

Izmjene Zakona o sigurnosti prometa na cestama u 2022. godini s posebnim osvrtom na nove kategorije vozila – električni romobili

Sažetak

Razvoj i napredak tehnologije u pogledu mikromobilnosti te održivih načina prijevoza, donio je mnogo izazova u prometu na cestama, a sve veća upotreba i dostupnost električnih romobila i sličnih električnih prometala zauzela je u vrlo kratkom roku veliki broj prometnica, a i pješačkih površina - ne samo u Republici Hrvatskoj već i u cijelome svijetu. Europski su gradovi različito reagirali na pojavu mikromobilnosti; od potpune zabrane malih električnih vozila do potpune otvorenosti. Određene su države s vremenom prilagodile svoje propise uzimajući u obzir situaciju i razvoj događaja na terenu, uključujući pri tome i reakcije javnosti, odnosno svojih građana. Uzimajući u obzir navedeno, u Republici Hrvatskoj, kao i u ostatku svijeta svjedočimo činjenici da u prometu na cestama sve više sudjeluju različita vozila koja se pokreću na električni pogon (električni romobili i sl.), a koja nisu normirana trenutačno važećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (u daljem tekstu: ZSPC) niti su njihovi vozači vozila prekršajno odgovorni kada njima upravljaju u prometu na cestama čineći prometne prekršaje. Stoga je važno zakonom urediti sudjelovanje takvih vozila u prometu na cesti.

Postojećim odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisano je da je „motorno vozilo“ svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama¹. Osim ove, općenite odredbe, Zakonom nisu posebno definirane kategorije za vozila, kao što su električni romobili, električni monocikl, segway i sl., što bi vozače ove kategorije prema vrijedećim odredbama ZSPC-a smještalo na kolnik, i njihovo prometovanje tretiralo kao prometovanje motornih vozila². Nadalje, člankom 124. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisano je da je na kolniku zabranjeno igranje, vožnja dječjim biciklom, romobilom i koturaljkama; kao i sanjkanje, skijanje i sl., te je za ovaj prekršaj predviđena novčana kazna u

* Nikola Milas, MUP RH, Zagreb, Hrvatska.

¹ Narodne novine br. (67/08., 48/10. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 74/11., 80/13., 158/13. – Odluka i Rješenje Ustavnog suda Republike Hrvatske, 92/14., 64/15., 108/17., 70/19., i 42/20. i 85/22.).

² Člankom 46. Zakona o sigurnosti prometa na cestama propisuje da se vozač motornog vozila za kretanje u prometu mora koristiti isključivo kolnikom, kretati sredinom obilježene prometne trake, odnosno trakom namijenjenom za promet one kategorije vozila kojoj vozilo pripada, osim u slučaju opasnosti za život, zdravlje i imovinu.

iznosu od 300,00 kuna - što u konačnici znači da se tumačeći članak 124. ZSPC-a, osoba koja koristi električni romobil, električni monocikl ili segway smatra pješakom te se ona ne smije kretati kolnikom, odnosno za kretanje treba koristiti nogostup.

Uzimajući u obzir spomenute nedorečenosti bilo je potrebno urediti važeće odredbe ZSPC-a propisujući uvjete koje moraju ispunjavati vozači električnih romobila i sličnih vozila kada upravljaju vozilima kao i prometne površine kojima se smiju kretati. Uza sve navedeno pokušalo se i ispraviti određene nepravilnosti i nedorečenosti u ZSPC-u koje su se pojavile u praksi kroz njegovu svakodnevnu primjenu te uskladiti sam Zakon s pozitivnim smjernicama koje obuhvaćaju važnu europsku i svjetsku zakonsku regulativu iz područja sigurnosti cestovnog prometa.

Gljučne riječi: zakon, sigurnost prometa, električni romobil.

I. OSNOVNI RAZLOZI ZA DONOŠENJE IZMJENA I DOPUNA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA I CILJEVI KOJI SE ŽELE POSTIĆI IZMJENAMA

Osnovni razlog Izmjena i dopuna ZSPC-a jest pojava novih kategorija vozila u prometu te njihovo kategoriziranje i propisivanje načina kretanja (električni romobili i slični uređaji na električni pogon), kao i propisivanje sljedećega: koja od tih vozila mogu i pod kojim uvjetima sudjelovati u prometu a koja ne, te koje osobe smiju njima upravljati. Zbog nove kategorije vozila (osobna prijevozna sredstva) uređuje se članak koji propisuje brzinu kretanja vozila te se uvodi dužnost vozača koji upravljaju površinama koje nisu ceste – da brzinu kretanja prilagode okolnostima. Osnovni i glavni cilj koji se time želi postići jest smanjenje broja prometnih nesreća i stradanja u njima; te se nastoji dodatno utjecati na svijest sudionika u prometu o potrebi poštovanja prometnih propisa, odnosno odvratiti ih od činjenja prometnih prekršaja – a sve u cilju smanjenja stradanja u prometnim nesrećama.

Uveden je novi pojam „zona prometa u zaštićenoj kulturno-povijesnoj cjelini i kontaktnoj zoni” te se on definira kao kulturno-povijesna cjelina, odnosno područje koje okružuje kulturno dobro, a koje kulturno dobro je upisano u Listu svjetske baštine ili u Listu ugrožene svjetske baštine i za koje se određuju mjere radi osiguranja zaštite vrijednosti kulturnog dobra prema posebnom propisu koji uređuje zaštitu i očuvanje kulturnih dobara, te u kojoj se skupno ograničava ulaz u zonu te uređuju načini i uvjeti ulaza, prometovanja i izlaza vozila.

Zbog nove kategorije vozila (osobna prijevozna sredstva) uređen je članak koji propisuje brzinu kretanja vozila te je uvedena dužnost vozača koji prometuju površinama koje nisu ceste da brzinu kretanja prilagode okolnostima. Također se povećava novčana kazna za prekršaj neprilagođene brzine kretanja koja je ujedno i najčešći uzročnik događanja prometnih nesreća; a s obzirom na to da je Zakonom predviđeno da se kazna u roku od 3 dana može platiti u polovici iznosa - tako je za prekršaj neprilagođene brzine, koji se najčešće izriče prilikom događanja prometne nesreće - moguće platiti iznos od 250.00,00 kn. Uočeno je da visina izrečene kazne ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činjenja prekršaja, a što je i osnovna svrha kažnjavanja³.

³ Čl. 32. Prekršajnog Zakona (NN 107/07., 39/13., 157/13., 110/15., 70/17., 118/18.), kojim se propisuje da je svrha kažnjavanja da se, uvažavajući opću svrhu prekršajnopравnih sankcija, izrazi društveni prijekor zbog počinjenog prekršaja, utječe na počinitelja i sve ostale da ubuduće ne čine prekršaje, a primjenom propisanih kazni utječe na svijest građana o povredi javnog poretka, društvene discipline i drugih društvenih vrijednosti, te pravednosti kažnjavanja njihovih počinitelja.

Nažalost, brzina je i nadalje jedan od najčešćih uzročnika prometnih nesreća pa je tako i u 2020. godini najviše osoba smrtno stradalo zbog brzine neprimjerene uvjetima – **35,4 % (84 osobe)**; te zbog nepropisne brzine – **9,3 % (22 osobe)**. Ukupno je zbog (neprilagođene i nepropisne) brzine u 2020. godini smrtno stradalo 106 osoba, odnosno 44,7 % od ukupno stradalih osoba (237 ukupno nastradalih osoba) - *što i nadalje predstavlja iznimno veliku brojku.*

Također je i u 2021. godini najviše osoba smrtno stradalo zbog brzine neprimjerene uvjetima – **35,3 % (103 osobe)**; te zbog nepropisne brzine – **3,4 % (10 osoba)**. Ukupno je zbog (neprilagođene i nepropisne) brzine u 2021. godini smrtno stradalo 113 osoba, odnosno 38,7 % od ukupno stradalih osoba (292 ukupno nastradale osobe).

U prvom polugodištu 2022. godine najviše je osoba smrtno stradalo zbog brzine neprimjerene uvjetima – **33,6 % (44 osobe)** te zbog nepropisne brzine – **6,9 % (9 osoba)**. Ukupno je zbog (neprilagođene i nepropisne) brzine u prvom polugodištu 2022. godine smrtno stradalo **53 osobe**, odnosno **40,5 %** od ukupno smrtno stradalih osoba (**131 ukupno smrtno nastradala osobe**).

Uvedena je zabrana parkiranja na mjestima namijenjenim za punjenje vozila na električni pogon dok se vozilo ne puni, kako bi se omogućilo sankcioniranje nesavjesnih vozača koji koriste trenutačnu pravnu prazninu te na predviđenim mjestima namijenjenim samo za punjenje električnih vozila parkiraju vozila koja ne koriste usluge punjenja, čime koriste usluge besplatnog parkirnog mjesta.

Regulirana je kategorija jahača u ZSPC-u, odnosno sudjelovanja jahača u prometu na cestama jer sadašnjim odredbama ZSPC-a nije regulirano sudjelovanje jahača koji jašući na jahaćim životinjama (konjima, magarcima i sl.) sudjeluju u prometu na cestama. Zbog očuvanja tradicije i kulturne baštine pokladnih i drugih jahanja, koja se prakticiraju u pojedinim dijelovima Republike Hrvatske, te jahanja u turističke svrhe, kao i obavljanja očevida prometnih nesreća - pojavila se potreba reguliranja sudjelovanja jahača koji pojedinačno ili u skupini jašući sudjeluju u prometu na cesti.

Definiran je način prolaza vozila hitnih službi na prometnicama, kao i osiguravanje koridora za prolazak vozila interventnih službi prilikom nastanka incidentne situacije; prije svega kako bi se stekla navika kod vozača, kao i sama vozačka kultura o ujednačenom načinu osiguravanja koridora za prolazak vozila interventnih službi prilikom nastanka incidentne situacije koji se rabi i u zemljama Europske unije. Iako je u ZSPC-u⁴ definiran način prolaza vozila hitnih službi na prometnicama s dvije prometne trake, trenutačno ne postoji odredba u Zakonu koja definira način prolaza na prometnicama s više od dvije prometne trake za isti smjer kretanja, kao i na prometnici koja ima dvije kolničke trake s po jednom prometnom trakom. Ovakve odredbe postoje u propisima dijela država članica Europske unije (Austrija, Češka, Njemačka, Mađarska, Luksemburg, Slovenija, Švicarska - te odnedavno u Poljskoj i Belgiji); a prema studiji provedenoj u Austriji, koridor za prolazak vozila hitnih službi može ubrzati dolazak hitnih službi na mjesto događaja za četiri minute te povećati šanse za preživljavanje stradalih osoba za 40 %. Intencija izmjene ZSPC-a jest propisivanje odredbi koje definiraju način prolaza vozila hitnih službi na prometnicama s više od dvije prometne trake, kao i na prometnici koja ima dvije kolničke trake s po jednom prometnom trakom, prije svega kako bi se stekla obveza kod vozača, kao i sama vozačka kultura o ujednačenom načinu osiguravanja koridora za prolazak vozila interventnih službi prilikom nastanka incidentne situacije.

⁴ Članak 152. stavak 1. ZSPC-a.

Uveden je novi pojam koji označava potpuno automatizirano vozilo, odnosno vozilo koje se može kretati na cesti bez prisutnosti vozača - vozilo koje koristi hardver i softver za kontinuiranu potpunu dinamičku kontrolu vozila (potpuno automatizirano vozilo bez upravljača).

Također je propisana sankcija za vozače koji koriste vozila s ugrađenim sustavima za pomoć vozaču (djelomično automatizirano vozilo) na način da vozač ne sjedi na vozačkom sjedalu za vrijeme vožnje, odnosno da vozilo upravlja samostalno te nisu u mogućnosti reagirati u nepredviđenim slučajevima. Naime, u prometu na cesti pojavili su se vozači koji upravljaju vozilima novije generacije, s ugrađenim sustavima za pomoć vozaču za upravljanje vozilom bez korištenja upravljača, a koji zlouporabljaju ugrađene sustave - tako da tijekom vožnje ne sjede za upravljačem vozila (vozilo po cesti upravlja samostalno) te nisu u mogućnosti reagirati, odnosno preuzeti kontrolu nad vozilom u slučajevima nepredviđenih, odnosno incidentnih situacija. S obzirom na to kako na ovaj način može doći do prometnih nesreća s najtežim posljedicama - ovakva vrsta prekršaja smatra se teškim prekršajem, počinjenim s izravnom namjerom te je za nj predviđena sankcija u iznosu od 3.000,00 do 7.000,00 kuna.

Vozačima B kategorije omogućeno je upravljanje motornim triciklima na području Republike Hrvatske ali uz uvjet za motorne tricikle snage veće od 15 kW da imatelj dozvole kategorije B ima najmanje 21 godinu. Ova je mogućnost predviđena člankom 6. stavkom 3. alinejom a) Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o vozačkim dozvolama. Navedeno pravo vrijedi samo na teritoriju države članice i ne upisuje se u vozačku dozvolu. Omogućavanjem vozačima B kategorije upravljanje motornim triciklima na teritoriju države članice olakšava se prometovanje i upravljanje motornim triciklima na teritoriju Republike Hrvatske. Ovo je pravo iskoristila većina država članica EU-a, a budući da smo prije svega turistički orijentirana zemlja, odlučili smo pratiti pozitivne pravne trendove u korist vozača.

Izmjenama i dopunama ZSPC-a željelo se smanjiti administrativno i financijsko opterećenje vozača, liječnika te policijskih uprava i postaja. Iz tog je razloga uvedena obveza liječnicima (liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik) da o privremenoj nesposobnosti koja ne može biti duža od šest mjeseci, sukladno s pravilnikom kojim se propisuju zdravstveni pregledi vozača i kandidata za vozače, upozori vozača te dano upozorenje evidentira u medicinskoj dokumentaciji. Po isteku roka o privremenoj nesposobnosti, vozač se neće ponovno upućivati na ponovni liječnički pregled, a za liječnike koji ne obavijeste vozača o privremenoj nesposobnosti te podatak o tome ne evidentiraju u medicinskoj dokumentaciji - propisane su prekršajne sankcije, kao i za vozače koji će upravljati vozilom u prometu na cesti za vrijeme dok mu je od strane liječnika izdano upozorenje o privremenom zdravstvenom stanju.⁵

Navedene odredbe o privremenoj nesposobnosti neće se provoditi u praksi sve dok Ministarstvo zdravstva ne uskladi Pravilnik o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače s odredbama ZSPC-a, odnosno sve dok se ne propišu bolesti ili stanja uslijed kojih vozači nisu sposobni upravljati vozilom privremeno a najduže na šest mjeseci; dok će u slučajevima kada je zdravstveno stanje vozača teže narušeno, navedene osobe kao i do sada biti upućivane na obavljanje izvanrednog nadzornog zdravstvenog pregleda.

⁵ Na temelju važećih odredbi ZSPC-a građani obavljaju redovni liječnički pregled samo prilikom polaganja vozačkog ispita te ukoliko dobiju liječničko uvjerenje bez ograničenja ne moraju ponovno obavljati liječnički pregled za vrijeme svojeg vozačkog staža. Iznimka su vozači profesionalnih kategorija koji moraju liječnički pregled obavljati svakih 5 godina, kao i vozači kojima je na zdravstvenom pregledu za vozača utvrđena obveza zdravstvenog pregleda na temelju kojeg je vozačka dozvola izdana.

Nadalje, subjektima koji koriste prenosive registarske pločice (PP registarske oznake)⁶, omogućen je odlazak sa spomenutim na tehnički pregled i registraciju vozila. Prema do sada važećim odredbama ZSPC-a, prenosive pločice izdaju se na ime pravne ili fizičke osobe obrtnika koji se bavi proizvodnjom, nadogradnjom, servisiranjem, prijevozom ili prodajom vozila na malo, a rabe se za vozila koja se kreću do mjesta carinjenja, homologacije, servisiranja, prodajnog i izložbenog mjesta, mjesta atestiranja, mjesta skladištenja/čuvanja, mjesta nadogradnje i za vozila kojima se obavlja pokusna vožnja. Promjenom navedene odredbe o svrhama korištenja prenosivih pločica omogućilo se pravnim ili fizičkim osobama obrtnicima korištenje prenosivih pločica i za svrhe prijevoza do mjesta obavljanja tehničkog pregleda i registracije vozila, a za što, prema trenutno važećim propisima, moraju koristiti pokusne pločice, što iziskuje dodatni utrošak vremena i novčanih sredstava.

Izmjenama Zakona ukinute su registarske pločice s crvenim brojevima i slovima čime se sprječavaju problemi koji se javljaju kod stranih tijela za nadzor prometa (policije, carinske i inspeksijske službe drugih zemalja, i sl.) koji prilikom kontrole vozila registriranih u Republici Hrvatskoj, koja su označena registarskim pločicama s crvenim brojevima⁷ i slovima smatraju nelegalnim te takva vozila podvrgavaju dodatnim (duljim), nepotrebnim provjerama. U Republici Hrvatskoj vozila - koja ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija, npr. duljina, širina, visina, odnosno čija je najveća dopuštena masa veća od propisane te koja premašuju dopuštena osovinska opterećenja - označavala su se registarskim pločicama s crvenim brojkama i slovima, a što strane službe prilikom kontrole vozila u prometu na cesti dovodi u zabludu s obzirom na to da su naviknuli na uobičajene registarske pločice crne boje; stoga crvene registarske pločice smatraju nelegalnim, pa takva vozila nepotrebno podvrgavaju duljim kontrolama.

Također su ukinute registarske pločice sa zelenim brojevima i slovima kojima se označavaju vozila stranaca i privremeno registrirana vozila⁸, budući da s aspekta sigurnosti prometa za cestama za to ne postoji potreba.

Uvedena je obveza posjedovanja kutije prve pomoći prilikom sudjelovanja u prometu na cestama te je uvedena novčana kazna za počinjeni prekršaj neposjedovanja valjane i ispravne kutije prve pomoći sukladno s posebnim podzakonskim propisom kojim se propisuju tehnički uvjeti i oprema vozila u prometu na cestama⁹.

Osobama koje su završile najmanje preddiplomski sveučilišni studij ili stručni studij, u trajanju od tri godine prometnog smjera (gradskog) omogućeno je obavljanje poslova nadzornika tehničke ispravnosti vozila te poslova ispitivanja vozila i obrade dokumentacije, kao i poslova stručnog voditelja i predavača u autoškoli te ovlaštenog nadzornika i ovlaštenog ispitivača HAK-a.

Također je ZSPC usklađen s važećim odredbama Kaznenog i Prekršajnog zakona, a usklađene su i ujednačene sankcije koje se propisuju sukladno sa ZSPC-om za opetovano ponavljanje prekršaja (recidivizam) prema svim vozačima jednako, bez obzira na državu izdavanja vozačke dozvole.

⁶ Čl. 240. ZSPC-a.

⁷ Čl. 243. st. 8. ZSPC-a/2019.

⁸ Čl. 243. st. 5. ZSPC-a/2019.

⁹ Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (NN broj 85/16., 24/17., 70/19. i 60/20.).

Na kraju su dodatno pojašnjene odredbe članka ZSPC-a, koje se odnose na odgovornost osobe kojoj su za vrijeme provođenja vozačkog ispita iz nastavnog predmeta Upravljanje vozilom dostupne udvojene komande.

II. STATISTIČKI POKAZATELJI

Prošlu 2021. godinu i godinu prije nje 2020. u svijetu, Europi i Republici Hrvatskoj obilježila je pandemija bolesti COVID-19 uzrokovana virusom SARS-CoV-2 koja je posebice 2020. godine u velikoj mjeri utjecala na razna životna područja u Republici Hrvatskoj, a značajno i na prometnu situaciju. Ujedno je 2020. godinu obilježilo (zbog raznih restrikcija uvedenih s ciljem sprječavanja širenja koronavirusa) smanjenje prometa na cestama, a samim tim došlo je i do smanjenja broja prometnih nesreća te broja poginulih i ozlijeđenih osoba u tim prometnim nesrećama.

U 2021. godini (u odnosu na 2020. godinu), došlo je do značajnog povećanja prometa na cestama - na autocestama za 34,05 %¹⁰, državnim cestama za 15,4 % i županijskim cestama za 10,2 %¹¹, ali i svim drugim cestama. Navedeno povećanje prometa na našim cestama, utjecalo je i na dvoznamenkasto povećanje broja prometnih nesreća, ali i poginulih, teško i lako ozlijeđenih osoba, što je vidljivo iz sljedećih pokazatelja:

Godina	Prometne nesreće				Stradavanja				
	s poginulim osobama	s ozlijeđenim osobama	s materijalnom štetom	ukupno nesreća	poginuli	ozlijeđeni			ukupno nastradalih
						TTO	LTO	ukupno ozlijeđeni	
2017.	307	10.632	23.429	34.368	331	2.776	11.832	14.608	14.939
2018.	297	10.153	22.990	33.440	317	2.731	11.258	13.989	14.306
2019.	279	9.416	21.672	31.367	297	2.492	10.393	12.885	13.182
2020.	214	7.496	18.364	26.074	237	2.295	7.740	10.035	10.272
2021.	263	8.878	22.308	31.449	292	2.602	9.310	11.912	12.204
UKUPNO	1.360	46.575	108.763	156.698	1.474	12.896	50.533	64.429	64.903

2021. god. - prethodni podaci na dan 31.01.2022. god.

Slika 1: Pregled broja prometnih nesreća i stradavanja u prometnim nesrećama u razdoblju od 2017. do 2021. godine¹²

¹⁰ Prema procjenama Hrvatskih autocesta d.o.o.

¹¹ Prema procjenama Hrvatskih cesta d.o.o.

¹² Statistički pokazatelji iz IS MUP-a na dan 31. 12. 2021. godine.

Prema prethodnim statističkim podacima, tijekom 2021. godine dogodilo se 31.449 prometnih nesreća, što je u odnosu na 2020. godinu (26.074 nesreća) povećanje za 5.375 nesreća ili 20,6 %. Poginula su 292, odnosno 55 sudionika ili 23,2 % više u odnosu na 2020. godinu, kada je poginulo 237 osoba. Isto tako, razmatranje podataka o ozlijeđenim sudionicima pokazuje povećanje jer je tijekom 2021. godine ozlijeđeno 11.912 sudionika u prometu, od čega 2.602 sudionika s teškim tjelesnim ozljedama te 9.310 sudionika s lakim tjelesnim ozljedama, odnosno 1.877 ili 18,7 % više u odnosu na 2020. godinu, kada je evidentirano 10.035 ozlijeđenih, od čega 2.295 s teškim tjelesnim ozljedama i 7.740 s lakim tjelesnim ozljedama.

U razdoblju od 2017. do 2021. godine, do 2020. godine vidljiv je kontinuiran pad broja poginulih osoba, koji je posebice izražen 2020. godine, prilikom čega je 2020. godina, u kojoj je zabilježeno 237 smrtno stradalih osoba u prometnim nesrećama, godina s najmanje poginulih osoba u prometnim nesrećama u posljednjih 60-ak godina; odnosno od kada se sustavno prate prometne nesreće, pogotovo uzme li se u obzir višekратно povećanje broja vozila, vozača i prometnih tokova.

U 2021. godini, zbog navedenog povećanja prometa na cestama, došlo je i do povećanja smrtnog stradavanja - ali valja naglasiti da je 2021. godina sa 292 poginule osobe u prometnim nesrećama, druga godina (iza pandemijske 2020. godine) s najmanje poginulih osoba u prometnim nesrećama.

Kod teško i lako ozlijeđenih osoba prisutan je kontinuiran pad od 2017. godine do 2020. godine; dok je u 2021. godini, zbog istih razloga, kao i kod poginulih osoba, došlo do povećanja stradavanja.

		Usporedba '20. i '21. g.		
2020.	2021.	razlika	%	
PROMETNE NESREĆE				
UKUPNO	26.111	31.410	5.299	20,3%
S NASTRADALIMA**	7.733	9.080	1.347	17,4
S OZLIJEĐENIMA***	7.519	8.861	1.297	17,2%
TEŠKE NESREĆE*	2.324	2.521	197	8,5%
- s poginulima	214	263	49	22,9%
- s teško ozlijeđenima	2.110	2.257	147	7,0%
- s lakše ozlijeđenima	5.409	6.559	1.150	21,3%
S MATERIJALNOM ŠTETOM	18.378	22.330	3.952	21,5%
NASTRA DALE OSOBE				
UKUPNO	10.313	12.112	1.799	17,4%
POGINULO	237	292	55	23,2%
OZLIJEĐENO	10.076	11.820	1.744	17,3%
- teško	2.341	2.554	213	9,1%
- lako	7.735	9.266	1.531	19,8%
* TEŠKE NESREĆE = NESREĆE s poginulima + NESREĆE s teško ozlijeđenima				
** S NASTRADALIMA = TEŠKE NESREĆE + NESREĆE s lako ozlijeđenima				
*** S OZLIJEĐENIMA = NESREĆE s teško ozlijeđenima + NESREĆE s lakše ozlijeđenima				

Slika 2: Tablični prikaz statističkih pokazatelja o prometnim nesrećama u 2020 i 2021. godini

Iz komparacije prometnih nesreća u 2020. i 2021. - godini razvidno je povećanje broja svih vrsta prometnih nesreća i njihovih posljedica, od čega posebno izdvajamo povećanje teških prometnih nesreća za 8,5 %, povećanje broja nesreća s poginulima za 22,9 %, povećanje broja nesreća s teško ozlijeđenima za 7,0 %, povećanje broja nesreća s lakše ozlijeđenima za 21,3 %, povećanje broja poginulih osoba za 23,2 %, povećanje broja teško ozlijeđenih za 9,1 % te povećanje broja lakše ozlijeđenih za 19,8 %.¹³

¹³ Od ukupnog broja smrtno stradalih sudionika prometnih nesreća, njih 203 (69,5 %) preminulo je na mjestu nesreće, 21 (7,2 %) tijekom prijevoza, a 68 (23,3 %) u razdoblju od 30 dana od prometne nesreće.

**POGINULI SUDIONICI U PROMETNIM NESREĆAMA PREMA VRSTI VOZILA I
 SVOJSTVU USPOREDBA 2020. I 2021. GODINA**

SVOJSTVO SUDIONIKA	VRSTA VOZILA	2020.	2021.	+/- 21/20 %
VOZAČ	moped	4	6	50,0%
	motocikl	42	53	26,2%
	osobni automobil	85	95	11,8%
	teretni automobil	8	9	12,5%
	autobus	0	0	-
	traktor	4	5	25,0%
	bicikl	9	28	211,1%
	ostala vozila	4	3	-25,0%
UKUPNO		156	199	27,6%
PUTNIK	moped	0	0	-
	motocikl	2	5	150,0%
	osobni automobil	41	34	-17,1%
	teretni automobil	0	2	-
	autobus	0	10	-
	traktor	0	0	-
	bicikl	0	0	-
	ostala vozila	0	4	-
UKUPNO				27,9%
PJEŠAK		38	37	-2,6%
OSTALO*		0	1	-
SVEUKUPNO		237	292	23,2%

*UVEDENA JE NOVA KATEGORIJA - "OSTALO"

Primjer: Nalet na zid zgrade i stradavanje osoba koje su se nalazile u zgradi

Slika 3: Tablični prikaz statističkih pokazatelja prema svojstvu sudionika u prometnim nesrećama u komparaciji s vrstom vozila

Analizom karakterističnih statističkih pokazatelja koji se odnose na svojstvo sudionika u prometnim nesrećama u odnosu na vrstu vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nesreći možemo apostrofirati povećan broj smrtnog stradavanja vozača skoro svih vrsta vozila, a što je posebno zabrinjavajuće - povećan broj smrtnog stradavanja vozača bicikala i motocikala kao i putnika na motociklima.

U izvješću *European Transport Safety Councila*¹⁴ iz ožujka 2021., a vezano uz prijavu medicinskog stanja vozača koji ne može sigurno upravljati vozilom, navodi se da u 16 zemalja liječnici nisu obvezni prijaviti medicinsko stanje vozača koje utječe na njegovu sposobnost. U 11 zemalja imaju tu obavezu. U 10 su zemalja vozači sami obvezni prijaviti svoje medicinsko stanje koje utječe na sposobnost upravljanja vozilom. U određenim slučajevima medicinsko stanje dužni su prijaviti i liječnici i vozači sami (npr. Norveška i Izrael).

	DA	NE
Zemlje u kojima su vozači zakonski dužni prijaviti svoje medicinsko stanje koje utječe na sposobnost upravljanja vozilom	Cipar Grčka Španjolska Francuska Mađarska Irska Izrael Italija Norveška Ujedinjeno Kraljevstvo	Austrija Belgija Švicarska Njemačka Danska Finska Hrvatska Litva Luksemburg Latvija Nizozemska Poljska Portugal Rumunjska Srbija Slovenija Slovačka Švedska

¹⁴ <https://etsc.eu/>

Zemlje u kojima je liječnik dužan prijaviti vozačevo medicinsko stanje koje utječe na sposobnost upravljanja vozilom

Njemačka*	Austrija
Danska	Belgija
Finska	Švicarska
Hrvatska	Češka
Mađarska	Cipar
Izrael	Grčka
Latvija	Španjolska
Nizozemska	Francuska
Norveška	Izrael
Švedska	Italija*
Slovačka	Litva
	Luksemburg
	Poljska
	Portugal
	Slovenija**
	Ujedinjeno Kraljevstvo

* Samo u određenim slučajevima

** Nije zakonski obvezno, ali se preporučuje

III. CILJEVI KOJI SU SE ŽELJELI POSTIĆI IZMJENAMA ZSPC-a

Prvenstveni cilj izmjena i dopuna ZSPC-a jest smanjenje broja prometnih nesreća i stradanja u tim prometnim nesrećama, a što nam je također zacrtano i kroz Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. (u daljnjem tekstu: NPSCP)¹⁵.

Dodatni ciljevi:

- Utjecati na svijest sudionika u prometu o potrebi poštovanja prometnih propisa, odnosno odvratiti ih od činjenja prometnih prekršaja u cilju smanjenja stradanja u prometnim nesrećama;
- Kategorizirati nove vrste vozila kako bi mogli sudjelovati u prometu na cestama te propisati tko smije njima upravljati, na koji način i pod kojim uvjetima;
- Smanjiti administrativno i financijsko opterećenje kako policijskih uprava i postaja tako i vozača (planiranim izmjenama i dopunama Zakona liječnik koji je obavio pregled ili je liječio vozača te izabrani liječnik o privremenoj nesposobnosti koja ne može biti duža od šest mjeseci, sukladno s pravilnikom kojim se propisuju zdravstveni pregledi vozača i kandidata za vozače - upozorit će vozača te dano upozorenje evidentirati u medicinskoj dokumentaciji. Po isteku roka o privremenoj nesposobnosti, vozač se neće ponovno upućivati na ponovni liječnički pregled);

¹⁵ Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. – NN 86/2021.

- Izjednačiti vozače koji posjeduju vozačke dozvole izdane u Republici Hrvatskoj i vozače koji posjeduju vozačku dozvolu koja nije izdana u Republici Hrvatskoj, s konačnim ciljem propisivanja pravne posljedice prekršaja osobi koja je nositelj strane vozačke dozvole kao i za vozače koji posjeduju vozačku dozvolu izdanu u Republici Hrvatskoj (omogućavanje dodjele negativnih prekršajnih bodova i stranim vozačima temeljem kojih neće smjeti upravljati vozilom na području RH s ciljem smanjenja činjenja prekršaja stranaca te broja prometnih nesreća i stradanja u njima);
- Omogućiti sankcioniranje nesavjesnih vozača koji koriste trenutačnu pravnu prazninu te na predviđenim mjestima namijenjenim samo za punjenje električnih vozila parkiraju vozila koja ne koriste usluge punjenja, čime koriste usluge besplatnog parkirnog mjesta;
- Ukidanjem registracijskih pločica sa crvenim brojevima i slovima (registarske pločice za vozila koja ne udovoljavaju propisanim uvjetima glede dimenzija kao npr. duljina, širina, visina, masa) te registracijskih pločica sa zelenim brojevima i slovima (registarske pločice za vozila stranaca kojima je odobren privremeni ili stalni boravak i za privremeno registrirana vozila) olakšati vlasnicima vozila postupak registracije te izbjeći nepotrebne dodatne kontrole od stranih tijela. Odnosno u svim slučajevima registracije vozila izdavati jednake registarske pločice crne boje, dok će ostali podaci o vozilu i vlasniku biti vidljivi iz prometnih dokumenata samog vozila;
- Propisati odredbe koje definiraju način prolaza vozila hitnih službi na prometnicama sa više od dvije prometne trake, prije svega kako bi se stekla navika kod vozača, kao i sama vozačka kultura o ujednačenom načinu osiguravanja koridora za prolazak vozila interventnih službi prilikom nastanka incidentne situacije te se na taj način približiti praksi koja se koristi i u većini zemalja Europske unije;
- Regulirati kategoriju jahača u Zakonu, jer sadašnjim odredbama Zakona nije regulirano sudjelovanje jahača koji jašući na jahaćim životinjama (konjima, magarcima i sl.) sudjeluju u prometu na cestama. Zbog očuvanja tradicije i kulturne baštine pokladnih i drugih jahanja, koja se prakticiraju u pojedinim dijelovima Republike Hrvatske, te jahanja u turističke svrhe, kao i obavljanja očevida prometnih nesreća - pojavila se potreba reguliranja sudjelovanja jahača koji pojedinačno ili u skupini sudjeluju jašući u prometu na cesti;
- Uvesti novi pojam koji označava potpuno automatizirano vozilo (potpuno automatizirano vozilo bez upravljača), kako bi se u praksi mogla prepoznati razlika od vozila koja imaju ugrađene sustave za pomoć vozaču (djelomično autonomna vozila); te propisati sankciju za vozače koji koriste djelomično autonomna vozila na način da za vrijeme vožnje nisu u mogućnosti reagirati u nepredviđenim slučajevima;
- Omogućiti vozačima B kategorije upravljanje motornim triciklima, ali samo na području Republike Hrvatske.

IV. DEFINIRANJE NOVE KATEGORIJE VOZILA

Pojavom električnih romobila i sličnih vozila, a s obzirom na to da se radi o novim vrstama vozila, čije se tehničke karakteristike zbog tehnološkog razvoja često mijenjaju, odnosno da se gotovo svakodnevno pojavljuju i neke nove vrste vozila za koja se ne može sa sigurnošću utvrditi o kakvim se vozilima radi (motorna vozila ili ne), ovu problematiku postojeća zakonska regulativa nije u potpunosti na zadovoljavajući način regulirala.

Uzimajući u obzir navedeno važeći ZSPC bilo je potrebno dopuniti novim odredbama kojima će se definirati zasebna kategorija vozila kao što su električni romobil, električni monocikl ili segway i kojima će se detaljno propisati pravila upravljanja navedenim kategorijama vozila uvjeti koje moraju ispunjavati vozači takvih vozila kada upravljaju u prometu na cesti, kao i prometne površine kojima se navedena vozila smiju kretati.

Razmatrana je problematika u drugim državama članicama Europske unije riješena na različite načine, a potrebno je istaknuti kako je određeni broj država članica reguliranje prometovanja električnih romobila i sličnih sredstava, odnosno naprava, riješio kroz propise koji nisu u nadležnosti policije te je prepustio reguliranje navedene problematike gradovima, koji su ovlašteni za uređivanje prometa na svom području.

- U Njemačkoj su električni romobili ozakonjeni u lipnju 2019. godine na način da je dozvoljena maksimalna brzina kretanja ograničena na 20 km/h, za upravljanje nije potrebna vozačka dozvola, minimalna dob za vozača iznosi 14 godina, dozvoljeno je kretanje po biciklističkim stazama, a u slučaju nepostojanja staze dozvoljeno je kretanje po kolniku ako je postavljen prometni znak „Dozvoljeno za romobile“, zabranjeno je kretanje na autocestama i pločnicima koji nisu obilježeni posebnim prometnim znakom „Dozvoljeno za romobile“, dozvoljen prijevoz u vozilima javnog prijevoza putnika te obavezno osiguranje od nastale štete po trećoj osobi i pripadajuća naljepnica, a visina osiguranja iznosi od 15 do 30 € godišnje.
- U Francuskoj u listopadu 2019. godine zakonski je uređena upotreba električnih romobila i sličnih naprava, te su svrstani u kategoriju „osobne motorizirane pokretne naprave“. Istaknuta je zabrana prometovanja po pješačkim stazama, autocestama i nerazvrstanim cestama, od srpnja 2020. godine uvedeno je ograničenje brzine na najviše 25 km/h, predviđeno je da se kreću i po biciklističkim stazama/trakama i na cestama u gradovima na kojima je brzina ograničena na 50 kilometara na sat, nije dozvoljeno prometovati u smjeru suprotnom od odvijanja ostalog prometa, nije dozvoljena upotreba slušalica, na svakom romobilu smije biti samo jedna osoba, u slučajevima bržih cesta na kojima se iznimno dozvoljava kretanje e-romobilima vozači će morati imati i kacige i reflektirajuću odjeću. Predviđene su novčane kazne u rasponu od 135 do 1.500 eura; kazna do 135 € za vožnju pješačkim površinama, a 35 € za parkiranje električnih romobila na pješačkim površinama. Najviša kazna bit će primjenjivana na vozače koji će voziti prebrzo.
- U Italiji je dozvoljeno kretanje na biciklističkim stazama, kolniku i pločniku, dopuštena brzina je 30 km/h na kolniku, 20 km/h po biciklističkim stazama i 6 km/h po nogostupu, dozvoljeno je unošenje u vozila javnog prijevoza putnika, za upravljanje nije potrebna vozačka dozvola.

- U Švedskoj električni romobili svrstani su u kategoriju bicikla, uz ograničenja brzine od 20 km/h te je zabranjena upotreba bilo kakvih motoriziranih romobila koji postižu brzinu veću od 20 km/h po biciklističkim stazama.
- U Norveškoj su od rujna 2021. godine zbog velikog broja nesreća zabranili vožnju električnim romobilima noću - točnije od 23 sata navečer do 5 sati ujutro.
- U Španjolskoj je dozvoljena brzina 6 - 25 km/h ovisno o površini - pločnik, biciklistička staza, kolnik; obvezno je osiguranje od nastale štete trećoj osobi, nije dozvoljeno prometovanje na međugradskim cestama. Gradovi samostalno donose lokalnu regulativu.
- U Belgiji su električni romobili svrstani u kategoriju biciklista uz određena ograničenja, a njima smiju upravljati osobe starije od 18 godina, uz ograničenje brzine na 25 km/h.
- U Velikoj Britaniji i Irskoj električni su romobili svrstani u kategoriju motornog vozila, zabranjena je vožnja po pješačkim površinama i javnim prometnicama, a dopuštena im je vožnja samo po privatnom zemljištu. Vozači koji su uhvaćeni u zabranjenoj vožnji električnim romobilom kažnjavaju se novčanom kaznom (300 £) i kaznenim bodovima.

Uzimajući u obzir sve navedeno u članku 1. Nacrta prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu: ZID ZSPC) promijenjen je članak 2. stavak 1. na način da je dodana nova točka 104. kojom se propisuje nova kategorija vozila i koja glasi:

104) „osobno prijevozno sredstvo“ je vozilo koje nije razvrstano niti u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, čiji radni obujam motora nije veći od 25 cm³ ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 0,6 kW i koja na ravnoj cesti ne mogu razviti brzinu veću od 25 km/h, odnosno čija najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 25 km/h (vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.).

Također su propisana pravila kretanja, odnosno da su se vozači osobnih prijevoznih sredstava dužni kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom u smjeru kretanja, a u slučajevima da biciklistička staza ili traka ne postoje, mogu se kretati po površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa, pod uvjetom da vode brigu o sigurnosti drugih sudionika u prometu.¹⁶

Iznimno, kada ne postoji mogućnost kretanja osobnih prijevoznih sredstava biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom, površinama namijenjenim za kretanje pješaka te zonama smirenog prometa (bilo da navedene površine nisu izgrađene, označene ili se ne mogu koristiti i sl.) osobna prijevozna sredstva mogu se kretati dionicama županijskih, lokalnih i nerazvrstanih cesta na kojima je brzina kretanja ograničena na 50 km/h ili manje

¹⁶ Što u konačnici znači da policijski službenici tijekom nadzora prometa neće mjeriti brzinu kretanja predmetne kategorije vozila (osobnih prijevoznih sredstava), već će se u slučaju prometne nesreće navedenih sudionika u prometu, ukoliko se utvrdi da je sama prometna nesreća nastala uslijed kršenja propisa od strane vozača osobnog prijevoznog sredstva, predmetni vozač kazniti za prekršaj neprilagođene brzine kretanja, koja je i najčešći uzročnik događanja prometnih nesreća. Fokus odgovornosti stavlja se na vozača osobnog prijevoznog sredstva, koji je dužan brzinu kretanja tog sredstva prilagoditi stanju i uvjetima koji se nalaze na prometnoj površini po kojoj se kreće.

i gdje je to dopušteno postavljenim prometnim znakom¹⁷ krećući se što bliže desnom rubu kolnika. Pravna osoba koja upravlja navedenim cestama dužna je za predmetne dionice ishoditi prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

Uz površine kojima se smiju kretati, za osobna prijevozna sredstva predložena su i sljedeća pravila:

- dobna granica za upravljanje osobnim prijevoznim sredstvom jest 14 godina;
- kada se kreću biciklističkom stazom dužni su, pri prelasku kolnika, obratiti pažnju na udaljenost i brzinu vozila koja mu se približavaju, te kolnik prelaziti, nakon što se uvjere da to mogu učiniti na siguran način, a ako biciklistička staza nije označena preko kolnika dužni su zaustaviti osobno prijevozno sredstvo i gurati ga preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste;
- dužni su noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti biti označeni reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom odjećom ili drugom reflektirajućom oznakom;
- od prvog sumraka do potpunog svanuća (noću), a i danju u slučaju smanjene vidljivosti, na osobnom prijevoznom sredstvu mora biti upaljeno jedno svjetlo bijele boje na prednjoj strani i jedno crveno svjetlo na stražnjoj strani;
- vozači na glavi moraju nositi zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje;
- na osobnom prijevoznom sredstvu smije se prevoziti samo osoba koja upravlja tim vozilom;
- ne smije se upravljati vozilom koristeći slušalice na oba uha čime bi se umanjila mogućnost reagiranja i sigurnog upravljanja vozilom;
- mora upravljati vozilom na način kojim se ne umanjuje stabilnost vozila i ne ometaju drugi sudionici u prometu, a osobito ne smije skidati istodobno obje ruke s upravljača, pridržavati se za drugo vozilo, prevoziti, vući ili gurati predmete koji ga mogu ometati u upravljanju vozilom ili ugrožavati druge sudionike u prometu;
- ne smije ostaviti osobno prijevozno sredstvo bez nadzora na prometnim površinama za kretanje vozila i pješaka, osim na za to posebno uređenim i označenim mjestima;
- osobna prijevozna sredstva ne smiju se kretati autocestom, brzom cestom i cestom namijenjenom isključivo za promet motornih vozila.

ZAKLJUČAK

Sigurnost prometa kompleksno je pitanje, koje se ne postiže samo policijskim mjerama i akcijama već je za adekvatan pristup s mjerljivim rezultatima, potrebna interdisciplinarnost i sudjelovanje šire društvene zajednice, a kao vrlo važan dio cjelokupne sigurnosti društva, sigurnost prometa potpada i u područje nacionalnog interesa.

¹⁷ U prilaznim i završnim odredbama ZSPC-a/22. propisano je da će ministar nadležan za poslove prometa u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove uskladiti Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (Narodne novine br. 92/19.) s odredbama ovoga Zakona u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ZSPC-a, čime će se propisati izgled samog prometnog znaka kojim se dopušta kretanje električnim romobilima po određenoj dionici ceste.

Troškovi prometnih nesreća, također, nisu zanemarivi, budući da se ogledaju u troškovima liječenja, isplate premija osiguranja, troškovima izgubljene produktivnosti, kao i u daljnjoj skrbi za unesrećene. Tako je temeljem Analize društvenih troškova prometnih nesreća i jediničnih društvenih troškova prometnih nesreća sa smrtnim ishodom ili teško ozlijeđenim osobama, za razdoblje 2016. - 2020.¹⁸ procijenjeno da trošak jedne teške prometne nesreće iznosi 715.321,22 eura, dok ukupan društveni trošak smrtno stradale osobe u prometnoj nesreći iznosi 2.405.507 eura. Kada navedenu brojku pomnožimo sa 237 poginulih na hrvatskim cestama (brojka poginulih osoba u prometnim nesrećama u 2021. godini) dolazimo do iznosa od preko 570 milijuna Eura što i u nekim europskim okvirima predstavlja izniman trošak za društvo u cjelini.

Unatoč svim brojčanim pokazateljima moramo istaknuti kako ljudski život predstavlja vrijednost koja nema cijenu, stoga smatramo kako razinu sigurnosti u prometu treba podići na najvišu razinu jer nemamo drugu priliku kad napravimo tešku pogrešku u cestovnom prometu.

Hrvatska policija je itekako angažirana kada je u pitanju sigurnost prometa na cestama te poduzima maksimalne napore da se stanje sigurnosti u cestovnom prometu podigne na višu razinu, odnosno približi europskim standardima.

Sve naše analize i stručni međuresorni susreti, rezultirali su usvojenim izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, u čijoj smo izradi usko surađivali i s Fakultetom prometnih znanosti, što samo potvrđuje našu viziju o ulozi znanosti u pitanjima sigurnosti prometa.

Osnovna svrha i povod njegova donošenja, naša je želja da pojačamo svijest svih sudionika u prometu o nužnosti poštovanja prometnih propisa i prometne kulture, i stanemo na kraj bezobzirnim vozačima koji izazivaju tragedije i uništavaju živote.

Ključni detalj na koji smo se usmjerili jesu sankcije, budući da one propisane sadašnjim, još uvijek aktualnim Zakonom, ne ispunjavaju svoju svrhu i počinitelje prekršaja ne odvrćaju u dovoljnoj mjeri od ponavljanja nezakonitog postupanja.

Analizom svjetskih, a posebice europskih smjernica za povećanje sigurnosti u cestovnom prometu, promijenjen je pristup u filozofiji shvaćanja uzročnika prometnih nesreća prilikom čega se sve više pažnje posvećuje upravo čovjeku i njegovoj odgovornosti prema sebi kao pojedincu i društvu u cjelini.

Godišnje na svjetskoj razini u prometnim nesrećama život izgubi više od 1,3 milijuna ljudi što predstavlja neprihvatljivo visok broj smrtnih slučajeva; dok su prometne nesreće vodeći uzročnik smrti djece i mlađih punoljetnika od dobi od 5 do 29 godina. U Republici Hrvatskoj više od stotinu ljudi godišnje završi s trajnim invaliditetom i prikovano za invalidska kolica zbog ozljeda zadobivenih u prometnim nesrećama.

Prema dostupnim statističkim podacima u Republici Hrvatskoj (Analiza kritičnih čimbenika nastanka prometnih nesreća za razdoblje od 2010. do 2019. godine) može se zaključiti da gotovo svaku četvrtu tešku prometnu nesreću koja ima okolnost brzine uzrokuju mladi vozači (25 godine i mlađi), da je svaki peti vozač motocikla i mopeda koji je uzrokovao tešku prometnu nesreću (21 %) ujedno i mladi vozač, te da su oko 28 % vozača koji ne koriste sigurnosni pojas mladi vozači.

¹⁸ <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura/dokumenti-136/136>

Zahvaljujući napretku digitalnih tehnologija i umjetne inteligencije, automatizirana vozila postaju stvarnost i za sobom donose mnogobrojne izazove, a obzirom na to da automatizirana vozila dijele cestu s vozilima kojima upravljaju drugi vozači te pješacima i biciklistima, potrebne su posebne sigurnosne mjere uz usklađivanje prometnih pravila na razini Europske unije. Jedan je od izazova svakako i pitanje odgovornosti.

Kada pričamo o pametnim gradovima moramo pričati i o prijevozu i o transportu kao jednom od najvećih problema s kojima se gradovi suočavaju te se sve više gradova okreće prema održivim načinima prijevoza – mikromobilnosti, koja bi u potpunosti mogla zamijeniti automobile u samom centru grada, ponajprije zbog smanjenja emisije CO₂ te u konačnici veće protočnosti javnog gradskog prijevoza.

Također, izrazito je važno imati osnovnu i pravovremenu informaciju o promjeni zdravstvenog stanja osobe, što bi moglo predstavljati zapreku sigurnom sudjelovanju u prometu, te policija po tom pitanju temeljem Zakona o sigurnosti prometa na cestama i Pravilnika o zdravstvenim pregledima vozača i kandidata za vozače, ostvaruje kvalitetnu suradnju s liječnicima (opće/obiteljske medicine).

U cilju postizanja željenog stupnja sigurnosti svih sudionika na našim prometnicama, nužno je zajedničko i sustavno poduzimanje aktivnosti, odnosno neophodna povezanost i sinergijsko djelovanje svih dionika, ali i daleko aktivnije uključivanje u izradu i donošenje samog Zakona i ostalih nadležnih institucija i subjekata koji se bave sigurnošću prometa.

Engl: Amendments to the Law on Road Traffic Safety in 2022 with a special focus on new categories of vehicles - electric scooters