu nakupljenu ispred njih, te u konačnici dolazi do situacije da površina pneumatika gubi kontakt s podlogom. (<https://www.tportal.hr/autozona/clanak/evo-sto-se-dogodi-kad-naletite-na-vodeni-klin-20170918>, 5.7.2019.)

Slika 12: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači prema vrsti vozila

V. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači prema vrsti vozila										
Prometne nesreće										
Vrsta vozila	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Moped	492	346	252	254	198	178	119	147	140	84
Motocikl	571	422	263	251	195	164	113	132	105	58
Četverocikl	...	...	7	7	8	9	9	7	17	17
Osobno vozilo	8.415	7.509	5.797	5.230	4.063	3.598	2.896	3.042	3.278	3.175
Autobus	19	9	11	14	7	8	11	6	6	10
Teretno vozilo	919	649	501	482	342	291	210	249	275	276
Traktor	41	47	30	42	31	19	21	27	26	16
Bicikl	124	96	89	145	144	136	-	160	152	-
Tramvaj	3	1	1	1	-	-	-	-	1	1
Ostala vozila	26	21	17	14	5	8	4	10	10	1
UKUPNO	10.610	9.100	6.968	6.440	4.993	4.411	3.383	3.780	4.010	3.638

Izvor: MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., Zagreb, 2018.; str. 141.

Gledajući statističke podatke sa Slike 12, uviđa se činjenica da je najviše prometnih nesreća upravo napravljeno sa osobnim vozilima. Ono što je malo čudno, ali ništa novo, je činjenica da osobe sa navršenih 16 godina već mogu upravljati motornim vozilom, a to je motocikl. Bez obzira što to nije osobno vozilo, to je vozilo na dva kotača, zbog određenih brzina možda i mnogo opasnije od automobila. Isto tako se i sa ovom vrstom vozila dešavaju se pogreške mladih vozača kao što su prekoračenje brzine, nepoštivanja prava prolaska, nepoštivanje prometnih znakova i sl. Na drugom mjestu, pomalo neobično i ne tako često spominjano nalaze se prometne nesreće sa teretnim vozilima. U ovakvim slučajevima se najčešće kao uzrok stavlja umor zbog prekomjernih radnih sati, nedovoljno iskustvo prije samog prvog izlaska na cestu, velike rute u vožnji, korištenje mobitela u vožnji zbog zamornih i dugih vožnji, itd.

Slika 13: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem alkohola i droge i nastradale osobe u tim nesrećama

VI. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem alkohola i droge i nastradale osobe u tim nesrećama				
Godina	Vozači motornih vozila	Prometne nesreće	Nastradale osobe	
			Poginuli	Ozlijeđeni
2008.	pod utjecajem alkohola	2.341	48	1.777
	pod utjecajem droga	35	5	46
	vozači bez pol. vozačkog ispita	1.409	27	844
	SVI MLADI VOZ.MOT.VOZ.	10.436	166	5.791
2009.	pod utjecajem alkohola	1.918	43	1.459
	pod utjecajem droga	28	5	47
	vozači bez pol. vozačkog ispita	1.005	24	641
	SVI MLADI VOZ.MOT.VOZ.	8.982	124	5.125
2010.	pod utjecajem alkohola	1.358	29	1.019
	pod utjecajem droga	35	1	37
	vozači bez pol. vozačkog ispita	639	6	379
	SVI MLADI VOZ.MOT.VOZ.	6.855	68	3.782
2011.	pod utjecajem alkohola	1.214	26	894
	pod utjecajem droga	28	3	42
	vozači bez pol. vozačkog ispita	646	10	382
	SVI MLADI VOZ.MOT.VOZ.	6.277	91	3.633
2012.	pod utjecajem alkohola	954	26	700
	pod utjecajem droga	26	5	35
	vozači bez pol. vozačkog ispita	451	10	271
	SVI MLADI VOZ.MOT.VOZ.	4.844	61	2.677
2013.	pod utjecajem alkohola	848	14	582
	pod utjecajem droga	14	2	23
	vozači bez pol. vozačkog ispita	450	15	277
	SVI MLADI VOZ.MOT.VOZ.	4.265	62	2.457
2014. ⁹	pod utjecajem alkohola	641	10	422
	pod utjecajem droga	11	2	14
	SVI MLADI VOZ. MV S POL. VI	3.382	30	1.892
2015.	pod utjecajem alkohola	628	13	440
	pod utjecajem droga	5	1	6
	SVI MLADI VOZ. MV S POL. VI	3.180	45	1.861
2016.	pod utjecajem alkohola	630	16	433
	pod utjecajem droga	6	3	10
	SVI MLADI VOZ. MV S POL. VI	3.379	43	1.963
2017.	pod utjecajem alkohola	653	17	407
	pod utjecajem droga	10		12
	SVI MLADI VOZ. MV S POL. VI	3.637	30	1.935

Izvor: MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., Zagreb, 2018.; str. 143.

Ono što nikako i nikada neće moći biti opravdano niti jednim zakonom, iako i dan danas postoje "okolni putovi" kako izbjeći kaznu i u ovim situacijama, je vožnja u alkoholiziranom stanju. Sama činjenica da vozač koji odluči konzumirati alkohol prije samog ulaska u automobil je poražavajuća činjenica za sve autoškole jer nisu u dovoljnoj mjeri prezentirale posljedice takvih prometnih nesreća ili samog oduzimanja vozačke dozvole na dane, tjedne ili mjesece. Nije toliko poražavajuća činjenica samo za autoškole nego i za same vozače koji se odluče na takav postupak bez da unaprijed razmisle o mogućim posljedicama za sebe i okolinu koju će dovesti u moguću opasnost sa smrtnim, ili onim manje bitnim, materijalnim posljedicama. Jedino pohvalno u ovim statističkim podacima je činjenica da je broj neodgovornih vozača, koji odluče konzumirati alkohol prije sjedanja za volan, u drastičnoj mjeri pao.

Slika 14: Dobna struktura nastradalih vozača (2008. - 2017.)

XIX. Dobna struktura nastradalih vozača (2008. - 2017.)										
Poginule osobe u prometnim nesrećama										
Dob	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Nepoznato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
do 6 godina	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
7-13 godina	1	-	1	3	1	-	-	2	-	1
14-17 godina	9	7	5	5	3	6	-	5	1	2
18-24 godine	85	73	27	54	30	34	22	34	29	28
25-34 godine	87	70	58	54	57	43	40	42	27	29
35-44 godine	73	40	44	56	39	29	31	46	32	44
45-54 godine	49	44	43	49	43	37	38	37	24	40
55-64 godine	41	37	24	18	39	27	22	34	35	31
65 i više godina	28	34	31	30	39	39	32	24	38	35
UKUPNO	373	305	233	269	251	215	185	225	186	210

Izvor: MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., Zagreb, 2018.; str. 108.

Kod dobne strukture nastradalih vozača, slika 14., nalaze se statistički podaci o broju poginulih osoba u prometnim nesrećama po godinama života i broju poginulih u proteklim godinama. Bitna činjenica je da se broj smanjuje, što znači da se oprez vozača povećava zajedno s oprezom pješaka i ostalih (nemotoriziranih) sudionika u prometu.

Slika 15: Dobna struktura vozača koji su skrivili prometnu nesreću

XXVIII. Dobna struktura vozača koji su skrivili prometnu nesreću (2008. - 2017.)										
Prometne nesreće										
Dob	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
nepoznato	4.128	3.658	3.369	3.336	2.888	2.966	2.726	2.956	2.906	3.125
do 17 godina	710	658	443	441	378	305	299	306	316	314
18 - 20 godina	4.077	3.567	2.721	2.420	1.731	1.596	1.470	1.766	1.929	2.011
21 - 24 godine	6.136	5.238	4.062	3.804	3.108	2.686	2.354	2.423	2.547	2.761
25 - 29 godina	6.868	6.210	5.136	4.693	4.006	3.571	3.015	3.028	3.025	3.132
30 - 34 godine	5.318	5.009	4.547	4.358	3.662	3.328	2.931	2.981	3.002	2.888
35 - 39 godina	4.499	4.299	3.956	3.645	3.351	3.012	2.724	2.788	2.822	2.854
40 - 44 godine	4.389	4.109	3.681	3.439	3.074	2.683	2.485	2.590	2.475	2.637
45 - 49 godina	4.068	3.882	3.407	3.326	3.039	2.611	2.406	2.373	2.363	2.424
50 - 54 godine	3.700	3.489	3.154	3.135	2.818	2.538	2.329	2.238	2.279	2.376
55 - 59 godina	2.831	2.976	2.764	2.798	2.509	2.312	2.187	2.139	2.173	2.160
60 - 64 godine	1.596	1.691	1.849	1.982	1.790	1.745	1.629	1.794	1.735	1.879
65 i više godina	2.744	2.937	2.904	3.055	2.823	2.789	2.786	3.074	3.127	3.347
UKUPNO	51.064	47.723	41.993	40.432	35.177	32.142	29.341	30.456	30.699	31.908

Izvor: MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., Zagreb, 2018.; str. 124.

Prema Slici 15 - Dobna struktura vozača koji su skrivili prometnu nesreću, uočljivo je da se najveće brojke, tj. prva dva mjesta kreću od 21 - 29 godine života. Na prvom mjestu su osobe od 25 – 29 godina sa 6 868 prometnih nesreća. Na drugom, ali nama najbitnija skupina osoba, nalaze se osobe od 21 – 24 godine starosti, tj. mladi vozači u prometu. U prvoj, tj. u kategoriji s najmanjim brojem prometnih nesreća se nalazi dobna skupina ljudi do 17–e godine života. Za ovu skupinu ljudi je ova brojka i neočekivano velika jer do 17–e godine života jedino što maloljetnik smije voziti, od motornih vozila, je motocikl. Zanimljivo za istaknuti je dobna skupina ljudi od 60 i više godina. Kod ove skupine ljudi se rijetko kada postavi pitanje je li koristio mobitel u vožnji i sl., odmah se postavlja pitanje psiho–fizičkih sposobnosti, tj. sposobnosti koje im omogućavaju što brže realno sagledavanje situacije i još bržu reakciju u pogledu prometne nesreće koja se desila ili mogućnost reagiranja da bi se izbjegla prometna nesreća.

Slika 16: Vozački staž vozača koji su skrivili prometnu nesreću

XXIX. Vozački staž vozača koji su skrivili prometnu nesreću (2008. - 2017.)										
Prometne nesreće										
Godine vozačkog staža	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
vše od 50	55	61	85	188	202	215	245	308	344	432
45 - 50	266	315	437	472	503	607	700	759	855	907
40 - 45	812	924	1.226	1.411	1.338	1.238	1.045	1.233	1.177	1.303
35 - 40	1.556	1.639	1.849	1.935	1.797	1.866	1.818	1.978	1.976	1.974
30 - 35	2.397	2.581	2.967	3.030	2.752	2.395	2.079	1.839	1.781	1.772
25 - 30	3.148	2.921	2.807	2.637	2.442	2.012	1.820	1.894	1.919	2.061
20 - 25	2.771	2.722	2.900	2.898	2.959	2.758	2.565	2.829	2.925	3.122
15 - 20	3.906	4.184	4.287	4.208	3.766	3.421	3.152	3.280	3.105	3.056
10 - 15	6.822	6.343	5.394	4.834	4.182	3.868	3.152	3.231	3.170	3.076
10 godina	1.455	1.198	1.100	1.019	951	765	653	623	555	690
9 godina	1.378	1.304	1.110	1.156	908	775	616	596	704	692
8 godina	1.447	1.341	1.284	986	921	754	654	786	775	584
7 godina	1.586	1.543	1.155	1.052	886	756	776	729	624	573
6 godina	1.861	1.528	1.202	1.007	831	879	776	657	594	538
5 - 10	7.727	6.914	5.851	5.220	4.497	3.929	3.475	3.391	3.252	3.077
5 godina	1.718	1.618	1.157	1.073	1.023	926	714	665	568	529
4 godine	1.922	1.649	1.193	1.339	1.062	821	687	595	609	688
3 godine	2.106	1.768	1.480	1.324	963	700	644	655	715	807
2 godine	2.242	2.298	1.638	1.322	899	778	683	772	921	1.095
1 godina	2.957	2.636	1.545	1.373	1.036	861	861	1.080	1.255	1.346
1 - 5	10.945	9.969	7.013	6.431	4.983	4.086	3.589	3.767	4.068	4.465
manje od 1 godine	1.636	1.462	818	738	606	578	608	735	819	888
UKUPNO	42.041	40.035	35.634	34.002	30.027	26.973	24.248	25.244	25.391	26.133

Izvor: MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., Zagreb, 2018.; str. 126.

Kao što je i prikazano na Slici 16., najviše prometnih nesreća skrivaju vozači s 1 – 5 godina vozačkog staža. Zatim slijedi skupina s 5 – 10 godina vozačkog staža od 7 727 broja prometnih nesreća. Kada dođe do prometne nesreće, jedno od pitanja je i "Koliko je osoba dugo u prometu?", tj. koliko dugo osoba, koja je skrivila prometnu nesreću, ima vozačku dozvolu. Iako je pitanje s puno odgovora, činjenica je da znanje u prometu ne dolazi samo s dobivenom vozačkom dozvolom nego i s vremenom koje smo proveli u prometu. Neke osobe polože vozački ispit, ali ne ulaze u promet niti upravljaju motornim vozilom. Njihov problem je što će iskustvo steći tek onog trenutka kada stupe u promet, uvide kako situacija na prometnicama funkcionira, kako je svaki vozač za sebe, tek onda se nauči komunikacija među vozačima kao što je npr. dizanje ruke zahvala ako ste propustili suprotnog vozača ili se ispričava ako je oduzeo prednost ili napravio klasične vozačke pogreške (koje su mogle, ali nisu dovele do prometne nesreće), dva puta blic sa dugim svjetlima je upozorenje na iznenadno stanje na cesti ili policiju, itd. Najčešći problem kod vozača koji polože vozački ispit i kasnije ne voze je što nakon određenog vremena odluče stupiti na cestu, ali sa puno samopouzdanja gdje misle da ako imaju vozačku dozvolu, imaju i iskustvo, što je jedna velika zabluda koja može dovesti do prometne nesreće.

Slika 17: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice po danima

I. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice po danima										
Prometne nesreće										
Dan u tjednu	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Ponedjeljak	1.303	1.188	891	803	639	530	417	397	395	490
Utorak	1.307	1.048	769	737	624	548	413	362	426	443
Srijeda	1.312	1.028	863	748	609	546	429	411	402	458
Četvrtak	1.362	1.209	897	879	647	601	456	421	451	471
Petak	1.609	1.391	1.101	962	760	693	504	502	544	580
Subota	1.862	1.621	1.302	1.198	886	728	589	551	601	615
Nedjelja	1.819	1.599	1.134	1.102	824	757	575	538	562	581
UKUPNO	10.574	9.084	6.957	6.429	4.989	4.403	3.383	3.182	3.381	3.638

Izvor: MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., Zagreb, 2018.; str. 130.

Statistički podaci prikazani na Slici 17. su podaci koji nam govore koliko se prometnih nesreća, okvirno, dogodi tijekom tjedna. Ono što se iz tablice logički da zaključiti je činjenica da se najviše prometnih nesreća dešava preko vikenda. Tu može biti više razloga. Prvi od kritičnih dana po broju prometnih nesreća je petak s 1 609 broja prometnih nesreća. Za povećani broj prometnih nesreća u zadnjem radnom danu u tjednu može biti razlog što ljudi idu s posla, jedva čekaju vikend, što prije žele doći kući svojim obiteljima, žure se poneseni euforijom jer počinje vikend, a možda i putuju na odmor. Subota, iako nekima i radna, s 1 862 prometne nesreće na prometnici, govori da se broj povećao jer ljudi preko vikenda ili putuju na odmor, ili odlaze autima u okolna mjesta kod dalje rodbine, ako se nalaze u većem gradu svakako je potrebno motorno vozilo kako bi se otišlo u kino, na more, trgovinu kao nabavku tjednih namirnica i sl. Nedjelja sa svojim brojem od 1 819 broja prometnih nesreća nam govori da je to dan za vraćanje kući, priprema za radni vikend, ili nekima još jedan dan odmora kako bi se otišlo negdje samo kako se ne bi bilo kod kuće gdje se ovako i onako provede vrijeme preko tjedna. Kao neki zaključak tablice, može se shvatiti da su vikendi kritično vrijeme i pogodno za prometne nesreće jer onda većina ljudi izlazi iz stana, većina ne radi pa se više ne gleda prema vršnim satima pogodnim za prometne nesreće. Ljudi koriste vikende za izaći iz kuće, otići sa obiteljima na druga mjesta koja im nisu dom jer je većini zadovoljstvo ako se maknu od svakodnevice, promjene mjesto spavanja, odu makar u kino, večere, šetnju, planine. A za sve to je potrebno upravo imati motorno vozilo kako bi bili neovisni o voznim redovima javnog gradskog prijevoza, gužvama u istima i sl.

Slika 18: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice po satima

II. Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice po satima										
Prometne nesreće										
Vrijeme/sat	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
0 - 2	710	621	468	423	291	280	221	216	193	205
2 - 4	657	587	469	436	350	261	202	192	195	208
4 - 6	554	541	410	415	325	305	239	214	211	194
6 - 8	701	551	433	417	313	296	214	213	238	256
8 - 10	584	532	401	418	310	293	199	217	203	236
10 - 12	830	667	545	541	381	354	291	257	315	359
12 - 14	996	927	713	673	546	425	352	319	341	340
14 - 16	1.201	988	816	732	574	487	439	386	383	436
16 - 18	1.193	995	752	686	531	468	348	342	376	376
18 - 20	1.159	987	763	666	535	445	337	307	361	422
20 - 22	1.021	868	631	534	429	408	291	281	283	317
22 - 24	968	820	556	488	404	381	250	238	282	289
UKUPNO	10.574	9.084	6.957	6.429	4.989	4.403	3.383	3.182	3.381	3.638

Izvor: MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., Zagreb, 2018.; str. 132.

Gledajući statističke podatke sa Slike 18, vidi se da se najviše prometnih nesreća događa upravo u vršnim satima³ dana. U vršnim satima dana najviše se prometnih nesreća dešava upravo zbog toga što ljudi idu na posao ili s posla. U jutarnjim vršnim satovima, od 6 – 8 ujutro sa 701 brojem prometnih nesreća, ljudi idu na posao, odvođe djecu u vrtiće, škole, a upravo u tim satima može nastupiti problem neispavanosti, manjka koncentracije i sl. Ako se radi o vršnim satima, od 14 – 16 s 1 201 brojem prometnih nesreća, tada velika većina ide s posla ili po djecu u vrtiće i škole, a tada je moguće uzrok prometnih nesreća ljutnja izazvana užurbanim radnim danom, umor zbog 8 sati rada, nervoza zbog gužve u prometu, glad, velike vrućine tijekom ljetnih dana, itd. Broj prometnih nesreća nakon 16 sati se smanjuje jer je vrijeme odlaska s posla svima drugačije, isto tako se može dogoditi da neki tek idu na posao ako rade treću smjenu i sl. Da bi mladi vozač mogao i znao izbjeći prometnu nesreću u vršnim satima potrebno mu je mnogo iskustva koje stječe s godinama i vremena provedenim na prometnicama. Neke situacije u prometu, koje se dogode u vršnim satima na prometnicama, kada je koncentracija vozila najveća, uvelike doprinose iskustvu mladih vozača.

³ Vršni sati – određen broj sati tokom dana kada je najveći protok automobila u određenom vremenskom presjeku. Jutarnji vršni sati od 6 – 8, popodnevni vršni sati od 14 – 16h. (Jazbec, Vujić, 2014.)

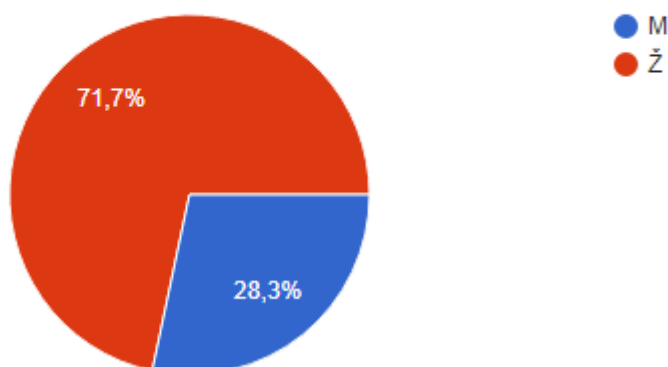
4. ISTRAŽIVANJE PREKRŠAJA MLADIH VOZAČA U PROMETU

Kako bi se što bliže mogao shvatiti problem kod mladih vozača i prometnih nesreća koje skrivaju u drugom slučaju da se opravda podatke iz Biltena 2017. o vrstama i razlozima prometnih nesreća, odlučilo se na provođenje ankete među mladim vozačima. Ponuđeni odgovori, koje se već našlo u statističkim podacima iz Biltena 2017. te iz MUP–ovih statističkih podataka iz 2018. godine, bili su polazna osnova jer se išlo s razmišljanjem da mladi vozači, iz generacije u generaciju, ne uče na tuđim pogreškama nego ih ponavljaju. i Statistički podaci, već prije prikupljeni za Bilten i MUP–ovu arhivu, pokazali su se i više nego točni u provedenoj anketi autora. Svrha ankete je da bude anonimna kako bi sami ispitanici bili što iskreniji, a anketa je davala mogućnost višestrukih odgovora kako bi se došlo do spoznaje da mladi vozači ne uče na jednoj grešci, iako još uvijek svježi u prometu, nego nastavljaju sa nizom grešaka nadajući se da ih niti jedna neće koštati života. U daljnjem nastavku rada bit će priložene slike s prikupljenim podacima iz odgovora mladih vozača izraženima kružnim statističkim tablicama. Te podatke će se analizirati, dati prijedlog rješenja i prikazati trenutni Zakon koji je na snazi za sankcioniranje takvih prekršaja.

Slika 19: Spol ispitanika

1. MUŠKO/ŽENSKO

226 odgovora

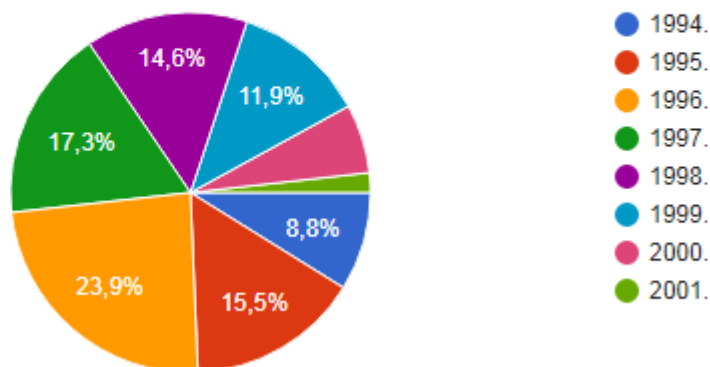


Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

Slika 20: Godište ispitanika

2. NAVEDITE KOJE STE GODIŠTE

226 odgovora



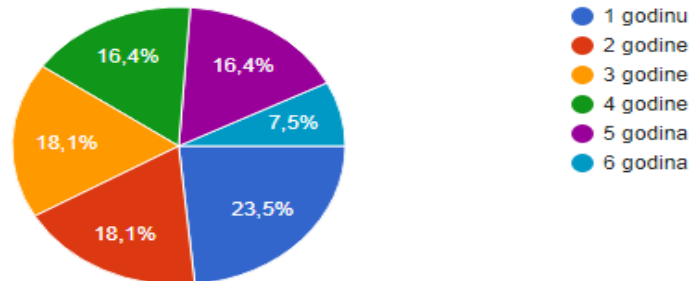
Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

Na Slici 19. se prvo išlo ispitati koliki je postotak muške, a koliki je postotak ženske populacije pri ispunjavanju same ankete. Analizom podataka je proizašlo da je anketi pristupilo 71.7% (162) žena i 28.3% (64) muškaraca. Kako bi prikupljanje podataka, sama analiza i anketa bili što vjerodostojniji, jer su bili potrebni isključivo mladi vozači, u pitanju dva (na Slici 20.) se vidi podjela ispitanika po godištima. Anketi je pristupilo najviše ljudi 1996. godišta, s napunjenih 23 godine života, sveukupno 54 ispitanika, dok ih je u najmanjoj mjeri bilo s godištem iz 2001., oni najmlađi sa svega 18 godina života, sveukupno 4 ispitanika. Ispitanici '97. (39 ljudi), '98. (33 ljudi) i '95. (35 ljudi) godišta su se po postotcima našli na "zlatnoj sredini" s podjednakim brojkama pristupa. Prema članku 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, mladi vozač je vozač motornog vozila u dobi od 18 – 24. godine života, koji posjeduje vozačku dozvolu izdanu na teritoriju Republike Hrvatske. (čl. 2. ZOSPC)

Slika 21: Koliko dugo posjedujete vozačku dozvolu

3. KOLIKO DUGO POSJEDUJETE VOZAČKU DOZVOLU?

226 odgovora



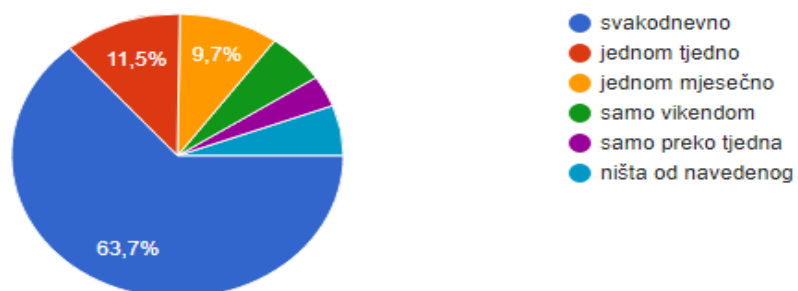
Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

Neke osobe, da li iz novčanih razloga ili iz straha od automobila i upravljanja istim, ne polažu vozački ispit s napunjenih 18 godina. Sam postupak pristupanja vozačkom ispitu je individualan i ovisi od osobe do osobe gledajući kada je osoba i psihički spremna pristupiti odgovornom ponašanju u prometu i upravljanju s motornim vozilom. Iako, mnogi od nas smatraju da su psihički spremni za osobni automobil i prije položenog vozačkog ispita pa se u nekim prekršajima viđa i kazneni postupak za osobe mlađe od 18 godina koje su pristupile prometnici upravljajući s motornim vozilom, bez isprava i odobrenja za uključenje u promet.

Slika 22: Koliko često koristite osobno vozilo?

4. KOLIKO ČESTO KORISTITE OSOBNO VOZILO?

226 odgovora



Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

Kao što je već i na samim počecima završnog rada rečeno, znanje i dobro snalaženje u prometu dolazi sa iskustvom i vremenom provedenim na prometnicama. Vozač je svaki dan u novim situacijama kada može on biti kriv za svoje greške u prometu, ali ne ovisi prometnica samo o njemu nego i o drugim sudionicima ili izvanrednim situacijama. Nekada ne moramo mi biti krivi za prometnu nesreću nego se možemo naći kao kolateralna žrtva lančanog sudara, kao žrtva pogreške drugog vozača koji je koristio mobitel, upravljao motornim vozilom pod utjecajem alkohola ili opojnih droga, umoran sjeo za volan i sl. Tu se u najgoroj poziciji nalaze mladi vozači, koji s tek položenim vozačkim ispitom nemaju puno iskustva u prometu niti znaju kako bi se možda snašli u izvanrednoj situaciji kada se mora reagirati po propisu, intuiciji ili primjeru od prije. Mladi vozači pristupaju prometnici kao početnici, ne znajući što se sve može dogoditi bili oni krivi ili ne. Njih se uči osnovama ponašanja u prometu, kako se sigurno odvesti od točke A do točke B, paziti na pješake, pješačke staze, bicikliste, biciklističke trake, slijediti prometne znakove kako ne bi došlo do prekršaja te kako sve znanje primijeniti u prometu na što sigurniji i pametniji način. Ono što ih se ne može naučiti je kako postupiti u slučaju kada vam pješak izleti, a da nije na pješačkom prijelazu, kako znati bicikliste i njihove netočne signale kretanja, kako postupiti u situaciji ako im se oduzme prednost, kako popustiti u prometnici ako se vidi da je drugi vozač pod utjecajem alkohola ili opojnih droga i sl. Svakako treba napomenuti da bi bilo dobro kada bi se mlade vozače naučilo da je promet preko tjedna drugačiji nego preko vikenda, upozoriti ih na vršne sate u prometu kada vozači postaju nervozniji, više žure, dolazi do prometnih gužvi, zastoja, problema, sitnijih pogrešaka vozača koje mogu, a i ne moraju slijediti do prometne nesreće.

Slika 23: Poštujete li prometna pravila ponašanja u prometu?

5. POŠTUJETE LI PROMETNA PRAVILA PONAŠANJA U PROMETU?

226 odgovora



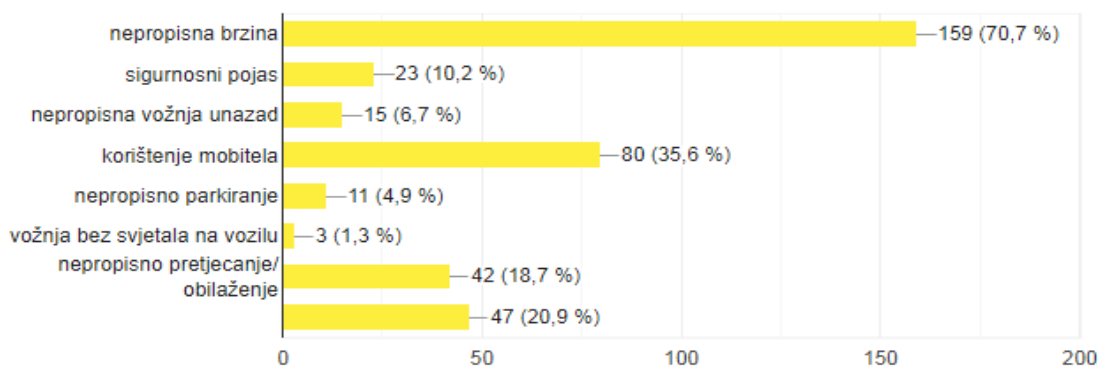
Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

Kod pitanja da li mladi vozači poštuju pravila ponašanja u prometu ističe se jedna zanimljivost, ubačena iz osobnog iskustva i potaknuta pričama okoline, a to je odgovor "Poštujem na mjestima za koja znam da stoji policija ili kamere koje snimaju brzinu.", tipična pogreška skoro svakog mladog vozača koji je uvjeren kako se prometnica, kojom putuje svakodnevno, ne može mijenjati iz dana u dan i da on upravlja s prometnicom, a ne prometnica s njim. Ovakav slučaj kada mladi vozač poštuje pravila ponašanja isključivo na mjestima za koja zna da stoji policija ili kamera koja snima brzinu je i najčešći slučaj u kojem je upravo ta mlada osoba potencijalna sljedeća žrtva prometne nesreće, bilo to samo za materijalnu štetu ili za život opasne posljedice. Neljudski za reći, ali ovakva skupina mladih vozača, nažalost, uči samo na svojim greškama koje ih kasnije pretvore ili u odlične vozače ili se samo stvori strah i odbojnost prema ponovnom pristupanju motornom vozilu.

Slika 24: Koja to pravila najčešće kršite?

6. KOJA TO PRAVILA NAJČEŠĆE KRŠITE?

225 odgovora



Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

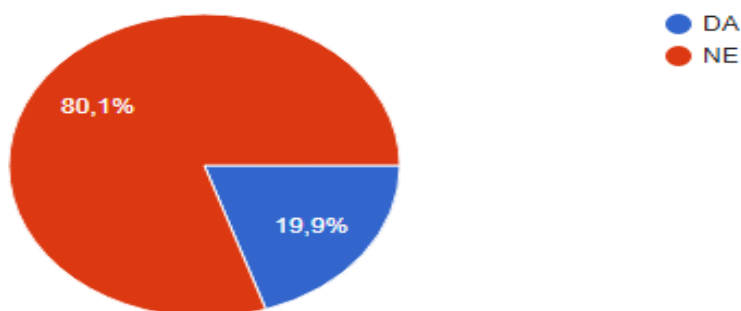
Daljnjom obradom ankete se dobiva odgovor na vječno pitanje "Koji je najčešći uzrok prometne nesreće u mladim vozača?!", brzina, neprimjerena brzina koju mladi vozači olako shvaćaju i nemaju dovoljno iskustva, razuma i osjećaja da ih upravo tih 10 km/h s kojima su prešli ograničenje brzine može odvesti u kolica ili smrt, kako njih tako i ostale sudionike u prometu koji se možda nađu kao nevine, usputne žrtve prometne nesreće. S osobnog stajališta smatram da bi se, uz mnogo strože sankcije za kažnjavanje mladih vozača, trebalo uvesti da ih jedno prekoračenje brzine od 10 km/h može odvesti na ponovno polaganje propisa ili barem

nekoliko dodatnih sati u autoškoli kako bi ih stručnjaci obrazovali i pokazali im kakvu i koliko štetu može napraviti to njihovo prekoračenje brzine s kojim dovode u opasnost sebe, a najviše okolinu i usputne sudionike u prometu koji ni ne žele biti sudionici tuđe prometne nesreće. Žalosno je da je vrlo mala svijest i osjećaj odgovornosti kod mladih vozača, kako svijest i odgovornost tako i osjećaj za to da nitko drugi ne treba biti kriv za njihove pogreške koje kao vozači učine, jer zašto da drugi ispaštaju ako oni kao pojedinci pogriješe?! Zašto da se drugi životi gase ako određenom vozaču, koji nije odgovorno pristupio prometnici, nije stalo do samoga sebe i njegove sigurnosti?! Kao drugi pravilo koje najčešće ispitanici u prometu krše je korištenje mobitela, čak 35.6% (80) ispitanika. Na trećem mjestu nailazi se na iznenađujuću i pozitivnu brojku ispitanika koji kažu da ne krše pravila ponašanja u prometu. Tu se sada možemo zapitati radi li se ovdje o svježe položenim vozačima, vozačima koji su već imali prometnu nesreću pa sada voze opreznije i odgovornije ponukani vlastitim neugodnim iskustvom, ili vozačima koji su svjesni opasnosti prometa od prvog dana i paze na sebe i ostale sudionike u prometu. Na četvrtom, ali ne i najmanje važnom mjestu je nepropisnom pretjecanje/obilaženje vozila s 18.7% (42) ispitanika.

Slika 25: Jeste li ikada imali prometnu nesreću?

7. JESTE LI IKADA IMALI PROMETNU NESREĆU?

226 odgovora

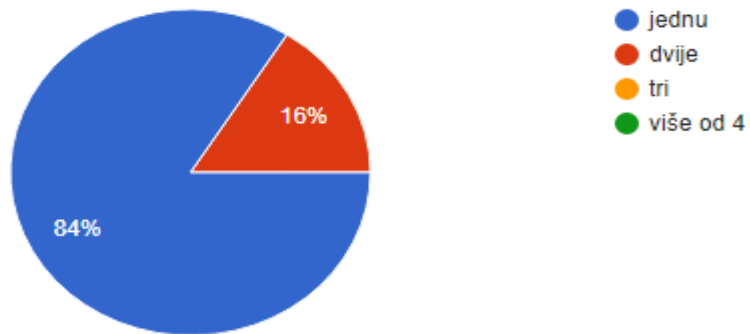


Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

Slika 26: Koliko ste prometnih nesreća do sada imali?

8. KOLIKO STE PROMETNIH NESREĆA DO SADA IMALI?

50 odgovora



Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

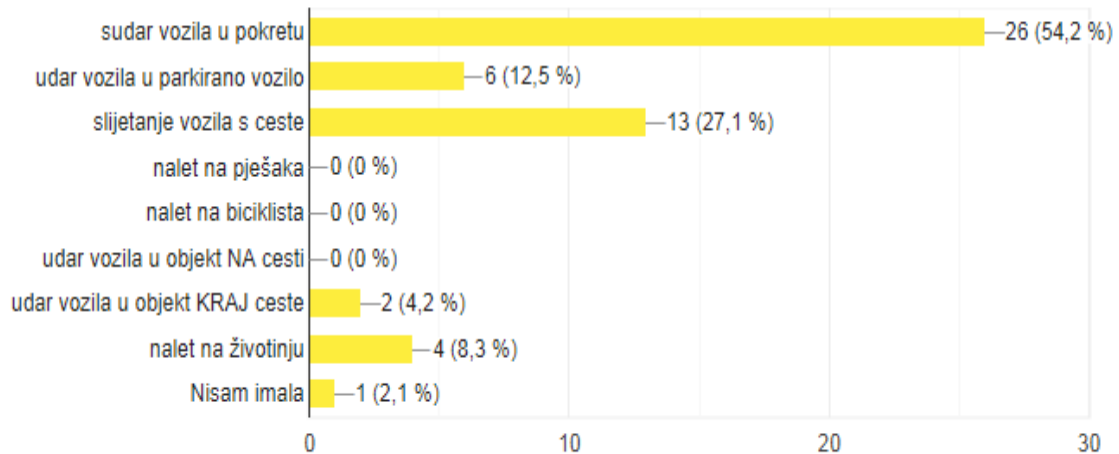
Gledajući Sliku 25., dobiva se jedna od utješnijih činjenica u ovoj anketi i samom istraživanju, a to je podatak da je još uvijek, u velikoj većini, broj prometnih nesreća kod mladih vozača manje zastupljen i da gledajući samu anketu, 19.9% (45) ispitanika je imalo prometnu nesreću, a preostalih 80.1% nije (181). Prema Slici 26. ispitanici koji su imali prometnu nesreću, njih svega 19.9% dijeli se na jednu (84%) – dvije (16%) prometne nesreće koje su imali, što je svakako i više nego zadovoljavajući podatak zbog malog broja prometnih nesreća.

Slika 27: Koja je bila vrsta prometne nesreće?

9. KOJA JE BILA VRSTA PROMETNE NESREĆE?



48 odgovora



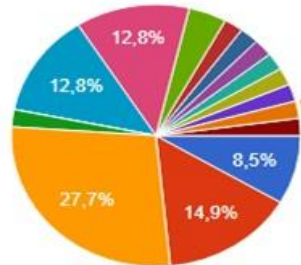
Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

Prema Biltenu 2017. i statističkim podacima o prekršajima mladih vozača, sastavilo se pitanje pod brojem devet (Slika 27.) gdje bi se otkrilo koje su bile vrste prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači. Odvojilo se svega nekoliko. Prema podacima ankete, najveći postotak prometnih nesreća ide na sudar vozila u prometu sa 54.2% (26), na drugom mjestu nalazi se slijetanje vozila sa 27.1% (13) ili na trećem mjestu udar vozila u parkirano vozilo 12.5% (6). Jedan olakšavajući podatak je da niti jedan ispitanik, mladi vozač, nije imao prometnu nesreću tako da je naletio na pješaka ili biciklista jer narušavanje ljudskog zdravlja je uvijek puno gore nego materijalna šteta na automobilu koja se uvijek može ispraviti.

Slika 28: Razlog prometne nesreće?

10. KOJI JE BIO RAZLOG PROMETNE NESREĆE?

46 odgovora



- Nepregledna cesta i nalet auta nepr...
- Naletio sam na ulje po pljusku, mal...
- tehnička неисправnost vozila
- Neuocljivi prometni znakovi
- Ne davanje svjetlosne signalizacije
- Čovjek mi izletio
- Osoba mi je oduzela prednost na ra...
- Manjak vještine

▲ 2/2 ▼

10. KOJI JE BIO RAZLOG PROMETNE NESREĆE?

46 odgovora



- Nepregledna cesta i nalet auta nepr...
- Naletio sam na ulje po pljusku, mal...
- tehnička неисправnost vozila
- Neuocljivi prometni znakovi
- Ne davanje svjetlosne signalizacije
- Čovjek mi izletio
- Osoba mi je oduzela prednost na ra...
- Manjak vještine

▲ 2/2 ▼

10. KOJI JE BIO RAZLOG PROMETNE NESREĆE?

46 odgovora



- Nepregledna cesta i nalet auta nepr...
- Naletio sam na ulje po pljusku, mal...
- tehnička неисправnost vozila
- Neuocljivi prometni znakovi
- Ne davanje svjetlosne signalizacije
- Čovjek mi izletio
- Osoba mi je oduzela prednost na ra...
- Manjak vještine

▲ 2/2 ▼

10. KOJI JE BIO RAZLOG PROMETNE NESREĆE?

46 odgovora



- Nepregledna cesta i nalet auta nepr...
- Naletio sam na ulje po pljusku, mal...
- tehnička неисправnost vozila
- Neuocljivi prometni znakovi
- Ne davanje svjetlosne signalizacije
- Čovjek mi izletio
- Osoba mi je oduzela prednost na ra...
- Manjak vještine

▲ 2/2 ▼

Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

U desetom pitanju su ispitanici imali priliku sami napisati neke neočekivane situacije u prometu te su neke od tih situacija izdvojene. Situacije koje nisu svakidašnje, ali svakoga mogu zahvatiti i imati posljedice u prometu. Ono što je bila sama bit ankete i analiziranja iste je da se sazna koji su to razlozi prometne nesreće, je li bilo do vozača ili neočekivanih okolnosti na cesti. Neki od prijedloga, tj. ponuđenih pretpostavki zašto je došlo do prometne nesreće su bili: nepropisna brzina (8.5%, 4 ljudi), brzina neprimjerena uvjetima na cesti (14.9%, 7 ljudi), umor/smanjenje koncentracije (27.7%, 13 ljudi) koja je u znatnom vodstvu ispred drugih i stavlja se na prvom mjesto kao razlog većine prometnih nesreća kod ispitanika, vožnja bez sigurnosnog razmaka (2.1%, 1 ispitanik), nepoštivanje svjetlosnog znaka (2.1%, 1 ispitanik), naglo usporavanje – kočenje (12.8%, 6 ljudi) dijeli mjesto s brojem prekršaja uzrokovanih zbog nepoštivanja prednosti prolaza, mobitel (4.3%, 2 ljudi) u malom broju što iznenađuje s obzirom da su očekivanja bila da će ova kategorija razloga za prometnu nesreću uzeti prvo mjesto jer se ipak radi o mladim vozačima koji 70% svog vremena provedu na mobitelima. Ostavljajući slobodan prostor da ispitanici upišu svoja iskustva i razloge prometnih nesreća, dolazimo do nekih rijetkih, ali opet problematičnih razloga koji dovedu do nezgode. Neki od njih su:

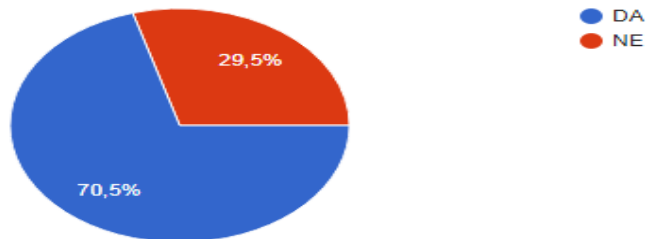
- "Nepregledna cesta i nalet auta nepropisnom brzinom."
- "Naletio sam na ulje po pljusk, malo prikočio i samo proklizao."
- "Tehnička neispravnost vozila."
- "Neuočljivi prometni znakovi."
- "Ne davanje svjetlosne signalizacije."
- "Čovjek mi izletio."
- "Manjak vještine."

Svaki od ovih razloga za prometnu nesreću je vrlo opasan, pogotovo ako je u pitanju neočekivano stanje ceste koje ne ovisi o samom vozaču i nije lako uočljivo, kao ulje na cesti koje nije vidljivo golim okom, a u kombinaciji s kišom može imati katastrofalne posljedice za vozača. Ono što se svakako istaknulo u ovom pitanju je priznanje mladoga vozača kako je razlog prometne nesreće bio upravo manjak vještine. Samo priznanje mladog vozača uvelike doprinosi poboljšanju i vedrijem sagledavanju situacije jer je to dobar početak kako bi upravo takva grupa vozača postala svjesnija opasnosti prometnica i svega što dolazi na njima.

Slika 29: Najave strožih sankcija

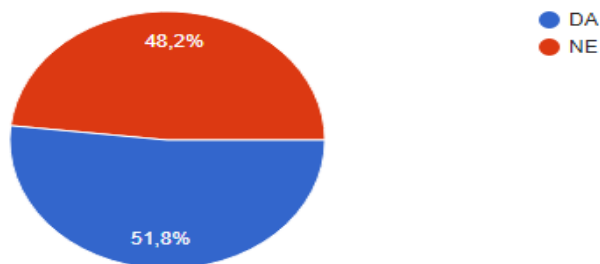
11. JESTE LI UPOZNATI SA NAJAVAMA NOVIH I STROŽIH SANKCIJA U SLUČAJU KRŠENJA PRAVILA PONAŠANJA U PROMETU?

224 odgovora



12. SMATRATE LI DA ĆE STROŽE SANKCIJE, U SLUČAJU KRŠENJA PRAVILA PONAŠANJA U PROMETU, POBOLJŠATI SIGURNOST NA CESTAMA?

224 odgovora



Izvor: obrada autora prema dobivenim podacima iz anketnog istraživanja, 29.6.2019.

Vrlo pozitivan odgovor na pitanju 11. (Slika 29.) kao sam zaključak ankete je svjesnost i upoznatost da je u najavi novi Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Ako su vozači već sada upoznati da su u najavi izmjene i dopune te strože sankcije, možda ih to potakne da prije samog stupanja novog Zakona na snagu promjene svoje ponašanje na prometnici i već sada doprinesu što sigurnijem prometovanju na prometnicama kako za sebe tako i za ostale sudionike u prometu. Jedino poražavajuće u 12. pitanju, na samom kraju ankete je mišljenje velikog postotka mladih vozača kako nove i strožije sankcije neće poboljšati sigurnost na cestama. Možda je u pitanju manjak svjesnosti da većina problema proizlazi upravo iz činjenice da većinu prometnih nesreća skrivaju mladi vozači s neiskustvom i viškom samopouzdanja, a možda i sama razočaranost u ostale sudionike u prometu koji isto prouzrokuju prometnu nesreću neovisno o greškama mladih vozača na cesti.

5. PROMETNA PRAVILA I ZAPRIJEČENE KAZNE ZA NAJČEŠĆE PROMETNE PREKRŠAJE PREMA ZAKONU O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA

U nastavku ovog poglavlja prikazat će se pravna pravila i propisane kazne za najčešće prometne prekršaje iz važećeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama, posebno one koje su skrivili mladi vozači, a koji proizlaze iz podataka prikazanih u statističkim podacima Ministarstva unutarnjih poslova i rezultata provedenog istraživanja.

Kako bi se sudionike potaknulo da što više poštuju odredbe i prometa pravila na cestama, navodi se članak 12. Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji nalaže sudionicima u prometu dužnost držati se ograničenja, zabrana i obveza izraženih pomoću postavljenih prometnih znakova. Ministar nadležan za poslove prometa, u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove, donijet će propise o prometnim znakovima te signalizaciji i opremi na cestama. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj pravna ili fizička osoba obrtnik ako postupi suprotno ovim odredbama (čl. 12. ZOSPC).

Sudionici u prometu dužni su postupati u skladu s propisima o prometnim pravilima, prometnim znakovima postavljenim na cesti, prometnim svjetlima te znakovima i naredbama ovlaštenih osoba. Vozači motornih vozila su u prometu dužni postupati u skladu s prometnim znakovima postavljenim na cesti i kad time odstupaju od propisa o prometnim pravilima. Isto tako, dužni su postupati prema značenju prometnih svjetala i kad se to značenje razlikuje od pravila o prednosti prolaska izraženom na istom mjestu drugim prometnim znakom. Svi vozači u prometu dužni su postupati i prema zahtjevima izraženim pomoću znakova ili po naredbama što ih daju ovlaštene osobe i kad time odstupaju od propisanih prometnih pravila ili značenja prometnih znakova postavljenih na cesti i značenja prometnih svjetala. (čl. 34. ZOSPC).

Vozač je dužan vozilo držati na takvoj udaljenosti od drugih vozila u prometu da, s obzirom na brzinu kretanja vozila i druge okolnosti prometa, ne izazove opasnost i ne ometa druge vozače. (čl. 37. ZOSPC). Mora se naglasiti da je ovo jedno od važnijih pravila jer zbog nepoštivanja udaljenosti vozila može doći do žrtava koje nisu direktno bile uključene u promet. Autorica navodi primjer s nedavnog događaja na prometnici kada je vozač, ne

gledajući na vozača ispred sebe i ne poštujući razmak između dvaju vozila, udario vozilo ispred sebe koje je stalo na pješačkom prijelazu kako bi pješaku omogućio nesmetan prolazak. Na sreću, gospođa je zadobila lakše ozlijede, vozači su imali manju materijalnu štetu i prometna nesreća je prošla bez smrtno stradalih.

Tijekom vožnje, vozač je dužan obratiti pažnju na pješake koji se nalaze na kolniku ili stupaju na kolnik bez obzira što bi prometni trak trebao biti isključivo za vozače motornih vozila. Kad prilazi obilježenome pješačkom prijelazu, vozač mora upravljati vozilom s osobitim oprezom i voziti takvom brzinom da, u slučaju potrebe, može pravodobno zaustaviti vozilo ispred pješačkog prijelaza. Na dijelu ceste po kojem se kreću djeca, osobe s invaliditetom, starije i nemoćne osobe ili su postavljeni prometni znakovi o sudjelovanju tih osoba u prometu, vozač je dužan voziti s osobitim oprezom, takvom brzinom da vozilo može pravodobno zaustaviti u slučaju potrebe. (čl. 38. ZOSPC).

Vozač koji namjerava na cesti ili drugoj prometnoj površini obaviti neku radnju vozilom (uključiti se u promet, prestrojiti, odnosno mijenjati prometnu traku, pretjecati, obilaziti, zaustavljati se, skretati udesno ili ulijevo, okretati se polukružno, voziti unatrag i sl.) ne smije početi takvu radnju ako time dovodi u opasnost druge sudionike u prometu ili imovinu. Prije započinjanja ovih radnji, vozač je dužan uvjeriti se da to može učiniti bez opasnosti za druge sudionike u prometu ili imovinu, vodeći pritom računa o položaju vozila te o smjeru i brzini kretanja. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. (čl. 43. ZOSPC)

Vozač koji se vozilom uključuje u promet na cesti ili drugoj prometnoj površini (izlazak vozila iz garaže, dvorišta, parkirališta, stajališta, s površine na kojoj se ne obavlja promet vozila ili s drugih sličnih površina) dužan je propustiti sva vozila i pješake koji se kreću cestom, odnosno prometnom površinom na koju se uključuje. Vozač koji se vozilom sa zemljane ceste, gradilišta i sličnih površina uključuje na cestu sa suvremenim kolničkim zatorom obvezno mora zaustaviti vozilo i ukloniti blato s kotača. Iznimno od ovog početnog pravila, za vrijeme vožnje u naselju, vozač je dužan tramvaju ili autobusu javnoga gradskog prijevoza putnika ili posebno obilježenom autobusu kojim se organizirano prevoze djeca, ako je to moguće učiniti bez ugrožavanja ili ometanja prometa (naglo kočenje, znatno usporenje i sl.), omogućiti uključivanje u promet kad ta vozila izlaze sa stajališta ili ugibaldišta koje se nalazi izvan kolnika, odnosno s proširenja prometne trake koja služi za stajalište. Novčanom

kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji pri uključivanju u promet postupi suprotno odredbama ovoga članka. Pri tome ova se odredba ne odnosi na obvezu vozača vezanu uz uklanjanje blata s kotača, za koji prekršaj je predviđena novčana kazna u iznosu od 1.000,00 kuna, sukladno zadnjem stavku ovoga članka. (čl. 45. ZOSPC)

Vozač motornog vozila za kretanje u prometu mora koristiti isključivo kolnik, kretati se sredinom obilježene prometne trake, odnosno trakom namijenjenom za promet one kategorije vozila kojoj vozilo pripada, osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu. Ako dođe do slučaja kada se promet odvija na kolniku koji ima samo po jednu prometnu traku namijenjenu za promet vozila u jednom smjeru, vozač mopeda je dužan voziti što bliže desnom rubu kolnika. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač motornog vozila koji se kreće vozilom po cesti suprotno odredbama ovoga članka. (čl. 46. ZOSPC).

Vozilo se kreće desnom stranom kolnika, odnosno biciklističkom stazom ili trakom uz desni rub kolnika ili ceste u smjeru kretanja, a na traci ili stazi uređenoj i obilježenoj za dvosmjerni promet bicikala, desnom stranom trake ili staze u smjeru kretanja. (čl. 47. st. 1. ZOSPC) Vozač je dužan kretati se obilježenom prometnom trakom koja se proteže uz desni rub kolnika, a ako trake nisu obilježene, dužan je vozilo u kretanju držati što bliže desnom rubu kolnika i na tolikoj udaljenosti od njega da, s obzirom na brzinu kretanja vozila, uvjete prometa te na stanje i osobine ceste, ne ugrožava druge sudionike u prometu i ne izlaže sebe opasnosti. (čl. 47. st. 2. ZOSPC) Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. (čl. 47. st. 3. ZOSPC).

Iznimno od odredbe članka 47. stavka 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, koji je naglašen u prethodnom odlomku ovog rada: 1) vozila koja se kreću sporije od tramvaja i drugih vozila koja se kreću cestom po tramvajskim tračnicama ugrađenim uz rub kolnika, moraju se kretati na takvoj udaljenosti od tramvajskih tračnica da ne ometaju kretanje tramvaja i drugih vozila koja se kreću dijelom kolnika s ugrađenim tračnicama; 2) na cesti u naselju s kolnikom na kojem za promet vozila u istom smjeru postoje najmanje dvije obilježene prometne trake, vozač se može za kretanje svojeg vozila koristiti i prometnom trakom koja se ne nalazi uz desni rub kolnika ako time ne ometa ostala vozila koja se kreću iza njegova vozila. Odredba stavka 1. točke 2. ovoga članka ne odnosi se na vozača teretnog automobila čija je najveća dopuštena masa veća od 3.500 kg, vozača vozila koje na ravnoj

cesti ne može razviti brzinu kretanja veću od 40 km na sat i na vozača mopeda, traktora, radnog stroja i motokultivatora, osim na dijelu ceste ispred raskrižja ili drugog mjesta na kojem vozilo skreće ulijevo. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se kreće vozilom suprotno odredbama ovoga članka. (čl. 48. ZOSPC).

Na cesti s kolnikom za promet vozila u oba smjera na kojem postoje tri prometne trake, vozač se ne smije vozilom kretati prometnom trakom koja se nalazi uz lijevi rub ceste u smjeru kretanja vozila. Prema stavku 2. ovog članka, na cesti na kojoj su kolničke trake fizički odvojene jedna od druge, na cesti s kolnikom za promet u oba smjera na kojem postoje najmanje četiri obilježene prometne trake kao i na cesti s kolnikom za promet vozila samo u jednom smjeru, vozač se ne smije vozilom kretati kolničkom trakom namijenjenom za promet vozila iz suprotnog smjera, odnosno u suprotnom ili zabranjenom smjeru. Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se na cesti s kolnikom za promet u oba smjera, na kojem postoje tri prometne trake, kreće prometnom trakom koja se nalazi uz lijevi rub ceste u pravcu kretanja vozila. Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom kreće suprotno odredbama stavka 2. ovoga članka. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na autocesti, brznoj cesti i cesti namijenjenoj isključivo za promet motornih vozila kreće kolničkom trakom namijenjenom za promet vozila iz suprotnog smjera, odnosno u suprotnom ili zabranjenom smjeru. (čl. 49. ZOSPC).

U slučajevima kada se vozač namjerava kretati vozilom unatrag može to učiniti samo na kratkom dijelu ceste i ako time ne ugrožava ili ne ometa druge sudionike u prometu. Za vrijeme kretanja unatrag na vozilu moraju biti uključeni svi pokazivači smjera. Kad se vozač kreće vozilom unatrag, dužan je kretati se onom stranom kolnika kojom se do tada kretao vožnjom unaprijed. Kad se vozač vozilom kreće unatrag, dužan je propustiti vozilo koje dolazi iza njegovog vozila. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji prilikom kretanja vozila unatrag postupi suprotno odredbama ovoga članka. (čl. 50. ZOSPC).

Prema članku 51. stavku 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, vozač je dužan brzinu kretanja vozila prilagoditi osobinama i stanju ceste, vidljivosti, preglednosti, atmosferskim prilikama, stanju vozila i tereta te gustoći prometa tako da vozilo može

pravodobno zaustaviti pred svakom zaprekom koju, u konkretnim uvjetima, može predvidjeti, odnosno da može pravodobno postupiti prema prometnom pravilu ili znaku. Sukladno stavku 2. vozač ne smije bez opravdanih razloga voziti tako sporo da bitno usporava prometni tok ili ugrožava druge sudionike u prometu. Kada se iza vozila koje se kreće brzinom koja je manja od najveće dopuštene brzine na cesti, ili dijelu ceste po kojoj se kreće, ili manja od brzine prometnog toka vozila u prometu na tom dijelu ceste, nakupi kolona vozila koja ga ne mogu sigurno preteći, vozilo se mora na prvom pogodnom mjestu isključiti iz prometa i propustiti kolonu vozila iza sebe. Navedeno pravilo propisuje stavak 3. ovog članka, a kada je brzina kretanja vozila iz tog stavka manja od polovice najveće dozvoljene brzine na cesti ili dijelu ceste, vozač takvog vozila mora uključiti sve pokazivače smjera, osim kada koristi žuto rotacijsko svjetlo. Brzina kretanja vozila na cesti uz normalne prometne uvjete ne smije se ograničiti ispod 40 km na sat. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji brzinu kretanja svog vozila ne prilagodi osobinama i stanju ceste i drugim uvjetima ili ako postupi suprotno odredbama stavka 1. i 2. ovoga članka, a novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 3. ovoga članka (čl. 51. ZOSPC).

Vozač ne smije mijenjati način upravljanja vozilom naglim smanjenjem brzine kretanja vozila, osim u slučaju neposredne opasnosti. Vozač koji namjerava znatnije smanjiti brzinu kretanja vozila ili ga zaustaviti, dužan je to učiniti na način kojim neće ugroziti ili u većoj mjeri ometati druge vozače koji se kreću iza njega, a i te vozače o svojoj namjeri, upozoriti i uključivanjem stop svjetla, svih pokazivača smjera ili davanjem odgovarajućeg znaka rukom. Vozač ne smije ni naglo povećavati brzinu, odnosno kretati iz mjesta, osim u slučaju opasnosti, postizući pritom gornju granicu dopuštenog broja okretaja motora ili na takav način da dolazi do proklizavanja kotača ili upravljati mopedom ili motociklom na jednom kotaču ili motornim triciklom, četverociklom ili lakim četverociklom na dva kotača. Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. (čl. 52. ZOSPC).

Na cesti u naselju vozač se ne smije vozilom kretati brzinom većom od 50 km na sat, odnosno brzinom većom od brzine dopuštene postavljenim prometnim znakom za cijelo naselje ili njegov dio. Iznimno od ove odredbe iz stavka 1. članka 53. ZOSPC-a, na cesti u naselju čiji prometno-tehnički i sigurnosni elementi to omogućuju (npr. pješački pothodnici i

nathodnici, dodatne trake za lijevo, odnosno desno skretanje, upravljanje na raskrižjima semaforima i sl.) može se prometnim znakom dopustiti kretanje vozilom i brzinom većom od 50 km na sat, a najviše do 80 km na sat. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 30 do 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 20 do 30 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti u naselju kreće brzinom koja je za više od 10 do 20 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. Prema zadnjem stavku ovog članka, novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti u naselju kreće brzinom koja je do 10 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. (čl. 53. ZOSPC)

Na cesti izvan naselja vozač se ne smije vozilom kretati brzinom većom od brzine dopuštene postavljenim prometnim znakom, a najviše: 1) 130 km na sat na autocestama; 2) 110 km na sat na cestama namijenjenim isključivo za promet motornih vozila i brzjoj cesti; 3) 90 km na sat na ostalim cestama. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 30 do 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 10 do 30 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. (čl. 54. ZOSPC).

Iznimno od odredbi članka 54. ovoga Zakona, brzina kretanja pojedinih vozila na cestama namijenjenim isključivo za promet motornih vozila i brzjoj cesti te na ostalim cestama dodatno se ograničava na: 1) 80 km/h za autobuse, za motorna vozila najveće dopuštene mase veće od 3,5 tone i sva motorna vozila ako vuku priključno vozilo bez kočnica; 2) 80 km/h za

autobuse kojima se organizirano prevoze djeca; 3) 70 km/h za zglobne autobuse bez mjesta za stajanje; 4) 50 km/h za sva motorna vozila i motorna vozila s priključnim vozilom u kojima se u tovarnom prostoru prevoze osobe te za autobuse s mjestima za stajanje; 5) 40 km/h za vozilo koje vuče drugo neispravno vozilo i za traktore; 6) 20 km/h za turistički vlak. Iznimno od odredbe članka 54. ovoga Zakona, brzina kretanja pojedinih vozila na autocestama dodatno se ograničava na: 1) 100 km/h za autobuse, osim za autobuse kojima se organizirano prevoze djeca; 2) 90 km/h za motorna vozila najveće dopuštene mase veće od 3,5 tone i sva motorna vozila ako vuku priključno vozilo bez kočnica. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji za više od 10 km na sat prekorači brzinu limita vozila bez obzira na dopuštenu ili prometnim znakom ograničenu brzinu. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji do 10 km na sat prekorači brzinu limita vozila bez obzira na dopuštenu ili prometnim znakom ograničenu brzinu. (čl. 55. ZOSPC).

Vozač vozila koje skreće udesno dužan je skretanje obaviti krećući se krajnjom prometnom trakom koja se prostire uz desni rub kolnika, osim ako prometnim znakom na cesti nije drukčije određeno. Vozač vozila koje skreće ulijevo dužan je skretanje obaviti krećući se krajnjom lijevom prometnom trakom koja se prostire uz središnju crtu i uz zamišljeni ili obilježeni luk koji spaja dvije središnje crte bočnih kolnika, odnosno prometnom trakom koja se prostire uz lijevi rub ceste s jednosmjernim prometom, osim ako prometnim znakom na cesti nije drukčije određeno. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. (čl. 56. ZOSPC).

Prema članku 57. Zakona o sigurnosti prometa na cestama izričito se propisuje da na raskrižju cesta iste važnosti ili u susretu s drugim vozilom vozač ima dužnost propustiti vozilo koje nailazi s njegove desne strane. Vozač vozila koje skreće ulijevo dužan je propustiti vozilo koje, dolazeći iz suprotnog smjera, zadržava smjer svojeg kretanja ili skreće udesno, osim ako postavljenim prometnim znakom nije drukčije određeno. Vozač koji ulazi vozilom na cestu koja je prometnim znakom označena kao cesta s prednošću prolaska dužan je propustiti sva vozila koja se kreću tom cestom. Vozač je dužan propustiti sva vozila koja se kreću cestom na koju ulazi i kad ta cesta nije prometnim znakom označena kao cesta s prednošću prolaska, ako vozilom ulazi s ceste bez suvremenoga kolničkog zastora na cestu sa

suvremenim kolničkim zastorom. Vozač koji pri skretanju presijeca biciklističku stazu ili traku koja se pruža uzduž kolnika kojim se kreće, dužan je propustiti bicikle koji se kreću po biciklističkoj stazi ili traci u istom ili suprotnom smjeru. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka (čl. 57. ZOSPC).

Pretjecati i obilaziti vozač smije samo ako time ne ometa normalno kretanje vozila koja dolaze iz suprotnog smjera i ako na cesti ima dovoljno prostora za sigurno izvođenje tih radnji. Vozač ne smije pretjecati i obilaziti kad time, s obzirom na karakteristike ceste i postojeće okolnosti na cesti i u prometu ili s obzirom na tehnička svojstva vozila kojim upravlja, ugrožava druge sudionike u prometu. Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji obavlja pretjecanje ili obilaženje kad, s obzirom na karakteristike ceste i postojeće okolnosti na cesti i u prometu ili na tehnička svojstva vozila, ugrožava druge sudionike u prometu. (čl. 66. ZOSPC).

Pretjecanje i obilaženje obavlja se s lijeve strane. Pretjecati se mora s desne strane ako je vozilo na kolniku zauzelo takav položaj i njegov vozač daje takav znak da se sa sigurnošću može zaključiti da to vozilo skreće ulijevo. Vozilo koje se kreće po tračnicama postavljenim na sredini kolnika ili vozilo koje se prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama ne smije kretati uz desni rub kolnika, osim ako prometnim znakom nije drukčije određeno, ne smije se pretjecati s lijeve strane. To se vozilo može pretjecati s desne strane ako između njega i desnog ruba kolnika postoji prometna traka. Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbi da pretjecanje i obilaženje obavlja sa lijeve strane, ili ako odluči pretjecati vozilo s lijeve strane, a vozilo se kreće po tračnicama na sredini kolnika. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi da vozač smije pretjeći vozilo koje je dalo signal da skreće u lijevo i ostavlja slobodan prolaz vozaču iza sebe da ga se zaobiđe s desne strane. (čl. 67. ZOSPC).

Vozač ne smije vozilom početi pretjecati ili obilaziti: 1) kolonu vozila; 2) ako je vozač koji se kreće iza njega počeo pretjecati; 3) ako je vozač koji je ispred njega na istoj prometnoj traci dao znak da namjerava preteći ili obići vozilo koje je ispred njegova vozila, ili obići drugu zapreku na cesti; 4) ako prometna traka kojom namjerava pretjecati nije slobodna na dovoljnoj udaljenosti tako da bi, vodeći računa o razlici između brzine kretanja svojeg vozila

za vrijeme pretjecanja i brzine kretanja vozila drugih sudionika u prometu koje namjerava preteći, pretjecanjem ugrozio sigurnost prometa ili omeo promet iz suprotnog smjera; 5) ako nakon pretjecanja ili obilaženja ne bi ponovno mogao zauzeti položaj na prometnoj traci kojom se kretao prije pretjecanja ili obilaženja i to bez ometanja ili ugrožavanja ostalih sudionika u prometu, osim kad se za pretjecanje ili obilaženje koristi prometnom trakom koja je zabranjena za promet vozila iz suprotnog smjera; 6) prometnom trakom koja je namijenjena zaustavljanju vozila u nuždi. Vozač koji pretječe ili obilazi dužan je svoje vozilo držati na potrebnoj udaljenosti od vozila koje pretječe ili obilazi, tako da ga ne ometa niti ugrožava u prometu. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji otpočne ili obavi pretjecanje ili obilaženje suprotno već gore navedenim odredbama. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji pri pretjecanju ili obilaženju ne drži svoje vozilo na potrebnoj udaljenosti od vozila koje pretječe ili obilazi. (čl. 70. ZOSPC).

Na kolniku na kojem se promet odvija u dva smjera, a koji ima po jednu prometnu traku namijenjenu za promet vozila u jednom smjeru, vozač ne smije vozilom pretjecati drugo vozilo u tunelu, na mostu, ispred vrha prijevoja ceste ili u zavoju kad je preglednost ceste nedovoljna. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno ovoj odredbi. (čl. 72. ZOSPC).

Vozač ne smije pretjecati drugo vozilo koje se približava obilježenoj pješačkom prijelazu, ili koje prelazi pješački prijelaz i obilaziti vozilo koje je stalo radi propuštanja pješaka na tom prijelazu. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi ovoga članka. (čl. 74. ZOSPC).

Prema članku 76. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, vozač je dužan upotrijebiti zvučni znak upozorenja kad god to zahtijevaju razlozi sigurnosti prometa, a osobito: na cesti izvan naselja radi upozorenja drugog sudionika u prometu da ga želi preteći ili obići, ukoliko bi postojala opasnost od prometne nesreće, kad taj znak ne bi bio dan ako se pokraj kolnika nalaze djeca koja ne obraćaju pažnju na kretanje vozila, na cesti izvan naselja, prije ulaska u nepregledan i uzak zavoj ili prije dolaska na prijevoj, na kojima je teško mimoći se. Vozač je dužan zvučni znak upozorenja svesti na nužnu mjeru. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka (čl. 76. ZOSPC).

Vozač je dužan držati potreban razmak kad se kreće iza drugog vozila, tako da ne ugrožava sigurnost prometa. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji ne drži potreban razmak kad se kreće iza drugoga vozila. (čl. 109. ZOSPC).

Kad se na javnoj cesti izvan naselja, koja ima samo po jednu prometnu traku namijenjenu za promet vozila u jednom smjeru, kreću jedno za drugim motorna vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 3.500 kg ili čija je duljina veća od 7 m, vozači su dužni između svakog od tih vozila držati razmak od najmanje 100 m. Ova se odredba ne odnosi na dio ceste na kojem je pretjecanje zabranjeno. Ako se na cesti izvan naselja kreću u nizu dva ili više vozila koja prevoze opasne tvari, međusobni razmak između tih vozila ne smije biti manji od 200 metara. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji ne drži potreban razmak kad se kreće iza drugog vozila. (čl. 110. ZOSPC).

Prema članku 174. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, osoba koja se zatekne ili naiđe na mjesto prometne nesreće u kojoj ima ozlijeđenih osoba dužna je, u okviru svojih znanja i sposobnosti, pružiti pomoć osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći (čl. 174. ZOSPC).

Kako nalaže članak 175. Zakona o sigurnosti prometa na cestama u slučaju prometne nesreće ako dođe do ozlijeđe ili smrti, sudionik u prometnoj nesreći u kojoj je netko izgubio život ili je ozlijeđen, dužan je: ostati na mjestu prometne nesreće, s tim što se može privremeno udaljiti samo radi pružanja pomoći osobama ozlijeđenim u prometnoj nesreći ili ako mu je samom potrebna liječnička pomoć, odnosno radi obavještanja policije. Zatim, poduzeti sve što je u njegovoj moći da se otklone nove opasnosti koje mogu nastati na mjestu prometne nesreće i da se omogući normalan tok prometa te da nastoji da se ne mijenja stanje na mjestu nesreće i da se sačuvaju postojeći tragovi, uz uvjet da poduzimanje tih mjera ne ugrožava sigurnost prometa. Obavezno o prometnoj nesreći obavijestiti najbližu policijsku upravu ili policijsku postaju i vratiti se na mjesto prometne nesreće i sačekati dolazak ovlaštene osobe koja obavlja očevid. Za kraj procesa, pravna ili fizička osoba koja je obaviještena o prometnoj nesreći u kojoj je neka osoba ozlijeđena dužna je o tome odmah obavijestiti najbližu zdravstvenu ustanovu i policijsku upravu, odnosno policijsku postaju. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji ne ostane na mjestu prometne nesreće (čl. 175. ZOSPC).

Prema članku 181., stavku 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, policijski službenik koji obavlja očevid prometne nesreće u kojoj je nastala materijalna šteta, ima pravo i ovlasti podvrgnuti sudionike prometne nesreće ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i aparata, radi provjere ima li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima. Ako se tim ispitivanjem utvrdi da sudionik ima u organizmu droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, policijski službenik odvest će ga u zdravstvenu ustanovu na liječnički pregled te na uzimanje krvi i urina radi analize. Kako nalaže stavak 2. članka 181., ako u prometnoj nesreći ima ozlijeđenih osoba, policijski službenik koji obavlja očevid prometne nesreće podvrgnut će sudionike prometne nesreće ispitivanju na način kako je to propisano u stavku 1. ovoga članka. Ako sudionik odbije ispitivanje ili se tim ispitivanjem utvrdi da ima u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, policijski službenik će narediti liječnički pregled te uzimanje krvi i urina radi analize. Stavak 3, već spomenutog članka 181. ZOSCP, nalaže da ako u prometnoj nesreći ima poginulih osoba, policijski službenik koji obavlja očevid prometne nesreće naredit će da se vozaču vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nesreći uzme krv i urin kako bi se utvrdilo ima li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, a drugim sudionicima prometne nesreće naredit će uzimanje krvi i urina nakon što se odgovarajućim sredstvima ili aparatima ili stručnim pregledom utvrdi u organizmu prisutnost alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima. U ovim slučajevima gdje se narušava sigurnost prometa na cestama sa konzumacijom alkohola i opojnih sredstava, novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj osobe iz stavka 1. ovoga članka koje se odbiju podvrgnuti ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i aparata, radi provjere ima li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima ili ako odbije otići na liječnički pregled te na uzimanje krvi i urina radi analize (čl. 181. ZOSPC).

Motornim vozilom i tramvajem u prometu na cesti može samostalno upravljati samo osoba koja ima važeću vozačku dozvolu izdanu u Republici Hrvatskoj, inozemnu vozačku dozvolu ili međunarodnu vozačku dozvolu, za onu kategoriju vozila kojom upravlja u prometu na cesti. Vozač je dužan za vrijeme upravljanja motornim vozilom i tramvajem

koristiti se pomagalima koja su upisana u vozačku dozvolu, a za vrijeme vožnje vozač vozila ne smije upotrebljavati mobitel niti druge uređaje na način koji bi umanjio mogućnost reagiranja i sigurnog upravljanja vozilom. Mobitel se može koristiti za vrijeme vožnje ako se upotrebljava naprava koja omogućava njegovo korištenje bez upotrebe ruke. Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji upravlja vozilom u prometu na cesti, a isteklo mu je važenje vozačke dozvole te ako je ispunio uvjete za upravljanje motornim vozilom, a nije mu izdana vozačka dozvola. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno ostalim odredbama ovog članka vezanima uz uporabu mobitela za vrijeme vožnje i korištenje pomagala koja su upisana u vozačku dozvolu. (čl. 196. ZOSPC).

Zakon o sigurnosti prometa na cestama u svojem članku 199. st. 1. između ostaloga posebno spominje i mladog vozača te propisuje kako vozač vozila C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE i H, instruktor vožnje, mladi vozač, kao i vozač vozila B kategorije kada upravlja vozilom u profesionalne svrhe (taksisti, vozači hitne pomoći, vozači u tvrtkama i tijelima državne vlasti itd.), ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola. Nadalje, ovaj članak propisuje da vozač vozila kategorije A1, A2, A, B, BE, F, G i AM ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako je pod utjecajem droga ili lijekova ili ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka. Prema Zakonu, smatrat će se da je vozač počeo upravljati vozilom ako je pokrenuo vozilo s mjesta. Smatrat će se da vozač ima alkohola u krvi ako je njegova prisutnost utvrđena analizom krvi i urina ili analizom krvi, mjerenjem količine alkohola u litri izdahnutog zraka, liječničkim pregledom ili drugim metodama i aparatima. Propisana je novčana kazna u iznosu od 700,00 kuna s kojom će se kazniti za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako u krvi ima alkohola do 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka. Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 do 1,00 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka, a novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako u krvi ima alkohola iznad 1,00 do 1,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako u krvi ima alkohola iznad 1,50 g/kg, odnosno odgovarajući

iznos miligrama u litri izdahnutog zraka. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako je pod utjecajem droga ili lijekova. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač bicikla i zaprežnog vozila ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka ili ako je pod utjecajem droga ili lijekova. (čl. 199. ZOSPC)

Daljnji članak Zakona koji će se ovdje izdvojiti odnosi se na članak 216. Prema tom članku osoba može steći pravo na samostalno upravljanje vozilom određene kategorije ako je: 1) duševno i tjelesno sposobna upravljati vozilom određene kategorije; 2) navršila minimalnu dob za upravljanje vozilom određene kategorije; 3) položila vozački ispit za upravljanje vozilom određene kategorije; 4) nastanjena u Republici Hrvatskoj te ima prebivalište, prijavljeno boravište na razdoblje od najmanje 185 dana, uobičajeno prebivalište, školuje se ili ima odobren privremeni ili stalni boravak. Pravo na samostalno upravljanje vozilom dokazuje se vozačkom dozvolom ili potvrdom o podnesenom zahtjevu za izdavanje vozačke dozvole koja vrijedi za upravljanje vozilima u prometu 30 dana od dana podnošenja urednog zahtjeva. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora do 60 dana, kaznit će se za prekršaj osoba koja u prometu na cesti upravlja motornim vozilom prije stjecanja prava na upravljanje. (čl. 216. ZOSPC).

Policijski službenik, obavljajući poslove iz članka 4. stavka 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (sukladno tom članku riječ je o nadzoru i upravljanju prometom, nadzoru vozača i drugih sudionika u prometa na cestama), može vozača i drugog sudionika u prometu na cesti podvrgnuti ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i uređaja (alkometar i dr.) radi utvrđivanja prisustva u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, a potom, po potrebi, i odvesti u zdravstvenu ustanovu na vađenje krvi i uzimanje urina ili na liječnički pregled. Prije poduzimanja ovih radnji, policijski službenik može podvrgnuti vozača postupku prepoznavanja znakova koji su posljedica prisustva u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima. Policijski službenik odvest će na vađenje krvi i uzimanje urina radi analize ili na liječnički pregled i osobu za koju se ispitivanjem utvrdi da u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, utvrđene odgovarajućim

sredstvima ili uređajima. Navedene osobe su dužne postupati prema zahtjevima policijskog službenika, a on o poduzetim radnjama (iz stavka 1. i 3. ovoga članka i članka 181. Zakona) sačinjava zapisnik, odnosno zahtjev za liječnički pregled, vađenje krvi i uzimanje urina radi analize. Osoba za koju je ispitivanjem na jedan od prethodno navedenih načina utvrđeno da je pod utjecajem droga ili lijekova ili u krvi ima nedozvoljenu količinu alkohola, snosi troškove ispitivanja, a osoba iz stavka 3. ovoga članka snosi i troškove odvoženja službenim policijskim vozilom na liječnički pregled, vađenje krvi i uzimanje urina radi analize. Postupak i način prepoznavanja znakova i simptoma prisustva u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima propisat će ministar nadležan za zdravstvo u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove. Prema vozaču koji je u prometu na cesti zatečen u počinjenju prekršaja, a koji je pod utjecajem droga ili lijekova ili je utvrđena prisutnost nedozvoljene količine alkohola u krvi, ako osobite okolnosti upućuju da će nastaviti s radnjom prekršaja, policijski službenik može, radi neposrednog sprječavanja nastavka činjenja prekršaja, narediti mjere njegova smještanja u posebnu prostoriju do prestanka djelovanja opojnog sredstva ali ne u trajanju duljem od 12 sati te u tom vremenu narediti premještanje njegova vozila na određeno mjesto. Vozilo čije je premještanje određeno premjestit će po naredbi policije pravna ili fizička osoba obrtnik nadležna za održavanje cesta, odnosno pravna ili fizička osoba obrtnik s kojom je pravna ili fizička osoba obrtnik ili upravno tijelo nadležno za održavanje cesta sklopilo ugovor za uklanjanje vozila. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač motornog vozila i instruktor vožnje koji odbije podvrgnuti se ispitivanju ili liječničkom pregledu, odnosno uzimanju krvi ili krvi i urina. Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj sudionik u prometu, osim vozača motornog vozila i instruktora vožnje, koji odbije podvrgnuti se ispitivanju ili stručnom pregledu, odnosno uzimanju krvi ili krvi i urina. (čl. 282. ZOSPC).

Brzina kretanja vozila utvrđuje se pomoću uređaja za mjerenje brzine kretanja vozila, tahografskog zapisa ili neposrednim praćenjem s vozilom. Fotografija i videozapis s podacima o utvrđenoj brzini, tahografski zapis i zapisnik o očitavanju na radaru koji nema zapis ili brzinomjer, služe kao dokaz o utvrđenoj brzini kretanja vozila. Kao dokaz u prekršajnom postupku mogu se koristiti tehničke snimke, službene bilješke i zapisnici. Ne smiju se koristiti niti ugrađivati u motorno vozilo uređaji ili naprave koje imaju za cilj ometanje ili otkrivanje uređaja koje koriste ovlaštene osobe za nadzor prometa na cestama. Ukoliko policijski

službenik nađe na vozilu ili u vozilu takav uređaj ili napravu naredit će vozaču da ga ukloni, a ukoliko vozač to odbije, uređaj ili naprava će se ukloniti o trošku vozača. Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 4. ovoga članka. (čl. 283. ZOSPC).

Pravna posljedica pravomoćne osude vozača motornog vozila za određene prekršaje iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama je upis negativnih prekršajnih bodova u evidenciju. Negativni prekršajni bodovi brišu se iz evidencije nakon proteka dvije godine od dana pravomoćnosti odluke o prekršaju na temelju kojeg su upisani. Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova rješenjem će se ukinuti i oduzeti vozačka dozvola. Vozaču koji je u razdoblja od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova rješenjem će se ukinuti i oduzeti vozačka dozvola. Nakon što su negativni prekršajni bodovi uzeti u obzir za donošenje takvih rješenja brišu se iz evidencije. Mladi vozač i vozač kojem je na taj način ukinuta i oduzeta vozačka dozvola može ponovo polagati vozački ispit istekom roka od dvije godine od dana izvršnosti rješenja, nakon provedenog postupka osposobljavanja kandidata za vozače. Osoba koja upravlja motornim vozilom nakon izvršnosti rješenja iz članka 3. i 4. ovoga članka, a prije ponovnog stjecanja prava na samostalno upravljanje motornim vozilom, kaznit će se za prekršaj novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana. Protiv rješenja prethodno navedenog rješenja ne može se podnijeti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. (čl. 286. ZOSPC)

Za prekršaje iz ovoga Zakona kojima je izazvana prometna nesreća samo s materijalnom štetom, kaznit će se počinitelj prekršaja novčanom kaznom propisanom za taj prekršaj uvećanom za iznos od 1.000,00 kuna. Ukoliko je prekršajem izazvana prometna nesreća u kojoj ima ozlijeđenih osoba, kaznit će se počinitelj prekršaja novčanom kaznom propisanom za taj prekršaj uvećanom za iznos od 2.000,00 kuna. (čl. 293. ZOSPC).

Novčanu kaznu na mjestu počinjenja prekršaja naplaćuju policijski službenici i službenici tijela jedinica lokalne samouprave kada su za to ovlašteni. Počinitelju prekršaja koji ne plati novčanu kaznu na mjestu počinjenja prekršaja izdat će se prekršajni nalog s uputom da novčanu kaznu može platiti u roku od osam dana od dana uručenja prekršajnog naloga. Radi osiguranja izvršenja kazne ili zaštitne mjere, odnosno osiguranja nazočnosti u prekršajnom postupku, policijski službenik može osobi koja nema prebivalište ili stalni

boravak u Republici Hrvatskoj narediti mjeru opreza privremenog oduzimanja putne ili druge isprave za prelazak državne granice, do prestanka razloga, a najduže osam dana. Mjera opreza privremenog oduzimanja vozačke dozvole izriče se do prestanka razloga zbog kojih je izrečena, a najduže do 8 dana, na način i u slučajevima propisanim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Policijska uprava ili postaja koja tijekom obavljanja poslova nadzora utvrdi da je počinjen prekršaj za koji je propisana samo novčana kazna u utvrđenom iznosu do 1.000,00 kuna, u slučajevima kada prekršajem nije izazvano ometanje ili ugrožavanje drugih sudionika u prometu, odnosno ako je prekršaj osobito lake naravi a počinitelj nije prije činio slične prekršaje može umjesto novčane kazne sudioniku u prometu izreći mjeru usmenog ili pisanog upozorenja. O izrečenim mjerama pisanog upozorenja ministarstvo nadležno za unutarnje poslove vodi evidenciju. Postupak, način izricanja i evidentiranja mjera pisanog upozorenja propisuje ministar nadležan za unutarnje poslove. (čl. 294. ZOSPC).

6. NEKE ODREDNICE IZ NOVOG PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA

Trenutno je u saborskoj proceduri Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Ovaj Prijedlog podnijela je Vlada Republike Hrvatske kao predlagateljica. Navedeni Prijedlog ušao je u proceduru krajem ožujka ove godine, a na 12. sjednici Sabora, 9. svibnja 2019. godine donesen je zaključak da se prihvaća Prijedlog zakona. Sve primjedbe, prijedlozi i mišljenja uputit će se predlagatelju radi pripreme Konačnog prijedloga zakona (81 glas "za", 39 "suzdržanih"). (Sabor RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, prvo čitanje, P.Z.E. br. 616, 2019.) Prijedlog je dakle prošao prvo saborsko čitanje i za očekivati je da će se nakon ljetne stanke u saborskom zasjedanju usvojiti početkom jeseni.

Navedeni Prijedlog u svojem uvodnom tekstu daje prikaz ocjene stanja i osnovna pitanja koja se trebaju urediti zakonom te posljedice koje će proisteći donošenjem zakona. Tako se u prikazu ocjene stanja naglašava kako je aktualnim Nacionalnim programom sigurnosti cestovnog prometa jedan od zadanih kvantitativnih ciljeva dosezanje 98 postotnog korištenja sigurnosnog pojasa kod vozača i putnika u vozilima. Relevantno istraživanje provedeno u sklopu provođenja spomenutog Nacionalnog programa, pokazalo je da se u Hrvatskoj sigurnosnim pojaskom veže oko 61% vozača i suvozača, a putnika na stražnjim sjedalima samo 13,9%, što je izrazito malo jer je svrha sigurnosnog pojasa upravo očuvanje ljudskog života tijekom prometne nesreće. Prilikom ispadanja iz vozila zbog nevezivanja godišnje stradava oko 30 osoba te se s velikom sigurnošću može reći, kako se naglašava u navedenom Prijedlogu, da bi u Hrvatskoj bilo čak 10% manje poginulih kada bi dosegнули zacrtani cilj Nacionalnog programa vezan za korištenje sigurnosnih pojaseva. Poseban problem je nepropisan prijevoz djece u vozilima. Danas preko 60% djece stradava u prometnim nesrećama u svojstvu putnika u vozilima. Tijekom 2017. godine, od osmero smrtno stradale djece, čak petero je smrtno stradalo u svojstvu putnika u vozilima kojima su upravljali njihovi najbliži. U trenutku nesreće, četvero od petoro poginule djece nepropisno je prevoženo, odnosno nisu korištene dječje sjedalice, postolja ili djeca nisu bila vezana. Opće je poznata činjenica da distrakcija, odnosno skretanje pozornosti s vožnje, nepovoljno utječe na sigurnost cestovnog prometa. Najčešća distrakcija za vrijeme upravljanja vozilima je svakako

korištenje mobitela. Istraživanje provedeno u sklopu projekta sufinanciranog sredstvima Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa „Dan bez mobitela u prometu pokazalo je da 91% vozača telefonira za vrijeme vožnje, a to isto čini i 33% biciklista. Gotovo 55% vozača iskazalo je spremnost ne telefoniranja prilikom vožnje ukoliko bi novčana kazna bila veća. Kako se ističe u Prijedlogu, ovdje treba naglasiti da je svako korištenje mobitela rizično, a rizičnost se dodatno povećava držanjem mobitela u ruci, što je zapravo inkriminacija regulirana člankom 196. stavcima 3. i 4. ovoga Zakona. U Prijedlogu se ističe kako zabrinjava i činjenica da je sve veći broj prometnih nesreća izazvan neobjašnjivim prelaskom vozila na suprotnu stranu kolnika, što se dovodi u vezu s dokazanom dekoncentriranošću vozača prilikom nepropisnog korištenja mobitela i istovremenog upravljanja vozilom. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 1.)

U Prijedlogu se nadalje navodi kako je u 2017. godini zabilježen 3.581 prekršaj upravljanja vozilom kada je vozaču bila oduzeta vozačka dozvola, stanje sigurnosti nije podignuto na željenu razinu, što upućuje na zaključak da postojeći sustav oduzimanja vozačkih dozvola nije postigao svoju svrhu. Zbog poteškoća u provedbi prekršajnih odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama, primjerice, u slučajevima kada vozač nije zatečen na mjestu počinjenja prekršaja odnosno kada je uz pomoć tehničkih uređaja zabilježena nepropisna brzina kretanja ili drugi prekršaji iz Zakona, naknadno se prema registarskoj oznaci vozila vlasniku vozila prosljeđuje obavijest o obavezi dostave podataka o osobi kojoj je vozilo dao na upravljanje. U takvim slučajevima vlasnici vozila često dostavljaju podatke o više osoba koji su toga dana upravljali njegovim vozilom, a nerijetko su to podaci o osobama koje nemaju prebivalište u Republici Hrvatskoj. Takva praksa znatno otežava cjelokupni prekršajni postupak i pravovremeno sankcioniranje stvarnog počinitelja prekršaja. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 1.-2.)

Osim toga, navodi se dalje u navedenom Prijedlogu, u slučajevima počinjenja prekršaja za koje su propisane novčane kazne ili zaštitne mjere, vlasnici vozila ne dostavljaju vjerodostojne podatke, već propisanu sankciju od 2.000,00 kuna plaćaju u polovičnom iznosu, sukladno odredbama Prekršajnog zakona, i na taj način izbjegavaju strože sankcije. Uz navedeno, ovakav procesni postupak usporava izvjesnost i brzinu kažnjavanja odnosno sankcioniranja određenog prekršaja, a time i povećava pravnu nesigurnost građana.

Predloženom izmjenom navedene odredbe nastoji se povećati efikasnost procesuiranja i sankcioniranja prekršaja i samih prekršitelja (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 2.).

U daljnjem tekstu ovog zakonskog prijedloga objašnjavaju se osnovna pitanja koja se ovim zakonom trebaju urediti pa se u tom pravcu naglašava kako su Europski parlament i Vijeće donijeli Direktivu (EU) 2018/645 od 18. travnja 2018. o izmjeni Direktive 2003/59/EZ o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika i Direktive 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama. S obzirom da je Republika Hrvatska u obvezi usklađivanja nacionalnog zakonodavstva s odredbama navedene Direktive, potrebno je izmijeniti odredbe važećeg Zakona o sigurnosti prometa na cestama u dijelu u kojem su preuzete odredbe izmijenjene Direktive. Zbog usklađivanja i ujednačavanja visine i težine prekršajno - pravnih sankcija koje se propisuju sukladno ovom Zakonu za najteže prekršaje, kojima vozači ne poštuju prometne propise, a u kojima, zbog učestalog nepoštivanja istih, nastaju najteže posljedice, potrebno je znatno povećanje prekršajnih sankcija i njihovo usklađivanje s težinom nastalih posljedica u prometnim nesrećama. Takva mjera ima za cilj povećanje svijesti svih sudionika u prometu o nužnosti poštivanja prometnih propisa i prihvaćanja pravilnog ponašanja u prometu radi smanjenja broja najtežih prekršaja koji izravno dovode u opasnost vozače i druge sudionike u prometu. Propisivanje zaštitnih mjera i negativnih prekršajnih bodova u pojedinim predloženim člancima koji se izriču za određeni prekršaj ima za cilj da se svim sudionicima u prometu na jasan i nedvojben način ukaže na sankcije koje proizlaze iz protupravnog ponašanja i s čime se želi povećati generalna i posebna prevencija. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 2.)

Prijedlog u daljnjem tekstu, sukladno relevantnim propisima, sadrži i prikaz posljedica koje će donošenjem tog zakona proisteći. Tako se naglašava i navodi kako propisivanje i povećanje negativnih prekršajnih bodova koji se dodjeljuju za pojedini prekršaj ima za cilj povećanje prevencije prema sudionicima u cestovnom prometu, a posebno prema onima koji učestalo ponavljaju prekršaje iz ovoga Zakona. Propisivanjem broja negativnih prekršajnih bodova za pojedine prekršaje omogućena je brza i učinkovita identifikacija vozača i sudionika u prometu koji ponavljaju najteže prekršaje. Takvom mjerom znatno će se utjecati na svijest sudionika u prometu i odvratiti ih od ponovnog počinjenja 3 najtežih prometnih prekršaja.

Međutim, ukoliko sustavno nastave s nepoštivanjem prometnih propisa primijenit će se sankcija ukidanja vozačke dozvole, a koja ima za posljedicu obvezu ponovnog polaganja vozačkog ispita. Vozači obuhvaćeni ovom mjerom će se ponovo educirati o prometnim pravilima i poželjnim ponašanjima u prometu te na taj način steći pravo ponovnog sudjelovanja u prometu kao vozači motornog vozila. Iz navedenog razloga, a kako bi se vozačima koji uporno ponavljaju najteže prekršaje oduzelo sredstvo počinjenja prekršajnog djela, ovim izmjenama Zakona predviđa se i mjera privremenog oduzimanja vozila. Mogućnost privremenog oduzimanja vozila, kao sredstva počinjenja prekršaja u cestovnom prometu ima za cilj dati do znanja vozaču koji počini najteže prekršaje u ponavljanju (recidivu) da je vozilo opasno sredstvo, ukoliko se ne koristi na primjeren način. Na ovaj način se i vlasnike vozila obvezuje da vozila ne daju na upotrebu osobama za koje prethodno nisu provjerili njihovu sposobnost za upravljanje te ispunjavanje određenih uvjeta za upravljanje vozilom. Uvodi se mogućnost kažnjavanja vozača koji vozilima namjerno prolaze na znak crvenog svjetla kada se prometom upravlja semaforima. Novom mjerom u Zakonu razdvajaju se i strože kažnjavaju prekršitelji koji namjerno prolaze na znak crvenog svjetla te povećavaju vjerojatnost prometnih nesreća s vrlo teškim posljedicama u smislu naleta na pješake, bicikliste ili vozilo iz suprotnog smjera.

Nadalje, ovim Prijedlogom zakona propisuje se prekršaj nepoštivanja sigurnosnog razmaka između vozila na autocesti te novčana kazna za prekršaj. Naime, održavanje sigurnosnog razmaka na autocestama, zbog postizanja velikih brzina kretanja vozila, omogućuje sigurno zaustavljanje ili usporenje vozila koje se kreće iza vozila kojeg slijedi. Predlaže se sigurnosni razmak od najmanje dvije sekunde prema pozitivnoj praksi u državama Europske unije (npr. Slovenija). Ovim Prijedlogom zakona također se uvodi obveza snimanja audio i vizualnim uređajima ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom. Svrha navedene odredbe ogleda se u mogućnosti kvalitetnijeg praćenja provedbe ispita, nadzora rada ovlaštenog ispitivača, analize i evaluacije procesa polaganja vozačkog ispita, kao i utvrđivanja objektivnih činjenica koje su prethodile rezultatu ispita. Suočeni s činjenicom da je prema sadašnjoj praksi nemoguće provjeriti navode kandidata koji su nezadovoljni rezultatom ispita te navode u prigovorima/žalbama uloženi nakon provođenja ispita, uvođenje audio/vizualnog snimanja, omogućit će točno i objektivno utvrđivanje relevantnih činjenica u postupku polaganja vozačkog ispita. Nadalje, upravo zbog pravnih propisa kojima je regulirana zaštita osobnih podataka, predložena je ovakva zakonska odredba koja će,

pobliže razrađena u podzakonskim propisima, omogućiti provođenja audio/vizualnog snimanja ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom. Potrebno je napomenuti da navedeno snimanje nije

namijenjeno prikupljanju osobnih podataka, već samo snimanju izvođenja samog ispita te se neće ni u kom slučaju upotrebljavati u druge svrhe. Također, snimanje ispita bi povećalo transparentnost kod procesa polaganja vozačkog ispita, povećalo samu kvalitetu i mogućnost nadzora, kontrolu analizu i evaluaciju istoga od strane nadležnih tijela nadzora te u konačnici pridonijelo ujednačavanju provedbe vozačkog ispita, kao i dosljednoj primjeni Programa vozačkog ispita. Provjera broja negativnih prekršajnih bodova, zaštitnih mjera, te valjanosti vozačke dozvole omogućila bi se putem web stranica ministarstva nadležnog za unutarnje poslove. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 2.-3.

6.1. Prikaz prijedloga izmjena i dopuna pojedinih članaka Zakona o sigurnosti prometa na cestama

U daljnjem će se tekstu prikazati prijedlozi izmjena i dopuna pojedinih članaka Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji su prikazani u prethodnom poglavlju, a koji novim Prijedlogom zakona doživljavaju odgovarajuće izmjene i dopune. Naravno, treba imati na umu da je tekst ovog Prijedloga prošao tek prvo čitanje u Saboru i da će do svoje objave doživjeti još neke preinake i promjene.

Tako se člankom 5. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama u članku 43. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj nepropisnog izvođenja radnje vozilom, jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koja je propisana važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 20.) Kako se u prethodnom poglavlju prikazalo, prema sadašnjem određenju vozač koji namjerava na cesti ili drugoj prometnoj površini obaviti neku radnju vozilom (uključiti se u promet, prestrojiti, odnosno mijenjati prometnu traku, pretjecati,

obilaziti, zaustavljati se, skretati udesno ili ulijevo, okretati se polukružno, voziti unatrag i sl.) ne smije početi takvu radnju ako time dovodi u opasnost druge sudionike u prometu ili imovinu. Vozač je dužan uvjeriti se da to može učiniti bez opasnosti za druge sudionike u prometu ili imovinu, vodeći pritom računa o položaju vozila te o smjeru i brzini kretanja. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka. (čl. 43. ZOSPC) Novim Prijedlogom ova kazna bi sada iznosila 1.000,00 kuna. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 6.)

Člankom 6. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 45. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj nepropisnog uključivanja u promet, jer se u praksi pokazalo, kako navodi Vlada RH u objašnjenju svojeg Prijedloga, da novčana kazna koja je propisana važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 20.) Naime, prema trenutno važećoj odredbi, novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji pri uključivanju u promet ne propusti sva vozila i pješake koji se kreću cestom, ili ako ne propusti tramvaj ili obilježen autobus organiziran za prijevoz djece. (čl. 45. ZOSPC). Novim Prijedlogom ova kazna bi sada iznosila 1.000,00 kuna. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 6.)

Člankom 7. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama u članku 49. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava se iznos novčane kazne za prekršaj vožnje suprotnim ili zabranjenim smjerom, jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Kako se navodi u objašnjenju Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaje. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se

dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. Vožnja u suprotnom ili zabranjenom smjeru predstavlja jednu od najopasnijih radnji na cestama, a na autocestama posljedice takvih prekršaja su smrtno i teško stradale osobe i velika materijalna šteta. Također, vrlo često dolazi do dugotrajnog prekida prometa, a što ima za posljedicu velike društvene i ekonomske troškove. U 2017. godini počinjen je čak 2.031 prekršaj iz stavaka 4. i 5. ovoga članka Zakona. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 20.-21.) Prema sadašnjem određenju, novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se na cesti s kolnikom za promet u oba smjera, na kojem postoje tri prometne trake, kreće prometnom trakom koja se nalazi uz lijevi rub ceste u pravcu kretanja vozila. Novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom kreće suprotno odredbama stavka 2. ovoga članka, tj. ako se vozač kreće kolničkom trakom namijenjenom za promet vozila iz suprotnog smjera, odnosno u suprotnom ili zabranjenom smjeru. Kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na autocesti, brzoj cesti i cesti namijenjenoj isključivo za promet motornih vozila kreće kolničkom trakom namijenjenom za promet vozila iz suprotnog smjera, odnosno u suprotnom ili zabranjenom smjeru. (čl. 49. ZOSPC). Novim Prijedlogom dolazi do promjena kod ovih posljednjih novčanih iznosa pa bi umjesto iznosa od 5.000,00 do 15.000,00 kuna sada bila propisana novčana kazna u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna. Osim toga, u ovaj članak se dodatno intervenira i time što se dodaju stavci 6. do 10. ovom članku, a oni će, ukoliko budu usvojeni, glasiti: „(6) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (7) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (8) Vozaču se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka. (9) Vozaču se u evidenciju upisuje četiri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka. (10) Vozaču se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz

stavka 5. ovoga članka.“ (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 6.)

Člankom 8. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 53. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj prekoračenja dozvoljene brzine kretanja u naseljenim mjestu, jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaje. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. Kako se naglašava u objašnjenju Prijedloga, u posljednjih nekoliko godina svjedoči se velikom broju nesreća sa smrtnim posljedicama zbog prekoračenja brzine kretanja u naseljima. Tako je u 2017. godini počinjeno 201.510 prekršaja prekoračenja brzine kretanja u naseljima od čega 1.451 prekršaj prekoračenja brzine veće od 50 km/h. Zbog nepropisne brzine kretanja 466 nesreća je imalo kao posljedicu nastradale osobe, 15 osoba je poginulo, a 623 su ozlijeđene. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 21.) Prema trenutno važećem određenju članka 53., novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. (čl. 53. st. 3. ZOSPC) Prema Prijedlogu novčana kazna bi sada za ovaj prekršaj iznosila od 10.000,00 do 20.000,00 kuna. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 7.) Nadalje, prema trenutno važećim odredbama novčanom kaznom u iznosu od 2.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 30 do 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine, a novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom u naselju kreće brzinom koja je za više od 20 do 30 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti u naselju kreće brzinom koja je za više od 10 do 20 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine, dok

će se novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti u naselju kreće brzinom koja je do 10 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. (čl. 53. st. 4.-7. ZOSPC) S novim Prijedlogom ovdje se još interveniralo u stavak 4. pa bi tako umjesto trenutno zapriječene kazne od 2.000,00 kuna za vožnju u naselju brzinom koja je za više od 30 do 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine, nova novčana kazna iznosila od 3.000,00 do 7.000,00 kuna. Također, u ovaj članak se dodaju i stavci 8. do 12. koji bi glasili: „(8) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (9) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (10) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka. (11) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 4. ovoga članka. (12) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka.“ (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 7.)

Člankom 9. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 54. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj prekoračenja dozvoljene brzine kretanja izvan naselja, jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. U 2017. godini počinjeno je 95.156 prekršaja prekoračenja dozvoljene

brzine kretanje izvan naselja, a od čega čak 2.422 prekoračenja veće 50 km/h od dozvoljene brzine. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 21.) Naime, prema trenutno važećim odredbama, na cesti izvan naselja vozač se ne smije vozilom kretati brzinom većom od brzine dopuštene postavljenim prometnim znakom, a najviše: 1) 130 km na sat na autocestama; 2) 110 km na sat na cestama namijenjenim isključivo za promet motornih vozila i brzoj cesti; 3) 90 km na sat na ostalim cestama. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 30 do 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 10 do 30 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. (čl. 54. ZOSPC) Prema novom Prijedlogu stavak 2 članka se mijenja i glasio bi: „(2) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine.“. Nadalje, povećava se i novčana kazna od 1.000,00 kuna na 2.000,00 kuna za vozača koji se vozilom na cesti izvan naselja kreće brzinom koja je za više od 30 do 50 km na sat veća od dopuštene ili prometnim znakom ograničene brzine. Također iza stavka 4. dodaju se stavci 5. i 6. koji glase: „(5) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (6) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka.“. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 7.)

Člankom 10. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 57. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za nepoštivanja pravila prednosti prolaska jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje

prekršaja ne odvrćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, kako se naglašava u objašnjenju Prijedloga, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. U 2017. godini zbog nepoštivanja prednosti prolaska dogodilo se 4.509 prometnih nesreća od čega 25 prometnih nesreća sa poginulim osobama i 1.780 s ozlijeđenim osobama. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 21.) Prema članku 57. Zakona o sigurnosti prometa na cestama izričito se propisuje da na raskrižju cesta iste važnosti ili u susretu s drugim vozilom vozač ima dužnost propustiti vozilo koje nailazi s njegove desne strane. Vozač vozila koje skreće ulijevo dužan je propustiti vozilo koje, dolazeći iz suprotnog smjera, zadržava smjer svojeg kretanja ili skreće udesno, osim ako postavljenim prometnim znakom nije drukčije određeno. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovoga članka (čl. 57. ZOSPC). Prema novom Prijedlogu sad bi bila predviđena novčana kazna u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna. Također, iza stavka 7. ovog članka dodali bi se stavci 8. i 9. koji glase: „(8) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (9) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka.“ (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 7.)

Člankom 12. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 67. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje strože kažnjavanje prekršaja nepropisnog pretjecanja i obilaženja. Kako se navodi u Prijedlogu, jedna od vrlo opasnih radnji u prometu zbog koje se događaju prometne nesreće je radnja pretjecanje i obilaženje vozila nakon što je prednje vozilo započelo radnju skretanja. Da bi se utjecalo na povećani oprez vozača, te smanjio broj prekršaja i prometnih nesreća uzrokovanih nepoštivanjem odredbe o obvezi pretjecanja i obilaženja vozila, ovim prijedlogom se za

najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 22.) Prema stavku 1. ovoga članka, pretjecanje i obilaženje obavlja se s lijeve strane. Stavak 2. ovoga članka nalaže da se pretjecati mora s desne strane ako je vozilo na kolniku zauzelo takav položaj i njegov vozač daje takav znak da se sa sigurnošću može zaključiti da to vozilo skreće ulijevo. U slučaju stavka 3. ovoga članka, vozilo koje se kreće po tračnicama postavljenim na sredini kolnika ili vozilo koje se prema ovom Zakonu ne smije kretati uz desni rub kolnika, osim ako prometnim znakom nije drukčije određeno, ne smije se pretjecati s lijeve strane. To se vozilo može pretjecati s desne strane ako između njega i desnog ruba kolnika postoji prometna traka. Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbama stavka 1. i 3. ovoga članka. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka. (čl. 67. ZOSPC) Prema novom Prijedlogu u članku 67. iza stavka 5. dodaju se stavci 6. i 7. koji glase: „(6) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (7) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 5. ovoga članka.“ (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 8.)

Člankom 13. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 70. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje strože kažnjavanje prekršaja nepropisnog pretjecanja i obilaženja jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom.

Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. Prema statističkim podacima u 2017. godini zbog nepropisnog pretjecanja i obilaženja dogodilo se 1440 prometnih nesreća, u kojima su 22 osobe poginule, a 495 osoba je ozlijeđeno. U 2017. godini utvrđeno je 1.019 prometnih prekršaja opasne radnje pretjecanja. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 22.) Kako je već prethodno u radu prikazano, prema stavku 1. članka 70., vozač ne smije vozilom početi pretjecati ili obilaziti: 1) kolonu vozila; 2) ako je vozač koji se kreće iza njega počeo pretjecati; 3) ako je vozač koji je ispred njega na istoj prometnoj traci dao znak da namjerava preteći ili obići vozilo koje je ispred njegova vozila, ili obići drugu zapreku na cesti; 4) ako prometna traka kojom namjerava pretjecati nije slobodna na dovoljnoj udaljenosti tako da bi, vodeći računa o razlici između brzine kretanja svojeg vozila za vrijeme pretjecanja i brzine kretanja vozila drugih sudionika u prometu koje namjerava preteći, pretjecanjem ugrozio sigurnost prometa ili omeo promet iz suprotnog smjera; 5) ako nakon pretjecanja ili obilaženja ne bi ponovno mogao zauzeti položaj na prometnoj traci kojom se kretao prije pretjecanja ili obilaženja i to bez ometanja ili ugrožavanja ostalih sudionika u prometu, osim kad se za pretjecanje ili obilaženje koristi prometnom trakom koja je zabranjena za promet vozila iz suprotnog smjera; 6) prometnom trakom koja je namijenjena zaustavljanju vozila u nuždi. Prema stavku 3. ovog članka, novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji otpočne ili obavi pretjecanje ili obilaženje suprotno odredbama stavka 1. ovoga članka. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji pri pretjecanju ili obilaženju ne drži svoje vozilo na potrebnoj udaljenosti od vozila koje pretječe ili obilazi. (čl. 70. ZOSPC). Novim se Prijedlogom u članku 70. iza stavka 4. dodaju se stavci 5. i 6. koji glase: „(5) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (6) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka.“ (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 8.)

Člankom 14. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 72. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje strože

kažnjavanje prekršaja pretjecanja na opasnim mjestima (most, tunel, zavoj, prijevoj i si.). Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. U 2017. godini evidentirana su 222 prometna prekršaja iz ovoga članka što je potaknulo potrebu za postroženjem kaznenih odredbi ovoga članka. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 22.-23.) Stavak 1. ovoga članka izričito nalaže da na kolniku na kojem se promet odvija u dva smjera, a koji ima po jednu prometnu traku namijenjenu za promet vozila u jednom smjeru, vozač ne smije vozilom pretjecati drugo vozilo u tunelu, na mostu, ispred vrha prijevaja ceste ili u zavoju kad je preglednost ceste nedovoljna. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno stavku 1. ovoga članka. (čl. 72. ZOSPC). Sada se novim Prijedlogom dodaju stavci 3. i 4. koji glase: „(3) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (4) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju dva negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka.“ (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 8.-9.)

Člankom 15. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 74. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj pretjecanja vozila ispred obilježenog pješačkog prijelaza jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. U Prijedlogu se naglašava kako se u 2017. godini dogodio 401 prometni prekršaj opasne radnje pretjecanja vozila na pješačkom prijelazu što je potaknulo potrebu za postroženjem kaznenih odredbi ovoga članka. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 23.) Prema čl. 74. vozač ne smije pretjecati drugo vozilo koje se približava obilježenome pješačkom prijelazu, ili koje prelazi pješački prijelaz i obilaziti vozilo koje je stalo radi propuštanja pješaka na tom prijelazu. Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi ovoga članka.

(čl. 74. ZOSPC). Novim se prijedlogom ovaj iznos mijenja na iznos od 3.000,00 do 7.000,00“ te se dodaju novi stavci koji glase: „(3) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (4) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 2. ovoga članka.“ (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 9.)

Člankom 28. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 181. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj odbijanja podvrgavanju ispitivanja radi provjere da li organizmu ima alkohola, droga ili lijekova kod prometne nesreće jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. U 2017. godini zabilježeno je 2.073 slučajeva odbijanja podvrgavanju ispitivanja odgovarajućim uređajima. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 26.) Prema članku 181., stavku 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, policijski službenik koji obavlja očevid prometne nesreće u kojoj je nastala materijalna šteta, ima pravo i ovlasti podvrgnuti sudionike prometne nesreće ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i aparata, radi provjere ima li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima. Ako se tim ispitivanjem utvrdi da sudionik ima u organizmu droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, policijski službenik odvest će ga u zdravstvenu ustanovu na liječnički pregled te na uzimanje krvi i urina radi analize. Kako nalaže stavak 2., članka 181., ako u prometnoj nesreći ima ozlijeđenih osoba, policijski službenik koji obavlja očevid prometne nesreće podvrgnut će sudionike prometne nesreće ispitivanju na način kako je to propisano u stavku 1. ovoga članka. Ako sudionik odbije

ispitivanje ili se tim ispitivanjem utvrdi da ima u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, policijski službenik će narediti liječnički pregled te uzimanje krvi i urina radi analize. Stavak 3., već spomenutog članka 181. ZOSCP, nalaže da ako u prometnoj nesreći ima poginulih osoba, policijski službenik koji obavlja očevid prometne nesreće naredit će da se vozaču vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nesreći uzme krv i urin kako bi se utvrdilo ima li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima, a drugim sudionicima prometne nesreće naredit će uzimanje krvi i urina nakon što se odgovarajućim sredstvima ili aparatima ili stručnim pregledom utvrdi u organizmu prisutnost alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima. U ovim slučajevima gdje se narušava sigurnost prometa na cestama sa konzumacijom alkohola i opojnih sredstava, novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj osobe iz stavka 1. ovoga članka koje se odbiju podvrgnuti ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i aparata, radi provjere ima li u organizmu alkohola, droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima ili ako odbije otići na liječnički pregled te na uzimanje krvi i urina radi analize (čl. 181. ZOSPC). Novim se Prijedlogom ovi iznosi mijenjaju s iznosima od 10.000,00 do 20.000,00“. Također se u ovaj članak dodaju stavci 10., 11. i 12. koji glase: „(10) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 8. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (11) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka. (12) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 8. ovoga članka.“ (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 12.)

Člankom 30. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 196. Zakona o sigurnosti prometa na cestama jasnije propisuju uvjeti i ograničenjima koja se upisuju u vozačku dozvolu. Nadalje, povećava se iznos novčane kazne za nepropisno korištenje mobitela za vrijeme vožnje, jer se u praksi pokazalo da novčana kazna koja je propisana važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, ne ispunjava

svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja. Opće je poznata činjenica da distrakcija, odnosno skretanje pozornosti s vožnje, nepovoljno utječe na sigurnost cestovnog prometa. Najčešća distrakcija za vrijeme upravljanja vozilima je svakako korištenje mobitela. Istraživanje provedeno u sklopu projekta sufinanciranog sredstvima Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa „Dan bez mobitela u prometu" pokazalo je da 91% vozača telefonira za vrijeme vožnje, a to isto čini i 33% biciklista. Gotovo 55% vozača iskazalo je spremnost ne telefoniranja prilikom vožnje ukoliko bi novčana kazna bila veća. Ovdje treba naglasiti da je svako korištenje mobitela rizično, a rizičnost se dodatno povećava držanjem mobitela u ruci, što je zapravo inkriminacija regulirana člankom 196. stavcima 3. i 4. ovoga Zakona. Osim toga, zabrinjava i činjenica, kako se naglašava u objašnjenju Prijedloga, da je sve veći broj prometnih nesreća izazvanih neobjašnjivim prelaskom vozilom na suprotnu stranu kolnika, što se dovodi u vezu s dokazanom dekoncentriranošću vozača prilikom nepropisnog korištenja mobitela i istovremenog upravljanja vozilom. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 27.) S obzirom na trenutni Zakon o sigurnosti prometa na cestama, kazne i sankcije koje su trenutno na snazi su manje te naglašavaju da vozač vozila za vrijeme vožnje ne smije upotrebljavati mobilni niti druge uređaje na način koji bi umanjio mogućnost reagiranja i sigurnog upravljanja vozilom. Ovaj članak trenutno propisuje da će se novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kazniti za prekršaj vozač koji upravlja vozilom u prometu na cesti, a isteklo mu je važenje vozačke dozvole te ako je ispunio uvjete za upravljanje motornim vozilom, a nije mu izdana vozačka dozvola, a novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno ostalim odredbama ovog članka vezanima uz uporabu mobitela za vrijeme vožnje i korištenje pomagala koja su upisana u vozačku dozvolu. (čl. 196. ZOSPC). Novim se Prijedlogom u stavku 2. iza riječi: „pomagalima/1 dodaju riječi: „i postupati po uvjetima i ograničenjima“, a mijenjaju se i odredbe vezane uz novčane kazne pa bi one prema izmijenjenim i dopunjenim stavcima glasile: „(6) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbi stavka 2. ovoga članka. Iza stavka 6. dodaje se stavak 7. koji glasi: „(7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač koji postupi suprotno odredbama stavka 3. i 4. ovoga članka. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 12.-13.) Dakle, prema navedenoj izmjeni i dopuni vozač je dužan za vrijeme upravljanja

motornim vozilom i tramvajem koristiti se pomagalicama i postupati po uvjetima i ograničenjima koja su upisana u vozačku dozvolu. Ako postupi suprotno ovoj odredbi predviđena je novčana kazna prema novom Prijedlogu u iznosu od 500,00 kuna. Nadalje, ako bi prekršio pravila iz stavka 3. i 4. koja vozaču zabranjuju uporabu mobitela ili drugih uređaja na način koji bi umanjio mogućnost reagiranja i sigurnog upravljanja vozilom (osim ako upotrebljava napravu koja omogućava njegovo korištenje bez upotrebe ruke), prema novom prijedlogu novčana kazna iznosila bi 1.500,00 kuna. Trenutnim odredbama u svim ovim slučajevima novčana kazna iznosi 500,00 kuna.

Člankom 32. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 199. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj vožnje pod utjecajem alkohola, droga ili lijekova jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. U prometnim nesrećama koje se događaju na cestama u Republici Hrvatskoj još uvijek je prisutan velik broj vozača koji upravljaju vozilom pod utjecajem alkohola. U 2017. godini vozači pod utjecajem alkohola ukupno su skrivili 4.438 prometnih nesreća u kojima je 87 osoba smrtno stradalo, 594 osobe zadobile su teške tjelesne ozljede, a 1.887 lakše ozlijeđenih osoba. Kako vožnja pod utjecajem alkohola umanjuje psihofizičke sposobnosti vozača, ali i ostalih sudionika u prometu, povećanjem stupnja koncentracije alkohola u krvi povećava se i intenzitet ugroženosti prometa, odnosno mogućnosti nastanka prometne nesreće s najtežim posljedicama. Vozači koji su imali više od 1,50 g/kg alkohola u krvi izazvali su čak 2.181 prometnu nesreću u kojima je poginulo 56 osoba, a 1.257 je ozlijeđeno. Ukupno je u 2017. godini zabilježeno 37.940 prekršaja upravljanja vozilom pod utjecajem alkohola. Zbog navedenog predlaže se postroženje kaznenih odredbi ovoga članka. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na

cestama, 2019., 27.) Prema članku 199. st. 6. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisana je novčana kazna u iznosu od 1.000,00 do 3.000,00 kuna kojom će se kazniti za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 do 1,00 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka. Prema novom prijedlogu ti bi iznosi sada bili od 3.000,00 do 5.000,00 kuna. Nadalje, prema važećem Zakonu iz stavka 7. ovog članka, novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako u krvi ima alkohola iznad 1,00 do 1,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka. Novim prijedlogom ti bi iznosi sada bili od 5.000,00 do 15.000,00 kuna. Nadalje, trenutnim odredbama iz stavka 8. novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako u krvi ima alkohola iznad 1,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka. Novi prijedlog predviđa iznose od 10.000,00 do 20.000,00 kuna. Sadašnji Zakon nadalje propisuje u stavku 9. kako će se novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kazniti za prekršaj vozač i instruktor vožnje ako je pod utjecajem droga ili lijekova. Novi prijedlog predviđa iznose od 10.000,00 do 20.000,00 kuna za ovaj prekršaj. Prijedlogom se nije ulazilo u izmjene iznosa novčane kazne od 700,00 kuna za prekršaj vozača i instruktora vožnje ako u krvi imaju alkohola do 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka, kao niti u izmjene iznosa novčane kazne od 500,00 kuna za prekršaj vozač bicikla i zaprežnog vozila ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka ili ako je pod utjecajem droga ili lijekova. Osim navedenih izmjena, Prijedlogom se dodaju stavci 11. do 16. koji glase: „(11) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 6. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje tri mjeseca, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (12) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje šest mjeseci ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje devet mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (13) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaje iz stavaka 8. i 9. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (14) Vozaču

motornog vozila se u evidenciju upisuju tri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 6. ovoga članka. (15) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuju četiri negativna prekršajna boda ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 7. ovoga članka. (16) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavaka 8. i 9. ovoga članka.“ (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 13.)

Člankom 36. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 216. Zakona o sigurnosti prometa na cestama implementira europsko zakonodavstvo u području vozačkih dozvola te se riječ „minimalnu“ zamjenjuje riječju „najnižu“. Nadalje, povećava se iznos novčane kazne jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje, propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 28.) Kako sad propisuje članak 216. osoba može steći pravo na samostalno upravljanje vozilom određene kategorije ako je: 1) duševno i tjelesno sposobna upravljati vozilom određene kategorije; 2) navršila minimalnu dob za upravljanje vozilom određene kategorije; 3) položila vozački ispit za upravljanje vozilom određene kategorije; 4) nastanjena u Republici Hrvatskoj te ima prebivalište, prijavljeno boravište na razdoblje od najmanje 185 dana, uobičajeno prebivalište, školuje se ili ima odobren privremeni ili stalni boravak; Pravo na samostalno upravljanje vozilom dokazuje se vozačkom dozvolom ili potvrdom o podnesenom zahtjevu za izdavanje vozačke dozvole koja vrijedi za upravljanje vozilima u prometu 30 dana od dana podnošenja urednog zahtjeva. Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora do 60 dana, kaznit će se za prekršaj osoba koja u prometu na cesti upravlja motornim vozilom prije stjecanja prava na upravljanje. (čl. 216. ZOSPC). Novim se prijedlogom, kako je prethodno navedeno, zamjenjuje riječ

„minimalnu" riječju „najnižu" pa ta odredba sada izriče da osoba treba navršiti najnižu dob za upravljanje vozilom određene kategorije (a ne više minimalnu dob). Nadalje, propisani novčani iznosi mijenjaju se u iznos od 10.000,00 do 20.000,00 kuna, a dodaju se i novi stavci koji glase: „(4) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (5) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 3. ovoga članka." (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 14.)

Člankom 43. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 282. Zakona o sigurnosti prometa na cestama povećava iznos novčane kazne za prekršaj odbijanja podvrgavanju vozača i instruktora vožnje ispitivanju radi provjere da li organizmu ima alkohola, droga ili lijekova jer sankcije koje su propisane važećim Zakonom o sigurnosti prometa na cestama ne ispunjavaju svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraćaju od ponavljanja činjenja prekršaja. Zakonom o sigurnosti prometa na cestama nisu obligatorno propisane duljine trajanja zaštitnih mjera zabrane upravljanja vozilom za pojedine prometne prekršaj. Ovim prijedlogom se za najteže prekršaje propisuje minimalno trajanje zaštitne mjere zabrane upravljanja motornim vozilom u ovisnosti o broju ponavljanja prekršaja unutar raspona koji je propisan Prekršajnim zakonom. Nadalje propisuju se negativni prekršajni bodovi koji se dobivaju za određeni prekršaj i njihov broj. U 2017. godini zabilježeno je 2.073 slučajeva odbijanja podvrgavanju ispitivanja odgovarajućim uređajima. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 30.) Trenutno je važećim Zakonom određena novčana kazna u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kazna zatvora u trajanju do 60 dana za prekršaj koji učini vozač motornog vozila i instruktor vožnje ako se odbije podvrgnuti ispitivanju ili liječničkom pregledu, odnosno uzimanju krvi ili krvi i urina. Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj sudionik u prometu, osim vozača motornog vozila i instruktora vožnje, koji odbije podvrgnuti se ispitivanju ili stručnom pregledu, odnosno uzimanju krvi ili krvi i urina. (čl. 282. ZOSPC). Prema novom Prijedlogu ovi iznosi od

5.000,00 do 15.000,00“ zamjenjuju se iznosima od 10.000,00 do 20.000,00“, a dodaju se i novi stavci u ovaj članak koji glase: „(11) Vozaču koji je proglašen krivim za prekršaj iz stavka 9. ovoga članka izreći će se zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (12) Vozaču motornog vozila se u evidenciju upisuje šest negativnih prekršajnih bodova ako je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 9. ovoga članka.“ (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 16.)

Člankom 44. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama se u članku 283. Zakona o sigurnosti prometa na cestama jasnije uređuje korištenje fotografije i elektroničkog zapisa kao dokaza o utvrđenoj brzini kretanja vozila i proširuje se mogućnost korištenja drugih tehničkih uređaja za mjerenje brzine s obzirom na stalni napredak, razvoj i mogućnosti tehnologije. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 30.) Prema novom Prijedlogu u stavku 1. ovog članka iza riječi: „brzine kretanja vozila,“ dodaju se riječi: „tehničkih uređaja,“ pa bi on prema toj dopuni propisivao da se brzina kretanja vozila utvrđuje pomoću uređaja za mjerenje brzine kretanja vozila, tehničkih uređaja, tahografskog zapisa ili neposrednim praćenjem s vozilom. Nadalje, stavak 2. bi se prema novom Prijedlogu mijenjao i glasio bi: „(2) Fotografija, videozapis s podacima o utvrđenoj brzini, elektronički zapis, tahografski zapis i zapisnik o očitavanju na uređaju koji nema zapis ili brzinomjer, služe kao dokaz o utvrđenoj brzini kretanja vozila.“ (trenutno ta odredba glasi: „Fotografija i videozapis s podacima o utvrđenoj brzini, tahografski zapis i zapisnik o očitavanju na radaru koji nema zapis ili brzinomjer, služe kao dokaz o utvrđenoj brzini kretanja vozila.“). Ujedno, u stavku 3. iza riječi: „mogu se koristiti“ dodaje se riječ: „fotografija“ pa bi taj stavak glasio na način da se kao dokaz u prekršajnom postupku mogu koristiti fotografija, tehničke snimke, službene bilješke i zapisnici. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 16.)

Posljednje je u ovom radu izdvojen članak 46. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama kojim se u članku 286. Zakona o sigurnosti prometa na cestama jasnije uređuje način ukidanja vozačkih dozvola, evidentiranja

i praćenja negativnih prekršajnih bodova i zaštitnih mjera zabrane upravljanja motornim vozilom. Naime, ovim odredbama propisuje se postupak prema vozačima koji upravljaju vozilom prije stjecanja prava na upravljanje vozilom te mladim vozačima i vozačima kojima je vozačka dozvola istekla, oduzeta, izgubljena ili imaju izrečenu zaštitnu mjeru zabrane upravljanja kad prikupе određen broj negativnih prekršajnih bodova. (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 30.) Naime, prema važećem Zakonu, pravna posljedica pravomoćne osude vozača motornog vozila za određene prekršaje iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama je upis negativnih prekršajnih bodova u evidenciju. Negativni prekršajni bodovi brišu se iz evidencije nakon proteka dvije godine od dana pravomoćnosti odluke o prekršaju na temelju kojeg su upisani. Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova rješenjem će se ukinuti i oduzeti vozačka dozvola. Vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova rješenjem će se ukinuti i oduzeti vozačka dozvola. Nakon što su negativni prekršajni bodovi uzeti u obzir za donošenje takvih rješenja brišu se iz evidencije. Mladi vozač i vozač kojem je na taj način ukinuta i oduzeta vozačka dozvola može ponovo polagati vozački ispit istekom roka od dvije godine od dana izvršnosti rješenja, nakon provedenog postupka osposobljavanja kandidata za vozače. Osoba koja upravlja motornim vozilom nakon izvršnosti rješenja iz članka 3. i 4. ovoga članka, a prije ponovnog stjecanja prava na samostalno upravljanje motornim vozilom, kaznit će se za prekršaj novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana. Protiv rješenja prethodno navedenog rješenja ne može se podnijeti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. (čl. 286. ZOSPC) Prema Prijedlogu ovaj bi se članak u cijelosti mijenjao i glasio bi: „(1) Pravna posljedica pravomoćne osude vozača motornog vozila za određene prekršaje iz ovoga Zakona je upis negativnih prekršajnih bodova u evidenciju. (2) Negativni prekršajni bodovi iz stavka 1. ovoga članka brišu se iz evidencije nakon proteka dvije godine od dana pravomoćnosti odluke o prekršaju na temelju kojeg su upisani. (3) Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova rješenjem će se ukinuti i oduzeti vozačka dozvola. (4) Vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova rješenjem će se ukinuti i oduzeti vozačka dozvola. (5) Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova i vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova, a kojem je vozačka dozvola istekla, rješenjem će se odbiti

zahtjev za produljenje vozačke dozvole. (6) Mladom vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova i vozaču koji je u razdoblju od dvije godine prikupio 12 negativnih prekršajnih bodova, a vozačka dozvola je oduzeta ili prijavljena izgubljenom, rješenjem će se ukinuti vozačka dozvola. (7) Vozaču koji je prije stjecanja prava na upravljanje vozilom u razdoblju od dvije godine prikupio devet negativnih prekršajnih bodova, rješenjem će se uskratiti pravo na podnošenje zahtjeva za izdavanje vozačke dozvole na rok od dvije godine od dana izvršnosti rješenja. (8) Nakon što su negativni prekršajni bodovi uzeti u obzir za donošenje rješenja iz stavaka 3. do 7. ovoga članka brišu se iz evidencije. (9) Osoba iz stavaka 3. do 6. ovoga članka može ponovo polagati vozački ispit istekom roka od dvije godine od dana izvršnosti rješenja iz stavaka 3. do 6. ovoga članka, nakon provedenog postupka osposobljavanja kandidata za vozače. (10) Osoba iz stavka 9. ovoga članka koja upravlja motornim vozilom nakon izvršnosti rješenja iz stavaka 3. do 6. ovoga članka, a prije ponovnog stjecanja prava na samostalno upravljanje motornim vozilom, kaznit će se za prekršaj novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana. (11) Osoba iz stavka 7. ovoga članka koja upravlja motornim vozilom, a prije stjecanja prava na upravljanje vozilom kaznit će se za prekršaj novčanom kaznom u iznosu od 10.000,00 do 20.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana. (12) Vozaču koji je pravomoćnom odlukom o prekršaju proglašen krivim za prekršaj iz stavka 10. i 11. ovoga članka će se izreći zaštitna mjera zabrane upravljanja motornim vozilom u trajanju od: 1) najmanje šest mjeseci, ako je prekršaj počinjen drugi put 2) najmanje 12 mjeseci, ako je prekršaj počinjen treći odnosno svaki sljedeći put. (13) Protiv rješenja iz stavaka 3. do 7. ovoga članka ne može se podnijeti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor." (Vlada RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, 2019., 17.)

7. ZAKLJUČAK

Mladi vozači zbog manje iskustva u prometu te nizom novonastalih situacija te ostalih okolnosti više su izloženi riziku prometnih nesreća koje mogu biti samo u smislu materijalne štete, a u najgorem slučaju i sa smrtno stradalim posljedicama. U samom uzroku prometne nesreće sudjeluje i njihova nedovoljno točna procjena opasnosti te sama (neutemeljena) sigurnost u vlastite vozačke sposobnosti, stečene tek položenim vozačkim ispitom. Zbog ove skupine mladih ljudi, dobivamo vrlo opasnu kategoriju vozača koja uvelike doprinose mogućnosti nastanka prometnih nesreća, što potvrđuju i statistike prometnih istraživanja iz Biltena 2017. godine te prikazanim statističkim podacima. Vidjevši iz samih priloženih tablica iz Biltena, najčešće vrste prometnih nesreća mladih vozača su: vožnja u slijedu, bočni sudari, čelni sudari, slijetanje s ceste, udar u parkirano vozilo, usporedna vožnja, a najčešće pogreške koje čine mladi vozači su: neprimjerena i neprilagođena brzina, nepoštovanje prednosti prolaska, vožnja na nedovoljnom razmaku, vožnja unatrag, uključivanje u promet, skretanje i pretjecanje, konzumacija alkohola prije sjedanja u motorno vozilo ili korištenje mobilnih uređaja tijekom vožnje u prometu. Sam problem u ovoj skupini proizlazi iz toga da se ne uzima u obzir nedovoljna edukacija mladih vozača u vremenu kada stječu vozačku dozvolu. Prometne su nesreće i dalje najveći uzrok stradanja mladih ljudi u dobi između 18 i 24 godine u Hrvatskoj. Iako, nasuprot toga se mora staviti činjenica da uzevši u obzir statističke podatke iz Biltena 2017. i MUP-a (Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini), mora se naglasiti da su brojke u padu što i jest bio cilj samog programa sigurnosti na prometnicama. Kako bi se pokušao smanjiti broj prometnih nesreća na cestama bilo samo sa materijalnom štetom ili smrtnim stradanjima, samim time i stradavanje mladih vozača te ostalih sudionika, potrebno je da društvo, u što većem broju, okrene edukaciji i stjecanju znanja kako što sigurnije prometovati na prometnicama, te paziti na sebe i ostale sudionike u prometu. Navođenjem zakonskih odredbi u ovom završnom radu želi se postići interes kako mladih tako i "starih" vozača da budu u toku sa promjenama, izmjenama i dopunama Zakona koji im omogućuju sigurno prometovanje na prometnicama i izbjegavanje nepotrebnih kazni. Isto tako, treba napomenuti, da je svaki od ovih zakona napisan upravo na temelju barem jednog prekršaja, što znači da se barem jedna prometna nesreća morala dogoditi u praksi, a daljnjim izmjenama i dopunama pravnih pravila u ovom području dodatno će se štititi sudionike u prometu. Iako većina radi istu grešku, a to je da

većina nas uči isključivo na svojim greškama, to treba promijeniti. Ako već imamo izvore, zakone i, promjene koje pokušavaju spasiti svaki život na prometnici i omogućiti svima što sigurnije prometovanje na cestama, budimo humani pa barem na trenutak, prije nego što sjednemo za volan, pomislimo na to kako zbog jedne naše sitne pogreške, nevin čovjek može izgubiti život, a mi smo imali priliku to spriječiti.

POPIS LITERATURE

- Cerovac, V., Tehnika i sigurnost prometa, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.
- Evo što se dogodi kada naletite na vodeni klin, <https://www.tportal.hr/autozona/clanak/evo-sto-se-dogodi-kad-naletite-na-vodeni-klin-20170918> (5.7.2019.)
- Jazbec, G., Vujić, M., Adaptivno upravljanje semaforiziranim raskrižjima kao mjera poboljšanja kvalitete gradskog prometnog sustava, diplomski rad, FPZG, Zagreb 2014., dostupno na: https://bib.irb.hr/datoteka/758032.Diplomski_rad_Goran_Jazbec.pdf (5. 7. 2019.)
- Legac, I. et. al., Gradske prometnice, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011.
- Legac, I., Raskrižja javnih cesta cestovne prometnice II., Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2008.
- MUP, Bilten o sigurnosti cestovnog prometa u 2017., XLIV. GODINA, Zagreb, 2018., dostupno na: <https://mup.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/bilteni//Bilten%20o%20sigurnosti%20cestovnog%20prometa%20za%202017.%20godinu.pdf> (25. 6. 2019.)
- MUP, Glavno tajništvo, Služba za strateško planiranje, statistiku i unaprjeđenje rada, Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada u 2018. godini, Zagreb, 2019., dostupno na: <https://mup.gov.hr/UserDocsImages/statistika/2018/Statisticki%20pregled%20temeljnih%20sigurnosnih%20pokazatelja%20i%20rezultata%20rada%20u%202018.%20godini.pdf> (25. 6. 2019.)
- Peta brzina, <https://www.petabrzina.com/podupravljanje-proklizavanje-prednjih-kotaca> (5.7.2019.)
- Prometni znakovi, <https://www.prometna-signalizacija.com/vertikalna-signalizacija/prometni-znakovi/> (29. 6. 2019.)
- Sabor RH, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, prvo čitanje, P.Z.E. br. 616, 2019., <https://www.sabor.hr/prijedlog-zakona-o-izmjenama-i-dopunama-zakona-o-sigurnosti-prometa-na-cestama-prvo-citanje-pze-br?t=109304&tid=207784> (5. 7. 2019.)
- Tomić, I. Barišić, I., Analiza mogućnosti unaprjeđenja sigurnosti prometa kod mladih vozača, Zbornih Veleučilišta u Rijeci, Vol. 7 (2019), No. 1, pp. 375 – 39, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/321181> (15. 6. 2019.)

- Vlada Republike Hrvatske, Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, Zagreb, ožujak 2019., dostupno na: https://www.sabor.hr/sites/default/files/uploads/sabor/2019-03-29/110604/PZE_616.pdf?fbclid=IwAR0gjy-XiITb1XKnfH4oBMETVVvJyJfjaFOIkGI456gZY6DEg-LJsq739_s (3. 7. 2019.)
- Zakon o cestama ("Narodne novine", broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14)
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama ("Narodne novine", broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 15/13, 92/14, 64/15 i 108/17)

POPIS SLIKA

Slika 1: Prometne nesreće i posljedice	18
Slika 2: Vrste prometnih nesreća	19
Slika 3: Okolnosti koje su prethodile prometnim nesrećama	21
Slika 4: Broj prema vrsti vozila koja su sudjelovala u prometnim nesrećama.....	22
Slika 5: Nastradali sudionici u prometnim nesrećama	23
Slika 6: Broj vozača motornih vozila koji su vozili pod utjecajem alkohola u krvi.....	24
Slika 7: Vozači koji su uzrokovali prometnu nesreću, podjela prema količini alkohola u krvi	25
Slika 8: Vrste prekršaja koje su dovele do prometnih nesreća	26
Slika 9: Prometne nesreće po dobnoj strukturi vozača koji su ih skrivili u 2017. godini	29
Slika 10: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice prema vrsti prometnih nesreća	30
Slika 11: Uzroci prometnih nesreća koje su skrivili mladi vozači i posljedice	32
Slika 12: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači prema vrsti vozila	34
Slika 13: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači pod utjecajem alkohola i droge i nastradale osobe u tim nesrećama	35
Slika 14: Dobna struktura nastradalih vozača (2008. - 2017.)	36
Slika 15: Dobna struktura vozača koji su skrivili prometnu nesreću	37
Slika 16: Vozački staž vozača koji su skrivili prometnu nesreću	38
Slika 17: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice po danima	39
Slika 18: Prometne nesreće koje su skrivili mladi vozači i posljedice po satima	40
Slika 19: Spol ispitanika.....	41
Slika 20: Godište ispitanika.....	42
Slika 21: Koliko dugo posjedujete vozačku dozvolu	43
Slika 22: Koliko često koristite osobno vozilo?.....	43
Slika 23: Poštujete li prometna pravila ponašanja u prometu?	44
Slika 24: Koja to pravila najčešće kršite?	45
Slika 25: Jeste li ikada imali prometnu nesreću?	46
Slika 26: Koliko ste prometnih nesreća do sada imali?.....	47
Slika 27: Koja je bila vrsta prometne nesreće?	48
Slika 28: Razlog prometne nesreće?	49
Slika 29: Najave strožih sankcija	51

POGOVOR

Dragi moj Završni radu, e jesam te!

Ne želim da ovo bude tipična zahvala koju vidate i čitate na kraju svakog završnog rada, gdje bi se trebala zahvaliti svima u studiju i režiji i široj familiji na kraju Zemlje, ali nešto napisala ipak bi.

Veliko, ono NAJVEĆE hvala mojim roditeljima, partneru Tomislavu i tetki Anastaziji! Puno je toga, i pogriješila bih kada bih nešto posebno izdvojila, na čemu sam vam beskrajno zahvalna, ali veliko vam HVALA za sve ove godine što ste bili uz mene kada je bilo najljepše i najgore. Zahvaljujući vama, danas sam ponosno došla do kraja svojeg studija!

Isto tako, hvala mojoj prijateljici Katarini zbog koje su mi ove 3 godine preddiplomskog stručnog studija bili najljepši period u životu i zbog kojih sam dobila prijateljicu za cijeli život.

A osoba zbog koje je rad ispao i bolje nego što sam ga zamišljala, je moja mentorica dr. sc. Sandra Debeljak. Neizmjerno Vam hvala na svom Vaše trudu i volji da me uvedete, educirate i sa mnom ovaj rad dovedete do savršenstva!