



Broj: 01/5-02-1-33/15

Sarajevo, 26. 10. 2016. godine

PREDSTAVNIČKI DOM
PARLAMENTARNE SKUPŠTINE BiH
PREDSJEDAVALAČEM DOMA

BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
876 RIIA 2016 V O

PRIMLJENO:			
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Kadni broj	Broj priloga

PREDMET: Izvještaj s Javne rasprave o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini

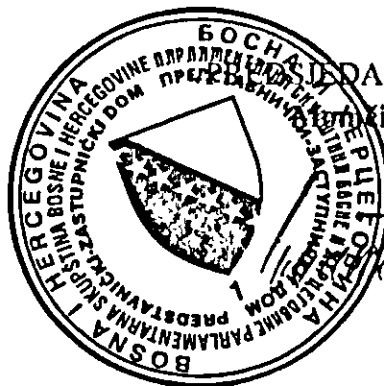
Poštovani,

U skladu sa članom 116. Poslovnika Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine BiH ("Službeni glasnik BiH", br. 79/14, 81/15 i 97/15), u prilogu Vam dostavljamo Izvještaj s Javne rasprave o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, koji je Komisija za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma usvojila na 27. sjednici, održanoj 25.10.2016.

S poštovanjem,

Dostavljeno:

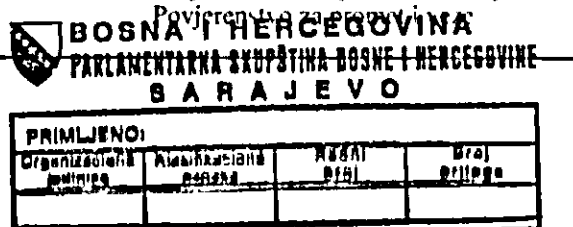
- Kolegiju Predstavničkog doma
- Indoku
- a/a



PREDSJEDAVAJUĆI KOMISIJE
Miroslav Novaković



Broj: 01/5-02-1-33/15
Sarajevo, 25.10.2016.



**PREDSTAVNIČKI DOM
PARLAMENTARNE SKUPŠTINE BiH
PREDSJEDAVALAČEM DOMA**

Na osnovu člana 116. Poslovnika Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine BiH („Službeni glasnik BiH“, br. 79/14, 81/15 i 97/15), Komisija za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine BiH podnosi predsjedavajućem Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine BiH sljedeći

IZVJEŠTAJ

**s Javne rasprave o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona
o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini**

Predstavnički dom Parlamentarne skupštine BiH je na 34. sjednici, održanoj 1.8.2016., povodom rasprave o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, a na prijedlog Komisije za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma (u daljnjem tekstu: Komisija), usvojio zaključak kojim zadužuje Komisiju da provede Javnu raspravu o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini.

U skladu s članom 114. Poslovnika Predstavničkog doma i zaključkom Predstavničkog doma s 34. sjednice, Komisija je 6.10.2016. održala Javnu raspravu o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (u daljnjem tekstu: Prijedlog zakona).

Javnoj raspravi prisustvovali su članovi Komisije, poslanici i delegat u Parlamentarnoj skupštini BiH, predstavnici Ministarstva komunikacija i prometa BiH, Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske, Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srpske, Ministarstva unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo, Ministarstva unutrašnjih poslova Tuzlanskog kantona, Ministarstva unutrašnjih poslova Posavskog kantona, Ministarstva unutrašnjih poslova Bosansko-podrinjskog kantona, Ministarstva unutrašnjih poslova Zeničko-dobojskog kantona, Ministarstva prosvjete i kulture Republike Srpske, Fakulteta za saobraćaj i komunikacije Sarajevo, Agencije za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske, Vanjskotrgovinske komore Bosne i Hercegovine, Privredne komore Federacije BiH, Direkcije za puteve Kantona Sarajevo, Udruženja stanica tehničkog pregleda pri Privrednoj

komori Federacije BiH, Udruženja posrednika u osiguranju i društava za registraciju i prevod motornih vozila, Udruženja ovlaštenih prodajno-servisnih centara novih motornih vozila pri Privrednoj komori Federacije BiH, Udruženja osiguravajućih društava Republike Srpske, Udruženja društava za leasing u Bosni i Hercegovini, Volksbank leasing BH d.o.o., Instituta za privredni inženjering Zenica, Bosanskohercegovačkog auto-moto kluba (BIHAMK), Centra za životnu sredinu Banjaluka, Udruženja građana „No problem“, te predstavnici Istraživačkog sektora i Sekretarijata Parlamentarne skupštine BiH.

Momčilo Novaković, predsjedavajući Komisije, u uvodnom obraćanju naveo je hronološki slijed dešavanja u vezi s Prijedlogom zakona, od dostavljanja u parlamentarnu proceduru do usvajanja u prvom čitanju.

S obzirom na to da je Prijedlog zakona izazvao veliko interesovanje u javnosti i različite komentare, istakao je da bi današnja javna rasprava trebala dati smjernice u kom pravcu će ići daljnja parlamentarna procedura, a sve s ciljem usvajanja što kvalitetnijeg prijedloga zakona. U uvodnim napomenama je, također, zamolio učesnike rasprave da se u svojim diskusijama fokusiraju na predložene izmjene i dopune Zakona, jer se u amandmanskoj fazi može djelovati samo na tekst Prijedloga zakona, a ne na osnovni tekst Zakona.

Zoran Andrić, pomoćnik ministra komunikacija i prometa BiH, u svom uvodnom izlaganju dao je pregled dosadašnjih aktivnosti koje je Ministarstvo komunikacija i prometa BiH provelo na izradi Prijedloga zakona. Napomenuo je kako je Nacrt zakona pripreman od 2013., da bi Vijeće ministara BiH u decembru 2015. usvojilo Prijedlog zakona.

Kao razloge donošenja Prijedloga zakona naveo je potrebu preciznijeg definiranja važećih zakonskih odredbi i prevazilaženje uočenih nedostataka u njegovom provođenju. Predloženim izmjenama i dopunama Zakona propisane su i strožije sankcije za određene prekršaje.

Istakao je kako je Ministarstvo, na zahtjev Ustavnopravne komisije Doma naroda Parlamentarne skupštine BiH iz februara 2016., obavilo dodatne konsultacije u vezi s Prijedlogom zakona.

Ministarstvo je nakon analize dostavljenih komentara, pripremilo prijedlog amandmana na tekst Prijedloga zakona koji je usvojen u prvom čitanju u Predstavničkom domu i u Domu naroda, te ga dostavilo Vijeću ministara BiH na razmatranje i usvajanje, kao i Parlamentarnoj skupštini BiH na znanje.

U raspravi su učestvovali:

- Jasmin Bijedić, Udruženje stanica tehničkog pregleda pri Privrednoj komori Federacije BiH,
- Mato Mišković, Ministarstvo unutrašnjih poslova Posavskog kantona,
- Milomir Durmić, Udruženje osiguravajućih društava Republike Srpske,
- Brankica Gaco, Udruženje društava za leasing u Bosni i Hercegovini,
- Adis Imamović, Ministarstvo unutrašnjih poslova Zeničko-dobojskog kantona,
- Vedran Hadžić, Udruženje posrednika u osiguranju i društava za registraciju i prevod motornih vozila,

- Duško Mirjanić, Udruženje građana „No problem“,
- Sabina Bukva, Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo,
- Haris Muratović, Udruženje ovlaštenih prodajno-servisnih centara novih motornih vozila pri Privrednoj komori Federacije BiH,
- Nataša Kostić, Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske,
- Goran Šmitran, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srpske,
- Momčilo Novaković, predsjedavajući Komisije,
- Milija Radović, Agencija za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske,
- Adnan Alikadić, Direkcija za puteve Kantona Sarajevo,
- Tihomir Dakić, Centar za životnu sredinu Banja Luka,
- Osman Lindov, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo,
- Muhamed Barut, Institut za privredni inženjering Zenica,
- Hazim Rančić, poslanik u Predstavničkom domu Parlamentarne skupštine BiH,
- Hanka Vajzović, druga zamjenica predsjedavajućeg Komisije,
- Nikola Lovrinović, prvi zamjenik predsjedavajućeg Komisije,
- Salko Sokolović, poslanik u Predstavničkom domu Parlamentarne skupštine BiH.

U skladu s članom 115. Poslovnika, svoje prijedloge izmjena i dopuna Prijedloga zakona dostavile su sljedeće institucije i organizacije:

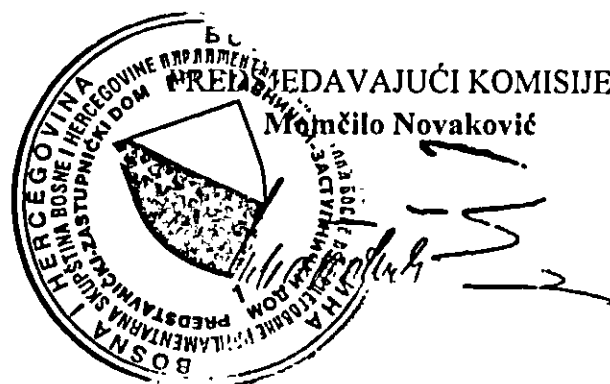
- Ministarstvo saobraćaja i veza Republike Srpske,
- Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo,
- Udruženje stanica tehničkih pregleda Federacije BiH,
- Udruženje društava za osiguranje pri Privrednoj komori Republike Srpske,
- Bosanskohercegovački auto-moto klub BIHAMK.

Navedene materijale, u skladu s članom 116. Poslovnika, dostavljamo u prilogu ovog izvještaja.

Predsjedavajući Komisije ukazao je da je zbog velikog broja dosadašnjih izmjena i dopuna Zakona potrebno donijeti novi zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, koji bi uključio sve iznesene primjedbe na današnjoj raspravi, a koje nisu u Prijedlogu zakona.

Zaključujući Javnu raspravu, podržao je prijedlog Nikole Lovrinovića kojim se zadužuje Ministarstvo komunikacija i prometa BiH da analizira sve amandmane i primjedbe iznesene tokom Javne rasprave, izjasni se o njima do naredne sjednice Komisije, te da eventualno pripremi i dodatne amandmane.

PREDJEDAVAJUĆI KOMISIJE
Momčilo Novaković



The image shows a circular official stamp of the "BOSNA I HERCEGOVINA PREDSTAVNIČKI DOM" (Bosnia and Herzegovina Chamber of Representatives). The stamp contains the text "PREDSTAVNIČKI DOM" and "BOSNA I HERCEGOVINA". Overlaid on the stamp is a handwritten signature and the printed name "Momčilo Novaković". To the right of the stamp, there are several handwritten lines, likely representing a signature or initials.

PRILOG: 11

1. Neautorizirani transkript Javne rasprave,
2. Prezentacija Ministarstva komunikacija i prometa BiH,
3. Prijedlog amandmana Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske,
4. Prijedlog amandmana Ministarstva unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo,
5. Prijedlog amandmana Udruženja stanica tehničkih pregleda Federacije BiH,
6. Prijedlog amandmana Udruženja društava za osiguranje pri Privrednoj komori Republike Srpske,
7. Prijedlog amandmana Udruženja posrednika u osiguranju i društava za registraciju i prevod motornih vozila,
8. Prijedlog amandmana Udruženja inženjera saobraćaja i komunikacija u BiH,
9. Primjedbe i komentari Centra za životnu sredinu,
10. Primjedbe i komentari Bosanskohercegovačkog auto-moto kluba BIHAMK,
11. Spisak učesnika Javne rasprave.

Dostavljeno:

- Kolegiju Predstavničkog doma
- Indoku
- a/a

PRIMLJENO: 18-10-2016			
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Broj priloga
01/C	02-1-	33/15	

NEAUTORIZIRANI TRANSKRIPT
JAVNE RASPRAVE O PRIJEDLOGU ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA
ZAKONA O OSNOVAMA SIGURNOSTI SABORAČAJA NA PUTEVIMA BIH
U ORGANIZACIJI KOMISIJE ZA SAOBRAČAJ I VEZE PREDSTAVNIČKOG DOMA
PARLAMENTARNE SKUPŠTINE BIH
 održane 06.10.2016. godine

PREDSJEDAVALJUĆI
MOMČILO NOVAKOVIĆ

Uvažene dame i gospodo, gosti, kolege poslanici, predstavnici medija, mislim da je desetak minuta dovoljno, evo smo sačekali, predlažem da počnemo sa današnjom javnom raspravom. Prvo vam se svima zahvaljujem što ste se odazvali pozivu da prisustvujete ovoj javnoj raspravi imajući u vidu da je sam prijedlog, odnosno Nacrt zakona izazvao u javnosti veoma različite komentare i da ova javna rasprava u stvari treba da nam, na neki način, da pravac i smjer u kome ćemo ići dalje nakon, u ovoj parlamentarnoj proceduri.

Za one koji ne znaju ja sam Momčilo Novaković, predsjedavajući Komisije za saobraćaj i veze Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine BiH. Lijevo od mene je gospođa Hanka Vajzović, zamjenik predsjedavajućeg, još više lijevo, a inače uvijek desno, je kolega Nikola Lovrinović, znači takođe zamjenik predsjedavajućeg i sa moje desne strane sekretar Komisije Ahmed Jalovičić.

Predlažem da u metodu rada prvo damo riječ uvodničaru, kasnije svi oni koji se prijave za diskusiju će dobijati riječ. Sve prijave molim vas samo da ko ima namjeru podigne ruku pa će iz Sekretarijata neko doći da preuzme prijavu da ne biste vi šetali. Još neka tehnička iskustva, znači svi će govoriti sa mjesta na kome se nalaze, uključićete mikrofoni i govorit ćete s mjesta, tako da ponovo ne pravimo, ovaj, šetalište. Na kraju ovoga, ove javne rasprave imaćemo priliku svi da damo izjave medijima, naravno onaj ko bude htio i koge mediji budu htjeli. Još jednom vam se svima zahvaljujem na zaista želji da svojim radom danas doprinesete da usvojimo što kvalitetnije izmjene Zakona. Još jedno interno uputstvo, pred nama se nalazi Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja pa bih molio sve one koji imaju namjeru da diskutuju da se zadrže na ovim zakonskim prijedlozima. Dakle, da ne raspravljamo o osnovnom tekstu Zakona, odnosno o onome što je trebalo a nije ovaj Zakon predvidio, nego da se ograničimo na ono što je zakonodavac predvidio. Pri tome, naravno, ne mislim da, niti ću uzeti nikom riječ ko bude govorio i drugačije, ali evo, ja zamoljavam zbog vremena i svega, dakle, da se ograničimo isključivo na ono što je Zakon predvidio i davanje stavova i mišljenja u vezi sa tim prijedlozima. I takođe vas sve molim da prilikom rasprave se ograničimo zaista na suštinu, tako da ne bi imali duge diskusije kako ne bi ova javna rasprava trajala, po nekoj našoj ovdje procjeni, više od neka dva, dva i po sata.

Hvala vam što ćete uvažiti ove sugestije i primjedbe. I odmah na početku, dakle 24.12.2015. godine Parlamentarnoj skupštini je Savjet ministara dostavio Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima. 19.07.2016. godine nadležno Ministarstvo saobraćaja i veza je dostavilo Mišljenje Direkciji za evropske integracije o usklađenosti Prijedloga zakona sa zakonodavstvom EU i uz napomenu da nije vršeno, znači, usklađivanje sa zakonodavstvom EU. Komisija za saobraćaj i veze je 26.07.2016. godine podržala principe Zakona i usvojila zaključak kojim je tražila od Predstavničkog doma da omogući javnu raspravu o ovom Zakonu. I, naravno, Predstavnički dom je prihvatio prijedlog Komisije i evo mi smo, znači, danas pred ovom javnom raspravom.

Da napomenem da je do danas, da su do danas dostavljeni prijedlozi izmjena, amandmani, znači, neki na Nacrt zakona kao i neka viđenja su već stigla. Naravno o tome će nešto govoriti i sam uvodničar, ali isto tako i vi svi ostali koji, pretpostavlja, ste poslali izmjene da ćete danas uzeti učešće u javnoj raspravi, malo obrazložiti prijedlog vaših izmjena.

Evo, toliko za početak. Pozivam ispred Ministarstva saobraćaja i veza gospodina Andrića da da uvodno izlaganje. Izvolite.

ZORAN ANDRIĆ

Hvala Vam gospodine predsjedavajući. Uvažena poslanice, uvaženi poslanici, delegati, dame i gospodo, pozdravljam vas ispred Ministarstva komunikacija i transporta BiH kao predlagača ovog Zakona.

Moje ime je Zoran Andrić i pokušaću da vam u ovom uvodnom dijelu dam pregled dosadašnjih aktivnosti koje smo proveli vezano za ovaj Zakon. Naravno još jednom ističući zadovoljstvo što se problem bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovine raspravlja i diskutuje u ovoj kući u Parlamentarnoj skupštini BiH kao jedan problem koji stvarno zaslužuje pažnju svih nas koji smo danas ovdje da na zajednički način pokušamo doći do najboljih rješenja.

Gospodin Novaković je u uvodnom dijelu dao određeni, reći ću ovako, put ovog Zakona. Nacrt je u pripremi još od 2013. godine. Što se tiče Ministarstva komunikacija i transporta BiH tome su prethodile studije koje su provedene u Federaciji BiH i u Republici Srpskoj od strane Svjetske banke uz angažman svih domaćih stručnjaka. Od 2013. do 2015. godine Ministarstvo komunikacija i transporta je, u skladu sa svojim nadležnostima, pokušavalo i radilo na tome da dođe do teksta koji može biti ponuđen Savjetu ministara za utvrđivanje Prijedloga ovog Zakona. U decembru 2015. godine usvojen je Prijedlog od strane Savjeta ministara. Ustavnopravna komisija Doma naroda je u februaru mjesecu 2016. godine zatražilo od Savjeta ministara da provede dodatne konsultacije vezano za ovaj Prijedlog zakona. Prvo čitanje na 34. sjednici Predstavničkog doma 01. avgusta i 22. sjednici Doma naroda 30. avgusta ovaj Prijedlog zakona je podržan, znači, na tom prvom čitanju, i Komisija za saobraćaj i komunikacije ... sa zadatkom provođenja ove javne rasprave vezano za Prijedlog. Od februara do danas, neću se vraćati više na 2013. godinu, objavili smo na službenoj internet stranici Ministarstva komunikacija i transporta Prijedlog zakona i zatražili od nadležnih organa i institucija u Bosni i Hercegovini da dostave svoje prijedloge i komentare. Ovdje sam naveo ko je bio aktivam i ko je dostavio svoje prijedloge i komentare.

Sam razlog donošenja ovog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, kao što je predsjedavajući Komisije istakao, nije usklađivanje sa propisima EU, već je, prije svega, potreba preciznijeg definisanja važećih zakonskih odredbi, prevazilaženja uočenih nedostataka prilikom implementacije istog. Naravno vodili smo se svim onim što je trenutno zastupljeno kada je oblast bezbjednosti saobraćaja u pitanju, s tim što nam je ograničavajući faktor, kad je ovaj Zakon u pitanju, veliki broj zainteresovanih institucija, organizacija, pojedinaca koje imaju šta da kažu o ovom Zakonu. Što se tiče kaznene politike prekršajne odredbe tretirali smo, ovo je samo jedan od prijedloga kako je to riješeno u ovom Prijedlogu zakona, pomjeranjem dozvoljenih granica na koje se pojedine prekršajne odredbe odnose, kao što je ovdje slučaj vezano za alkohol i učestvovanje u saobraćaju. Ono što se promijenilo od 2013. godine do danas jeste sasvim novi koncept koji je sad u nekim svjetskim tokovima zastupljen. I jedna konstatacija kad je bezbjednost saobraćaja u pitanju, ono od čega u stvari i polazimo, jeste da ljudi naprosto prave greške u saobraćaju a na

nama je zadatak da pronađemo optimalan odnos između samog zakona i svih drugih učesnika u saobraćaju koji su ovim Zakonom obuhvaćeni. Najvažnije od svega jeste sama etička odgovornost koju mi svi danas ovdje imamo. Trudili smo se od 2013. godine do danas da se vodimo ovim principima i nadam se da će svi prijedlozi, svi komentari danas koje budemo imali ovdje uzeti u obzir i ovu vrstu odgovornosti.

Od februara do danas Ministarstvo komunikacija i transporta je, provodeći dodatne konsultacije, predložilo usvajanje sljedećih amandmana na tekst koji je utvrđen, odnosno prijedlog koji je utvrđen od Savjeta ministara i koji je podržan u prvom čitanju u oba doma Parlamentarne skupštine BiH. Definicija bicikla, neću sada iznositi ko je davao primjedbe, čije su primjedbe i komentari uvaženi, ali cilj mi je samo da pokušamo izbjeći raspravu oko ovih prijedloga ukoliko su na ovaj način, prijedlogom ovakvih amandmana vaši prijedlozi zadovoljeni, put sa makadamskim zastorom, definicija naselja, naseljenog mjesta, dio koji se tiče saobraćaja na javnom putu, privremena saobraćajna signalizacija kako se postavlja, dodavanje riječi vozilo uključiti u saobraćaj, u članu 36. stav (1) takođe jedna opravdana primjedba i smatramo da je treba izmijeniti Prijedlog zakona. Uzimajući u obzir primjedbe koje su došle vezano za ograničenje brzine u naselju od 50 km na čas i odredbe člana 45. koji propisuje da se ne može brzina ograničiti ispod 60 km na čas, naš prijedlog jeste da se usvoji amandman koji će reći da brzina kretanja motornih vozila na putu pod normalnim uslovima saobraćaja ne smije se ograničiti saobraćajnim znakom ispod 40 km na čas, što znači da bismo propisali samo najnižu granicu koja može biti propisana. U članu 11. problem definisanja saobraćaja u kružnom toku predložili smo da se amandmanski djeluje na utvrđeni prijedlog na način da se prilikom regulisanja saobraćaja u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaj reguliše na način da vozila u kružnom toku imaju prvenstvo prolaza, gdje smo ovu obavezu prebacili na organ koji upravlja putevima. Na zahtjev Ministarstva unutrašnjih poslova – premještanje vozila na drugo mjesto i naknada troškova uređuje organ nadležan za unutrašnje poslove entiteta, kantona i Brčko Distrikta BiH posebnim propisom. Teret u rasutom stanju, pokušali smo doći do najbolje definicije koja bi mogla adekvatno da se primijeni na terenu. Saobraćajnu signalizaciju i opremu puta postavljaju i održavaju institucije koje upravljaju putevima u skladu sa važećim propisima, takođe jedan od prijedloga koji je podržan od strane Ministarstva komunikacija i transporta BiH. Postupak vezan za aktivnosti koje provodi zdravstvena ustanova kada primi lice na liječenje koje zbog svog zdravstvenog stanja otpušta na kućno liječenje, a to lice nije sposobno samostalno da upravlja motornim vozilom, na određeni način smo izmijenili naš, odnosno predložili da se izmijeni naš prvobitni prijedlog gdje smatramo da na ovaj način, a na prijedlog nadležnih organa, ova procedura na mnogo bolji način regulisana.

Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo i problem osposobljavanja vozača tramvaja smo predložili da se riješi na način da se ovim Zakonom ovlasti nadležan organ unutrašnjih poslova da u saradnji sa organom nadležnim za obrazovanje, ukoliko je u sklopu javnog prevoza organizovan saobraćaj tramvaja, da donese pravilnik koji će definisati način osposobljavanja vozača tramvaja. Dio gdje smo u proteklom periodu imali najviše primjedbi jeste određivanje najnižih cijena kada je u pitanju osposobljavanje kandidata za vozače, polaganje vozačkih ispita. U prvobitnom prijedlogu predviđeno je da odluku o jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog časa s pružanjem prve pomoći donosi Savjet ministara BiH na prijedlog Ministarstva, usaglašen sa Crvenim krstom, odnosno križom u Bosni i Hercegovini. Ovdje smo dodali još jedan prijedlog – odluku o jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog časa iz teoretskog i praktičnog dijela osposobljavanja kandidata za vozače donosi Savjet ministara BiH na prijedlog Ministarstva, usaglašen sa organom nadležnim za obrazovanje. Smatramo da bismo na ovaj način otklonili sve dileme, ostali u skladu sa drugim zakonodavstvom u Bosni i Hercegovini koji se odnosi na ovu

oblast, a ovaj problem riješili kao što su to riješile zemlje u okruženju. Prijedlog da, odnosno primjedba da za vozače traktora i radnih mašina nisu određene, nije određena starosna granica, predložili smo da se uz pravo upravljanja vozilima A1 i B1 kategorije gdje je ta granica 16 godina, da se u tom dijelu doda i traktor i radna mašina.

Problematika vezana za postupak produženja registracije na stranicama za tehnički pregled vozila ili na nekoj, ili u nekim drugim organizacijama, u ovom trenutku Ministarstvo komunikacija i transporta predlaže da se prijedlog briše jer smo uspjeli dobiti negativne komentare od svih 10 nadležnih MUP-ova u kantonima i Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srpske, tako da u ovom trenutku smatramo da nisu ispunjeni uslovi da možemo da razgovaramo o unapređenju u ovom dijelu, te da je o tome potrebno sigurno još prodiskutovati, a posebno bih iskoristio priliku da vas zamolim da to bude na nekoj od sljedećih sjednica Komisije za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma. Postoji dosta argumenata za i dosta argumenata protiv. Ministarstvo komunikacija i transporta BiH je trenutno stava da se ovaj naš prvobitni prijedlog briše.

Ostajemo na raspolaganju za sva pitanja zajedno sa kolegama iz Ministarstva komunikacija i transporta BiH i nadam se da ćemo imati jako dobru raspravu danas.

Hvala vam.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala gospodinu Andriću.

Ići ćemo po prijavama, prvo gospodin Jasmin Bijedić, član Upravnog odbora Udruženja stanica tehničkog pregleda. Izvolite.

JASMIN BIJEDIĆ

Jasmin Bijedić, član udruženja, Upravnog odbora Udruženja stanica tehničkog pregleda pri Privrednoj komori Federacije BiH.

Mi smo putem Komore već dostavili naše prijedloge, korekcije i komentar na dio koji se odnosi na konkretne tehničke preglede, drugi dio nismo se ni upuštali u komentar. ... 60. Prijedloga predlaže se korekcija člana 218., ja ću ga samo kratko pročitati i prokomentarisati. Član 218. stav (1) Novoproduzvedena motorna i priključna vozila nakon obaveznog ... vozila prije prve registracije vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tokom mjeseca u kojem ističe rok od 24 mjeseca od dana prve registracije vozila, te u toku mjeseca kojem ističe rok od 48 mjeseci od dana prve registracije vozila. Ovo podrazumijeva da novoproduzvedena vozila prilikom prve registracije ne obavljaju tehnički pregled, nego rade isključivo identifikaciju vozila, a nije precizirano ko radi identifikaciju. Smatramo da je obavezno raditi tehnički pregled bilo, da li se radi o novoproduzvedenom ili rabljenom vozilu i da se ono mora uraditi na stanici tehničkog pregleda. Po ovome prvi tehnički pregled radi se prilikom treće registracije vozila. Nije rijedak slučaj da prevoznici sa nepune tri godine pređu milion kilometara, što znači da prije, hajde uslovno rečeno, treće registracije pređe otprilike pola miliona kilometara i da se ne pojavi tehničkom pregledu. Naš prijedlog korekcije bi bio sljedeći – Novoproduzvedena motorna i priključna vozila vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tokom mjeseca kojem ističe rok od 24 mjeseca od prvog tehničkog pregleda i registracije vozila. Osim motornih vozila za prevoz putnika koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedišta, motornih priključnih vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase veće od 3,5 tone, taksi vozila i vozila hitne pomoći, koji su vlasnici dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tokom mjeseca kojem ističe rok od 12 mjeseci od prvog tehničkog pregleda i registracije vozila.

Prijedlogom ... 60. gdje se koriguje član 218. apsolutno je isključeno obavljanje tehničkih pregleda, djelimično su preuzete, vi ste rekli da nije usaglašavanje sa evropskim zakonima, mislim da je preporučljivo jedan segment usaglasiti sa Evropskom direktivom Evropskog parlamenta. Tamo su postavljeni neki maksimalni kriteriji. Kriteriji koji su navedeni u članu 60., su paricijalno preuzeti iz Direktive EU u nepotpunoj formi i mislim da je apsolutno neprihvatljivo da vozilo prvi put na tehnički pregled dolazi kod treće registracije vozila.

Uzevši u obzir kvalitet saobraćajnica, način servisiranja vozila, laka dostupnost neoriginalnih zamjenskih dijelova i opreme lošeg kvaliteta, nepoštivanje standarda tokom uvoza, distribucije, prodaje ulja, maziva i pogonskog goriva upućuje na obaveznost obavljanja redovnih tehničkih pregleda svakih 12 mjeseci nakon isteka roka od 24 mjeseca od prve registracije. Predloženim tekstom u ovom Prijedlogu pomiče se datum prvog obaveznog redovnog tehničkog pregleda, kao što sam rekao, na treću godinu. Korekcijama koje predlaže Udruženje zadržava se postojeća dinamika obavljanja redovnog tehničkog pregleda za novoproduzvana motorna vozila sa najmanje četiri točka koja obično služe za cestovni prijevoz tereta, što je najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tona ... poljoprivredne traktore, strojeve i motorna vozila sa najmanje četiri točka koja se koriste za prijevoz putnika, koja osim sjedala za vozače imaju najviše osam sjedala, obavezuju se vlasnici motornih vozila za prijevoz putnika koja osim sjedala za vozače imaju više od osam sjedišta, .../ne razumije se/... za prijevoz tereta najveće dopuštene mase veće od 3,5 tone, taksi vozila, vozila hitne pomoći da podvrgnu redovno tehničkom pregledu tokom mjeseca kojem ističe rok od 12 mjeseci od prvog tehničkog pregleda i registracije vozila. Cilj je smanjiti broj neispravnih vozila uključenih u saobraćaj. Našim prijedlogom se isključivo traži da prilikom prve registracije vozila, bez obzira da li se radi o .../ne razumije se jer papirima lupa po mikrofONU/... ili novom vozilu, vozilo mora pristupiti tehničkom pregledu.

Korekcija člana 61., naš prijedlog korekcije, članom 61. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja predlaže se sljedeće. Iza stava (1) dodaje se novi stav (2), (3) i (4) koji glase: Preventivni tehnički pregled vozila obavlja se nakon proteka 6 mjeseci od redovnog tehničkog pregleda vozila. Sad se vraćam na ovaj član 60. koji je predvidio da se prvi redovni tehnički pregled obavlja prilikom registracije vozila ... Znači u prve dvije godine apsolutno nema ni redovnog ni preventivnog tehničkog pregleda. Izbačen je redovni šestomjesečni pregled. Praktično vozilo prvi put dođe po isteku 24 mjeseca od prve registracije prije koje je samo izvršena identifikacija vozila, nije urađen tehnički pregled vozila.

Stavom (3) člana 61. predviđa se sljedeće. Preventivnom tehničkom pregledu vozila iz stava (2) ovog člana ... podvrgnuti vozila koja se daju u najam, rentacar vozila, vozila kojim se obavljaju osposobljavanje kandidata za vozače, vozila kojima se obavlja taksi prijevoz, autobusi, teretna i priključna vozila za prijevoz opasnih materija, teretna i priključna vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 7,5 tona. Izostavljena su vozila hitne pomoći i definisano je samo obavljanje preventivnih tehničkih pregleda za vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 7,5 tona. Šta je za vozila koja su lakša, čija je najviša dopuštena masa manja od 7,5 tona. Naš prijedlog stava (2) ovog člana: Preventivni tehnički pregled vozila obavlja se dnevno, dnevni preventivni tehnički pregled i u propisanim rokovima periodični tehnički pregled vozila. Propisani rokovi su određeni pređenom kilometražom ili vremenskim rokom od obavljanja prethodnog tehničkog pregleda. Ovim se ostavlja na snazi obavljanje tehničkih pregleda nakon 6 mjeseci, a za vozila određene starosti preko 3 mjeseca, nakon 3 mjeseca ili nakon pređene kilometraže.

Stav (4) pomenutog člana prijedlog korekcije je sljedeći. Izuzetno ... stava (3) ovog člana preventivnim tehničkim pregledom ne podliježu vozila za stanovanje ili kampovanje, vozila za

prijevoz pčela, teretna i priključna vatrogasna vozila, teretna i priključna vozila ... radnje, i što je bitno priključna vozila koja najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kg i priključna vozila ... Mislimo da nema potrebe da preventivnim tehničkom pregledima pristupaju lake prikolice i priključna vozila za traktor.

Predloženim članom 61. iz Prijedloga ukida se preventivni tehnički pregled nakon 90 dana za vozila starosti preko 20 godina i nakon određene pređene kilometraže. Naš prijedlog je da se to ne smije ukinuti, da vozila preko 20 godina starosti moraju pristupiti tehničkom pregledu nakon 3 mjeseca, a nakon određene pređene kilometraže za vozila starosne dobi od 5 ili više godina obavezno pristupiti preventivnom tehničkom pregledu. Navedenom korekcijom izbjegava se ograničenje ... preventivni tehnički pregled obavlja samo nakon isteka 6 mjeseci od redovnog pregleda i oslobađanja obaveze obavljanja preventivnog tehničkog pregleda za teretna i priključna vozila najveće dopuštene mase manje od 7,5 tona. Cilje je smanjiti broj neispravnih vozila uključenih u saobraćaj.

Hvala.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala Vam lijepo.

Još jednom ću, s obzirom da ima 10 do sada prijavljenih, zamoliti, znači da budemo malo brži. Mislim da nema potrebe čitati ono što piše u Zakonu jer svi koji su ovdje imaju pred sobom tekst ili pretpostavljam da ga imaju, dovoljno je samo reći šta se mijenja. Znači, pojasniti ono bez čitanja, dakle, teksta koji već svi znamo i zbog koga, na kraju krajeva, i jesmo ovdje. Evo, ja neću još uvijek ograničavati ali vas još jednom zamoljavam s obzirom da imamo do sada 10 prijavljenih samo po 5 minuta to je sat, gotovo sat vremena, i bojim se da će to trajati, ova rasprava trajati neracionalno dugo. Ne zato što ne treba, želimo da čujemo sve prijedloge, nego zato što oni mogu biti na drugačiji način iznešeni ovdje. Ništa drugo. Ove ljude iz Ministarstva molim da evidentiraju sve ove primjedbe i one koje su dobili do sada i one koje nisu, pa će na kraju, na kraju ja ću im dati riječ da daju neki svoj komentar ovoga.

Sljedeći Mato Mišković, inspektor za saobraćaj u Posavskoj županiji. Izvolite.

MATO MIŠKOVIĆ

Dobar dan.

Mi imamo jedan prijedlog a to je član 50. da se briše iz navedenog Zakona, pošto smatram da materiju koju je regulirao ovaj član apsolutno nema nikakve veze sa onim zašto ovaj Zakon služi, a to je sam naziv, znači sigurnost prometa na cesti. To da li je vozilo registrirano u BiH, ili Njemačkoj, ili Hrvatskoj, ili Srbiji, ako je ono uredno registrirano ... osnovu osiguranja, tehnički ispravno, ne vidim apsolutno nikakav razlog zašto bi se ograničavalo pravo upravljanja građanima BiH s tim vozilom. Smatram da je to još jedna diskriminacija građana BiH u odnosu na inozemne vozače, pošto inozemni vozač ima pravo upravljati sa svojom važećom vozačkom sa vozilima koji su registrirani u BiH.

Toliko.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala Vam lijepo.

Ovaj član je inače u javnosti izazvao dosta kontraverzi, naime, i na mrežama a i u medijima, tako da će pretpostavljam Ministarstvo obratiti, znači, ponovo ... pažnju ovome i vidjeti jednostavno, ovaj, koje je rješenje u ovom momentu prihvatljivo.

Sljedeći Milomir Durmić, predsjednik Udruženja osiguravajućih društava Republike Srpske. Izvolite.

MILOMIR DURMIĆ

Zahvaljujem se predsjedavajući. Dame i gospodo.

Ispred Udruženja osiguravajućih društava Republike Srpske imamo tri prijedloga za izmjenu određenih članova. Prvi član je član 158. stav (3) u kome se definiše da se u slučaju saobraćajne nezgode kojom je prouzrokovana manja materijalna šteta vozači su dužni da se uklone sa lica mjesta, popuni evropski obrazac o nezgodi i time na taj način riješe materijalna potraživanja po osnovu te štete. Prijedlog Udruženja osiguravajućih društava je da se, pismeno smo ga poslali, evo ja ću samo na kratko obrazložiti, znači da se prilikom popunjavanja tog evropskog obrasca o nezgodi vodi računa, znači, da se stvi ti elementi koji su potrebni tom obrascu popune, da se fotografiše lice mjesta, sve iz razloga da bi oštećeni kada podnese oštetni zahtjev osiguravajućem društvu mogao adekvatno naplatiti svoju štetu. Ukoliko nisu popunjeni svi ti elementi on naravno neće moći i onda dolazimo u problem mi u osiguravajućim društvima da adekvatno riješimo oštetni zahtjev.

Drugi dio toga člana je da se mora definisati šta je to mala materijalna šteta, obzirom da je Zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju u Republici Srpskoj, koji je usvojen prošle godine u oktobru mjesecu, definisana, znači, članom 37. stav (1) šta je to mala materijalna šteta i koji je to iznos. Znači, to je iznos do 500 maraka i samo se te štete, znači, mogu na taj način rješavati do 500 KM. Za nekoga je mala materijalna šteta kada vozi vozilo od 200.000 maraka pa mu recimo retrovizor bude polupan, on kaže to je za mene materijalna šteta ali je to finansijski par hiljada maraka. Mi smo, znači ukazujemo na ovaj problem praktične prirode i znamo da je Udruženje osiguravajućih društava i Agencija za osiguranje Federacije priprema novi zakon o obaveznim osiguranjima u saobraćaju gdje su i oni na ovome fonu, da će i oni definisati iznos male materijalne štete, da će biti, znači, kao i u Republici Srpskoj 500 maraka. Molimo zakonodavca, znači, da proba ovaj član uokviriti i da se, naravno, bude u saglasnosti sa našim zakonom, da naš zakon, znači, ne bude, odnosno naš član zakona ne bude bezvrijedan. A i to je inače i praksa i u Evropi.

Dalje, u članu 159. stav (3) iza riječi „nesreće“ mi predlažemo da se ostatak teksta briše, ... u kojoj ima povrijeđenih lica ili je nastala veća materijalna šteta. Naime, ovim članom je definisano da se isključivo alkoholisanost učesnika saobraćajne nezgode vrši za lica ukoliko ima samo veća materijalna šteta ili ukoliko ima povrijeđenih. I ovdje nama isto tako osiguravajućim društvima predstavlja problem ukoliko se ne izvrši alkoholisanost vozača, a postoje osnove sumnje da je lice koje je izazvalo saobraćajnu nezgodu bilo pod dejstvom alkohola nemamo pravo na ... tog lica. Na ovaj način, znači, stimulišemo lica da prave štete i da ne mogu, za to ne odgovarajući. Pa, znači, mi predlažemo da je obaveznost kad već policija vrši uviđaj da se, znači, vrši alkoholisanost, ne cijeneći da li je manja ili veća materijalna šteta i da li ima ili nema povrijeđenih. Jer se dese da se poslije tri dana lice pojavi i po domovima zdravlja i hitne pomoći i kaže imam povredu, ... vrata, tid., i onda to već nije manja materijalna šteta i već nije lice koje nema povrijeđenih, već jeste. I onda bi ovaj član, odnosno stav ovoga člana pravi zabunu pa molimo da se, znači, ograniči ovaj član samo, znači iza riječi „nesreća“ se briše ostatak teksta.

I imamo još jedan, to je u članu 216. u Nacrtu zakona je se dodavao stav (3) u kome su se proširivali organi koji, na koje se prenosi prava za produžetak registracije motornih vozila. U tom članu je bilo, odnosno u tom stavu, člana 216. stav (3) je bilo predviđeno da se to prenosi, znači da organi nadležni za registraciju vozila prenose svoja prava na stanice za tehnički pregled,

isključivo na stanice za tehnički pregled. Mi ispred Udruženja osiguravajućih društava smo zagovornici toga da se ta, ukoliko se budu prenosila prava sa nadležnim ministarstava unutrašnjih poslova da se tu obavezno uključe i osiguravajuća društva koja za to ispunjavaju tehničke uslove. Ta praksa je inače prisutna u Evropi, svagdje, mi smo prošle godine bili na poziv Udruženja osiguravajućih društava Republike Austrije, gdje smo vidjeli kako je u Austriji taj ... riješen. Znači, kod njih su sva ta prava sa MUP-a prenešena na osiguravajuća društva, kod njih tehnički pregledi i stanice za tehnički pregled ne egzistiraju u ovom kapacitetu kao kod nas, kod njih je to malo drugačije i tu su osiguravajuća društva stavljena, znači, da su to organi koja vrše i registraciju i produžetak i sve, ovaj, stvari koje se rade. Naime, u Austriji ima negdje osam, devet miliona stanovnika, imaju preko 3.000 mjesta na kojima se vrši registracija i produžetak motornih vozila. I kod njih nema gužve, znate, to vi dođete, za pola sata, za 15 minuta završite i registraciju i produžetak ili prvu registraciju vozila. Postupak prve registracije potpuno je uprošten, znači sve se šalje na kućnu adresu, stranka apsolutno nigdje ne dolazi, nema pečata, nema ostalih procedura. To je jedan primjer koji je, ... jedan efikasan način, jedan fleksibilan način gdje je pristupnije građanima, gdje je pristupnije privrednim subjektima.

Ja sam prošle godine imao jedno izlaganje na ovu temu u Ministarstvu saobraćaja kada je, odnosno Agenciji ... saobraćaja gdje smo iznijeli, znači te neke probleme s kojim se susreću naši građani. A uglavnom su osiguravajuća društva ta prva adresa kojima oni dođu, znate oni dođu prvo kod nas i onda ..., vi ste, kao, ne možete da završite, ovako, onako, pravo se redovi u MUP-ovima. Mislim da bi na ovakav način se efikasnije mogla završiti registracija motornih vozila i produžetak motornih vozila. Osiguravajuća društva raspolažu značajnim kapacitetima, infrastrukturnim, kadrovskim, finansijskim i svakim drugim, imaju niz kontrola kojima se mogu, znači, utvrditi neke nepravilnosti ukoliko bi i bile za razliku od stanice za tehnički pregled dje je odgovornost vlasnika stanice za tehnički pregled je njegovim kapitalom, a osnivački kapital može da bude jedna marka, znate. I sada je bilo, zakonodavac je predvidio da neka ovlaštenja prenese na stanicu za tehnički pregled a ne mogu to raditi osiguravajuća društva koja raspolažu mnogo boljom infrastrukturom, kadrovskom, stručnom, finansijskom i svakom drugom. I spremni smo, znači, da se uključimo aktivno u raspravu, odnosno nalaženja rješenja za probleme registracije i produžetka registracije motornih vozila. I spremni smo, osiguravajuća društva, govorim ispred Udruženja osiguravajućih društava Republike Srpske a sa kolegama iz Federacije sam razgovarao i sličan su amandman, prijedlog i oni poslali, da smo spremni i finansijski, i materijalno, i kadrovski i svakako da se uključimo u ovo i rješavanje ovoga problema na nivou Bosne i Hercegovine. Da to bude primjer naprednih zemalja kako su to riješili, da jednostavno oslobodimo naše građane i naše privredne subjekte ovih maltretiranja. Jer možete misliti samo frustraciju jednog vlasnika flote vozila kad njemu istekne registracija i on mora svoje vozilo koje je negdje u Evropi, radi, da ga vrati u Bosnu i Hercegovinu, da izvrši tehnički pregled, da ode u banku da uplati to, on ne može čak da plati virmanom svoje firme, nego mora otići, znači, u banku da mu udare pečat u banci da je to uplaćeno, pa onda ide u MUP, pa u MUP-u čeka da mu neko udari pečat. I da li će to završiti za jedan dan, dva ili tri on to ne zna, a njegovo vozilo koje mu je osnovno sredstvo za rad stoji, kako oni kažu leži, dok tamo neka birokratija nama rješava problem registracije. Mi smo spremni, znači ponavljam ponovo, i kadrovski, i finansijski, i infrastruktorno, svakako se uključiti u jedno bolje rješenje ovoga problema. Ne da bi osiguravajuća društva tu profitirala, mi smo tu gdje jesmo i mi smo karika jedna u postupku registracije vozila, spremni smo samo tu da bi skinuli redove i da bi uprostiti proceduru da bi svima nama bilo bolje.

Evo, toliko, zahvaljujem se.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala Vam lijepo.

Svako ovo zadnje o čemu ste govorili je takođe u javnosti proizvelo različite komentare. Mislim da je većina MUP-ova izrazila rezervu prema ovoj mogućnosti i pretpostavljam da ćemo to čuti u toku rasprave.

Sljedeća je Brankica Gaco, ako sam dobro pročitao, ako nisam izvinjavam se, iz Udruženja društava za lizing u BiH. Izvolite.

BRANKICA GACO

Dobar dan prvo.

Ja imam samo jedno pitanje za Ministarstvo komunikacija. Mi smo u više navrata slali ove dopise ispred Udruženja jer ovdje i dalje opet nigdje nisu, ovaj, nigdje nije uvršten naš prijedlog o ovim vozilima kupljenim po osnovu Ugovora o lizingu, a to je, ovaj, mi imamo ovdje prijedlog. Vi ste rekli da se ovdje ne raspravlja o stvarima koje nisu u ovome, u izmjenama i dopunama ali ja moram jednostavno da pitam šta se dešava. Mi tri godine, bili smo i na sastanku i objasnili smo, evo gospodin Andrić to dobro zna, tako da me samo zanima zašto to nije ušlo i zašto se taj lizing svuda izbjegava.

Eto, toliko, hvala.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala Vam lijepo.

Adis Imamović, znači MUP Zeničko-dobojskog kantona, policijski inspektor.

ADIS IMAMOVIĆ

Dobar dan. Pozdravljam sve prisutne.

Razmišljao sam uopšte da li da se javim na ovu temu, ali jednostavno ne mogu jer pripadam ovoj struci i nastojim da dam svoj doprinos kada je u pitanju izmjena zakona. U dosadašnjem izlaganju .. kolega vidim da su izmjene finansijske prirode, otprilike svak zastupa svoju instituciju u smislu finansijskih interesa. Obzirom da pripadam saobraćajnoj struci ja ovaj Zakon posmatram kroz bezbjednost, odnosno kroz broj mrtvih, odnosno smrtno stradalih, saobraćajne nezgode, veliku štetu i opšti društveni negativni interes koji ovaj Zakon za sobom nosi. Znamo da je izmjena zadnja 2010. godine bila, da je prvi Zakon donesen 2006. Tada smo isto imali primjedbe na osnovni tekst Zakona koje se u kasnijim izmjenama tek ubacuju. I dan danas Prijedlog ovog zakona nema određenih zakonskih odredbi ali ću ih ja ponovo podsjetiti, nadajući se ponovo da će se uvažiti naše primjedbe.

Naime, kad govorimo o kaznenim odredbama ni dosada u Zakonu nije bilo tretirano, a koliko sam iščitao ni u ovom Prijedlogu nema kaznena odredba za prekoračenje dozvoljene brzine u naselju i van naselja do 10 km, što praktično znači da je u gradu dozvoljeno, odnosno u naselju do 60, van naselja do 90, a na autoputu do 140, jer nemate kaznu kad vozite tim brzinama.

Ono što bih još istakao jeste, ponovo iako smo to pismeno dostavili, izmjena člana 50. stav (3), a to je regulisanje prava prvenstva prolaza u raskrsnicama s kružnim tokom saobraćaja. Ponovno sam iščitao zakone zemalja u okruženju i nigdje na ovakav način nisam našao da se reguliše pravo prvenstva prolaza. Nek me neko ubijedi, imam jedan zakon iz Republike

Hrvatske, iz Republike Srbije, nema spomena na ovakav način. To je jedno. Drugo, raskrsnica s kružnim tokom se izdvaja jednostavno iz raskrsnica po opštim pravilima i reguliše se na *lex specialis* na ovakav način što nije regulisano u EU. Podsjetit ću Bosna i Hercegovina je potpisnica Bečke konvencije iz '68. godine i ovim se direktno krši član 18. tačka 4) Bečke konvencije o opštim pravilima bezbjednosti saobraćaja. Raskrsnica s kružnim tokom saobraćaja, podsjetit ću, je raskrsnica kao i sve druge i na koje važe ista pravila kao i na svim raskrsnicama. Ovdje se na ovakav način mijenja kompletan, uvažavajući onaj narodni stav, u narodu, ja ne znam odakle to uopšte, da je raskrsnica s kružnim tokom saobraćaja, odnosno vozila koja se unutra nalaze ima pravo prvenstva prolaza.

I još jedna primjedba koja, po mom mišljenju, i mišljenju institucije iz koje dolazim, direktno utiče na bezbjednost saobraćaja, a to je ukidanje zakonske odredbe da biciklisti moraju nositi zaštitnu kacigu, odnosno ukida se ta zakonska odredba u naselju. Ona je ostala da se koristi van naselja, ali ja postavljam pitanje ko to živi na brdu. Svi živimo u urbanim sredinama, u naseljima, da bi došli van naselja moramo doći, znači u naselje, ne nosim kacigu nego je držim negdje tu, kad izađem van naselja, valjda na magistralu, šta li, ne znam, na autoput gdje nije dozvoljeno, onda stavljam kacigu na glavu jer mi tada nastaje zakonska obaveza. Ne znam iz kog razloga, kad govorimo o pasivnoj bezbjednosti, je razlika da li naselja ili van naselja kaciga. Ako ćemo izbaciti izbacićemo je skroz, ali ne da je nosimo van naselja a ne nosimo je u naselju. Ja zaista ne vidim razlog zašto se uopšte isključuje kaciga da se, ovaj, za bicikliste nije zakonska obaveza. Ali podsjetit ću Strategija EU 2011.-2020. od pet faktora bezbjednost saobraćaj jedna od tih faktora je zaštitna kaciga. Mi je ovdje izbacujemo. Kakvu to poruku šaljemo, jesmo li mi za bezbjednost ili nismo za bezbjednost.

Toliko, hvala.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala Vam lijepo.

Vedran Hadžić, predsjednik Upravnog odbora Udruženja posrednika u osiguranju i društava za registraciju motornih vozila. Izvolite.

VEDRAN HADŽIĆ

Dobar dan. Pozdravio bih sve.

Mi smo imali nekih par, prvo bih se zahvalio, onaj, kolegama, jel, iz Ministarstva koji su uložili veliki trud u ovom Zakonu, onaj, ovo će biti jedan mislim od rijetkih zakona koji je usvojen, odnosno ako bude usvoje, biće usvojen u toku tri mandata različita ministra. Znači, jedan ministar je pokrenuo proceduru, gospodin ... to zna, drugi ministar je poslao proceduru Vijeću ministara, treći će izgleda da potpiše taj Zakon. Tako da pitanje je sada koliko su oni upratili sve što se mijenjalo. Ja sam, onaj, sa kolegama smo prošli kroz ovaj Zakon, generalno jedan nas se član jako ticao, međutim vidio sam jutros da je to promijenjeno, onaj, preko noći, je li, jer mi nismo dobili nikakvu povratnu informaciju, obzirom da smo još onog prethodnog ministra, znači gospodin Hadžića kontaktirali nikad nismo dobili povratnu informaciju od njega. Ali da se ne vraćamo sada na to, ja sam spremio mali neki pregled tih stvari koje su nam zaparale uši, pa evo ako nije problem.

Znači, prvenstveno Prijedlog zakona kako je urađen u ovom sadašnjem statusu više se bazira na kaznenu politku u Bosni i Hercegovini, nego na neku zakonsku regulativu, tako da ne znam zašto niste napravili dva zakona, da samo kazneno, prekršajne te zakone tretirate, da bi se ovaj vamo, da bi se ljudi mogli bazirati na zakon kao zakon. Znači, težište ste bacili na

represivne mjere, nema edukativnog, nema edukativni karakter ovaj Zakon, nego samo ove represivne i nepopularne mjere. Znači, što se tiče kaznene politike, što se tiče trkača, ovih nekih ponavljača u prekršajima, nasilne vožnje, ja mislim da koliku god kaznu da stavite ona je niska, tako da, onaj, tu nema nikakvih zamjerki, ali na kazne ćemo se još vratiti, ovo sam morao na startu da vam kažem odmah.

Znači, da malo razbijemo monotoniju ovdje, ja pretpostavljam da svi od prisutnih znaju ko je bio Nikola Tesla, pitanje sada da li znate šta je Tesla danas. Tesla danas me proizvodi samo televizore, ne proizvodi samo mobitele, neku elektronsku opremu, Tesla proizvodi motorna vozila. Motorna vozila Teslina su na električni pogon i u zemljama, primjerima drugih zemalja zemlje sufinansiraju nabavku tih vozila. Znači, sufinansiraju u iznosima, evo ja sam to našao, mislim da je tu negdje, znači ... u Hrvatskoj ... tih vozila od 30 70.000 kuna za fizičko lice u toku godine, s tim da imaju neke zakonske odredbe – da se ne mogu vozila prodati narednu godinu dana, za pravna lica do 700.000 kuna. Pa sad evo da pretvorimo otprilike podijeljeno na četiri pa ćete dobiti taj iznos. Znači, u Francuskoj vam je u Parizu, Francuska kao zemlja koja prednjači u toj nabavci električnih vozila u Parizu vam je isto negdje, ja mislim sada 7.000 eura subvencija. Gradonačelnica Pariza vam je donijela odluku da se subvencira kupovina električnih vozila, hibridnih vozila zbog zaštite okoliša. Kod nas je prethodni zamjenik predsjedavajućeg Vijeća ministara, odnosno ministar vanjskih poslova Zlatko Lagumdžija u svom mandatu, ja mislim da mu je zadnja odluka bila, to vi trebali možda od bolje znati, u 2015. godini, čini mi se u martu, kada je potpisan ugovor, ... ugovor sa Vladom Japana u iznosu od 500 miliona jena, što je otprilike nekih sedam i nešto miliona maraka, za subvenciju nabavke vozila sa hibridnim pogonom, ... ekološkim dizelom baš iz razloga, to je bilo namjenski ... za socijalne službe u BiH, za sve opštine u BiH, za namjensku znači kupovinu te vrste vozila. Međutim, par dana poslije toga kod nas u zakonu Federacije, mislim, nemojte me pogrešno shvatiti, izlazi da je registracija za motrona vozila, pa imaju plinski, odnosno električni pogon kao dodatni pogon, skuplja. Znači, toliko o našoj osvještenosti. A ne znam da li trebam spomenuti, mislim svi ste pročitali ovaj Zakon, kod nas Zakon ne tretira električno vozilo uopšte, znači ne postoji. Toliko o našoj ekološkoj osvještenosti i pogledu na to.

E sad onaj zakon koji bi bio zakon a koji se promijenio, ali ja opet ne mogu da ne napomenem to i da se vežem za gospodina iz RS-a, iz Udruženja osiguravatelja, znači meni je jako drago kao nekome ko se bavi ovim poslom jako dugo da su iz MUP-ova, svih MUP-ova, ovih kantonalnih i ovih županijskih, prepoznali potencijalne probleme i opasnosti koje donosi ovakva jedna izmjena. Generalno neću se sada, pošto vjerovatno su dobili gospoda iz Ministarstva upute i objašnjenja, tako da ja ne bih da ih ponavljam, mislim da bi se to samo gubilo vrijeme, napomenuću samo javne prihode, kontrolu i sve ostalo. U biti gospodin iz Banja Luke, čini mi se da je Banja Luka, je napomenuo kako je to u Austriji regulisano. I jeste upravo tako, znači kod njih nisu tehnički pregledi. Mi se baziramo samo, znači, na Hrvatsku, kao zemlje regiona Hrvatska, Srbija, možda do Slovenije dobacimo, hajmo se malo dalje baciti da vidimo kako se to radi u Austriji, u Italiji, u Njemačkoj, u nekim zemljama gdje je to malo razvijenije, kojim mi težimo, kao ono volili bi da smo u Njemačkoj, gdje ćemo, svi ćemo u Njemačku. Znači, ne bih da ulazim dalje, ima, bilo bi tu dosta toga da se priča, ali jako mi je, naglasio bih da mi je jako drago što su iz MUP-a to prihvatili, prepoznali taj problem i volio bih da ubuduće i nas kao Udruženje uključite u donošenje ovakvih izmjena.

Znači, dalje po pitanju standardizacije motornih vozila po ovom Zakonu o bezbjednosti saobraćaja, znači za početak mi živimo u Bosni i Hercegovini državi kakva jeste, imamo dva entiteta i jedan distrikt. Ako predete sa privatnim vozilom, pardon službenim vozilom privatne firme koja nije u službi države ako predete preko Vraca i zaustavi vas saobraćajni policajac u

RS-u tražiće vam putni nalog. Zašto? Jer kod njih u zakonu piše da službena vozila moraju imati putni nalog ..., znači putnička službena vozila. U Zakonu o bezbjednosti saobraćaja Federacije, čini mi se, zadnji ovaj što sam čitao, piše da je, fino u preambuli Zakona, da je službeno vozilo svako vozilo organa uprave, države, Federacije, entiteta, itd. Tako da mislim da bi to trebalo ili izbrisati ili nekako ujednačiti tako da kad prelazite, kad prelazi gospoda iz RS-a ovamo i mi tamo da ne bude da mi prelazimo granicu, državnu granicu pa da poštujemo neke razlike u zakonima.

Dalje, imamo problem jedan koji se stalno pojavljuje, mislim to je više toliko postalo ustaljeno u Bosni i Hercegovini da ga možda neko i ne vidi kao problem, ali u Bosni i Hercegovini fizičko lice ne može kupiti pikap recimo vozilo, luksuzno vozilo pikap koje se tretira kao teretno. Zašto? Zato što ima tovarni prostor i kao takvo ne može biti predmet registracije za fizičko lice, nego onda ljudi moraju da registruju neka ... dobra, neke dodatne djelatnosti i sve ostalo. Znači, od gotovine pravi se veresija. Znači, imate sistem, dajte ljudima, imate „B“ kategoriju, ja sam banalizujem nisam u tom poslu, ali mislim da možete vi to sami vidjeti, znači „B“ kategorija vozača vam je ista do 3,5 tone, zašto onda ova vozila isto ne mogu da se registruju na fizičko lice. Mislim, evo kažem vam, vidio sam kolegu ovdje iz Poršea, oni imaju neka pikap vozila koja koštaju i luksuznija su od nekih luksuznijih vozila koja ljudi ne mogu da kupe jer jednostavno zakon im to ne predviđa.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Ja se izvinjavam što Vas prekidam, na početku sam zamolio da se ograničimo na odredbe Zakona, znači, koji je pred nama, a da ne govorimo o osnovnom tekstu Zakona i šta bi u njemu trebalo mijenjati jer onda ova rasprava ne bi imala kraja. Znači, molim vas, samo govorimo o konkretnom Zakonu o izmjenama i dopunama Zakona i o odredbama koje se nalaze u tom Zakonu.

VEDRAN HADŽIĆ

Ja se izvinjavam, ne bih da budem bezobrazan, ali onaj, mi da smo dobili ovo na vrijeme mi bi poslali neke dopise Ministarstvu, ali niste Vi krivi za to. Znači, evo nećemo, jedna stvar još samo koja ne tretira ovaj Zakon su teretna vozila koja saobraćaju vikendima na cestama. Znači, evo vidim da klimate glavom, predpostavljam da znate da niste jednom prolazili cestom da vidite kakav je to, kakva je to gužva, kolaps saobraćaja petkom, subotom i nedjeljom. Ja mislim da smo mi jedina zemlja u EU, u Evropi, pardon nismo još u EU, koja ne tretira ta teretna vozila.

Eh, vratimo se onda na Prijedlog ovog zakona. Znači, jedna od tema su prenosive tablice. Prenosive tablice kao vrsta tablica nisu, ne bi trebale da budu uopšte prijedlog Zakona, jer prijedlog, Pravilnika o registraciji motornih vozila kao i sve ostale vrste tablica, od diplomatskih, probnih tablica, itd., ja mislim da su višak u ovome. Trebalo bi se raditi izmjena i dopuna Pravilnika o registraciji.

Što se tiče kazni, rekao sam da ću se vratiti, evo vraćam se na kazne sada, - pješaci. Kada se, često se uzimaju ovi primjeri iz okruženja, onaj, ... da se kazne tretiraju kao represivne mjere, nema edukativne. Zašto ne uvesti, u Hrvatskoj je bila jedna metoda nedugo poslije ovih ratnih dešavanja krajem '90., kada su tzv. Hrvatska mladež vršila obuku ponavljača u prekršajima od pješaka koji su recimo pretrčavali ulicu, prolazili na crveno svjetlo mimo pješačkih prelaza, tako da su generalno na neki moralni način pokušali u špici nekog, u špici ... vremena, poslijepodnevni satima odvesti u grad i pokazivati im, kao ono prvačićima, kako se prelazi cesta. Mislim da bi to možda i više imalo uticaja nego kada čovjeku kažete da plati kaznu, pa je

pitanje hoće li je platiti ili neće. Kazne za vozilo sa ino-tablicama, znači, ja mislim da u registru novčanih kazni kod nas u BiH postoji jedna velika suma novca koju je nemoguće naplatiti baš zato što nemate kome da je naplatite, jer vozilo sa tablicama, stranim tablicama, onaj, naprave prekršaj, izađu iz BiH i više se nikad ne uprati gdje su i ko je upravljao njima.

A kad smo kod toga, evo kolega iz Posavske županije je spomenuo, ovaj, strane tablice, upravljanje tim vozilima, mislim da je to više zbog carinske politike, ako mogu da zloupotrijebim ..., carinske politike, jer vozila koja su sa stranim tablicama ulaze u carinske prekršaje. Opet kolega iz Zenice je spomenuo bicikliste i ukidanje kaciga. Znači, stimulisanjem građana korištenjem bicikala kao prevoznog sredstva je nepopularno navodno za biciliste a mi smo ... osvještani ekološki da ljudi trebaju koristiti bicikle, međutim ekološki prihvatljiva vozila uopšte ne tretiramo. Ako se već ne mijenja ovo, obavezno, naša preporuka, obavezno staviti kacigu za saputnike koji su često danas djeca, maloljetna djeca koja se kreću na tim biciklima.

I još za kraj, zadnji Nacrt koji smo imali prije ovoga imao je u sebi neki dopis Ministarstva finansija o upotrebi ... tehnologije za registraciju motornih vozila. Ja ću samo reći da, onaj, prije nego što se ponovo nađe kao prijedlog u izmjeni Zakona da ljudi koji to donose trebaju da malo pogledaju šta ... sve nudi. Pa ako želite da se igramo „velikog brata“ onda nije nikakav problem.

Još jednom hvala, izvinite ...

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Ništa, ja se ne ljutim, ali mislim da će se ovi iz Ministarstva naljutiti jer ste im uzeli pravo da komentarišu ono što su drugi govorili. Vi ste to malo više radili u ime njih. Ponavljam još jednom da se ograničimo na predložene izmjene Zakona, a ne one koje bi trebalo predložiti a nisu predložene.

Sljedeći se javio Duško Mirjanić, Udruženje građana No problem. Izvolite.

DUŠKO MIRJANIĆ

Hvala. Pozdravljam sve.

Ja ću ovdje, prije svega, pričati kao vozač koji prođe dosta kilometara našim cestama i problemima koje bi trebalo da se nalaze u ovom Zakonu, a fali na nekom mjestu po jedna riječ da se upiše. Recimo u članu 32.a) ono što fali da se dopiše riječ na kraju i „trotoar“, znači naseljeno mjesto mora da ima trotoar. To predlažem kao da se doda u tekst postojeći, znači kao definicija. A zašto? Navešću ja nekoliko, evo ako hoćete u Hercegovini, imate Plana, neka Gruda i to, to su sve naseljena mjesta ..., znači imaju, ima natpis naseljena mjesta. Ne da nema kuća, nego ta oznaka služi da znate gdje ćete skrenuti da bi došli nakon par kilometara u to mjesto, ali se nalazi na magistralnom putu gdje bi trebalo da bude ograničenje 80. A šta smo mi napravili od naših magistralnih puteva u Bosni i Hercegovini? Napravili smo lokalne ulice. Mokro, Rogatica, Vitez, sve ograničenje 50, pa sve je na magistralnom putu. Za Vitez još mogu naći neko obrazloženje zato što zaista je naseljeno i ima ljudi tu, ima čak i trotoar na dosta mjesta, ali puno je naseljenih mjesta recimo tipa Rogatica gdje ima ograničenje – nema nikoga, znači, niti ima ljudi koji tuda hodaju. I nas nekoliko par se šalilo ono ko vidi nekoga na cesti neka ga odmah zgazi, ono da znamo da se neko ukazao na toj cesti. Zaista prelazimo puno, ovo je šala naravno, prelazi se puno kilometara, međutim tamo gdje je potrebna zaštita ljudi tamo je nema. Znači, imamo učestale ove gradske trkače koji se ne kažnjavaju, ljude koji ne plaćaju kaznu, a ljude koji pokušavaju da obave posao, da pređu iz jednog mjesta u drugo konstantno sprječava i nalazi se na svakom mjestu nasmiješeni policajac sa radarom. Meni je hobi da brojim radare od granice

Bosne i Hercegovine, kad krenem iz Sarajeva pa do granice Bosne i Hercegovine u svakom ... I vjerujte najviše radara sam vidio u Bosni i Hercegovini. Znači, predem u Srbiju mnogo ih je manje, drastično manje, u Hrvatskoj ih ne vidam nikako ... na autoputu većinu vremena, a u Evropi nikad nisam dobio kaznu od radara. Ali u Bosni i Hercegovini na najnemogućijim mjestima koristeći upravo ovu odredbu da je to naseljeno mjesto, i onda često imam raspravu kako je naseljeno mjesto, ono šta vidite da je naseljeno. Moj prijedlog je, znači, da se upiše samo još jedna riječ – naseljeno mjesto ima i trotoar.

Na jedan način pravimo diskriminaciju, jel, zapravo možda želite da vrijeđate ljude koji ne žive u gradovima pa da kažete da ne znaju da se kreću putem. Znači, u gradu je 60 ograničenje, u Sarajevu, je li tako, ja se slažem neka bude 50 tamo zaista gdje treba. I ono što mi isto jako smeta što ja kao vozač nemam kome da se obratim kada naiđem na nešto što bi trebala država da uradi, ali ne radi, znači smatram da treba da se uvede kaznena odgovornost za organ koji vrši uređenje tog puta. Imamo ovdje blizu Sarajeva lijep primjer, to je Lapišnica, gdje je ograničenje 60 na sat, jako puno je ljudi tu poginulo i onaj put je pao, je li tako, jedanput bio je odron veliki, onaj. Zašto je poginulo? Pa zato što na magistralnom putu gdje je relativno dobra cesta ide krivina koja ide u lakat, i malo brže ..., s jedne strane provalija, s druge strane je zid, ljudi se obično zakucavaju u taj zid. Isto tako Lapišnica je jedan primjer gdje je jedino mjesto nakon te lakat krivine gdje možete preteći bezbjedno. Znači, krenete na vikend sa porodicom i prvo ispred vas krene kamion pun drva, pa ako jednog i preteknete naićete na sljedeći, jer svi vozači, ja ovo pričam šta se dešava, znači utrkuju se da uđu u Bosnu i Hercegovinu do petka, da dođu na naš granični prelaz i onda kad dođu u Bosnu i Hercegovinu onda može da voza cijeli vikend, a u Evropi Boga mi oni se parkiraju sa strane, uzmu, onaj, kako se zove, motel i odmaraju. Samo se u Bosni vozi vikendom.

Želim samo još jedan prijedlog da razmisle naša Komisija, dosta često sam bio u prilikama da vidim da ljudi pretiču u tunelu, da ih vidim da krše zakon na razne načine. Jedna od stvari koju sam sebi obećao da ću prije ili kasnije ugraditi kameru u svoje auto da to snimim. Dajte mi način da ja prijavim nekoga a da moja riječ bude na sudu ... jednako validna kao i njegova, jer je riječ na riječ. Sud naš ne priznaje ko nema certifikovanu kameru ... za, onaj, mislim da treba uvrstiti u Zakon. Zamolio bih vas da razmislite o tome da je video dokaz, znači vidio snimak u dužini 10 sekundi dokaz za, validan za prijavu nekoga da vrši prekršaj. Znači, zaista sam se nagledao preticanja na punoj liniji, svega, volio bih da imam neki način da. Isto tako bih predložio, onaj, meni novac nije potreban, ali vozačima Kedija i ostalim njima jeste, njima recimo odbijaju dosta od plate kad naprave prekršaj i to, omogućiti tim ljudima da zarade dodatno. Kad naplatite nekome kaznu neku dajte dio kazne odvojite za onoga ko je prijavio prekršaj. Šta ćemo dobiti? Sigurnost na putu. Znači, država će se odreći možda malog dijela prihoda koji svakako ne naplaćuje, jer država naplaćuje samo ono kada nasmiješeni policajac uzme radar, nanišani te i uhvati te, kaže – boga mi, kaže, naseljeno mjesto vozio si 61, kazna. A ono što se dalje dešava na zabitima Bosne i Hercegovine tu se, to možete samo vidjeti u „crnoj hronici“ kada čitate ko je poginuo i da je vozač prešao iz nerazjašnjenih uslova na drugu stranu puta. Reći ću vam šta su nerazjašnjeni uslovi, preticanje u svakoj mogućoj i nemogućoj prilici, izlijetanje sa jedne strane na drugu. To su stvari koje vide vozači koji voze, koje policija nikada neće uhvatiti. I zato apelujem da se stimuliše ugradnja kamera, jer to je nešto što će donijeti bezbjednost, to je nešto što će smanjiti ove crne cifre. Ja mislim da najviše ljudi gine po glavi stanovnika u Bosni i Hercegovini, a tu su ljudi iz MUP-ova neka me isprave.

Ja se zahvaljujem na pažnji i izvinjavam se ako sam odužio.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala lijepo.

Sljedeća je Sabina Bukva, MUP Kantona Sarajevo, načelnik Sektora.

SABINA BUKVA

Dobar dan. Ja vas pozdravljam i hvala vam što ste nam omogućili da na ovaj način učestvujemo u donošenju ovog Zakona.

Mi smo neke stvari imali, dostavili smo i pismeno, ali evo neke stvari smo riješili na samom startu. Prva ... su nam bili problemi sa vozačkim dozvolama za vozače tramvaja, ali kako je uvodničar rekao prenijeće se ta nadležnost ovim Zakonom na Kanton i mi ćemo to riješiti. Imamo još samo par stvari koje su možda više tehničke prirode, odnose se na član 51. u kojem je predviđeno da se doda stav (4) koji će predvidjeti da se donese Pravilnik o oldtajmerima. Zamolila bih, ako može, da se za donošenje tog Pravilnika odredi neki rok pošto mi jako dugo čekamo na taj Pravilnik i bitan nam je u procesu rada. Volili bi kad bi se odredio rok za donošenje tog Pravilnika. To je jedna stvar.

Druga stvar, u članu 52. stav (6) koji predviđa uvođenje ovih prenosivih tablica, ukoliko one ostanu, znači, regulisane u ovom Zakonu, pošto smo imali već nekih prijedloga da to ne bude tu, mislim da u stavu (6) ima jedna samo tehnička greška da te tablice izdaju policijske stanice. Ja znam da su u ministarstvima unutrašnjih poslova unutrašnjih organizacija različita i da je to negdje različiti nazivi, pa samo pošto to ne izdaju policijske stanice da ne bi dovodilo do zabune da se kaže da su to organizacione jedinice ministarstva unutrašnjih poslova koje su nadležne za registraciju vozila. Čisto, znači, taj tehnički dio.

I ono u čemu bi možda bilo uputno da uzmem učešće u ovom razgovoru jeste prenos, produženje registracije, odnosno izmjene člana 53. koje su amandmanski, kako smo čuli na početku, već predložene da se povuku, ali s obzirom da je uvodničar rekao da će Komisija raspravljati na jednoj od svojih narednih sjednica u tom segmentu. Vidim da su učešće uzeli i ove druge kolege koji se bave jednim segmentom registracije vozila kao što je kolega iz osiguravajućih društava, i kako reče kolega iz Zenice vjerovatno se svi bave svojim nekakvim finansijskim interesima, što je normalno. Ja dolazim iz državnog organa i mislim da sam uputna da govorim s te tačke gledišta. Prije svega odnosi se na problem javnih prihoda. U obrazloženju ovog Zakona stoji odredba da se mogu kontrolisati javni prihodi ali ovdje se osvrćemo samo na javne prihode koji se odnose na tablice i na dokumenta o vozilu. Ja moram reći, upoznati, znači, sve vas ukoliko niste imali priliku, ali većina nas ima vozilo pa to znamo, da prilikom produženja registracije ili registracije se vodi računa još javnih prihoda kao što su porezi. Znači, ne možete izvršiti produženje registracije ako ne platite poreze. Smatram da država treba voditi računa o svojim porezima. Često se osvrćemo i na zemlje u okruženja i primjere iz prakse, najčešće Srbije i Hrvatske, ko god je bio imalo zainteresovan da pogleda i taj segment vidjet će da u Republici Srbiji su imali problem utaje nekih 4,5 miliona poreza od strane produženja registracije. I to je jedan od razloga što se mi rukovodimo da smo, znači, bili protiv toga. Druga stvar je, znači, pored tih poreza, vodimo računa kod izdavanja registracije i vozačke dozvole o registru novčanih kazni. Čemu sve ove kazne koje mi propišemo ako nemamo sistem za naplatu istih. Znači, niko po Zakonu o prekršajima ne može dobiti vozačku dozvolu, ne može registrovati vozilo i ne može promijeniti vlasništvo ukoliko ne izmiri dug iz registra novčanih kazni. Ja mislim da država treba voditi računa o izvršenju tih kazni, ... jedna čitava mašinerija da biste vi nekome izrekli kaznu, od policajca, sudije, pa do onoga da ga izvrši, a onda na kraju ostanemo, da kažem tako, neizvršene obaveze.

Sljedeća stvar koja je jako važna u ovom segmentu registracije vozila jeste i činjenica da službenici koji rade na registraciji vozila prolaze određene sigurnosne provjere iz razloga što ulaze u civilni registar. Mi smo kod Agencije za zaštitu ličnih podataka i u skladu, znači, sa njihovim zakonom, registrovani kao nosioci tih evidencija, i znači ne možete dobiti šifru da uđete u tu bazu podataka ukoliko ne prođete sve sigurnosne provjere koje se provode prilikom zasnivanja radnog odnosa na to radno mjesto. Da li se to može raditi na tehničkim pregledima na vama će biti, vjerovatno, da odlučite. Druga stvar, ovo što je kolega iz osiguranja iznio kao, moram reći, jednu neistinu da se jako dugo čeka na registraciju, to nije tačno. Produženje registracije se radi odmah, znači vi dođete na šalter i koliko treba da se provede procedura u tom trenutku dobivate produženje registracije.

_____ (?)
/nije uključen mikrofon/

SABINA BUKVA

U većini, ja sam u kontaktu sa dosta kolega i ja znam da većina kolega radi na taj način, ja u ovom trenutku mogu govoriti samo ispred MUP-a Kantona Sarajevo jer sam njegov predstavnik. U tom smislu, znači, kod nas produženje registracije, pa u bukvalnom smislu ako ćemo reći, traje 5 minuta, onoliko koliko vi trebate da vam se obradi taj zahtjev. Prva registracija se radi za jedan dan i ne postoje tu nikakve ... čekanja ni norme odugovlačenja. Smatram da su MUP-ovi opremljeni i kadrovski, i tehnički, i strukturalno da mogu da obavljaju ove poslove, a za sve druge institucije ... značilo da moraju dodatno da se, onaj, osposobe, kako ljudskim tako i materijalnim resursima. Smatram da jednostavno mora se donijeti stav o tome, pošto je bilo dosta polemika o tome da li to treba ili ne treba, mislim da treba uzeti u razmatranje sve ovo što smo rekli ovdje i što smo iznijeli kao činjenice da bi se uopće moglo razmisliti ... opciji da li smo mi dorasli jednoj Austriji u tom segmentu da bi bili u mogućnosti da na ovaj način provodimo registraciju. Onda u tom slučaju moramo imati neki drugi sistem za naplate kazni, za naplate javnih prihoda, putarina, vode, BIHAMK-a i svega ostalog što se radi prilikom registracije vozila.

Eto, nadam se da sam malo približila ovo što mi radimo, u svakom slučaju na vama je odluka.

DRUGI ZAMJENIK
PREDSJEDAVALJUĆEG
HANKA VAJZOVIĆ

Hvala lijepa na izlaganju.

Sada prema ovoj evidenciji prijavljenih dajem riječ Harisu Muratoviću, predsjednik Udruženja uvoznika novih vozila, Privredna komora Federacije BiH. Izvolite.

HARIS MURATOVIĆ

Dobar dan i poštovanje. Ja se nadam da me čujete ...

AHMET JALOVIČIĆ

Možete ovdje gdje ima mikrofon, snima se.

HARIS MURATOVIĆ

Dakle, još jednom dobar dan i poštovanje s moje strane.

Ja bih prije svega iskoristio priliku da se zahvalim Ministarstvu prometa i komunikacija koji su zaista ovog puta uvažili, da kažem, suštinski važne stvari. Obzirom da ja dolazim iz Sektora koji se bavi uvozom novih automobila nama je vrlo važan, dakle, ovaj Zakon koji se dotiče i heničkih pregleda, to je član 218. Dakle, ne postoji zemlja u EU koja na neki način ne stimulira nabavku i eksploataciju novih vozila barem u periodu četiri godine dok uobičajeno traje garancija za neko vozilo. Vi ste svi svjedoci da garancija za novoproduzvana vozila također i u Bosni i Hercegovini uglavnom svi brendovi daju minimalno četiri godine ili 120.000 pređenih kilometara. S tog aspekta ja ne znam odakle, da kažem, naknadna izmjena obzirom da smo se mi sa kolegama koji zastupaju interese tehničkih pregleda, odnosno tačnije sa gospodinom Ramizom Begovićem, prije nego što smo uputili inicijativu usaglasili da taj proces bude na način da, kao što je, jel, predloženo od strane Ministarstva prometa i komunikacija, svake druge godine vršimo proces odvoženja auta na tehnički pregled, ne znam odakle sad odjednom vaša inicijativa da nakon druge godine idemo svake godine sa tehničkim pregledom. Vi znate da je u EU standard da, znači, kad uvezete novoproduzvano auto, odnosno registrujete ga prvi put, nakon četiri godine, odnosno isteka registracije vrši se ponovni tehnički pregled. Dakle, ja smatram da je minimum onoga što možemo od očekivati da ostane ovaj Zakon kako ste vi predložili, i ja se u potpunosti slažem s tim. Naravno, nisam posve zadovoljan ali bolje je i ovako nego kako je bilo do sada.

I komentarisacu prenosne tablice. Također se zahvaljujem što napokon imamo ovaj Zakon predložen s vaše strane. Hoće li on biti u vidu zakona, možda je bolje da ostane u vidu zakona, ... se naknadno neki pravilnik uradili, ili kako već, uglavnom ja bih zamolio da se ovo što prije usvoji obzirom da će ovo itekako uticati pozitivno i na brzinu i u poslovnom smislu. Znači, uticaće i na našu pozitivnu sliku gdje, jako je puno potrebno i sredstava i resursa uložiti kada je u pitanju manipulacija jednog vozila. Naravno, kad su u pitanju rabljena vozila imate ovdje kroz ove prenosne tablice mogućnost da kupac koji želi da kupi auto prije toga testira vozilo. Trenutno sad takvu mogućnost nema, jer to nisu uglavnom auta koja su registrovana. Tako da ovo vidim da je manje-više usaglašeno i sa zakonima u EU, smatram da ovo treba zaista što prije usvojiti. Tako da ne znam koje uporište kolega Vi tražite da ovaj način da nakon druge godine svake godine ide auto na tehnički pregled. Mislim da to zaista nema nikakvu ekonomsku opravdanost niti smisla izuzev ako su u pitanju neki finansijski interesi. Opet i to pozdravljam ali ne možemo se, ovaj, tako odnositi prema nečemu što nas svakako u budućnosti čeka, evropske direktive će ovo nalagati definitivno.

Ja ću se složiti sa kolegom Vedranom, ovaj, da u suštini mi spadamo u jednu od zemalja u kojoj je generalno zakon naklonjen rabljenim vozilima, odnosno starim vozilima a ne novim vozilima. Dakle, mi imamo slučajeve gdje ni na koji način ne stimuliramo nabavku ekoloških vozila, vozila sa električnim pogonom, itd. Takođe ću se saglasiti sa kolegom da treba ovdje u ovom Zakonu precizirati ko vrši prvu evidenciju, gdje se, znači, vrši prva evidencija prilikom registracije vozila. A sa kolegicom iz MUP-a bi se uglavnom složio da je ubrzan proces registracije, odnosno produženja vozila, ali međutim to nije dovoljno. Kada je u pitanju prva registracija, evo ja sam za svoje vozilo čekao četiri dana registraciju, znači kada je u pitanju prva registracija vozila. Produženje, slažem se, traje 24 sata, danas predate sutra bude gotovo, ali kada je u pitanju prva registracija ja vas pozivam da, evo zajedno kad budemo registrovali neko vozilo odemo i utvrdimo. Dakle u prosjeku traje tri-četiri dana. Ja ću zamoliti i kolegu Vedrana da prokomentariše ovo. U drugim gradovima je situacija puno bolja, dakle registracija se čeka 24 sata, znači danas predate sutra bude gotovo, u Sarajevu definitivno nije tako. Evo, dolazim iz tog sektora, svaki dan prodajemo desetine vozila, trebalo bi zaista poraditi na tome da se i to ubrza.

Hvala lijepa.

HANKA VAJZOVIĆ

Hvala gospodinu Muratoviću.

Sada prema prijavama dajem riječ gospođi Nataši Kostić, pomoćnica ministra saobraćaja i veza u Vladi Republike Srpske. Izvolite.

NATAŠA KOSTIĆ

Hvala.

Ja ću, prije svega, da izrazim zadovoljstvo zato što i u ovoj prezentaciji vidimo da su određeni prijedlozi Ministarstva saobraćaja i veza, i ne samo Ministarstva saobraćaja i veza nego zajednički prijedlozi svih subjekata bezbjednosti saobraćaja, Agencije za bezbjednost, Ministarstva unutrašnjih poslova, Ministarstva prosvjete, Ministarstva zdravlja, uobzireni. Ja ću ipak samo da se osvrnem na neke stvari koje nisu prihvaćene ili su djelimično prihvaćene, ali opet nisu najjasnije i smatramo da će možda imati problema u samoj primjeni Zakona. Radi se o sljedećem. Amandman gdje bi se član 11. brisao u skladu i sa komentarom kolege iz Zenice iz prostog razloga što se na takav način derogira pravilo desne strane i mislim da bi najčistije i najjasnije bilo u primjeni da se taj član briše. Zatim, s obzirom da ne vidim ovdje zaista predstavnike putara, imamo jednu intervenciju u članu 64. i u članu 66., mi smo to dostavili i pismenim putem, a radi se o sljedećem – da imamo jako puno situacija gdje se neovlašćeno postavljaju saobraćajni znakovi, znači situacije gdje se uklanjaju, prljaju, oštećuju. Saobraćajni znaci su ovim Zakonom, odnosno članom 64. i 66. uobzireni ali nije uobzireno neovlašćeno postavljanje, a mislim da bi to bilo jako korisno. Mi nažalost imamo situacije gdje vlasnici benzinskih stanica, kafana i kojekakvih objekata, neko je rekao magistralni putevi nam svi uglavnom prolaze većim dijelom kroz naselja, kao i regionalni putevi, sami postavljaju neovlašćeno saobraćajne znakove. I još jedna intervencija, ja ću kratka biti, znači član 72., prijedlog člana 72. da se briše. Mislim da ovo i nije pitanje da se zakonom uredi formiranje radnih tijela Savjeta za bezbjednost saobraćaja, to može i podzakonskim aktom da se riješi, i mislim da možda ovim odredbama i nije mjesto sada u Zakonu.

I ja ću samo još jedan uopšteni komentar, dakle mi ovaj Zakon radimo od 2013. godine, na jedan malo čudan način je stigao u proceduru a bez još jednih konsultacija, ali evo sad imamo ovu javnu raspravu, imali smo još prije toga određene konsultacije, pa smo bili u prilici da damo svoje mišljenje, međutim kao što su i prethodni izlagači rekli ima tu mnogo toga što nije uopšte u ovome sada Prijedlogu zakona uobzireno a što smo m i dostavljali. Ja ću da se osvrnem na ... certifikaciju vozila, oblast koja definitivno nije najbolje uređena, ima tu prostora da se još uredi. I svakako iz svega ovoga se može vidjeti da su zreli uslovi za donošenje, ili donošenje novog Zakona ili još jedne izmjene ovoga Zakona. Svi znamo da je to mukotrpan posao, pošto i ja već godinama sa kolegama radim na ovim poslovima, ali mi ipak moramo da pristupimo tome.

Hvala.

HANKA VAJZOVIĆ

Hvala gospođi Kostić.

Goran Šmitran, glavni inspektor u MUP-u Republike Srpske. Izvolite.

GORAN ŠMITRAN

Hvala Vam. Moje poštovanje.

Meni je drago danas da možemo razmijeniti mišljenja i iskustva vezano oko donošenja ovoga Prijedloga zakona. Kako je kolegunica, pomoćnica ministra saobraćaja i veza Republike Srpske rekla, znači ispred institucija zaduženih za bezbjednost saobraćaja u Republici Srpskoj rađeno je intenzivno prethodnih godina. I sami ste svjedoci ... dosta naših prijedloga, komentara, sugestija i ostaloga, pa ću ja u ovom dijelu samo čisto da prođem neke stvari bez ikakvih amandmanskih ..., ali čisto eto da prokomentarišemo, odnosno da imamo neki uvid. Poći ću od člana 10. vezano, u vezi člana 49. – put sa makadamskim zastorom, smatram da ipak mora da bude bolja definicija s obzirom ukoliko do saobraćajne nezgode kada dođe policajac šta to znači dva sloja. Da li su to dvije lopate ... i na koji način? Znači, bez kvalitetne definicije. Ili da idemo – put sa ..., da to bude beton ili asfalt, a da to ne bude, jer stvara dileme, i vjerujte da je to problem. .../ne razumije se jer brzo govori/... vidim ovdje da ima ljudi koji se bave ... i ostali, vi znate šta to znači za policiju. I mislim da je to jedna od stvari koje bi se stvarno se možda mogla staviti, ovaj, da to riješimo.

Druga stvar koja, koju mi imamo, jeste brzina, evo ... rekao pomoćnik ministra, brzina 40 km na čas ..., najmanja ... putevima. Mi imamo situacije zona škole 30 km na sat.

_____ (?)
/nije uključen mikrofon/

GORAN ŠMITRAN

Ništa, komentarišem samo, imamo tu situaciju. Dalje, slažem se sa kolegunicom Kostić kao i ostalim kolegama, saobraćaj u kružnom toku, ipak je to raskrsnica koja se reguliše ..., znači primjenjuje se ono pravilo koje ukoliko postoji signalizacija vrijedi signalizacija, ukoliko nije postavljena vrijedi pravilo desne strane. Mislim da je komplikovano i da ulazimo u nešto što ne bi trebalo. Moj prijedlog je, prijedlog nas, znači, da ostane kao i svaka druga raskrsnica. S obzirom da naša iskustva koja mi imamo u radu i vršenju uviđaja saobraćajnih nezgoda to je najveći problem kružnog toka, to je ... raskrsnica predstavlja neznanje, nepoštivanje propisa ... ulaska a i neusaglašenosti ... signalizacije. Znači, nama je to daleko veći problem od ove definicije.

Član 157. koji se tiče, 157.a) koji se tiče obavještanja nadležnog organa za unutrašnje poslove vezano za lica koja se otpuštaju sa liječenja i ... utvrđeni određeni nedostaci što se tiče upravljanja vozilom, pa kaže ... nadležni organ pozvati u roku od tri dana, oduzeti vozačku dozvolu i tako ... dok ne bude ponovo sposoban za upravljanje vozilom. Da bi neko bio proglašen, odnosno dobio ... upravljanje vozilom mora da bude potvrđeno na komisiji koja je sastavljena od više, znači, različitih struka, medicinske struke više ljekara, a onda ga jedan doktor proglasi da on nije sposoban za vožnju i taj isti ga doktor kasnije vrati da može da vozi. Mislim da ovo ako ide mora da bude ili ... člana 196. postojećeg Zakona ili da se to malo drugačije riješi. Znači, ovdje imamo situaciju gdje jedan doktor kaže da neko nije sposoban da upravlja motornim vozilom, a to dosad radi komisija, a u drugom slučaju kada ... taj isti doktor ga vraća da može da vozi. Znači, opet ... komisija, jer, znači da neko dobije uvjerenje ljekarsko mora komisijski ... to uvjerenje. Moje je mišljenje, možda ja griješim, ... kažem čisto samo mišljenje i mojih kolega.

Vezano za mlade vozače. Ono što smo mi razmišljali i u Ministarstvu unutrašnjih poslova i sa kolegama iz Republike Srpske moj je prijedlog i neko ko se bavi, hajde da kažem, ..., ko se bavi stanjem bezbjednosti saobraćaja, znači zadnje tri godine pokazuju da su kategorije vozača koja su najopasnija po pitanju bezbjednosti, odnosno koji su najmanje bezbjedni jesu vozači čije

je vozački staž 11 do 15 godina, znači vozači čiji je vozački staž do 5 godina nisu kategorije vozača koji najviše čine prekršaja i koji su ti vozači koji su najbezbjedniji. Samim tim radimo drugu diskriminaciju, kažemo ovako – da vozač koji ima do 2 godine vozačkog iskustva koji u roku od 2 godine skupi 4 kaznena boda biće mu oduzeta vozačka dozvola. Ko mu oduzima vozačku dozvolu ako je on to položio tamo ... odraslih, ...? ... radimo? Vozač koji skupi 10 kaznenih bodova u roku od jedne godine mi ga nagradimo, on samo odsluša jedno predavanje, dođe da položi onaj test koji je već jednom polagao i on je vraćen da upravlja vozilom bez ikakvih problema, nema nikakvih drugih sankcija. Mislim da je potpuna diskriminacija. Mi predlažemo, i ima naš prijedlog, neka bude za mlade vozače, 4 kaznena boda u roku od godinu dana, predavanje koje ... za ove vozače. Mislim da je to i korektno i možda je za njega dobro da shvati koja je bit opasnosti kao mladog vozača. Na ovaj način mislim da ... diskriminacija i da te vozače ... daleko bolji položaj. Nisu oni toliko loši vozači, moja iskustva pokazuju da mladi vozači najčešće greške prave usred nepoznavanja radnje ... saboraćaju. ... koji je to razlog, nikad nisu poginuli zato što su izašli, oduzeli prvenstvo prolaza ... Izvinjavam se što malo ovako, ali evo, kažem čisto ... drugih stvari.

Idemo dalje, vezano za član 213. i 213.a) za vozila koja su registrovana u drugim zemljama i učestvuju u saobraćaju na teritoriji Bosne i Hercegovine. Kaže ovako – vozilo koje uđe na teritoriju Bosne i Hercegovine u roku od tri mjeseca od dana ulaska ne može dalje da bude. Kako ćemo znati da je ušlo, i kad je pečat ta tri mjeseca kada vozila koja ulaze iz EU nemaju evidentiranja, ona ulaze sa ličnom kartom i bez ičega ulaze u Bosnu i Hercegovinu. Ne znamo kad su ušli. Dalje, opet diskriminacija, član 213.a) kaže da vozilo koje je registrovano u drugoj državi ne može ... Bosne i Hercegovine na teritoriji Bosne i Hercegovine, ali može da upravlja lice koje ima privremeni boravak u drugoj zemlji. Što znači da ako neko radi od nas u nekoj drugoj zemlji itekako može da vozi vozilo bilo čije drugo, ali ... ne mogu. Po meni mislim da je to nepotrebno, mislim da to ili bolje definisati. Ja znam da mi imamo problem, 36% sad je na teritoriji Republike Srpske što se tiče radara i tih uređaja ... kontrolu, pa koliko je učešće stranih vozača. ... pronađemo. Ali ima sistema, ima ..., ima ..., danas je ... da možemo da ih sankcionišemo i da ih stavimo pod nadzor. Ja se izvinjavam ako brže pričam, ovaj, ali to mi je mana, tako da ..., ali poštujem i vrijeme.

Moram se vezati ovo, brzine, ograničenje brzina na putu u smislu kaznenih odredbi. Došli smo do situacije da sada kažu da vozač koji prekorači brzinu, znači, hajde da kažem prvo ... preko 20 na putu, znači ne kaže da li je to naselje, van naselja. To znači na 151 na autoputu vi ste bez vozačke dozvole i na 71 u gradu vi ste bez vozačke dozvole. E sad pazite ovako, jednu stvar, to je u redu, ali ako imamo jednu stvar da mi koristimo uređaje koji su mjerni instrumenti i koji imaju mogućnost greške i koji se kao takvi kod nas nabavljaju sa mogućnošću greške, znači on ima ... tačnosti, i uređaj koji vi koristite ... tačnosti 3 što podrazumijeva da on može do 100 km na sat da ima grešku do 3 kilometra plus-minus i preko 103% plus-minus. Što znači ako mu ja ne mogu sa sigurnošću dokazati na sudu da je to ta brzina meni sud obori predmet. Ne mora biti 10 neka tolerancija, ali mora da bude tolerancija. I predlažem, nije ista brzina 151 ili 161 za 400 do 1.000 maraka na autoputu i 91 u centru Sarajeva, Banja Luke, Mostara, Tuzle, ne znam bilo kog grada. Mislim da opasnosti su daleko veće i ne možemo ... Mislim da je to itekako, ... o tome ..., to sam pokušavao i sa pomoćnikom ministra i sa svojim pomoćnikom, i svi smo toga stava, jer jednostavno, da vam kažem jednu stvar, nije primjenjiv zakon koga ... samo stvoriti ili neke ... nalogom prekršajnim ili sudskim rješenjem a neće biti izvršiv. Da se razumijemo kazna od 400 do 1.000 maraka za brzinu preko 31 na autoputu nije uopšte mala kazna, ... marke koliko je nama prosječna plana u Bosni i Hercegovini, znači da kažem da je to pola plate. Ako, kolege su pričale ... hajde da kažemo ... plata u nekoj drugoj zemlji. Izvinite neću dalje. Znači ... sve brzine koje se tiču, znači ... I molim vas ovo, volio bih da bude neka tolerancija, jer pazite 2013.

godine Republički zavod za ... Repbulike Srpske donio je Pravilnik u kome je predviđena ... greška do 10 km. I mojom intervencijom ličnom ta je odredba brisana iz zakona, to možete vidjeti, znači, tamo, upravo ... tu toleranciju koju je sud ... zakonodavac predvidio da nema te kazne i ... primjenjivali.

Idemo dalje, član 227. kaznena odredba koja se tiče upravljanja vozilom dok traje ... vozačke dozvole. Pojavljuje vam se tak kazne i u 234.a) i u 235. Po meni treba da ostane 234. ... vozač kome je izrečena zaštitna mjera i ... da poštuje zakon, ali brisati onda odredbu 235. Znači dva puta se ponavlja u Prijedlogu zakona, to morate provjeriti. Ovako, ima ovdje jedna stvar koja je meni malo nejasna, ali evo, čisto postaviću samo pitanje, u 235. ... kaže – vozač koji nema važeću potvrdu o osiguranju, a pri tome stiker naljepnice dokazuju da ... kaznit će se novčanom kaznom od 100 do 300 maraka. Evo, ja sad nemam stiker naljepnicu jer ih nema, ... u autu. Šta kada je takva stvar? Nije problem, ja kažem ja sam policajac, ali evo, mi kad dođemo čovjek je u prekršaju. Na istu stvar ... što se tiče člana 234. ... tiče se prevoženja djeteta do 12 godina na prednjem sjedištu. U 234. ..., čini mi se, ... stavu (1) kaže ... stav 3) ... dijete do 2 godine starosti kada ga stavi u prednji sic okrene za 180 stepeni ... Jeste to izdvojeno, ali iskreno da vam kažem jeste da je kategorija djece kao, znači ja se ..., ja vam govorim ..., jeste ... kategorija djece kao djece u saobraćaju najugroženija upravo u svojstvu putnika. Znači, manje su ugroženi kao pješaci i kao biciklisti, ..., ali mislim stvarno da je kazna od 400 maraka, po meni, vjerujte mi ne znam, mislim da je prevelika. Treba kazniti roditelje koji to prevozi, činjenica da ja znam, ja sam taj posao radio, zato i kažem – šta, ti više voliš moje dijete nego ja, i ta priča postoji. Ali možda da ta kazna bude nešto, po meni, nešto blaža, ne znam koliko. Smatram da kazna treba da bude svrsishodna, da djeluje. Znači, ona mora imati jednu generalnu prevenciju, da neko shvati da je ta kazna ali da treba da je plati. Ali ako je ona prevelika, ne može platiti, mi nismo stvorili svrhu, nismo ostvarili cilj.

Član 159. stav (3) vezano je što su kolege rekle tamo oko ... učesnika ... U MUP-u Republike Srpske ..., znači vrši se ... Ja predlažem, ne predlažem ..., na kraju krajeva zakon kaže, znači, gdje je manja materijalna šteta ... ukoliko to ne zahtijeva od učesnika. Ali ako ćemo ... radimo onda bi ... da plati, jer nismo obavezni ... Mi moramo ... sa velikom materijalnom štetom i sa posljedicama po lica. Materijalna šteta gdje je zakon propisao da su učesnici dužni da popune evropski izvještaj ... nezgode, da razmijene podatke ..., propisao. I sve osiguravajuće kuće, svi su dužni da vozaču kome daju, skojim sklapaju ugovor, znači ..., da mu da jedan primjerak toga i da ga upozna sa tim dijelom. Ima da neko trpi posljedice, hoće li to da plati osiguravajuća kuća koja je, nije ga upozorila kako treba ili taj vozač, ali smatram ako neko traži ... tu štetu koja je 100 maraka, ... resursi policije, resursi ovoga i onoga koštaju, nije to ništa džaba, to stvarno sve živo košta, neko treba to da plati. Znači u MUP-u Republike Srpske ... svi vozači ... oni su alkotestirani i to je ... kontrole svih nas kad taj dio radimo.

Imao bih jedan prijedlog, nije u skladu sa ovim, ali samo eto uzeću vam pola minute, molim vas. Imali smo ovdje u ovoj zgradi Pravilnik o načinu ... uzoraka krvi i urina na vještačenje, pa smo tamo rekli da vozač koji ... utvrdi prisustvo alkohola, ... da se vrši uzimanje krvi i urina, a onda imamo u članu 220. gdje kaže tamo da vozač koji se vrši kontrola i ... alkohola ima pravo da traži vađenje krvi, da mu ... E sad, imamo situaciju da li ćemo mi taj dio koristiti, zakon je iznad pravilnika svi to razumijemo, ali jednostavno možda smo mogli jednom odredbom ubaciti ... već kad to donosimo pa da i to bude obuhvaćeno ili da bude zajedno ovdje, znači doda se u ovaj član, samo da kaže – i u vezi člana 220. stav (2) i sve smo riješili ... Samo još ovako, evo ovako vezano za, hajde ovo je dobra stvar koja je stavljena ovdje, ... MUP Republike Srpske, Republika Srpska je donošenjem Zakona o prekršajima 2014. godine u julu mjesecu, znači, predvidila da se vozač koji ..., znači ne samo vozač, učinilac prekršaja preko

jednog grama alkohola u organizmu se lišava slobode ... do 12 sati. Pazite, ... MUP Republike Srpske to je jedan gram za sve prekršaje, ne samo za saobraćaj, nije problem ... preko 1,5 ali možda, ja sam bio protivnik ... bilo je puno, ali sad kad gledam nije puno, vjerujte mi. Mislim da ... problema, a ja sam bio protivnik toga da ..., bar 1,5. Evo sad iz iskustva kažem da to nije toliko puno jer ima stvarno velikih količina alkohola.

Upućivanje ... tehnički pregled. Samo jedan dodatak, mi imamo problem tamo, nismo stavili tahograf i pneumatike. Mislim da bi mogli da to dodamo. Šta se događa na terenu? Na terenu postoji, hajde da kažem, primjeri ili ne znam, znam ih ja kroz svoj rad, da policija onim tzv. ... zovu ... šare ispod 4 mm pa kažu da je vozilo tehnički neispravno. Smatram da jedino ko može to da kaže je lice koje je licencirano koje radi .. pregleda, i niko drugi osim ... Znači, možda ako može ovo da se doda. I ja ne bih više vas gnjavio po ovom pitanju.

I ostajem dužan jedan odgovor, samo eto izvinite me još pola minute, putni nalog za putničko ... Republike Srpske prema Zakonu o prevozu ... ne treba za vozila koja su samo, vrijede samo za vozila koja ... budžetskih korisnika, za ostale ne. Tako da to ...

Eto, hala, izvните što sam ... puno vremena.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala Vama.

Evo uzeću pravo sebi da prokomentarišem samo, s obzirom da se govorilo ovdje o visinama kazni i naplati. Naime, prema podacima koje je dostavila IDDEEA, znači naša Agencija za dokumenta, u ovom momentu u Bosni i Hercegovini ima preko 56 miliona neplaćenih saobraćajnih kazni. Od toga vrlo interesantnih ima podataka, recimo da jedno lice u opštini Sarajevo Centar duguje 44.000, znači ima izrečenih a neplaćenih 44.000 maraka kazni. Ili recimo da od 42 lica, iz Opštine Modriča je 5, što samo po sebi može biti, za one koji analiziraju, vrlo indikativno, Opština Sarajevo Centar 3, Opština Modriča 5. Ili, ne znam ni ja, da je drugo lice po broju neplaćenih kazni iz Han Pijeska, znamo koliki je Han Pijesak, ima preko 30.000 maraka neplaćenih kazni. Tako da jednostavno ove činjenice govore ustvari da ma kakve kazne bile oni koji ih ne plaćaju ih neplaćaju zbog manjkavosti Zakona o prekršajima. I ovu problematiku bi morao, ... znači morao bi pratiti promjene Zakona o prekršajima kako bismo taj stepen naplate poboljšali. Ne zbog toga da punimo budžet, sad su me novinari pitali je li cilj zakona punjenje budžeta ili sigurnost saobraćaja. Cilj zakona je povećanje sigurnosti saobraćaja i ove mjere ne bi trebale imati za cilj punjenje budžeta, ali u svakom slučaju moraju imati, moraju nekoga odgovoriti, znači, od činjenja prekršaja, a to mogu jedino ako povećamo stepen naplate. Ako to nemamo onda mi nismo napravili sa ovim kaznenim odredbama ništa, pa bilo bi dobro da i Ministarstvo na nivou Bosne i Hercegovine, ali i entitetska i kantonalna ministarstva ... u vladama tamo gdje je potrebno raditi zaista da se pokrene inicijativa za izmjene Zakona o prekršajima kako bismo dobili efekat ustvari od ovih kazni. U protivnom, hajde da kažem, uzorni građani će plaćati kazne, oni koji ... plaćaju redovno, oni koji ne plaćaju neće ... bile 50, bile 350 maraka. Ali evo, to je ovako jedan komentar samo za ovo, jer je ovo u javnosti dosta polemika proizvelo ovo povećanje kazni i pomjeranje iz jedne grupe kazni u drugu grupu kazni.

Sljedeći prijavljeni je Milija Radović, direktor Agencije za bezbjednost saobraćaja Republike Srpske.

MILIJA RADOVIĆ

Dobar dan. Zahvaljujem se prvo na mogućnosti da učestvujem u javnoj raspravi i da dam svoje primjedbe i sugestije.

Prvo što ću reći je da Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja je ključni dio sistema zaštite u saobraćaju i da izražavam svoje zadovoljstvo što je napokon došlo do ove faze, usvajanja ovoga Zakona i sasvim sigurno da će usvajanje ovog Zakona uticati na povećanje bezbjednosti saobraćaja bez obzira na ove probleme koje ste naveli, a koji su možda predmet drugih ministarstava pravde, a radi se o Zakonu o prekršajima. Iako, evo da napomenem da i ovim Zakonom moglo se, da kažem, uvrstiti jedna odredba a to je oduzimanje vozila kao opasne stvari za najteže oblike prekršaja, nije bilo, da kažem, dovoljno podrške za ovakav jedan prijedlog koji postoji u nekim zemljama, ovdje kod nas ta je podrška izostala, što bi u mnogome učinilo efikasnijim provođenje ovoga Zakona. Ono što hoću još reći, izraziti svoje zadovoljstvo da je Ministarstvo komunikacija i transporta zaista razmotrilo sve primjedbe koje su uputili i Agencija i ostali subjekti bezbjednosti saobraćaja iz Republike Srpske, okupljeni kroz koordinacionu grupu, i dosta tih primjedbi uvrstilo u ovaj Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja.

Ono što ću se osvrnuti to je na član 9. koji govori o brzini. Naš amandman koji smo dostavili i u pisanom obliku jeste da se stav (1) briše, pogotovo ovaj komentar, odnosno amandmani koje je predlagač Zakona, odnosno predstavnik predlagača Zakona, gospodin Andrić iznio da se brzina kretanja motornih vozila na putu pod normalnim uslovima saobraćaj ne može ograničiti saobraćajnim znakom ispod 40 km na čas. Ako vidimo šta je definicija puta, da je to i magistralni i regionalni put, i ulica u naselju, nekategorisani put, dolazimo u jednu situaciju da sve moramo raditi onda ilegalno i ograničenje 30 – zona škole, zona smirenog saobraćaja, itd., tako da apsolutno smatram da ova odredba ne bi trebala da stoji, odnosno stojim kod onog prijedloga da se stav (1) u članu 45. briše, a vezan je za član 9. Zakona. Naravno, svima nam je cilj da zaštitimo ranjive kategorije učesnika u saobraćaju, i pješake i bicikliste, i da postoji puna opravdanost a i praksa u zemljama sa razvijenim sistemom bezbjednosti saobraćaja da imamo što veći broj, da kažem, i prostorno tih zona kako bi unaprijedili bezbjednost ranjivih učesnika u saobraćaju.

Osvrnuo bih se na član 36., a to je oduzimanje vozačke dozvole za vozače koji boluju od neke bolesti, privremeno oduzimanje, a koja ih čini nesposobnim za upravljanje motornim vozilom. Ovaj član je usaglašen sa Ministarstvom zdravlja Republike Srpske i našli smo jedan mehanizam koji je, po nama, provodim u praksi, a znamo da dosadašnji član koji se odnosio na oduzimanje vozačke dozvole zbog privremene zdravstvene nesposobnosti nije bio funkcionalan i u praksi se nije provodio. Ja potpuno ostajem kod ovoga da se, da ovaj član ide ovako kako je i predložen, s tim da trebe u kaznenim odredbama predvidjeti i sankciju za zdravstvenu ustanovu koja ne postupi po ovome članu. To je moj prijedlog.

Kad su u pitanju mladi vozači ne mogu se složiti sa kolegom Šmitranom. Prema izvještaju Svjetske zdravstvene organizacije, u čitavom svijetu a i Bosna i Hercegovina je dio ovog svijeta, naj, da kažem kategorija uzrasta od 15 do 20 godina, 29 godina najviše strada, znači najviše smrtno strada kao posljedica saobraćajnih nezgoda. Ne od neke druge bolesti nego baš upravo kao posljedica saobraćajnih nezgoda i mislim da je ovdje predlagač imao to u vidu kada je predložio ove mjere prema mladim vozačima kada je u pitanju oduzimanje vozačke dozvole.

Hvala, toliko.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala Vama.

Samo da kažem, malo da prokomentarišem jedan prijedlog ovdje o mogućnosti kažnjavanja zdravstvenih ustanova. Bojim se da to mi ne možemo ovim Zakonom regulisati, ali to upravo ide u prilog onog o čemu sam maloprije govorio. Znači, da svako na tom nekom svom nivou može kroz druge zakone ono što je potrebno mijenjati i to bi bilo dobro. Tek onda bi ovaj paket imao smisla i tek onda bi ovo imalo smisla u praksi, govorim o zakonskim odredbama, ukoliko bi se promijenili i Zakon o prekršajima, pa čak i neki leks specialis zakoni kao što je za ovo potrebno.

Alikadić Adnan, Direkcija za puteve Kantona Sarajevo.

ALIKADIĆ ADNAN

Dobar dan želim svima. Dolazim iz Direkcije za puteve Kantona Sarajevo i član sam Udruženja inženjera saobraćaja i komunikacija u Bosni i Hercegovini.

Mi ćemo u ime Udruženja uputiti i u pisanoj formi, ukoliko smo to još uvijek u mogućnosti da uputimo, prijedlog izmjena i dopuna ovih, ovog Zakona. Međutim, evo samo ću kratko prokomentarisati ono što ćemo uputiti. Naime, u članu 20. predloženih izmjena i dopuna Zakona iza stava (2) dodati stav (3) koji glasi: Ministarstvo će donijeti poseban Pravilnik o uslovima, načinu, sadržaju i ovlaštenju za izradu elaborata iz stava (2) ovog člana. Ovdje se radi o elaboratu koji podrazumijeva izradu privremene saobraćajne signalizacije u toku izvođenja radova na javnoj cesti. Do sada ovo nije bilo precizno definisano. S obzirom da se pominje elaborat nije definisano ko i na koji način, i kako taj elaborat treba izgledati, ovaj, prilikom izrade elaborata. Do sada smo imali situaciju da se dosta na javnim cestama u Bosni i Hercegovini izvode radovi bez ikakve ili neadekvatne privremene saobraćajne signalizacije, a u onim slučajevima i gdje je bila postavljena privremena saobraćajna signalizacija nije odgovaralo u potpunosti Pravilniku o saobraćajnoj signalizaciji i odredbama Zakona. Činjenica koja u prilog govori o ovom predloženom stavu je i to da imamo vrlo često situaciju od onih predloženih 11 tipskih rješenja za privremenu regulaciju saobraćaja u toku izvođenja radova koju predviđa Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji ne možemo uvijek u potpunosti primijeniti. I projektanti, ukoliko ozbiljno pristupaju svom poslu, moraju ... ta rješenja, a to opet kad gledamo u skladu sa Zakonom nije u potpunosti definisano ni usklađeno.

Dalje, u članu 22. predloženih izmjena i dopuna Zakona iza stava (2) predlažemo da se doda i stav (3) koji glasi: U slučaju ... u stavu (2) ovog člana nadležna institucija koja upravlja cestama ili izvođač radova su dužni naknadno nakon sticanja uslova pribaviti elaborat iz člana 20. ovog Zakona kojim će se detaljno urediti saobraćajna signalizacija i oprema na javnoj cesti za slučaj naveden u stavu (1) ovog člana. Ovdje se govori, u članu 22. se daje ovlaštenje upraviteljima javnih cesta da mogu u slučaju iznenadnih oštećenja ... cesti usred odrona, klizišta, itd., da mogu djelimično izmijeniti, odnosno ili u potpunosti blokirati, odnosno preusmjeriti saobraćaj bez elaborata, ukoliko vremenski uslovi to ne dozvoljavaju. Ali mi predlažemo da se, znači kada se steknu uslovi da upravitelj ili izvođač radova pribave elaborat koji će biti izrađen od ovlaštene institucije koji će u potpunosti obraditi pravila i način regulisanja saobraćaja u toku izvođenja radova.

I još jedna izmjena, odnosno prijedlog. Kada govorimo o pravilima vožnje u kružnom toku saobraćaja u članu 50. na kraju predloženog stava (4) iza teksta predlažemo da se doda tekst, iza teksta, znači osim ako saobraćajnim znakom nije drugačije uređeno dodati tekst: i nije dužan uključiti desni pokazivač pravca kretanja. Ovo je odredba ova o kojoj se sad polemizalo, koja je proizvela žustru raspravu gdje su mišljenja podijeljena, prilikom regulacije prvenstva prolaza prilikom uključivanja u kružni tok saobraćaja. Međutim, ono što ja želim što ovim izmjenama Zakona nije, tretirano je sada samo uključivanje u kružni tok, međutim imamo zaista

u Bosni i Hercegovini dosta situacija da se grade kružni tokovi sa dvije ili više saobraćajnih traka. Možda sad i nema sa tri saobraćajne trake ali sa dvije saobraćajne trake unutar kružnog toka imamo ... Nigdje nije precizirano, nigdje nije definisano kakav je način vožnje u kružnom toku. Evo ovim predloženim izmjenama mi ćemo definisati način uključivanja u kružni tok, međutim šta se dešava kada u kružnom toku imamo dvije saobraćajne trake i kada na prilaznim ... i na izlaznim ... imamo dvije ili tri saobraćajne trake. To nije precizno definisano i vozači, nažalost, voze onako kako voze, iako bi po pravilu trebalo da onaj koji treba da napusti kružni tok na prvom narednom izlazu bi trebao da ostane u vanjskoj saobraćajnoj traci i da iz te trake, znači može izaći samo na prvom narednom izlazu. Često smo sudionici da takvi vozači vrlo često nastavljaju kretanje pravo, a oni vozači koji iz unutrašnje saobraćajne trake u kružnom toku na izlazu gdje imaju dvije saobraćajne trake isključuju se, prave ... tačku, nastaje saobraćajna nezgoda i onda policija veoma često ima podijeljeno mišljenje kako u takvim slučajevima ocijeniti takve prekršaje i izdati prekršajne naloge. Ja apelujem na Ministarstvo transporta na državnom nivou da prihvate ovaj prijedlog, ovu inicijativu da se kroz ove izmjene definiše način vožnje u kružnom toku, ne samo na ulazu u kružni tok, nego i u kružnom toku.

Toliko, zahvaljujem. I ako može samo još na kraju, predsjedavajući je rekao da se ne dotičemo osnovnog Zakona, ali samo ću vrlo kratko u deset riječi prokomentarisati. Zadnjim izmjenama Zakona, čini mi se 18/13, je promijenjeno da je traktor motorno vozilo. Prije je definicija bila da je traktor vozilo na motorni pogon, zadnjim izmjenama preformulisano je da je traktor motorno vozilo. Mislim da bi u onim osnovnim definicijama pojmova u članu 9. osnovnog Zakona tamo gdje se definiše autoput, brzi put i put rezervisan za saobraćaj motornih vozila treba tamo iza onih riječi gdje kaže da su isključivo namijenjene, odnosno rezervisane za saobraćaj motornih vozila dodati riječi osim traktora. Evo, ovo je za razmišljanje pa.

Hvala.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala Vama.

Tihomir Dakić, Centar za životnu sredinu. Izvolite.

TIHOMIR DAKIĆ

Prije svega želio bih da vas pozdravim.

Dolazim iz Udruženja Centra za životnu sredinu koji se bavi promocijom korištenja bicikla kao prevoznog sredstva, pa ću se samo referisati na, znači prijedlog kako je definisan član 102. Prije toga bih možda dao samo kratke komentare vezano za prethodne članove, odnosno jedan prethodni član radi pojašnjenja. Prilikom, u dijelu, znači, gdje je kažnjavanje, član 100. gdje je možda potrebno razdvojiti alineje koje se odnose na bicikliste i na motocikliste, te izbjegavati praksu grupisanja ova dva prevozna sredstva da bi se izbjegle nejasnoće. Ali precepsija da je praktično bicikl u saobraćaju može se posmatrati podjednako kao motocikl koji može da razvije brzinu i do 320 km na sat. Pod tačkom 2. je upravo, referiše se na to, znači lakši motocikl. Motocikl ne posjeduje pedale, s obzirom da je tamo navedeno da posjeduje pedale i bicikl i laki motocikl, motocikl ne posjeduje pedale. I ... postavio pitanje šta onda posjeduju i kako se kažnjavaju za prekršaj u slučaju kada dižu noge sa toga nečega, pa sad malo je bilo nejasno.

Zatim pod tačkom 8. isti član a u vezi sa tačkom 7., znam da je jako bitna sigurnost u saobraćaju svih učesnika, pa ... interesantno da, znači ukoliko je dozvoljeno slušanje muzike sa jednim, jednom slušalicom, kako je definisano, te dozvoljeno korištenje Handsfree uređaja u

automobilima i drugim motornim vozilima, onda bi po istoj logici trebalo dozvoliti vozačima pomenute kategorije, u ovom slučaju biciklista, da koriste mobilni telefon uz korištenje Handsfree uređaja, slušalica na jedno uho, gdje bi izbjegli potencijalno javljanje biciklista na telefon dok voze bicikl ili nezaustavljavanje, znači ukoliko su povezani sa uređajem. Takođe svjesni smo da čitavim svijetom i našim društvom i planiranju ..., planiranju gradova, donošenje zakona, upravlja upravo to veličanstvo motorno vozilo i da su najveći lobisti praktično iz tih industrija, i što je, je li, njihovo pravo da lobiraju. Kada je u pitanju sigurnost u saobraćaju i planiranje gradova gdje živi preko sad već 70% stanovnika ono što je ustvari najbitnije, gdje nam se ustvari i najviše dešava saobraćajnih nezgoda kada su u pitanju i pješaci i biciklisti, te na njihovo stradanje, jako je bitno da, ne samo zakonom, nego sve nadležne institucije se referišu na neki način prema lokalnim sredinama, da li je to preko Agencije za bezbjednost saobraćaja, da se podigne nivo kvaliteta infrastrukture unutar gradova i da se biciklisti kao učesnici u saobraćaju podjednako, kao što je to zakonom definisano, podjednako, praktično uvaži njihovo prisustvo u planiranju, što nije slučaj u bosanskohercegovačkim gradovima i nismo primjer gdje god da odemo. Stoga, generalno, član 102. na kojem, iako Zakon je u izradi od 2013. godine, na njemu kao organizacija, kao pojedinac, radimo od 2012. godine u saradnji sa Evropskom federacijom biciklista, gdje ste dobili svi, pretpostavljam, njihovo pismo, s obzirom da nije prevedeno iskreno se nadam da ćete uspjeti razumjeti suštinu, od 2012. godine gdje radimo upravo na ukidanju obaveznog nošenja kaciga. Te pored toga, znači pored obaveze ... prsluka da se uvedu i ..., ne materija, nego sredstva koja će obezbijediti bolju vidljivost biciklista, znači pored obaveznog prednjeg svjetla i zadnjeg svjetla, ali će doprinijeti bolju vidljivost biciklista na saobraćajnicama.

Kada je u pitanju biciklistička kaciga, ja je sad ovom prilikom nisam ponio, s obzirom da prošli put kada sam imao priliku da budem pozvan i da imam prezentaciju o ulozi biciklističke kacige kada je u pitanju biciklista u saobraćaju, prije svega opet, zaboravio sam htio sam zahvaliti Ministarstvu komunikacija i transporta što je pružilo priliku da od samog početka učestvujemo u ovome, i ono što definitivno nedostaje je ta ... diskusija kada je u pitanju ova tema. Ne bih ulazio sad u pojedinosti šta ona znači, djelomično stoji u ovoj, znači nekih od tačaka zašto se protivimo obaveznom nošenju kaciga, ali se nikako ne protivimo da sve institucije koje se zalažu za sigurnost u saobraćaju, moram vam reći da se to u posljednjih par godina nije desilo, pod hitno organizuju stručne sastanke. Da li je to ... bezbjednosti saobraćaja na lokalnim nivoima, da li su to ministarstva unutrašnjih poslova, kantonalni ili entitetski nivoi, da li su to auto-moto savezi, i naprave jednu stručnu raspravu gdje će nas pozvati i gdje ćemo stvarno moći diskutovati o tome. Da imam priliku, ne želim, kažem, vama da oduzimam vrijeme, gdje ćemo imati priliku da predstavimo sve te tehničke, da kažem, činjenice o tome kada, zašto je nastala kaciga i da ta fama oko kacige koja je stavljena i koja bi trebala kao da smanji povrede glave biciklista prilikom saobraćajnih nezgoda se raščiste. U suštini samo ću jednu stvar reći da sam svjestan i da sam upoznat da ne postoje kvalitetna istraživanja na prostoru Bosne i Hercegovine kada je u pitanju stradanje biciklista u saobraćaju, te na osnovu ne znam čega se pojedine ili organizacije ili društva pozivaju da nikako nesmije se kaciga izbaciti iz ovog Zakona. A sa druge strane, pored toga što sam i vozač automobila, ja sam i biciklista, svakodnevno znači koristim, moram da kažem da se kod nas bicikl, pretpostavlja se najčešće i predstavlja se kao sredstvo za rekreaciju. Gdje sve druge zemlje povećavaju procenat korištenja bicikla u svakodnevnom obavljanju svojih poslova kod nas još uvijek je rekreacija. I tako se nekako u tom prijašnjem zakonu je i donesen taj član 102. nesretni koji je uticao negativno na popularizaciju bicikla kao prevoznog sredstva. Imali smo s druge strane i demotivaciju, imali smo s druge strane i bježanje biciklista na trotoare, što je opet zakonom kažnjivo.

Tako da iskreno se nadam da, mi smo saglasni, ovako mi smo saglasni sa predloženim izmjenama i dopunama, želimo da pohvalimo razumijevanje ove problematike i pozivamo sve nadležne institucije da u narednom periodu, iskreno se nadam nakon usvajanja ovog predloženog člana, između ostalog i Zakona, u narednom periodu radimo zajedno na poboljšanju uslova za razvoj biciklističkog saobraćaja i sigurnosti u saobraćaju. Mi smo tu kao, i kao biciklista gdje zastupam Udruženje koje se bavi promocijom korištenja bicikla kao prevoznog sredstva, ne sporta, te dvije stvari morate, moramo razdvojiti, predstavljam, znači, interes svih ljudi koji koriste to prevozno sredstvo. A imamo problema na saobraćajnicama, nije da nemamo, imamo problem sa edukacijom biciklista, nije da nemamo, tu smo da radimo na tome, ali mislim da trebamo raditi na uzrocima saobraćajnih nezgoda u koliziji sa automobilima kada su u pitanju biciklisti a ne na posljedicama. Jer stavljanje kacige na glavu je samo posljedica, da ne ulazim, kažem, u ... pojašnjenje zbog čega trebamo da imamo i koji su sve benefiti korištenja i zdravstvenih i ekonomskih. Spomenuću samo još jednu stvar, činjenica koja se zove ..., znači što više povećavamo broj korisnika bicikla kao prevoznog sredstva u urbanim sredinama time povećavamo i sigurnost za sve učesnike u saobraćaju.

Toliko za sada, ako bude trebalo komentarisati još tu sa. Hvala.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala Vam lijepo.

Ovim smo mi iscrpili, ovim mi nismo iscrpili, ovaj, prijedloge, naime naknadno je stigao ovaj prijedlog. Ggospodin Osman Lindov, Fakultet za saobraćaj Sarajevo, Izvolite.

OSMAN LINDOV

Hvala lijepo predsjedavajući.

Nisam stvarno mislio, ali evo, samo da, pošto smo vjerovatno iscrpili neke prijedloge, ovo je ustvari ... prethodnom postupku svi su imali mogućnost da komentarišu. Ja sam, znači, profesor na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Specijalnost mi je bezbjednost ..., to držim kurseve studentima itd., ... Udruženja inženjera saobraćaja i komunikacija. Ono što, ovaj, sam očekivao danas mnogo više i ... što je par policajaca došlo, mislim policajaca uz dužno poštovanje činova, ... Ono što u proteklom periodu ja molim da sve prijedloge koje su dobili od strane Ministarstva unutrašnjih poslova, bilo kojeg nivoa, da prije svega zakonodavac uvaži to zato što oni koji će sprovođiti ovaj zakon većinom će se odnositi na sprovođenje od strane njih i oni će imati najviše probleme kad mi završimo sastanak, odnosno spustimo zakon na zemlju. Uz dužno poštovanje sviju nas koji smo nekako iz struke ali prije svega uvažavam tu struku koja se zove policajac koji na ulici provodi naše zakone koje donosimo i mislim da u prethodnom postupku oni su najviše reagovali ... I zamolio bih, prije svega Ministarstvo transporta u konačnici da uvaži njihove zakone(?). Ono što se tiče nas u segmentu ja bih zamolio, kroz ovo javljanje, da, Zakon od 2008. je donešen na nivou Bosne i Hercegovine i on je pokazao sve do 2013. da je uspješno realizovao dosta dijelova u smanjenju broja saobraćajnih nezgoda. Posljednjih godina nam se dešavaju stvari koje nisu dobre za sigurnost u saobraćaju u Bosni i Hercegovini i ovo je dobro došlo da, prije sega, nećemo ga idealnog napraviti ni kroz ove izmjene i dopune, zakon treba mijenjati. Ali ono što smo se obavezali 2008. kroz prvi Zakon to je da smo rekli da ćemo i obavezu zakonsku ... s tim da nemamo kaznenu odredbu i to je najlošije što se u Zakonu i ovom o izmjenama i dopunama i .../ne razumije se šta govori/... iz 2008. nemate za sve kaznene odredbe. Tako bi državno Ministarstvo transporta i komunikacija platilo kaznu zato što nije implementiralo, prije svega, Vijeće za sigurnost BiH, pokušavalo je pet, šest puta, ni jednom nije uspjelo, da su ih kažnjavali parlamentarci, evo ja pozivam parlamentarce da kažnjavaju Ministarstvo transporta kao

neizvršioca svoga, i drugo da ih kažnjavaju za Strategiju sigurnosti u saobraćaju koje su imali takođe iz 2008. kao obavezu. Ali evo, kolege sve, Milija iz Agencije, itd., i Snježa iz Ministarstva je rekla dekade ... '10.-'20. mi smo u '16., na kraju '16., ... Mi smo članica UN-a. Ja bih volio da parlamentarci pokušaju da kažnjavaju neizvršenje zakona iz onoga dijela ... trebali, bez razloga, na, da kažemo, opravdane uslove zato što nisu to uradili. Nema opravdanja za ..., ni Strategije, ni Vijeća za sigurnost u Bosni i Hercegovini.

Još jedna stvar koja nam i nije dorečena, koje su pokušavali bilo kojeg entitetskog, itd., to je problem droga u saobraćaju, problem medikamenata. Trebalo je ući u taj proces. Trenutno mi imamo alkohol kao cjelinu koju smo obuhvatili, trenutno možete biti nadrogirani u saobraćaju a ne mogu vas kazniti, a alkoholisanost može. Znači, bilo je prijedloga da se ide sa pravilnikom o načinu, uzimanju, govorim droge, nije to pravi izraz, nisam ja medicinar, ali u tom dijelu bi se morao ... Ggovorimo jer imamo droga u saobraćaju, odnosno imamo ... prekršajnih i krivičnih djela. I ono što predsjedavajući ... ja sam rekao novinarima da sa 50% odlukom koju je donijelo nekakvi ustroj države su namjerali da pune budžete, ja sam rekao novinaru prije Vas, ali s razlogom zašto ono što ste Vi rekli i podržavam to i molim vas, kao osobe koje sjedite u Parlamentu bilo države ili entiteta, da ovaj Zakon mora pratiti Zakon o prekršajima, Zakon o prekršajnom postupku i Krivični zakon. I time ne bi mi davali da popolovimo kaznu. Mi govorimo o povećanju kazne, a onda neko kaže pola ćeš platiti od toga u 7 dana. To je ustvari punjenje budžeta, odnosno nemogućnost da te osobe, koje ste takođe i Vi spomenuli, da dođete do tih 20.000 pojedinaca koji duguju u saobraćaju. Znači, mora i molimo vas, znači ovi koji smo iz struke, da ovaj Zakon uporedo pradi Zakon o prekršajnom postupku, Zakon o prekršajima, odnosno Krivični zakon.

Hvala vam lijepo.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala Vama.

OSMAN LINDOV

Mogu li još samo, izvini, ovaj, izvinjavam se predsjedavajući, ovo mi je na kraju zaparalo oči, pročitao sam pa neću insistirati, ovaj Zakon, tako vam stoji u konačnici, od ..., ne podrazumijeva nikakva finansijska sredstva i obavezu države Bosne i Hercegovine, odnosno ko je ... Nemoguće je to, prosto nemoguće. ... on, svaki zakon podrazumijeva i odgovarajuća sredstva. Evo samo ... kako natjerati zdravstvene institucije da vam dostavljaju podatke ako im nedate sredstva ili opremu ili svašta nešto.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala lijepo.

MUHAMED BARUT

/nije uključen mikrofon/

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Izvolite.

MUHAMED BARUT

Ja sam Muhamed Barut, dolazim iz stručne institucije Institut za privredni inženjering iz Zenice, Stručna organizacija nazdor stanica za ... tehničkih pregleda.

Kolega Jasmin Bijedić je iznio neke probleme vezane za tehničke preglede. Ono što se nama ne sviđa jeste ovaj Amandman XIII, odnosno prijedlog njegovog brisanja. U tom prijedlogu u članu 53. je samo napisano da se mogu prenijeti ovlasti, nigdje ne piše da se moraju, znači samo piše mogu. Ne znam iz kojeg razloga se to briše, zato što je i u Srbiji, Hrvatskoj i ostalim članicama EU vi možete produžiti registraciju vozila ili na stanici tehničkog pregleda ili na neki drugi način osim nadležnog, znači, MUP-a. Znači, ne znam koji je razlog da se briše ako piše samo „mogu“.

_____ (?)
/nije uključen mikrofon/

MUHAMED BARUT

Nije, ali kako se radi u svim zemljama EU.

/zajednička diskusija/

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Samo malo, ja vas molim zaista ...

MUHAMED BARUT

Je li mi idemo ka EU ili idemo od EU.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

da ne otvaramo polemiku. Naime, u javnoj raspravi smo svi iznijeli svoje stavove i svoja razmišljanja oko ovoga. Ja moram reći da su mene novinari, opet sad ja neću da otvaram polemiku, pitali oko ovih pregleda i ne znam ni ja tamo, s obzirom da to zakon uređuje, ja sam rekao da što se tiče nekih diskusija najbolje bi bilo da auta ne dolaze sa tehničkog pregleda koliko bi često trebalo voditi na tehnički pregled i ne znam ni ja, ali to je, svako od nas ima svoja razmišljanja oko ovoga. Ja vas molim prije nego što dam riječ predlagaču Zakona, ako ima neko od kolega poslanika da diskutuje, s obzirom da su do sada uglavnom ljudi diskutovali po pozivu, znači svi kolege poslanici su bili pozvani, pa evo ako neko od kolega poslanika želi.

Evo, izvolite kolega.

HAZIM RANČIĆ

Hvala lijepo. Poštovani kolegica i kolege.

Želim se prvo zahvaliti za organizaciju povodom javne rasprave o ovom Zakonu. Takođe se želim zahvaliti svima vama koji ste došli da date svoj doprinos i da pomognete svim nama kod provođenja procedure i definitivnom, nadam se, usvajanju ovog Zakona u smislu neke vrste poboljšanja, jer ne znam kako će proći Zakon, ne znam koliko će biti amandmana, šta će biti usvojeno, šta neće biti usvojeno, to se nikad ne može unaprijed predvidjeti.

Naravno, bilo je i dobrih prijedloga, neću izdvjati ono dobre, loše i to, da ne bude da sam nekoga ja pohvalio ..., da ću nečije prijedloge uzeti za amandmane ili da ću nečije odbaciti, vidjećemo mi kad to dođe u našoj nekoj proceduri tamo koji će biti amandmani, koje ćemo prihvatiti, dakle prvo na Komisiji, pa koji će onda eventualno biti ponavljani vezano za sjednicu Doma i koji će proći, koji će postići potrebnu većinu, i ne samo u Predstavničkom domu, ovdje naravno imamo i proceduru u Domu naroda. Naravno, ne bih želio obeshrabriti ni one druge za čije prijedloge smatram da nisu baš najbolji. Ali ono ključno šta hoću da kažem, šta sam danas

vidio, doživio, danas ovdje i uglavnom imamo predstavnike zainteresovanih grupacija i ministarstava unutrašnjih poslova kantona, entiteta, i ovih koji vrše tehničke preglede, i osiguranja, i agencija, i ovih što prodaju auta na lizing, i uglavnom branite i štitite svoje interese. I ok, meni je to razumljivo. Vrlo malo, skoro ništa je bilo iz ugla običnog građanina, a mi smo to svi, iz ugla svakog od nas koji je učesnik u saobraćaju. Dakle, u prvom čitanju sam rekao da smatram da je ovo zakon koji se doslovno primjenjuje na svakog građanina, od momenta kad majka rodi bebu, dijete, i čim ga poveze ili u kolicima, ili ga nosi, ili ga u auto stavi i ono je učesnik u saobraćaju, ... bolesne ... i do smrti, svi su učesnici u saobraćaju. Malo posvećujemo pažnje tom običnom, koga se sve ovo tiče, i da kupi vozilo, i da ga tehnički pregleda, i ispravnost, i da poštuje zakon, i da plati kaznu, ili da neplati kaznu, da ne koristi mobitel, itd., itd. Uglavnom imamo borbu daj što više puta tehnički pregled, daj što bolje osiguranje, daj precizno ono koje su male štete do 500 maraka. Pa kako će dva građanina, dva učesnika u saobraćajnoj nezgodi utvrditi da je kazna 499 ili 501 marku. Evo, pitam sad stručnjake iz oblasti saobraćaja, a mahom su ovdje stručnjaci, i desi nam se saobraćajka i oni trebaju popuniti evropski nalog, i popuniće ga ako je mala kazna, negdje je to do 500 maraka, jel, a zvaće policiju i obavljati uviđaj, itd. Ili, kažem, policija košta, naravno, ali ona se plaća iz budžeta, a budžete punimo svi mi građani. Pa je uvedeno dodatno ono kad hoćeš zapisnik sa uviđaja, ne znam ni ja, 20 maraka, moraš platiti 20 maraka, pa ..., pa onda otići u osiguravajuću kuću i nastavljati dalju proceduru. Ja bih volio kad bi bilo i drugih prijedloga i da se čuju građani i iz njihovog ugla kako to treba tretirati ovaj Zakon i u kom pravcu bi mi poslanici trebali ići.

Hvala.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala lijepo.

Evo imam i zamjenike, pa njih dvoje će uzeti učešće u raspravi. I ovim bi priveli kraju ovaj dio diskusije. Izvolite.

HANKA VAJZOVIĆ

Hvala predsjedavajući.

Htjela bih, evo na kraju ovog današnjeg druženja zahvaliti se svima koji su se potrudili u ovoj raspravi dati doprinos da zakon bude što bolji, da se sve pretrese. Koliko je značajan znamo svi, svaki građanin to zna, i oni koji nisu ovdje danas, koji život žive u ovoj Bosni i Hercegovini. Ono što oni nisu bili u prilici a vi jeste i ja, zajedno mi ovdje, to je analiza koja je zastrašujuća, barem kad je riječ o Bosni i Hercegovini. Komparativna analiza, komparativni pregled koji je uradila gospođa Nihada Jeleč, svi ste ja mislim dobili tu analizu, i kad usporedite zemlje i u regionu, a u Evropi pogotovo jer su još drastičnije razlike, onda se uplašite naprosto da vidite koliko je u saobraćajnim nesrećama stradalih, koliko je poginulih, baš onako prednjačimo. Prednjačimo i zbilja je veoma važno svakome, ... u kojoj ulozi da smo učesnici, pješaci, vozači, bilo šta, imamo problem. Imamo ozbiljan problem, „crne hronike“ su pretrpane, pune svaki dan, zastrašujuće. I zato mislim da je vrlo važno koliko god je moguće, ne znam ja, je li, trebamo li kažnjavati kako kolega kaže trebamo li kažnjavati ove iz Ministarstva, vjerovatno, šta se razvlači, što nam treba to nam život znači sve skupa, ali biće dobro da što prije donesemo ovaj Zakon i još dalje da ga popravljamo koliko god je moguće.

Hvala, evo pozdrav svima.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala kolegici Vajzović.

Kolega Lovrinović. Izvolite.

NIKOLA LOVRINOVIĆ

Zahvaljujem gospodine predsjedavajući. Dobar vam dan.

Dakle, ja sam Lovrinović Nikola, zastupnik u Zastupničkom domu, član sam ovog Povjerenstva i zamjenik, i nisam od ove struke ali nije da baš ništa ne znam o ovome.

Dakle, meni je drago bilo danas biti ovdje i čuti, i zbog toga sam namjerno i bio da bih mogao konstruktivnije djelovati i donositi odluke na Parlamentu i opredjeljivat se za različita stajališta. Kada je riječ, ovo što je zadnje profesor govorio sa fakulteta, dakle ja sam i predsjednik Povjerenstva za evropske integracije i mi muku mučimo kako, dakle, da parlamentarne klupe, odnosno zastupnike dovedemo u poziciju da doista nadziru, dakle, izvršna tijela vlasti, lidere, kako god hoćete. Dakle, to je jedan trend u Evropi da je popularan ... i da jednostavno parlamentarci tešku muku muče kako da dođu do informacija iz raznih oblasti, šta se događa i zašto se nešto ne provodi, a kamoli da ih kažnjavaju, kako reče profesor. Dakle, to je jedan pokušaj da doista parlamentarce dovedemo u poziciju da oni budu ti koji će nadzirati sve procese pa i ove procese provođenja zakona kad ga donesu i kad vide što se snjim događa. Meni se puno toga danas svidjelo, puno toga sam čuo, dakle ja se nadam, i ne znam ovog trenutka da li je Ministarstvo provodilo neku javnu raspravu prije ovoga, nismo im branili, nebranimo im ni sada. Naš predsjednik ovoga Povjerenstva često puta, evo da kažem tako, uz naš blagosov uzme sebi za obvezu da neke stvari pokrene na ovom Povjerenstvu, pa se onda zapetljamo i ne znamo iz toga izaći, jer nismo mi, dakle, izvršna tijela vlasti, ovo su doista stručni prijedlozi. Ne možemo mi kao parlamentarci toliko baš duboko ulaziti bez da se samo ne educiramo. Recimo na RTV pretplatu smo tako ušli pa onda nekad nam se dogodi da ne znamo iz toga izaći jer nisu ministarstva radila ono što su trebala, upravni odbori, itd.

Ja se takođe slažem da ne treba ovaj Zakon raditi da bi se punio proračun. Zbog toga mi se neke danas iznesene konstatacije o visini kazni sviđaju, dakle ne znam da li trebaju oni rasponi biti npr. za vezanje pojasa od 100 do 300, ko će to određivati. Dakle, ja sam za fiksnu i nisam da im se povećava. To je prije svega, ovo što je gospodin iz Republike Srpske govorio za djecu, dakle vi prvo mislite o sebi, pa ako nešto mislite o sebi ne znam zašto vas ja trebam kažnjavati, ali eto kad imamo to treba uvesti. Dakle, to treba Ministarstvo, po meni, voditi računa. Za stikere također, isto se slažem. Dalje, recimo meni se sviđa jedna ideja koju je netko iznio da se pitanje, dakle, naplata i represija odvoji od priče o prometu. Dakle, da budu to dva zakona, meni to nije loša ideja, vjerovatno u ovoj fazi to je možda nemoguće, bolje da uradimo sad šta možemo, kad budemo se prilagođavali evropskim standardima znam da ćemo to uraditi. Dalje, dakle nisam, isto tako, siguran da se naplata ovoga što nam se, što nam je prikazano mora događati kroz ovu priču o tehničkom pregledu i, ne znam, uvidu u nekakve evidencije ko je šta platio i nije. Dakle, nisam siguran da to baš mora tako biti. Ovdje se radi o jednom mjestu, da to sve završite na jednom mjestu, ne samo o tome da li je neko sposoban ili nije, kad govorimo o ovim tehničkim pregledima. Isto se slažem sa ovim, sa ovom pričom o novim vozilima, dakle treba ih poticati, ali to ću sve reći na Povjerenstvu.

I na koncu, dakle, gospodine predsjedavajući, i vama ostalima sugeriram da Ministarstvo sad na kraju, naravno, kaže nešto o svemu ovome, ali nisam siguran da li treba sad svakome davati do kraja odgovore i uvjeravati se sa nekim prijedlozima za i protiv, nego bih ja bio sretniji da do sjednice Doma i Povjerenstva ovo sve što je danas govoreno ono je zabilježeno i snimljeno, da Ministarstvo o tome zauzme stav. Ako treba, dakle, do sjednice Doma i Povjerenstva samo pripremi na ove sve amandmane još neki amandman, ako im se danas nešto

dopalo, bez da se sad sa publikom, sa ljudima koji su danas sudjelovali ovdje o tome uvjeravamo. A ja sam sve što sam čuo od vas nastojao zabilježiti i ja ću kao član Povjerenstva i zastupnik pitati Ministarstvo šta je sa ovim što je rekao kolega, šta je sa ovim, kakav je stav prema tome. Dakle, ja sam to zabilježio i ja ću to pitati da sad ne polemiziramo je li neki prijedlog dobar ili nije dobar, loš. I ja imam neki stav o svakom od njih.

Zahvaljujem se, nadam se da nisam na kraju oduzeo previše vremena. Hvala lijepo.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Hvala kolegi Lovrinoviću.

SALKO SOKOLOVIĆ

/nije uključen mikrofon/

MOMČILO NOVAKOVIĆ

Ok, naravno, izvolite. Kolega Salko Sokolović.

SALKO SOKOLOVIĆ

Hvala gospodine predsjedavajući. Pozdravljam sve prisutne u sali.

Zahvaljujem se na zainteresovanosti da dođete na javnu raspravu da Zakon, o kome se danas govorilo u završnici, je li, bude zakon koji će biti kvalitetniji od postojećeg zakona. I sigurno vaše diskusije u svemu ovome će biti, će doprinijeti jednom boljem zakonskom rješenju. Nažalost nas je poslanika malo, to moramo istaći, svi su poslanici dobili dopis da prisustvuju današnjoj sjednici, to govori o nečemu drugom, je li, i ne bih vas opterećivao tom problematikom.

Ovo o čemu je govorio moj kolega i kolege poslanici uglavnom do sada jeste da je, na neki način kroz sve ove diskusije koje su bile, preovladao taj subjektivni stav vas, obzirom na instituciju ili udruženje iz kojeg dolazite i to je na neki način, po meni, i prihvatljivo. Iz toga će se ipak naći neko kvalitetnije rješenje izuzev predstavnika vlasti, policije, koja je ovdje govorila neke konkretne stvari. E ta subjektivnost mora, na neki način, da se ogleda i u stavovima poslanika, ali naša subjektivnost nije lična, ona je subjektivnost građana koje mi predstavljamo ovdje. I mene čudi da ovdje niko nije istakao neke stvari za koje sam ja, evo očekivao da će se reći. Ima tu jedna doza, evo ja ću reći kao poslanik, čitajući tekst Zakona ima tu jedna doza punjenja budžeta i od toga ne treba, onaj, bježati, jer da nema te doze punjenja budžeta kroz povećanje kazni onda bi neko stavio i stanje kolovozne trake vrlo važna stvar u bezbjednosti saobraćaja. Tu činjenicu kroz ovo zakonsko rješenje ne vidimo. Znači, idemo ono masovno, idemo na one koji krše prekršaje svjesno ili nesvjesno, uzimaćemo pare, punićemo budžet, riješiti ćemo neke stvari. Hajde, ima tu neki svoj procenat dobra. Mi ćemo poslanici odlučiti o tome kolike će te cijene za kazne biti, ali me čudi da niko nije pogledao da ovdje u zakonu Republike Srbije ima termin nasilničke vožnje. E to je ono što mene kao građanina ove države najviše smeta, ometa. Mislim da bi mi to, i to je sugestija Ministarstvu, trebali ugraditi u ovo zakonsko rješenje i proširiti ga po nekim stavovima, odnosno kako je to ovdje predvidio zakon Republike Srbije da je to prolazak kroz crveno u roku od 10 minuta dva puta, čini mi se preticanje na neprekidnoj traci i to. Mi imamo daleko veći, daleko širi broj pojava, po meni, evo govorim kao građanin prije svega, nasilničkog ponašanja, to su oni motoristi koji kad vi vozite oni voze po onoj traci bila ona isprekidana, bila ona puna, bila ona dupla traka, oni to voze. To se mora na neki način sankcionisati, ali da se precizno kaže šta je to. To je za mene nasilnička vožnja i mislim da je treba ovdje definisati, ili preticanje na duploj traci, itd. Znači, imamo i mi mogućnost da u Bosni i Hercegovini kažemo da se neko na cestama ponaša nasilnički i na takav

način ugrožava saobraćaj. I sad će se mnogi iznenaditi šta ću reći, nasilnički voze i vozila koja imaju policijsku pratnju a voze povlaštene u ovoj državi. To je tabu tema, o tome niko neće da priča. Ja sam dva puta ... zbog nasilničke vožnje, otvaran mi je prozor pa mi je prijećeno, nazivano me majmunom i svakakvom osobom što se nisam sklonio da gospoda koja kasni prođe, itd. I to je diskriminacija, neko je maloprije spomenuo diskriminaciju, o toj diskriminaciji trebamo porazgovarati. Ako ste pošli na sastanak pođite na vrijeme, nemojte ugrožavati saobraćaj. I to je, po meni, jedan, možemo reći, nasilnički čin na cestama u Bosni i Hercegovini. I evo ja pozivam Ministarstvo, i zato sam se javio da kažem da termin nasilne vožnje u Bosni i Hercegovini, ili kako se još ona definiše – objesna vožnja, treba da se nađe u Zakonu o bezbjednosti saobraćaja.

O drugim stvarima ćemo mi još na Parlamentu govoriti, ali evo ja sam htio, imao potrebu da istaknem ovo, evo da vidite kako i mi poslanici razmišljamo kako bi mijenjali ova zakonska rješenja, doveli ga u neki sklad, ovaj, ... sigurne vožnje i sigurnog protoka pješaka na kolovoznim trakama, da li su oni pješaci, biciklisti, motoristi, itd.

Evo, ja vam se još jednom zahvaljujem na prisustvu na današnjoj sjednici. Mi ćemo ovo o čemu ste vi govorili kroz zapisnike koje ćemo dobiti razmotriti i kroz drugu fazu usvajanja ovog zakonskog rješenja probati ugraditi.

Hvala gospodine predsjedavajući.

MOMČILO NOVAKOVIĆ

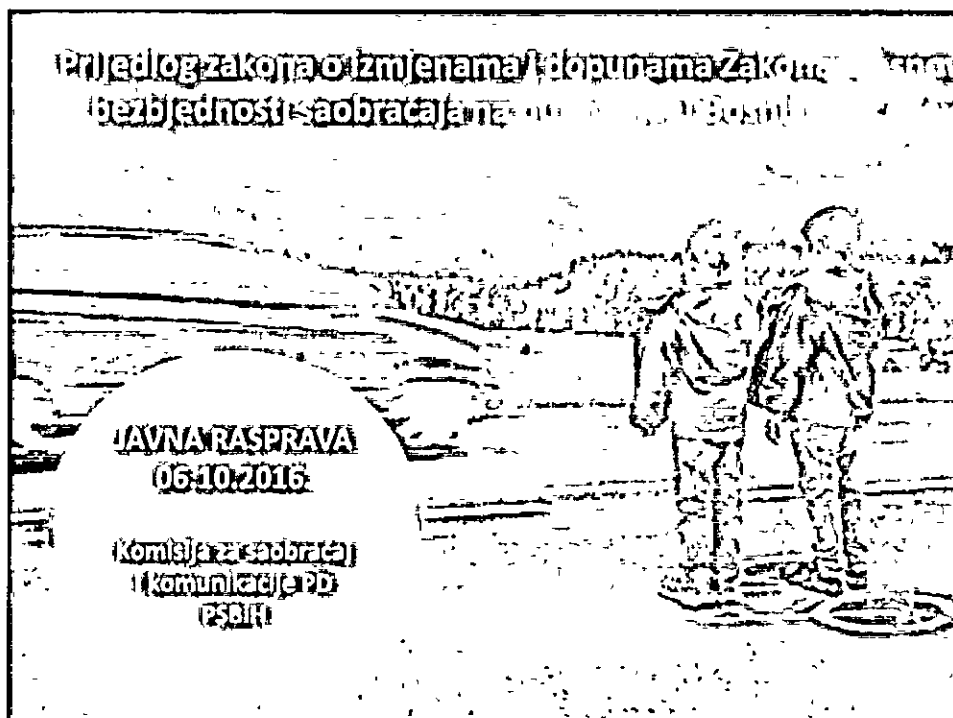
Hvala kolegi Sokoloviću.

Reče da ima malo poslanika, da bi više do ujutro ovo ne bi bilo gotovo. Ja, mislim da smo se uspjeli uklopiti u nekih dva i po sata koliko je bio nekakav moj plan, da kažem željeni, željeni period. Malo sam razmišljao sada da li da dam riječ Ministarstvu da komentariše sve ovo, ali mi se čini suvislijim prijedlog kolege Lovrinovića da bi eventualno sad to pojašnjavanje izazvalo polemike, odgovore na odgovor, itd., i bojim se da bismo mi onda ovu javnu raspravu koja je zaista do sada bila kvalitetna moža pretvorili u parlamentarnu raspravu koje često puta nisu kvalitetne, pa zbog toga neću dati riječ, znači, Ministarstvu da komentariše ove prijedloge.

Želim vas obavijestiti da će do kraja oktobra, gledaćemo što prije, na sajtu Parlamentarne skupštine biti izvještaj sa stenogramom javne rasprave, da ćete svi vi koji ste napisali tamo svoj mejl dobiti na mejl, znači, ovaj stenogram i izvještaj, tako da jednostavno moći će se sagledati sveukupna rasprava. Naravno, Ministarstvo će analizirati sve ovo i izaći sa amandmanima na Zakon. Poslovnički svi vi koji niste nešto danas rekli a mislili ste reći ili niste mislili a u međuvremenu dođete do nekih saznanja možete u roku od 10 dana, tako je poslovnički, u roku od 10 dana dostaviti, znači, amandmane bilo kom poslaniku. Naime, amandmanska faza traje 10 dana od danas, dakle bilo kom poslaniku u Parlamentarnoj skupštini ako dostavite amandmane on će, ili neće, naravno zavisi od dogovora sa njim, to predložiti u parlamentarnu proceduru, a svim članovima Komisije za saobraćaj i veze to možete uraditi do same sjednice. Znači, oni imaju mogućnost da i na samoj sjednici predlažu nove amandmane, tako da, evo pozivam sve vas koji u međuvremenu, da li kroz analizu ovog izvještaja ili jednostavno kroz još jedno sagledavanje Zakona, dođete do nekih novih razmišljanja da to dostavite, znači, u Parlament kako bismo imali priliku da o tome vodimo i parlamentarnu raspravu.

Ja vam se svima zahvaljujem na odvojenom vremenu i trudu, naravno i želji, da napravimo što bolje rješenje. Želim reći da je ovo već ne znam koja promjena zakona i da mislim, lično mislim da su sazreli uslovi za potpuno nov Zakon o bezbjednosti saobraćaja koji bi

onda uzeo u obzir i sve ove stvari koje su ovdje rečene, a ne nalaze se danas u Prijedlogu zakona.
Hvala vam puno i želim vam srećan povratak kući.
Hvala.



Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini


Prijedlog usvojen u prvom čitanju na 34. sjednici Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine održanoj 1.8.2016. godine.

Prijedlog usvojen u prvom čitanju na 22. sjednici Doma naroda Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine održanoj 30.8.2016. godine.

Prijedlog amandmana upućen na SM septembar 2016 - nakon dodatnih konsultacija...

Ustavnopravna komisija Doma naroda Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine je na 16. sjednici održanoj dana 23. 02. 2016. godine, zatražila da se odgodi razmatranje Prijedloga i obave dodatne konsultacije o istom.

Nacrt od 2013...



Prijedlog decembar 2015...

Ministarstvo komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine je na službenoj Internet stranici objavilo tekst Prijedloga zakona i pozvalo na dostavu komentara: nadležna entitetska ministarstva prometa i komunikacija, entitetska ministarstva unutrašnjih poslova, entitetska ministarstva zdravstva, entitetska ministarstva obrazovanja, kantonalna ministarstva unutrašnjih poslova, kantonalna ministarstva saobraćaja i veza, kantonalna ministarstva zdravstva, kantonalna ministarstva obrazovanja, Vladu Brčko distrikta Bosne i Hercegovine i Policiju Brčko distrikta Bosne i Hercegovine.

Prijedloge i komentare na tekst Prijedloga zakona dostavili su: Policija Brčko distrikta Bosne i Hercegovine, Ministarstvo unutrašnjih poslova Srednjobosanskog kantona, Ministarstvo unutrašnjih poslova Zeničko-dobojskog kantona, Ministarstvo saobraćaja Kantona Sarajevo, Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo, Ministarstvo unutrašnjih poslova Zapadnohercegovačkog kantona, Ministarstvo unutrašnjih poslova Unsko-sanskog kantona, Ministarstvo unutrašnjih poslova Tuzlanskog kantona, Ministarstvo unutrašnjih poslova Bosansko-podrinjskog kantona, Ministarstvo unutrašnjih poslova Hercegovačko-neretvanskog kantona, Federalno ministarstvo prometa i komunikacija, Ministarstvo unutrašnjih poslova RS, Privredna komora RS, Ministarstvo prosvjete, znanosti, kulture i sporta Posavskog kantona, Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona 10, Ministarstvo obrazovanja Tuzlanskog kantona, Ministarstvo saobraćaja i veza RS, Agencija za bezbjednost saobraćaja, Koordinaciona grupa, Udruženje ljubitelja starih automobila Oldtimer klub „Una“, Ministarstvo prosvjete i kulture RS (Zavod za obrazovanje odraslih), Udruženje društava za osiguranje u Federaciji Bosni i Hercegovini (UDO FBiH), Šezad Hožić, Bilal Tulumović, Adis Imamović i Refik Hadžić...


Razlozi donošenja Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama u Bosni i Hercegovini temelje se na potrebi prevazilaženja uočenih nedostataka u implementaciji Istog, kao i potrebe preciznijeg definiranja vežećih zakonskih odredbi. Predloženim izmjenama i dopunama, za određene prekršaje propisane se i oštrije sankcije u odnosu na važeći Zakon.



PRINCIPI NA KOJIMA JE ZASNOVAN ZAKON

- princip pravnog uređenja međusobnih odnosa i ponašanja učesnika u saobraćaju i drugih subjekata u saobraćaju
- princip poboljšanja stepena sigurnosti cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini
- princip efikasnog kažnjavanja prekršilaca u saobraćaju

фактори	Утицај на безбједност саобраћаја	
	Активна безбједност	Пасивна безбједност
човјек	Обука, способности, ставови, понашање.	Прва помоћ, психофизичке способности.
возило	Техничка исправност, опрема возила, поузданост.	Опремљеност возила, заштита од пожара, конструкција, маса.
пут	Квалитет пута, опрема пута, самообјашњавајући путеви.	Коловозни застор, испраштајући путеви, опрема пута, измјенљива сигнализација.
окружење	Прописи, породица, клима, заштитни систем, квалитет увиђаја.	Уређеност околина пута, хортикултура, здравствена заштита.



At 40 miles per hour, 9 in 10 will die.
Even legal speeds can kill


VISION ZERO
any traffic death is too many

Коригована Хедонова матрица

ALKOHOL				
ZAKON O OSNOVIMA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA U BOSNI I HERCEGOVINI Službeni glasnik BiH: br. 6/06, 75/06, 44/07, 34/09, 49/10 (18/13)				
NIVO PREKORAČENJA	novčana kazna	kazneni bodovi	zabrana upravljanja	odredba se odnosi na:
do 0,3 g/kg	50 KM			vozače motornog vozila kategorije C, CE, D i DE i vozače potkategorije C1, C1E i D1 i D1E; vozače vozila kojim se obavlja javni prevoz; vozače vozila kojima je upravljanje vozilom osnovno zanimanje; instruktore vožnje za vrijeme osposobljavanja kandidata; kandidate za vozača za vrijeme obuke; vozače mlađe od 21 godine starosti ili s manje od tri godine vozačkog iskustva
od 0,3 do 1 g/kg	50-250 KM	1-2		SVE VOZAČE
od 1 do 2 g/kg	100-300 KM	2	1-4 mjeseca	SVE VOZAČE
od 2 g/kg	400-1000 KM	2	2-6 mjeseci	SVE VOZAČE


ALKOHOL KAZNENE ODREDBE ZA VOZILA KATEGORIJE C, CE, D I DE I VOZAČE				
NIVO PREKORAČNJA	novčana kazna	kazneni bodovi	zabrana upravljanja	odredba se odnosi na:
do 0,3 g/kg	50 KM			vozače motornog vozila kategorije C, CE, D i DE i vozače potkategorije C1, C1E i D1 i D1E; vozače vozila kojim se obavlja javni prevoz; vozače vozila kojima je upravljanje vozilom osnovno zanimanje; instruktore vožnje za vrijeme osposobljavanja kandidata; kandidate za vozača za vrijeme obuke; vozače mlađe od 21 godine starosti ili s manje od tri godine vozačkog iskustva
od 0,3 do 0,8 g/kg	50-250 KM	1-2		SVE VOZAČE
preko 0,8 do 1,5 g/kg	100-300 KM	2	1-4 mjeseca	SVE VOZAČE
preko 1,5 g/kg	400-1000 KM	2	2-6 mjeseci	SVE VOZAČE

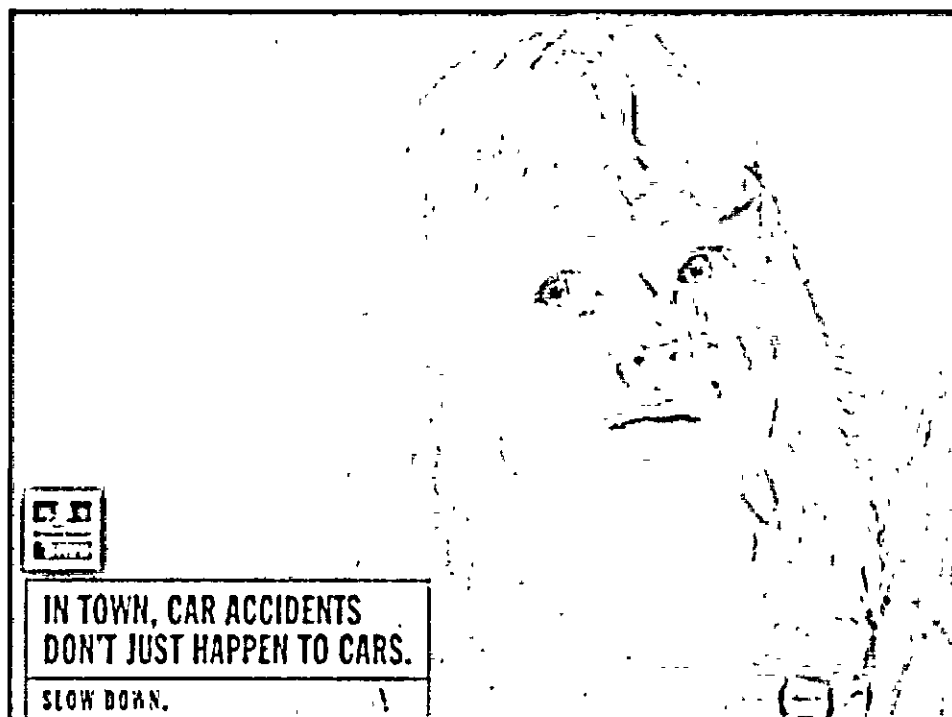
PRINCIPI – novi koncept „Safe system“



– People are human. They make mistakes.
 – People are vulnerable.
 – All road safety professionals must co-operate.
 – All parts of the system are involved.

- A safe system starts with a paradigm shift:
 - Urgency for a change
 - Convince and involve stakeholders
 - Leadership
- Maintain support from stakeholders
- Embed the Safe System in policy, guidelines, Road design courses, relevant organisations ...





IN TOWN, CAR ACCIDENTS
DONT JUST HAPPEN TO CARS.

SLOW DOWN.

„3) bicikl je vozilo opremljeno pedalama, koje ima najmanje dva točka i koje se pokreće snagom vozača, a može biti dodatno opremljeno pomoćnim elektromotorom čija najveća trajna nominalna snaga nije veća od 0,25 kW i maksimalne brzine kretanja do 25 km/h;“

„22a) put sa makadamskim zastorom je put koji je izgrađen od dva sloja tucanika u uvaljanom stanju.“

„32) naselje je izgrađen, nastanjen, prostorno i funkcionalno objedinjen dio naseljenog mjesta u kom su javni putevi izgrađeni sa uređenim trotoarom i livičnjakom pored kojeg se nalazi najmanje sa jedne strane red kuća ili grupa zgrada i čije su granice obilježene saobraćajnim znakom za obilježavanje naselja;“

„32a) naseljeno mjesto predstavlja prostornu jedinicu u Bosni i Hercegovini koja obuhvata jedno ili više naselja sa područjem koje pripada tom naseljenom mjestu, čiji se naziv i teritorij uređuju posebnim zakonima i čija je teritorija označena saobraćajnim znakom za obilježavanje naseljenih mjesta;“

PREDLOŽENJE ZA IZMJENE

„Član 22.

„(1) U slučaju prekida ili ugrožavanja saobraćaja na javnom putu zbog nanosa, odrona ili klizanja terena ili drugih uzroka, kao i u slučaju oštećenja kolovoza koja u većoj mjeri ugrožavaju bezbjednost saobraćaja, nadležna institucija koja upravlja putevima odmah po saznanju, na uočenoj lokaciji, organizuje postavljanje privremene saobraćajne signalizacije, te preduzima mjere za otklanjanjem smetnji i uspostavljanje bezbjednog saobraćaja.

(2) U slučaju događaja iz stava (1) ovog člana, saobraćajna signalizacija se postavlja u skladu sa odredbama Pravilnika o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova i prepreka na putu i znakovima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlašteno lice, ako ne postoje uslovi u pogledu vremena izrade Elaborata saobraćajne signalizacije i opreme puta.“

U članu 36. stav (1) iza riječi: „radnju vozilom na putu“ dodaju se riječi: „ili vozilo uključiti u saobraćaj„.

„ Član 45.

„(1) Brzina kretanja motornih vozila na putu pod normalnim uslovima saobraćaja ne smije se ograničiti saobraćajnim znakom ispod 40 km/h.

PREDLOŽENJE MANDATA

Član 11.

„(4) Prilikom regulisanja saobraćaja u raskrsnici sa kružnim tokom potrebno je saobraćaj regulisati tako da vozila u kružnom toku imaju prvenstvo prolaza.“

Član 14.

„(5) Premještanje vozila na drugo mjesto i nadoknadu troškova za premještanje i čuvanje vozila, uređuje organ nadležan za unutrašnje poslove entiteta, kantona i Brčko distrikta Bosne i Hercegovine posebnim propisom.“

Član 21.

„(6) Teret u rasutom stanju koji po svojim karakteristikama i granulaciji nije na odgovarajući način zaštićen od rasipanja, kada se prevozi u otvorenom tovarnom prostoru na javnom putu, mora da bude prekriven na odgovarajući način, tako da se spriječi rasipanje tereta.“

„Član 131.

„(1) Saobraćajnu signalizaciju i opremu puta postavljaju i održavaju institucije koje upravljaju putevima, u skladu sa važećim propisima.

PREDLOŽENJE MANDATA

„Član 157a.

(1) Ako je zdravstvena ustanova primila lice na liječenje koje, zbog svog zdravstvenog stanja, nije sposobno za samostalno upravljanje motornim vozilom, a otpušta se iz zdravstvene ustanove na kućno liječenje, dužna je da o tome odmah obavijesti organ nadležan za unutrašnje poslove radi provjere važenja vozačke dozvole.

(2) Nadležni organ koji vozača vodi u evidenciji dužan je da u roku od tri dana, vozača koji po informaciji zdravstvene ustanove nije sposoban da zbog svog svog stanja bezbjedno upravlja vozilom, pozove i privremeno oduzme vozačku dozvolu, te istog uputi na vanredni ljeakarski pregled ukoliko isti nije saglasan sa privremenim oduzimanjem vozačke dozvole.

(3) U slučaju obavljanja vanrednog ljeakarskog pregleda iz stava 2. ovog člana, isti se sprovodi na trošak lica upućenog na vanredni ljeakarski pregled.“

„Član 38.

Iza stava (4) dodaje se novi stav (5) koji glasi:

„(5) Osposobljavanje za vozača tramvaja pravilnikom propisuje nadležno ministarstvo unutrašnjih poslova, u saradnji s organom nadležnim za obrazovanje ukoliko je, u sklopu javnog prevoza, organizovan saobraćaj tramvaja“.

~~CRVENI KRST I MANDIĆANA~~

Član 39.

Iza stava (11) dodaju se st. (12) i (13) koji glase:

„(12) Odluku o jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog časa iz pružanja prve pomoći donosi Vijeće ministara Bosne i Hercegovine na prijedlog Ministarstva komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine, usaglašen sa Crvenim krstom/križom u Bosni i Hercegovini.“

„(13) Odluku o jedinstvenim minimalnim izračunskim elementima vrijednosti nastavnog časa iz teoretskog i praktičnog dijela osposobljavanja kandidata za vozače donosi Vijeće ministara Bosne i Hercegovine na prijedlog Ministarstva komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine, usaglašen sa organom nadležnim za obrazovanje.“

16 godina za potkategorije A1 i B1, traktor i radnu mašinu;

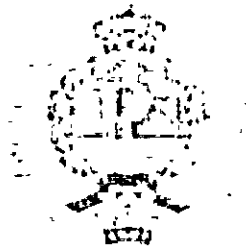
~~CRVENI KRST I MANDIĆANA~~

Član 52.
U članu 216. iz stava (2) dodaje se stav (3) koji glasi:
»(3) Organi iz stava (1) ovog člana mogu poslove produženja registracije vozila prenijeti na stanicu tehničkog pregleda vozila iz člana 219. stav (3) ovog Zakona, ukoliko stanica tehničkog pregleda vozila ispunjava uvjete propisane podzakonskim propisom iz člana 215. stav (3) ovog Zakona.»

PRIEDLOZI AMANDMANA:

HVALA ZA PAŽNJU

The infographic illustrates a cycle of shared responsibility for road safety. At the center is a circle labeled "Road and road users" containing icons for a car, a bicycle, a pedestrian, and a wheelchair. Surrounding this central circle are four segments, each with an icon and a label: "Police" (with a police car icon), "Post-accident response and medical care" (with an ambulance icon), "Roadside assistance" (with a tow truck icon), and "Motorists" (with a car icon). The text "Shared responsibility" is written at the top of the cycle. On the left side, there is a circular logo for "Hrvatska Nastava Besplatno" (Croatian Education Free of Charge) with the text "Kvalitetno obrazovanje za sve" (Quality education for all).



БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА
ПАРЛАМЕНТАРНА СКУПШТИНА БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНА
САРАЈЕВО

ПРИЈЕЛЕНО			
05-10-2016			
Субанална јединица	Класификација	Број	Број прилога
01/02	02-1-33/15		

РЕПУБЛИКА СРПСКА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА И ВЕЗА

Трг Републике Српске 1, Бања Лука; Телефон: 051/339 – 603; Факс: 051/339-649;
www.vladars.net e-mail: msv@msv.vladars.net

Број: 13.03/055-1777/16
Датум: 05.10.2016. године

БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА
ПАРЛАМЕНТАРНА СКУПШТИНА БИХ
ПРЕДСТАВНИЧКИ ДОМ
КОМИСИЈА ЗА САОБРАЋАЈ И КОМУНИКАЦИЈЕ
ТРГ БИХ 1
САРАЈЕВО

ПРЕДМЕТ: Амандмани на Приједлог Закона о измјенама и допунама Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини, достављају се
ВЕЗА: Ваш акт број 01/5-02-1-33/15 од 19.09.2016. године

У вези вашег акта, број и предмет горњи којим позивате на јавну расправу о Приједлогу Закона о измјенама и допунама Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини достављамо слиjedeће:

АМАНДМАН 1

Члан 1. Приједлога Закона о измјенама и допунама закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини мијења се и гласи:

У Закону о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини („Службени гласник БиХ”, 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10 и 18/13), у члану 9. тач 3) мијења се и гласи:

„3) бицикл је возило опремљено педалама, које има најмање два точка и које се покреће снагом возача, а може бити додатно опремљено помоћним електро-мотором чија највећа трајна номинална снага није већа од 0,25 kW и максималне брзине кретања до 25 km/h;”

У истом члану последије тачке 22) додаје се нова тачка 22а) која гласи:

„22а) пут са макадамским застором је пут који је изграђен од два слоја туцаника у уваљаном стању.”

У истом члану тачка 32) мијења се и гласи:

„32) насеље је дио насељеног мјеста код којег је јавни пут изграђен са елементима улице и чије су границе обиљежене саобраћајним знаком за обиљежавање насеља.“

У истом члану последије тачке 39) додаје се нова тачка 39а) која гласи:

„39а) пчеларско возило је моторно или прикључно возило намијењено или конструкцијски прилагођено искључиво за превоз пчелињих душтава (кошница), те се на њему не смије превозити никакав други терет;“;

У истом члану последије тачке 57) додају се нове тачке 57а) и 57б) које гласе:

„57а) саобраћајна сигнализација је систем средстава, уређаја и ознака за регулацију и вођење саобраћаја;

57б) саобраћајни знак је знак којим се употребом графичких или свјетлосних или бројчаних или словних ознака или других симбола, учесници у саобраћају упозоравају на опасност на путу, стављају им се до знања ограничење, забране и обавезе, односно дају обавјештења потребна за безбједност кретања по путу;“;

У истом члану тачка 78) мијења се и гласи:

„78) улица је дио пута у насељеном мјесту, са уређеним тротоаром и ивичњакном поред којег се налази најмање са једне стране кућа или група зграда или свака саобраћајница у насељу коју је надлежни орган прогласио улицом“

Образложење

Из предложене дефиниције бицикла није јасно шта се прогресивно смањује кад се достигне брзина од 25 км/х, да ли брзини или снага. Поред наведеног, ако се дефинише бицикло као возило које се може покретати и електричним мотором онда је ријеч „искључиво“ непотребна те је потребно проширити и на путника и помоћни-електро мотор.

У оквиру постојећих одредби није јасно уређен пут са макадамским застором у односу на земљане или друге путеве који немају асфалтни застор.

Приједлогом измјене тачке 32 рјешава се дилема између појма насеље и насељено мјесто која постоји примјеном постојећег рјешења.

Предложена дефиниција улице ствара конфузију која се рјешава предложеном формулацијом.

АМАНДМАН 2.

У члану 4. којим се мијења члан 22, ријечи „одредбама члана 20. овог Закона и“ бришу се.

Образложење

Приједлогом измјена и допуна закона непотребно се позива на члан 20 који се односи на обазе предузећа и других субјеката који изводе радове на путу. Приједлогом измјене јасно и недвосмислено се уређује постављање привремене саобраћајне сигнализације у вријеме извођења радова.

АМАНДМАН 3.

У члану 7. којим се додаје нови члан 33а, ријечи „саобраћај“ замјењују се ријечју „промет“.

Образложење

У ставу 2. формулација „стављати у саобраћај“ је нејасна (да ли то значи стављати у промет), те је предложено рјешење као у амандману.

АМАНДМАН 4.

Члану 8. Мијења се и гласи:

„У члану 36. став 1. Иза ријечи: „радњу возилом на путу“ додају се ријечи: „или возило укључити у саобраћај.“.

Образложење

Члан 36. Став (1) гласи „Возач који намјерава да обави неку радњу возилом на путу.....“. Имајући у виду да се одредба овог члана односи на намјеру, у том смислу овај амандман се односи на усклађивање предложене одредбе са адекватним временским обликом.

АМАНДМАН 5

У члану 9. после ријечи „У члану 45.“ додају се ријечи „став 1 брише се, а“

Образложење

Став 1. Члана 45 је у колизији са чланом 44 став 1.

АМАНДМАН 6.

Члан 11. брише се.

Образложење

Предложеним рјешењем уводи се ново правило и дерогира се правило десне стране, што би створило конфузију код самих возача.

АМАНДМАН 7.

Члан 14. мијења се и гласи:

„У члану 76. став (5) мијења се и гласи:

“(5) Премјештање возила на друго мјесто и надокнаду трошкова за премјештање и чување возила, уређује орган надлежан за унутрашње послове ентитета, кантона и Брчко дистрикта Босне и Херцеговине посебним прописом “

Образложење

Постојећом одредбом ЗОБС-а није јасно уређено који органи су надлежни за послове премјештање возила на друго мјесто. Овим амандманом се надлежан органа за унутрашње послове ентитета, кантона и Брчко дистрикта БиХ именује за носиоца ових активности и овлашћује да посебним прописом а у складу са својом надлежношћу донесе посебан пропис којим ће уредити премјештање возила са једног на друго мјесто.

АМАНДМАН 8.

Члан 21. брише се

Образложење

Важеће рјешење је јасније и непотребно се мијења.

АМАНДМАН 9.

У члану 25. после ријечи „у складу са важећим прописима“ ставља се тачка и остатак реченице брише се.

Образложење

Управљач пута поставља саобраћајну сигнализацију и опрему пута на основу важећих прописа, те би прибављања посебног одобрења или рјешења од надлежног органа успорило поступке, а суштински не би било побољшања.

АМАНДМАН 10.

Члан 36. мијења се и гласи:

„Иза члана 157. додаје се нови члан 157а. који гласи:

„Члан 157а.

(1) Ако је здравствена установа примила лице на лијечење које, због свог здравственог стања, није способно за самостално управљање моторним возилом, а отпушта се из здравствене установе на кућно лијечење, дужна је да о томе одмах обавијести орган надлежан за унутрашње послове ради провјере важења возачке дозволе.

(2) Надлежни орган који возача води у евиденцији дужан је да у року од три дана, возача који по информацији здравствене установе није способан да због свог стања безбједно управља возилом, позове и привремено одузме возачку дозволу, те истог упути на ванредни љекарски преглед уколико исти није сагласан са привременим одузимањем возачке дозволе.

(3) У случају обављања ванредног љекарског прегледа из става 2. овог члана, исти се спроводи на трошак лица упућеног на ванредни љекарски преглед.“

Образложење

Предложени члан 36. није примјењив, те је предложено ријешење које је примјењиво.

АМАНДМАН 11.

У члану 39. став 2. брише се

Образложење

Наведене одредбе су у супротности са са чланом 177 и 178. важећег Закона, те се предложеним одредбама врши пренос надлежности са ентитета на ниво БиХ.

АМАНДМАН 12.

Члан 42. брише се.

Образложење

Норме које се покушавају уредити приједлогом су уређене кроз члан 185. важећег Закона, односно кроз члан 41. приједлога.

АМАНДМАН 13.

Члан 64. мијења се и гласи:

„У члану 234. став (1) тачка 3) мијења се и гласи:

„3) не предузима практичне мјере ради отклањања одређених недостатака на цести на локацијама на којима се учестало дешавају саобраћајне незгоде (члан 21. став (1));“.

Иза тачке 7) додаје се тачка 7а) која гласи:

„7а) поступи супротно одредбама члана 33а. став (2);“.

Тачка 12) мијења се и гласи:

„12) ако неовлаштено постави или уклони или оштети саобраћајну сигнализацију или опрему цесте или измијени значење саобраћајног знака или опреме цесте (члан 132. став (2));“

Иза тачке 16а) додаје се тачка 16б) која гласи:

„16б) поступи супротно одредбама члана 157а. став (1);“.

Образложење

На овај начин врши се усклађивање са чланом 26. Приједлога, којим је забрањено и неовлаштено постављање саобраћајних знакова што је потребно санкционисати.

Поред наведеног Приједлогом измјена и допуна закона није предвиђена казнена одредба за здравствену установу и одговорно лице у здравственој установи ако не пријави да одређено лице није у могућности да управља возилом из одређених здравствених разлога.

АМАНДМАН 14.

У члану 65. став 1. брише се.

У истом члану у ставу 3. ријечи „ријечи: „у насељу“ се бришу, а“ бришу се.

Образложење

Сматрамо да наведена казна није одговарајућа, односно да казна од 400 до 1000 КМ није сразмјерна тежини учињеног прекршаја. Примјера ради, за дијете које се превози на задњем сједишту и не користи сигурносну сједилицу, како је то прописано законом, предвиђена је новчана казна од 40 КМ.

Није прихватљиво изједначити вожња у насељу и ван насеља.

АМАНДМАН 15.

У члану 66. став 2. мијења се и гласи:

„Тачка 3) мијења се и гласи:

„3) Возач који се возилом на путу у насељу креће брзином која је за више за 20 до 30 km/h већа од дозвољене брзине односно возач који се возилом на путу ван насеља креће брзином која је за више за 50 km/h већа од дозвољене брзине“.

У истом члану у ставу 3. послје ријечи: „2) лице које“ додају се ријечи: „неовлаштено постави или“.

У истом члану став 8. мијења се и гласи:

„Тач. 29), 31) и 32) мијењају се и гласе:

„29) возач који у саобраћају на путу управља возилом које не испуњава прописане услове у погледу димензија, укупне масе или осовинског оптерећења, или нема исправне прописане уређаје за управљање, уређаје за заустављање, уређаје за спајање вучног и прикључног возила и пнеуматике (члан 203. став (1));

31) возач који управља моторним и прикључним возилом уколико стикер наљепница није постављена на прописан начин или је нечитљива (члан 208. став (3) и члан 215. став (1));

32) возач који у саобраћају на путу управља моторним или прикључним возилом послје истека важења потврде о коришћењу пробних или преносивих таблица (члан 211. став (2) и члан 215а. став (4));“.

Образложење

Није прихватљиво изједначити вожња у насељу и ван насеља. Усклађивање са измјеном члана 64. приједлога.

Предвиђена новчана казна за прекршај предвиђен тачком 30) није адекватна тежини почињеног прекршаја, имајући у виду остале прекршаје и санкције прописане овим Законом.

АМАНДМАН 16.

У члану 68. у став 1. мијења се и гласи:

„У члану 237. став (1) тачка 3) мијења се и гласи:

„3) возач који се возилом на путу у насељу креће брзином која је до 20 km/h односно возач који се возилом на путу ван насеља креће брзином која је од 30 до km/h већа од дозвољене брзине“.

Образложење

Није прихватљиво изједначити вожња у насељу и ван насеља.

АМАНДМАН 17.

У члану 69. став 3. мијења се и гласи:

„Тач. 4) и 7) бришу се.“

Послије става 3 додаје се нови ст 4. и 5. који гласе:

„Тачка 7а) мијења се и гласи“

„7а) возач који се возилом на путу ван насеља креће брзином која је од 20 до 30 км/х већа од дозвољене брзине“

Тачка 10а) брише се.“

Досадашњи ст. 4,5 и 6. постају ст. 2,6, 7 и 8

Образложење

Није прихватљиво изједначити вожња у насељу и ван насеља.

АМАНДМАН 18.

У члану 70. став 1. ријечи: „ и 7) се бришу“ замјењује се ријечима: „брише се“

Образложење

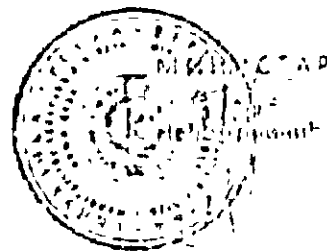
Није прихватљиво изједначити вожња у насељу и ван насеља.

АМАНДМАН 19.

Члан 72. брише се

Образложење

У циљу унапређења рада Радног тијела Савјета за безбједност саобраћаја могу се Правилником из става 4. Члана 251. важећег закона уредити могућност формирања радних тијела, али никако уређивати ову област на Законском оквиру, чиме се врши пренос надлежности са ентитета на ниво БиХ.





Broj:02/1-02-10079
Datum:04.10.2016.godine

BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO

PRIMLJENO: 06-10-2016			
Organizaciona jedinica	Kvalifikaciona grupa	Redni broj	Broj priloga
015-02-1-33/15		15	1

PARLAMENTARNA SKUPŠTINA
BOSNE I HERCEGOVINE
PREDSTAVNIČKI DOM
SARAJEVO

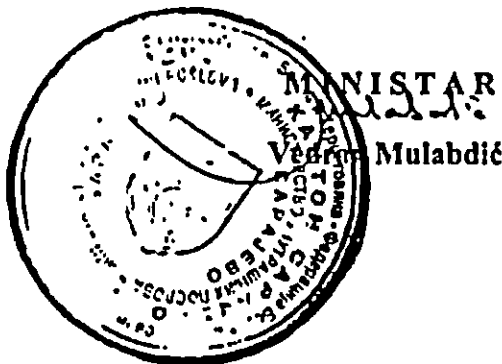
Fax: 033/226-841

PREDMET: Javna rasprava o prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama ZOBS-a na putevima u BiH, primjedbe i prijedlozi, dostavljamo

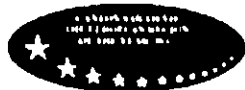
Shodno vašem aktu, broj 01/5-02-1-33/15 od 19.09.2016.godine, dostavljamo vam primjedbe i prijedloge na Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama ZOBS-a na putevima u BiH, upućene od organizacionih jedinica ovog Ministarstva.

Ujedno vas obavještavamo da će predmetnoj raspravi, ispred ovog Ministarstva, prisustvovati: Sanja Petrović-direktor Uprave administracije i podrške, Sabina Bukva-načelnik Sektora za administraciju, a ispred Uprave policije Željko Klisara-Viši inspektor u Odjeljenju za inspekciju, koordinaciju i usmjeravanje.

PRILOG: kao u tekstu



DOSTAVLJENO:
-Naslovu
-a/a



PRIMJEDBE I PRIJEDLOZI
na Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama ZOOBS-a na putevima u BiH

Članu 132. stav 2. glasi" Zabranjeno je neovlašteno postavljanje, uklanjanje, oštećivanje i izmjena značenja saobraćajne signalizacije kao i opreme ceste".

Sankcija u članu 235. stav 1. tačka 22) mjenja se i glasi: "Lice koje ukloni ili ošteti saobraćajnu signalizaciju ili opremu ceste ili izmjeni značenje saobraćajne signalizacije". Treba dodati lice koje neovlašteno postavl saobraćajnu signalizaciju.

Članu 151. stav 5. "Učesnik u saobraćaju ne smije da ometa radnika koji obavlja radove na cesti ili pored ceste, i dužan je da ukloni svoje vozilo na zahtjev izvođača radova. Zahtjev izvođača radova može biti dat kao javni poziv". Predvidjeti mogućnost izricanja sankcije za fizičko lice.

U članu 224. stav 2. na kraju teksta dodaju se riječi "a vozača kod kojeg se utvrdi količina alkohola u krvi preko 1,5g/kg, ili odbije testiranje, a pokazuje znake poremećenosti izazvane dejstvom alkohola zadržati do otrežnjenja, a najduže 12 sati".

Potrebno je definisati način zadržavanja lica iz stava 2.

U članu 172. stav 6. koji glasi "vlasnik, odnosno nosilac prava raspolaganjem vozilom dužan je, na zahtjev ovlaštenog lica, dati podatke o identitetu lica kome je dao vozilo na upravljanje", da se izvrši promjena i iza riječi "upravljanje" stavi zarez i dodaju slijedeće riječi, i dostavi podatke u roku od 15 dana.

Da se u kaznenoj odredbi člana 234-a. stav 2. iza riječi "2 kaznena boda" uvrste riječi "zaštitna mjera oduzimanja motornog vozila za lica koja se zateknu u ponavljanju činjenja opisanog prekršaja".

Obrazloženje:

U proteklom periodu evidentni su učestali slučajevi povratnika u izvršenju težih oblika prekršaja iz oblasti ZOOBS-a na cestama u BiH, gdje smo kao sredstvo izvršenja prekršaja vršili privremeno oduzimanje m/v, a sve u cilju zaštite života i imovine građana, gdje po okončanju prekršajnih postupaka, sudska praksa je bila "izricanje novčanih kazni i zaštitnih mjera zabrana upravljanja m/v", dok su u pogledu zaštitnih mjera oduzimanja m/v sud je primjenjivao princip "lex specialis derogat legi generali", te vršilo povrat m/v kažnjenim licima, a isti nastavljali sa činjenjem težih oblika prekršaja iz oblasti ZOOBS-a na putevima u BiH.

U poglavlju "Vozači" koje reguliše polaganje i sticanje prava upravljanja nije regulisana oblast upravljanja tramvajem. Kako smo ranije isticali na području Kantona Sarajevo uspostavljen je tramvajski saobraćaj te na temelju toga smatramo da se ova oblast mora regulisati u pogledu ispunjavanja uslova za upravljanjem istim kao i obavezu organa da izdaju odgovarajući dokument za upravljanje tramvajem. Takođe, želimo naglasiti da je ovo pitanje adekvatno rješeno u zemljama okruženja. .

Član 52. stav (6) (kojim se dodaje novi član 215a zakona) prijedloga za izmjene i dopune predmetnog zakona je propisao da prenosive tablice izdaje policijska stanica prema sjedištu pravnog ili fizičkog lica preduzetnika. Smatramo da je došlo do terminološke greške iz razloga što tablice ne izdaju policijske stanice nego u zavisnosti od unutrašnje organizacije smatramo da bi bila bolja konstatacija da je to organizaciona jedinica ministarstva unutrašnjih poslova koja je nadležna za registraciju vozila.

Član 53. (kojim se dopunjuje član 216. Zakona) prijedlog navedenih izmjena smatramo da se treba brisati.

Naime, Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo je svojim aktom broj: 01-157116 od 01.04. 2016. godine (koji Vam u prilogu dostavljamo), već dostavljalo svoje prijedloge koji su se odnosili na izmjene Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, ali kako je uvidom u prijedlog uočeno da naši prijedlozi nisu usvojeni, koristimo priliku da ponovno skrenemo pažnju na sljedeće:

- Navedeno pravno rješenje smatramo neadekvatnim iz razloga što nadležne organizacione jedinice ministarstva unutrašnjih poslova prilikom produženja važnosti registracije motornih vozila ne vrše kontrolu samo javnih prihoda koji se odnose na dokumente za vozilo i tablice, kako je navedeno u obrazloženju, nego vrše kontrole izvršenih uplata iz registra novčanih kazni, naknada i taksi (neplaćene kazne iz prekršajnog postupka, porez, putarine, zaštitu voda i dr. propisanih dažbina), a čije je izmirenje uslov da se udovolji zahtjevu za produženje važnosti registracije;

- Zakon o prekršajima predviđa zabranu registracije vozila kao i promjene vlasništva ukoliko lice prolazi kroz registar novčanih kazni, a pristup tim bazama je omogućen samo licima koji prođu sigurnosne provjere;

- Pored korištenja baze podataka iz Registra novčanih kazni prilikom registracije motornih vozila koristi se i baza podataka Civilnog registra građana, čija se sigurnost zaštite ličnih podataka evidentiranih u centralnoj evidenciji osigurava provođenjem niza propisanih mjera sigurnosti, a jedna od njih je i vršenje odgovarajućih sigurnosnih provjera za uposlenika u skladu sa Zakonom.

MUP-ovi su određeni kao izvorni organ za obradu navedenih podataka u skladu sa Zakonom o centralnoj evidenciji i razmjeni podataka i provedbenim propisima, isti su evidentirani u odgovarajućoj proceduri od strane Agencije za zaštitu ličnih podataka;

-Dalje, prijedlogom izmjene Zakona i njegovim obrazloženjem konstatovano je da neće dolaziti do povećanja troškova, u što opravdano sumnjamo iz razloga što su organizacione jedinice ministarstva unutrašnjih poslova opremljene kako ljudskim tako i materijalnim resursima za što bi se stanice tehničkog pregleda tek trebale opremiti, jer produženje registracije iziskuje i materijalno- tehnička osposobljenost organizacionih jedinica (šalterski prostor, informatička oprema, prostor za smještaj arhive i dr.) to izaziva određene troškove što je primjećeno i od strane Ministarstva finansija;

-Konstatacija predlagača da bi se ubrzalo produženje registracije ne stoji jer se ista u organizacionim jedinicama Ministarstva unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo odobrava odmah po podnošenju zahtjeva neposrednom obradom od strane referenta;

- Obrazloženje predlagača da Ministarstva unutrašnjih poslova mogu ali ne moraju poslove prenosa produženja registracije prenijeti na stanice tehničkog pregleda također ne stoji iz razloga što ukoliko stanica tehničkog pregleda ispunji uslove koji se propisuju Pravilnikom tj. podzakonskim propisom ne postoji osnov za disponiranje tim pravom, a i ovakvo zakonsko rješenje dovodi do pravne nesigurnosti;

I najvažnije pitanje koje se pojavljuje u ovakvom prijedlogu zakonskog rješenje jeste ko će i na koji način vršiti kontrolu ispravnosti u postupanju stanica tehničkog pregleda koje su privatne firme.

Dakle, i dalje smatramo da trenutno nije prihvatljiva opcija za prenos nadležnosti na stanice tehničkog pregleda iz gore navedenih razloga.

Na osnovu iznesenog, mišljenja smo da je dosadašnje zakonsko rješenje optimalno kako sa aspekta kontrole ispravnosti postupaka registracije i produženja važnosti registracije motornih vozila, tako i sa sigurnosnog aspekta i da isto treba zadržati.

Bosna i Hercegovina
Federacija Bosne i Hercegovine
KANTON SARAJEVO
Ministarstvo unutrašnjih poslova



Bosnia and Herzegovina
Federation of Bosnia and Herzegovina
CANTON SARAJEVO
Ministry of Internal Affairs

Broj: 01 - 157/jc

Datum:

01-06-2015

01-06-2015

- VIJEĆE MINISTARA BOSNE I HERCEGOVINE
- MINISTARSTVO KOMUNIKACIJA I PROMETA BiH
- PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BIH
PREDSTAVNIČKI DOM PARLAMENTARNE SKUPŠTINE BIH
- KOMISIJA ZA SAOBRAĆAJ I KOMUNIKACIJE
- DOM NARODA PARLAMENTARNE SKUPŠTINE BIH
- KOMISIJA ZA VANJSKU I TRGOVINSKU POLITIKU, CARINE, SAOBRAĆAJ I
KOMUNIKACIJE

PREDMET: Izmjene Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini, prijedlozi, dostavljaju se.-

Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo vrši poslove registriranja i produženja važnosti registracije motornih vozila putem nadležnih organizacionih jedinica, a u okviru ovlaštenja propisanih Zakonom o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini. S tim u vezi, s obzirom da su u proceduri izmjene i dopune navedenog Zakona, kojima je predviđeno da se poslovi produženja važnosti registracija motornih vozila mogu prenijeti na stanicu tehničkog pregleda vozila, ukoliko ista ispunjava uvjete propisane podzakonskim propisom iz člana 215. stav (3) ovog Zakona, smatramo za potrebno da iznesemo određene činjenice, odnosno dajemo primjedbe i sugestije kako slijedi:

• nadležne organizacione jedinice ministarstva unutrašnjih poslova prilikom produženja važnosti registracije motornih vozila vrše kontrole izvršenih uplata iz registra novčanih kazni, naknada i ~~taksi (neplaćene kazne iz prekršajnog postupka, porez, putarine, zaštite voda i drugih propisanih dažbina)~~, a čije je iznirenje uslov da se udovolji zahtjevu za produženje važnosti registracije.

Također, često se dešava da stranka u toku postupka izvrši pogrešnu uplatu ili da uplati više/manje od propisane naknade. U tim postupcima povrata pogrešno ili više uplaćenih prihoda se odlučuje donošenjem odgovarajućeg rješenja u upravnom postupku, što se također obavlja u okviru nadležne organizacione jedinice koja vodi postupak produženja registracije motornih i priključnih vozila.

• Poslovi registracije i produženja registracije motornih vozila se obavljaju korištenjem baze podataka Civilnog registra građana kao i korištenjem baze Registra novčanih kazni, čija se sigurnost zaštite ličnih podataka evidentiranih u centralnoj evidenciji osigurava provođenjem niza propisanih ~~mjera sigurnosti, a jedna od njih je i vršenje odgovarajućih sigurnosnih provjera za zaposlenika u skladu sa predmetnim Zakonom.~~ Ministarstva unutrašnjih poslova su određena kao izvorni organi za obradu navedenih podataka u skladu sa Zakonom o centralnoj evidenciji i razmjeni podataka i provedbenim propisima. Isti su evidentirani u odgovarajućoj proceduri od strane Agencije za zaštitu ličnih podataka.

- Zbog specifičnosti obavljanja poslova pojedinih organa državne vlasti, posebno: sudova, tužilaštava i bezbjedonosnih organa BiH, entiteta, Distrikta Brčko, kantona, kao i drugih organa vlasti nižih nivoa od navedenih, bitno je da poslovi produženja registracije ostanu u nadležnosti MUP-ova.

- Kadrovska osposobljenost uposlenika ovog Ministarstva koji rade na navedenim poslovima garantira brz, ekonomičan i kvalitetan postupak, čiji rezultat je da se postupci produženja registracije vozila vode vrlo efikasno, odnosno isti se okončavaju odmah na kalterima Odjeljenja, prilikom predaje zahtjeva za registraciju m/v, obradom zahtjeva od strane uposlenika koji ima ovlaštenje za potpis i ovjeru u potvrdi o registraciji (nakon što utvrdi da su ispunjeni svi propisani uslovi).

Dakle, bez obzira na obrazloženje da bi na taj način došlo do rasterećenja službenika organa unutrašnjih poslova koji rade na poslovima produženja registracije vozila, smatramo da trenutno nije prihvatljiva opcija za prenos nadležnosti na stanice tehničkog pregleda iz gore navedenih razloga, kao i zbog postojanja obaveze stanice tehničkog pregleda da u suradnji sa nadležnim ministarstvom i stručnom institucijom uredi oblast podataka koja se odnosi na karakteristike vozila, marku, tip i oldajmer.

Na osnovu iznesenog, mišljenja smo da je dosadašnje zakonsko rješenje optimalno kako sa aspekta kontrole ispravnosti postupaka registracije i produženja važnosti registracije motornih vozila, tako i sa sigurnosnog aspekta i da isto treba zadržati.

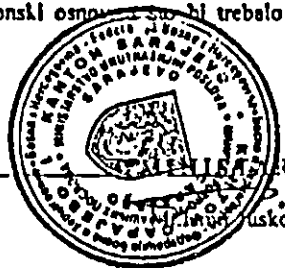
Takođe, smatramo da je znatno veći problem od prenošenja poslova produženja važnosti registracije vozila na stanice tehničkog pregleda, činjenica da se do današnjeg dana nije ujednačilo postupanje na stanicama tehničkog pregleda u cijeloj Bosni i Hercegovini, što je preduslov za priznavanje tehničkog pregleda u postupku registracije, koji je obavljen i na teritoriji drugog entiteta.

MUP Kantona Sarajevo ima i dodatne probleme oko obrazaca vozačkih dozvola za vozače tramvaja, za čije izdavanje trenutno ne postoji zakonski osnov, što bi trebalo omogućiti sa predloženim izmjenama Zakona.

S poštovanjem,

Dostaviti:

1. Naslovu
2. Uprava administracije i podrške
3. Sektor za administraciju



web: <http://mup.ba>
e-mail: kabinet@mup.ba
Tel: + 387 (0) 33 286-701, Fax: + 387 (0) 33 226-445
Sarajevo, La Benevolencija br 16



Ahmed Jalovicic

From: Melika Vatrenjak <m.vatrenjak@kfbih.com>
Sent: 30. septembar 2016 19:37
To: Ahmed Jalovicic
Subject: Javna rasprava o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobracaja na putevima u Bosni i Hercegovini
Attachments: PRIJEDLOG KOREKCIJA - Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobracaja na putevima u BiH.pdf

Poštovani,

Prijavljujem učešće Ramiza Begovića, predsjednika Udruženja stanica tehničkih pregleda F BiH, u javnoj raspravi o Prijedlogu zakona.

U prilogu dostavljam Prijedlog korekcija na tekst Prijedloga zakona.


S poštovanjem,

Melika Vatrenjak

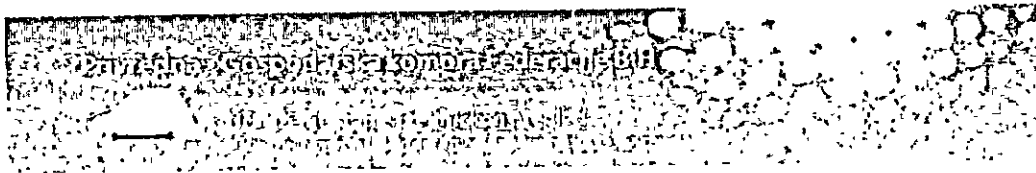
Sekretar Udruženja stanica tehničkih pregleda
Sektor za Industriju i usluge
Privredna/Gospodarska komora Federacije BiH
Branislava Đurđeva 10, 71000 Sarajevo, BiH

Tel: +387 33 566 314
Fax: +387 33 217 783

E-mail: m.vatrenjak@kfbih.com
<http://www.kfbih.com>

 BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO

PRIMLJENO: 05-10-2016			
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Broj priloga
01/02	02-1-	33/15	



Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama
Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini

- PRIJEDLOG KOREKCIJE -

1. KOREKCIJA člana 60.

Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini:

Član 60.

Član 218. mijenja se i glasi

„Član 218

- (1) Novoproduzvedena motorna i priključna vozila, nakon obaveznog identificiranja vozila prije prve registracije, vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu u toku mjeseca u kojem ističe rok od 24 mjeseca od dana prve registracije vozila, te u toku mjeseca u kojem ističe rok od 48 mjeseci od dana prve registracije vozila.
- (2) Vozila stara četiri i više godina vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tokom svakog 12. mjeseca, od posljednjeg redovnog tehničkog pregleda.
- (3) Vozila koja se uvoze u Bosnu i Hercegovinu, a nisu novoproduzvedena, prije prve registracije, vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu.“

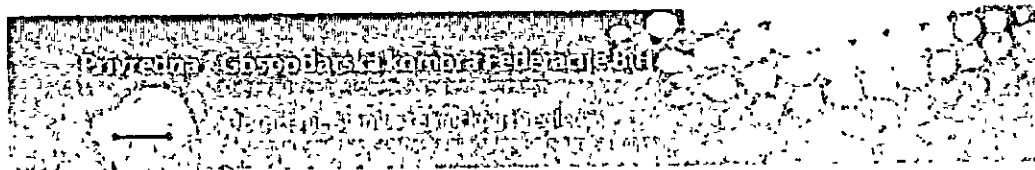
Prijedlog korekcije:

Član 60.

Član 218. mijenja se i glasi

„Član 218

- (1) Novoproduzvedena motorna i priključna vozila, vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu u toku mjeseca u kojem ističe rok od 24 mjeseca od prvoga tehničkog pregleda i registracije vozila, osim motornih vozila za prijevoz putnika koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedišta, motornih i priključnih vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase veće od 3.500 kg, taksi vozila i vozila hitne pomoći koje su vlasnici dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tokom mjeseca u kojem ističe rok od 12 mjeseci od prvog tehničkog pregleda i registracije vozila.
- (2) Vozila stara dvije ili više godina vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tokom 12. mjeseca, od posljednjeg tehničkog pregleda i registracije vozila.
- (3) Vozila koja se uvoze u Bosnu i Hercegovinu, a nisu novoproduzvedena, prije prve registracije, vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu.“



<p>Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini</p>	<p>KOREKCIJA</p>
<p>Član 60. Član 218. mijenja se i glasi „Član 218</p>	<p>Član 60. Član 218. mijenja se i glasi „Član 218</p>
<p>(1) Novoprolazvena motorna i priključna vozila, nakon obaveznog identifikiranja vozila prije prve registracije, vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu u toku mjeseca u kojem ističe rok od 24 mjeseca od dana prve registracije vozila, te u toku mjeseca u kojem ističe rok od 48 mjeseci od dana prve registracije vozila.</p>	<p>(1) Novoprolazvena motorna i priključna vozila, vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu u toku mjeseca u kojem ističe rok od 24 mjeseca od prvoga tehničkog pregleda i registracije vozila, osim motornih vozila za prijevoz putnika koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedišta, motornih i priključnih vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase veće od 3.500 kg, taksi vozila i vozila hitne pomoći koje su vlasnici dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tokom mjeseca u kojem ističe rok od 12 mjeseci od prvog tehničkog pregleda i registracije vozila.</p>
<p>(2) Vozila stara četiri i više godina vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tokom svakog 12. mjeseca, od posljednjeg redovnog tehničkog pregleda.</p>	<p>(2) Vozila stara dvije ili više godina vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu tokom 12. mjeseca, od posljednjeg tehničkog pregleda i registracije vozila</p>
<p>(3) Vozila koja se uvoze u Bosnu i Hercegovinu, a nisu novoprolazvena, prije prve registracije, vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu.“</p>	<p>(3) Vozila koja se uvoze u Bosnu i Hercegovinu, a nisu novoprolazvena, prije prve registracije, vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu.“</p>

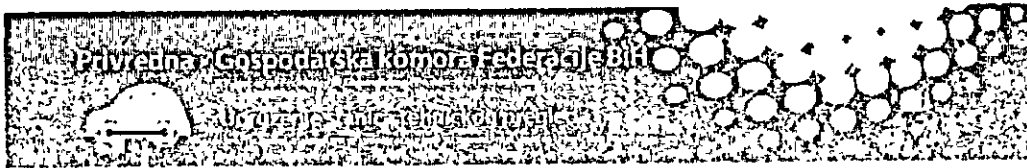
Obrazloženje:

Član 60. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini nije usaglašen sa Direktivom 2009/40/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica.

Direktivom 2009/40/EZ EVROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica, Prilog 1 definisane su učestalosti tehničkih pregleda za pojedine kategorije vozila.

KATEGORIJE VOZILA KOJE PODLJEŽU TEHNIČKIM PREGLEDIMA I UČESTALOST PREGLEDA

Kategorije vozila	Učestalost pregleda
1. Motorna vozila za prijevoz putnika koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedala	Godinu dana nakon prve upotrebe vozila nakon toga svake godine
2. Motorna vozila za prijevoz tereta čija najveća dopuštena masa prelazi 3.500 kg	Godinu dana nakon prve upotrebe vozila nakon toga svake godine
3. Prikolice i poluprikolice čija najveća dopuštena masa prelazi 3.500 kg	Godinu dana nakon prve upotrebe vozila nakon toga svake godine
4. Taksi vozila, vozila hitne pomoći	Godinu dana nakon prve upotrebe vozila nakon toga svake godine
5. Motorna vozila s najmanje četiri kotača, koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedala za putnike čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3.500 kg, i priključni poluprikolice i prikolice	Četiri godine nakon prve upotrebe vozila nakon toga svake godine
6. Motorna vozila s najmanje četiri kotača, koja osim sjedala za vozača imaju najveće osam sjedala	Četiri godine nakon prve upotrebe vozila nakon toga svake godine



Direktiva je prilagođena uslovima eksploatacije u EU.

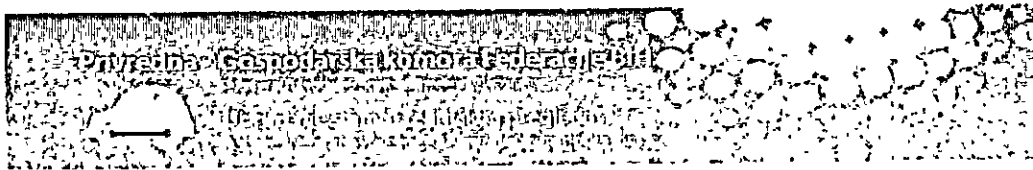
Učestalost pregleda za kategorije vozila 5. i 6. iz Priloga 1. nije prihvatljiva u uslovima eksploatacije i servisnog održavanja vozila u Bosni i Hercegovini.

Kvalitet saobraćajnica, način servisiranja vozila, laka dostupnost neoriginalnih zamjenskih dijelova i opreme lošeg kvaliteta, nepoštivanje standarda tokom uvoza, distribucije i prodaje ulja, maziva i pogonskog goriva upućuje na obaveznost obavljanja redovnih tehničkih pregleda svakih 12 mjeseci nakon isteka roka od 24 mjeseca od dana prve registracije.

Predloženim tekstom iz Prijedloga pomiče se datum prvog obaveznog redovnog tehničkog pregleda, izbjegava se redovni tehnički pregled novoproduzvenog vozila prije prve registracije i produžava se razmak između dva uzastopna obavezna redovna pregleda. Sve to, bez obzira na kategoriju vozila.

Navedenim se negativno utiče na stepen ispravnosti registrovanih vozila.

Navedenom korrekcijom se zadržava postojeća dinamika obavljanja redovnog tehničkog pregleda za novoproduzvena motorna vozila s najmanje četiri kotača, koja obično služe za cestovni prijevoz tereta, čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3 500 kg, isključujući poljoprivredne traktore i strojeve i motorna vozila s najmanje četiri kotača, koja se koriste za prijevoz putnika, koja osim sjedala za vozača imaju najviše osam sjedala, a obavezuju se vlasnici motornih vozila za prijevoz putnika koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedišta, motornih i priključnih vozila za prijevoz tereta najveće dopuštene mase veće od 3.500 kg, taksi vozila i vozila hitne pomoći da podvrgnu redovnom tehničkom pregledu tokom mjeseca u kojem ističe rok od 12 mjeseci od prvog tehničkog pregleda i registracije vozila. Cilj je smanjiti broj neispravnih vozila uključenih u saobraćaj. Nije neobično da teretno vozilo ili autobus za prve 3 godine eksploatacije pređe par stotina hiljada kilometara (ili čak 1 milion), a da, po predloženom, ne pristupi redovnom tehničkom pregledu. Preventivni tehnički pregled ne može se tretirati kao zamjena redovnom, jer nisu pregledi istog ranga.



2. KOREKCIJA člana 61.

Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini:

Član 61.

U članu 219. stav (1) iza riječi „godišnje“ interpunkcijski znak „zarez“ zamjenjuje se interpunkcijskim znakom „tačka“, a ostatak teksta se briše.

Iza stava (1) dodaju se novi st. (2), (3) i (4) koji glase:

„(2) Preventivni tehnički pregled vozila obavlja se nakon proteka šest mjeseci od redovnog tehničkog pregleda vozila.

(3) Preventivnom tehničkom pregledu vozila iz stava (2) ovog člana dužna su se podvrgnuti vozila koja se daju u najam (rent a car vozila), vozila kojima se obavlja osposobljavanje kandidata za vozače, vozila kojima se obavlja taksi prijevoz, autobusi, teretna i priključna vozila za prijevoz opasnih materija, teretna i priključna vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 7.500 kg.

(4) Izuzetno od odredbe stava (3) ovog člana, preventivnim tehničkim pregledima ne podliježu vozila za stanovanje ili kampiranje, pčelarska vozila, teretna i priključna vatrogasna vozila, teretna i priključna vozila za zabavne radnje i priključna vozila za traktore.“

Dosadašnji st. (2), (3), (4), (5) i (6) postaju st. (5), (6), (7), (8) i (9).

U dosadašnjem stavu (4) koji postaje stav (7) riječi: „Organi iz stava (2)“ zamjenjuju se riječima: „Organi iz stava (5)“.

U dosadašnjem stavu (5) koji postaje stav (8) riječi: „Organi iz stava (2)“ zamjenjuju se riječima: „Organi iz stava (5)“.

U dosadašnjem stavu (6) koji postaje stav (9) iza riječi “poslove” dodaju se riječi: „i organima iz stava (5) ovog člana.“

Prjedlog korekcije:

Član 61.

U članu 219. stav (1) iza riječi „godišnje“ interpunkcijski znak „zarez“ zamjenjuje se interpunkcijskim znakom „tačka“, a ostatak teksta se briše.

Iza stava (1) dodaju se novi st.(2), (3) i (4) koji glase:

„(2) Preventivni tehnički pregledi vozila obavljaju se dnevno (dnevni preventivni tehnički pregled) i u propisanim rokovima (periodični tehnički pregled).

(3) Preventivnom periodičnom tehničkom pregledu dužna su se podvrgnuti vozila koja se daju u najam (rent-a-car vozila), vozila hitne pomoći, vozila kojima se obavlja osposobljavanje kandidata za vozače, vozila kojima se obavlja taksi prevoz, autobusi, teretna i priključna vozila za prijevoz opasnih materija, vučna vozila – tegljači, teretna i priključna vozila namijenjena za prevoz tereta.

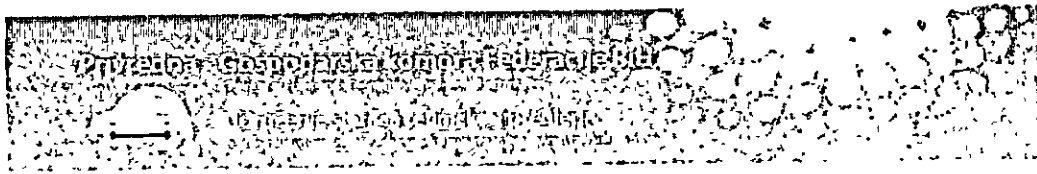
(4) Izuzetno od odredbe stava (3) ovog člana, preventivnim tehničkim pregledima ne podliježu vozila za stanovanje ili kampovanje, vozila za prevoz pčela, teretna i priključna vatrogasna vozila, teretna i priključna vozila za zabavne radnje, priključna vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kg i priključna vozila za traktore.

Dosadašnji st. (2), (3), (4), (5) i (6) postaju st. (5), (6), (7), (8) i (9).

U dosadašnjem stavu (4) koji postaje stav (7) riječi: „Organi iz stava (2)“ zamjenjuju se riječima: „Organi iz stava (5)“.

U dosadašnjem stavu (5) koji postaje stav (8) riječi: „Organi iz stava (2)“ zamjenjuju se riječima: „Organi iz stava (5)“.

U dosadašnjem stavu (6) koji postaje stav (9) se interpunkcijskim znakom „tačka“ se briše i dodaju riječi „i organima iz stava (5) ovog člana.“.



Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini	KOREKCIJA
Član 61.	Član 61.
U članu 219. stav (1) iza riječi „godišnje“ interpunkcijski znak „zarez“ zamjenjuje se interpunkcijskim znakom „tačka“, a ostatak teksta se briše.	U članu 219. stav (1) iza riječi „godišnje“ interpunkcijski znak „zarez“ zamjenjuje se interpunkcijskim znakom „tačka“, a ostatak teksta se briše.
Iza stava (1) dodaju se novi st. (2), (3) i (4) koji glase:	Iza stava (1) dodaju se novi st (2), (3) i (4) koji glase:
„(2) Preventivni tehnički pregled vozila obavlja se nakon proteka šest mjeseci od redovnog tehničkog pregleda vozila.	„(2) Preventivni tehnički pregledi vozila obavljaju se dnevno (dnevni preventivni tehnički pregled) i u propisanim rokovima (periodični tehnički pregled).
„(3) Preventivnom tehničkom pregledu vozila iz stava (2) ovog člana dužna su se podvrgnuti vozila koja se daju u najam (rent a car vozila), vozila kojima se obavlja osposobljavanje kandidata za vozače, vozila kojima se obavlja taksi prijevoz, autobusi, teretna i priključna vozila za prijevoz opasnih materija, teretna i priključna vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 7.500 kg	„(3) Preventivnom periodičnom tehničkom pregledu dužna su se podvrgnuti vozila koja se daju u najam (rent-a-car vozila), vozila hitne pomoći, vozila kojima se obavlja osposobljavanje kandidata za vozače, vozila kojima se obavlja taksi prevoz, autobusi, teretna i priključna vozila za prijevoz opasnih materija, vučna vozila – tegljači, teretna i priključna vozila namijenjena za prevoz tereta.
„(4) Izuzetno od odredbe stava (3) ovog člana, preventivnim tehničkim pregledima ne podliježu vozila za stanovanje ili kampiranje, pčelarska vozila, teretna i priključna vatrogasna vozila, teretna i priključna vozila za zabavne radnje i priključna vozila za traktore.“	„(4) Izuzetno od odredbe stava (3) ovog člana, preventivnim tehničkim pregledima ne podliježu vozila za stanovanje ili kampovanje, vozila za prevoz pčela, teretna i priključna vatrogasna vozila, teretna i priključna vozila za zabavne radnje, priključna vozila čija najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kg i priključna vozila za traktore.
Dosadašnji st (2), (3), (4), (5) i (6) postaju st. (5), (6), (7), (8) i (9).	Dosadašnji st. (2), (3), (4), (5) i (6) postaju st. (5), (6), (7), (8) i (9).
U dosadašnjem stavu (4) koji postaje stav (7) riječi: „Organi iz stava (2)“ zamjenjuju se riječima: „Organi iz stava (5)“.	U dosadašnjem stavu (4) koji postaje stav (7) riječi: „Organi iz stava (2)“ zamjenjuju se riječima: „Organi iz stava (5)“.
U dosadašnjem stavu (5) koji postaje stav (8) riječi: „Organi iz stava (2)“ zamjenjuju se riječima: „Organi iz stava (5)“.	U dosadašnjem stavu (5) koji postaje stav (8) riječi: „Organi iz stava (2)“ zamjenjuju se riječima: „Organi iz stava (5)“.
U dosadašnjem stavu (6) koji postaje stav (9) iza riječi „poslove“ dodaju se riječi: „i organima iz stava (5) ovog člana“.	U dosadašnjem stavu (6) koji postaje stav (9) se interpunkcijskim znakom „tačka“ se briše i dodaju riječi „i organima iz stava (5) ovog člana.“.

Obrazloženje:

Predloženim tekstom iz Prijedloga „Preventivni tehnički pregled vozila obavlja se nakon proteka šest mjeseci od redovnog tehničkog pregleda“ ukida se (1?) preventivni tehnički pregled:

- nakon 90 dana za vozila starosne dobi preko 20 godine
- nakon određene pređene kilometraže za vozila starosne dobi od 5 i više godina

Ako se navedeni prijedlog posmatra zajedno sa Člana 60. Prijedlogom „... vlasnici su dužni podvrgnuti redovnom tehničkom pregledu u toku mjeseca u kojem ističe rok od 24 mjeseca od dana prve registracije vozila, te u toku mjeseca u kojem ističe rok od 48 mjeseci od dana prve registracije vozila“ javlja se dugi vremenski razmak između dva uzastopna tehnička pregleda (U Prijedlogu se preventivni pregled veže za protek od šest mjeseci od redovnog tehničkog pregleda,

a ne za istek preventivnog pregleda), što je apsolutno neprihvatljivo. Navedeni vremenski interval se javlja i u slučaju prihvatanja predloženih korekcija. „...šest mjeseci od redovnog tehničkog pregleda“ neprihvatljivo je u bilo kojoj formi člana 60. Prijedloga.

Predloženim tekstom iz Prijedloga „Preventivnom tehničkom pregledu vozila iz stava (2) ovog člana dužna su se podvrgnuti vozila koja se daju u najam (rent-a-car vozila), vozila kojima se obavlja osposobljavanje kandidata za vozače, vozila kojima se obavlja taksi prijevoz, autobusi, teretna i priključna vozila za prijevoz opasnih materija, teretna i priključna vozila čija najveća dopuštena masa prelazi 7.500 kg“ ukida se (17) preventivni tehnički pregled za teretno motorno vozilo i vozilo posebne namjene najveće dopuštene mase manje od 7.500 kg (17).

Navedenom korekcijom izbjegavaju se ograničenja da se preventivni tehnički pregled obavlja samo nakon isteka šest mjeseci od redovnog tehničkog pregleda (bez obzira na starost i pređene kilometre) i oslobađanje obaveze obavljanja preventivnog tehničkog pregleda za teretna i priključna vozila najveće dopuštene manje od 7.500 kg. Cilj je smanjiti broj neispravnih vozila uključenih u saobraćaj.



ПРИВРЕДНА КОМИСИЈА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

ПАРЛАМЕНТАРНА СКУПШТИНА БИХ
КОМИСИЈА ЗА САОБРАЋАЈ И
КОМУНИКАЦИЈЕ
Н/Р ПРЕДСЈЕДАВАЈУЋЕГ
Господин Момчило Новаковић

Датум: 05.10.2016
Број протокола: 04-12-02-1-13
Контакт особа: Драгана Шобот
Сектор: Удружење друштва за
осигурање
Телефон: 051/220-611
E-mail: draganas@komcars.ba

ПРЕДМЕТ: Приједлог за допуку Нацрта закона о измјенама догунама Закона о
основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни И Херцеговини

BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPSTINA BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO

PRIMLJENO:		05-10-2016	
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Broj priloga
01,02	02-1-33/15		

Господине господине Новаковић

Испред Удружења друштва за осигурање три Привредној комиси Републике Српске у наставаку достављамо приједбе на текст Нацрта закона о измјенама и допунама Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни И Херцеговини

Члан 156 став 3 се мијења и гласи:

„У случају саобраћајне незгоде, у којој је проузрокована мања материјална штета, возачи су дужни да одмах уклоне возила са колосаза, попуне образац европског извјештаја о саобраћајној незгоди те фотосграфирашу мјесто саобраћајне незгоде са неколико различитих позиција.. Уколико је то потребно извјештај о незгоди може се завршити и на додатном папиру, који чини дио извјештаја о саобраћајној незгоди. По један примјерак попуњеног и потписаног извјештаја о незгоди уручује се другом учеснику незгоде и други примјерак се доставља осигуравајућем друштву, код кога је закључена полиса обавезног осигурања односно друштву код кога је издат зелени картон. Возачи не смју запустити мјесто саобраћајне незгоде прије него што потпишу извјештај и осмијене податке из његовог става“

Образложење:

Такође је потребно нормирати да се мањом штетом сматра штета до 500 ЕУ КМ. Према Закону о обавезним осигурањима у саобраћају (члан 37.1), осигуривачи, у случају попуњавања Европског извјештаја, пружају покриће до 500,00 КМ, а све преко тог износа сноси оштећени односно има право потраживати од оштећеника лично. Ове обавезе су већ наведене у Правилнику о попуњавању Европског извјештаја (члан 4), међутим у пракси нико до возача тај правилник није прочитао, а Закон ипак хоће. Обзиром да је сврха усвођења Европског извјештаја оштерење рада полиције и у крајњој линији чакнада штете, то би једноставно претходних одредаби јасније олакшало и разумнило поступање возачима и полицији.

Члану 159 став 3 два ријечи „несреће“ бијесати дио у којој има повријеђених лица или је настала већа материјална штета“

Привредна комисија Републике Српске
Влада Републике Српске
Београд, Београдска Палата – Републике Српске – Београд
Телефон: +381 01 210 744 215 ССС – Факс: +381 01 210 505
E-mail: komcars.ba – www.komcars.ba – www.business-rs.ba





Образложење

Потребно је да се изврши алкотестирање у случају сваке незгоде, а у случајевима када има посређених лица или се ради о већој материјалној штети да је обавезно упућивање у медицинску установу ради узимања крви и урина.

У члану 216. иза става (2) додаје се став (3) који гласи:

„(3) Органи иза става (1) овог члана могу послове продужења регистрације возила пренијети на друштво за осигурање или станицу техничког прегледа возила из члана 219. став (3) овог Закона уколико друштво за осигурање или станица техничког прегледа возила испуњава услове прописане подзаконским прописом из члана 215 став (3) овог Закона“.

Образложење:

Приједлог за преношење овлашћења за послове регистрације моторних возила на осигуравајућа друштва заснован је на реалним и практичним потребама грађана имајући у виду обавезно осигурање од аутоодговорности, а са друге стране сматрамо да осигуравајућа друштва имају велико искуство у овој области. Уколико погледамо праксу Аустрије можемо видјети да се комплетан поступак осигурања и регистрације возила одвија у оквиру осигуравајућих друштава

С поштовањем

ПРЕДСЈЕДНИК СКУПШТИНЕ УДРУЖЕЊА

Миломир Дурмић





**Udruženje posrednika u osiguranju i
društava za registraciju i prevod motornih vozila**

**BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BIH
PREDSTAVNIČKI DOM
Komisija za saobraćaj i komunikacije**

**BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO**

PRIMLJENO: 14-10-2016			
Organizacione jedinice	Klasifikacione oznake	Kodni broj	Broj priloge
01,0-	02-1-	33/15	

Sarajevo, 14.10.2016. godine

Poštovani,

U skladu sa zaključcima sa Javne rasprave održane 06.10.2016. godine na temu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini dostavljamo Vam sljedeće prijedloge:

Član 1. Prijedloga zakona

U članu 9. (za tačke 30) dodaju se tačke 30a) i 30b) koje glase:

“(30a) Električno vozilo je vozilo koje se pokreće elektromotorom, koristeći električnu energiju pohranjenu u akumulatoru ili drugim uređajima za pohranu energije i koje je prvenstveno namijenjeno za prevoz lica ili tereta na putevima ili koje služi za vuču priključnih vozila namijenjenih za prevoz lica ili tereta, osim vozila za prevoz lica ili tereta koja se kreću po šinama, lakih motocikala, traktora i drugih vozila na motorni pogon koja nisu prvenstveno namijenjena za prevoz lica ili tereta;”

“(30b) Hibridno vozilo je vozilo koje za pokretanje koristi dva ili više izvora energije, umjesto jednog kao kod motornih i električnih vozila i koje je prvenstveno namijenjeno za prevoz lica ili tereta na putevima ili koje služi za vuču priključnih vozila namijenjenih za prevoz lica ili tereta, osim vozila za prevoz lica ili tereta koja se kreću po šinama, lakih motocikala, traktora i drugih vozila na motorni pogon koja nisu prvenstveno namijenjena za prevoz lica ili tereta;”

Obrazloženje:

Trenutni Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH navedena vozila ne prepoznaje kao posebnu kategoriju. Navedeno stvara problem prilikom registracije prvenstveno električnih vozila koja ne posjeduju klasične motore sa zapreminom koja se koristi kao osnova za obračunavanje dijela dadžbina prilikom registracije motornih vozila. Napomene radi, u svijetu je poznata praksa subvencije prilikom kupovine navedenih vozila jer su prihvatljiviji za okoliš, dok je nabavka/registracija npr. električnih vozila u BiH ovim Zakonom onemogućena.

Član 11. Prijedloga zakona (Amandman V)

U članu 50. iza stava (3) dodaje se stav (4) koji glasi:

"(4) Prilikom regulisanja saobraćaja u raskrsnici sa kružnim tokom potrebno je saobraćaj regulisati tako da vozila u kružnom toku imaju prvenstvo prolaza."

Obrazloženje:

Amandmanom V je došlo do izmjene ovog člana, međutim smatramo da se kretanje kružnim tokom potrebno kvalitetnije definisati, obzirom da je očito kako se ljudi ne snalaze baš najbolje u njima. Konkretno, problematično je kretanje kružnim tokom sa dvije i više traka (ulazak u kružni tok, prestrojavanje unutar kružnog toka i izlazak iz istog).

Član 41. Prijedloga zakona (Amandman XII)

U članu 41. Prijedloga zakona kojim se mijenja član 184. Važećeg teksta Zakona, u stavu (2) riječ "ima" zamjenjuje se riječju "navrši", a u tački 1. iza riječi "A1 i B1" dodaju se riječi: "traktor i radnu mašinu".

Obrazloženje:

Prilikom uvoza novih i snažnijih četverocikala u BiH (primjer Polaris, zapremine 850 ccm), isti se kroz proces homologacije evidentiraju kao traktori ili radne mašine. Ovakvom izmjenom Zakona omogućilo bi se maloljetnim osobama da steknu pravo na upravljanje vozilima čija snaga i mobilnost daleko premašuje onu koja je prihvatljiva za traktore i radne mašine.

Član 53. Prijedloga zakona se briše (Amandman XIII)

~~U članu 216. iza stava (2) dodaju se stav (3) koji glasi: "(3) Organi iza stava (1) ovog člana mogu poslove produženja registracije vozila prenijeti na stanicu tehničkog pregleda vozila iz člana 219. stav (3) ovog Zakona, ukoliko stanica tehničkog pregleda vozila ispunjava uslove propisane podzakonskim propisom iz člana 219. stav (6) ovog Zakona.~~

Obrazloženje:

Amandmanom XIII ovaj član je već obrisao, ali osjećamo potrebu ukratko skrenuti pažnju na par činjenica koje su jako bitne, a u cilju prihvatanja ovog amandmana i u finalnom tekstu Zakona.

U obrazloženju izmjene Zakona navodi se da bi se proces produženja registracije znatno ubrzao i pojednostavio. Ne negirajući činjenicu da je administrativne poslove u BiH potrebno pojednostaviti, ne možemo a da ne ukažemo na velike propuste u ovom prijedlogu Zakona. Propusti se prvenstveno ogledaju u spornoj naplati javnih prihoda. Resorno ministarstvo u ovom slučaju kao javne prihode tretira samo trezorske uplate koje su ekvivalent vrijednosti stikera (naljepnice) u iznosu od 5,00 KM, dok ostale javne prihode poput putarina, poreza na imovinu, zaštite voda, pomoći na cestama i ekologije potpuno zanemaruju. Tome je potrebno dodati i činjenicu da se već dešavalo kod nas (ali i u zemljama u okruženju na čija se iskustva poziva u obrazloženju) da dođe do utaje određenih novčanih iznosa. U BiH je poznat slučaj jedne banke koja millionske iznose javnih prihoda nije prebacila na račune krajnjih korisnika. S druge strane, gledajući sa aspekta MUP-a KS, procedura produženja registracije na šalterima MUP-a se završava odmah po predaji predmeta dok se za izdavanje novih tablica/dokumenata čeka samo 24 sata (izuzetci postoje zbog procedura koje se fizički ne mogu

obaviti u tom vremenskom period). Sljedeći detalj koji je jako bitan je pristup zaštićenim podacima kojima ni svi uposlenici MUP-a nemaju potpuni pristup.

Navedeno su samo činjenice koje se dotiču javnih prihoda. Smatramo da pored gore navedenog nije potrebno ići u daljnju analizu po pitanju sukoba interesa kod povezanih pravnih lica (tehnički pregledi i osiguravajuće kuće), neravnopravnog položaja određenog broja osiguravajućih kuća na tržištu, te upitnim kvalitetom obavljenog tehničkog pregleda obzirom da bi se težište bacilo na količinu obavljenih registracija, a ne na kvalitet vozila.

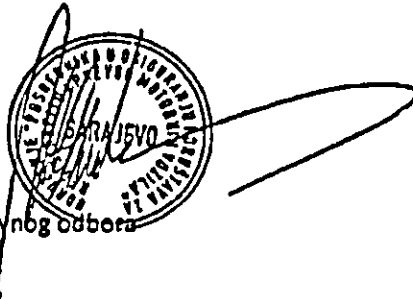
Dodatni prijedlozi:

- Fizička lica nisu u prilici registrovati pick-up vozila na svoje ime obzirom da se ista tretiraju kao teretna;
- Uvođenje posebne kategorije za divljanje na cestama, npr. obijesna vožnja, te za istu uvesti drastične kazne.

Za sve dodatne informacije i konsultacije stojimo Vam na raspolaganju.

S poštovanjem,

Vedran Hadžić
Predsjednik Upravnog odbora



Broj: 01-062/2016

Datum: 12.10.2016.

**PARLAMENTARNA SKUPTINA
BOSNE I HERCEGOVINE
KOMISIJA ZA SAOBRAĆAJ I KOMUNIKACIJE
Trg BiH, 71000 Sarajevo**

n/r. Momčilo Novaković - predsjedavajući
n/r. Nikola Lovrinović - prvi zamjenik
n/r. Hanka Vajzović - drugi zamjenik
n/r. Amir Fazlić - član
n/r. Staša Košarac - član
n/r. Šemsudin Mehmedović - član
n/r. Mirsad Mešić - član
n/r. Fehim Škaljić - član
n/r. Jovan Vukovljak - član

Ured sekretara Komisije za saobraćaj i
komunikacije
n/r. sekretar: Ahmed Jalović
ahmed.jalovicic@parlament.ba
skpd@parlament.ba

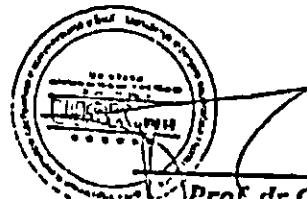
**Predmet: PRIJEDLOGI KOMENTARI ZA DOPUNU ZAKONA O IZMJENAMA I
DOPUNAMA ZAKONA O OSNOVAMA SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA NA CESTAMA U BOSNI
I HERCEGOVINI**

Poštovani,

Dostavljamo Vam, Prijedloge i komentare za Dopunu Zakona o izmjenama i dopunama
Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama u Bosni i Hercegovini.

**BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO**

PRIMLJENO: 17.10.2016			
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Broj prijema
01.02-02-		1-33	115



Prof. dr. Osman Lindov,
Predsjednik Upravnog odbora Udruženja

PRIJEDLOG**ZA DOPUNU ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O OSNOVAMA
SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA NA CESTAMA U BOSNI I HERCEGOVINI**

U članu 9. tačka 2. iza riječi "namijenjen isključivo za saobraćaj motornih vozila" dodati interpunkcijski znak zarez i tekst "osim za traktore".

OBRAZLOŽENJE: Zadnjim izmjenama Zakona (18/13), definicija traktora je promijenjena. Po zadnjim izmjenama Zakona, traktor je motorno vozilo konstruirano da vuče, potiskuje ili nosi izmjenjiva oruđa, odnosno da služi za pogon takvih oruđa ili za vuču priključnih vozila. S obzirom da zadnjim izmjenama Zakona (18/13) nije promijenjena definicija autoputa, proizilazi da traktor može saobraćati po autoputu.

U članu 9. tačka 8. iza riječi "namijenjen za saobraćaj isključivo motornih vozila" dodati interpunkcijski znak zarez i tekst "osim za traktore".

OBRAZLOŽENJE: Zadnjim izmjenama Zakona (18/13), definicija traktora je promijenjena. Po zadnjim izmjenama Zakona, traktor je motorno vozilo konstruirano da vuče, potiskuje ili nosi izmjenjiva oruđa, odnosno da služi za pogon takvih oruđa ili za vuču priključnih vozila. S obzirom da zadnjim izmjenama Zakona (18/13) nije promijenjena definicija brzog puta, proizilazi da traktor može saobraćati po brzom putu.

U članu 9. tačka 11. iza riječi "po kojem mogu saobraćati samo motorna vozila" dodati interpunkcijski znak zarez i tekst "osim za traktore".

OBRAZLOŽENJE: Zadnjim izmjenama Zakona (18/13), definicija traktora je promijenjena. Po zadnjim izmjenama Zakona, traktor je motorno vozilo konstruirano da vuče, potiskuje ili nosi izmjenjiva oruđa, odnosno da služi za pogon takvih oruđa ili za vuču priključnih vozila. S obzirom da zadnjim izmjenama Zakona (18/13) nije promijenjena definicija puta rezervisanog za saobraćaj motornih vozila, proizilazi da traktor može saobraćati po putu rezervisanom za saobraćaj motornih vozila.

U članu 9. dodati tačku 87. u kojoj će se definisati pojam „obijesna vožnja“.

PRIJEDLOG ZA DEFINISANJE POJMA „OBIJESNA VOŽNJA“: Obijesna vožnja predstavlja teško kršenje propisa o sigurnosti saobraćaja, odnosno vožnju u stanju nesposobnosti za sigurnu vožnju izazvanu trošenjem alkohola uz koncentraciju od najmanje 1,50 g/kg alkohola u krvi, ili droge ili psihoaktivnih lijekova, ili vožnju u zabranjenom

smjeru, ili vožnju pretječući na nepreglednom mjestu kolonu vozila, ili vožnju brzinom koja prelazi pedeset km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjem brzine, sa izazivanjem opasnosti za život ili tijelo ljudi,

PRIJEDLOG ZA KAZNENU ODREDBU U SLUČAJU „OBJESNE VOŽNJE“: Učesnik u cestovnom saobraćaju, koji iz objesti teško krši o sigurnosti saobraćaja, odnosno vozi u stanju nesposobnosti za sigurnu vožnju izazvanu trošenjem alkohola uz koncentraciju od najmanje 1,50 g/kg alkohola u krvi, ili droge ili psihoaktivnih lijekova, ili vozi u zabranjenom smjeru, ili vozi pretječući na nepreglednom mjestu kolonu vozila, ili vozi brzinom koja prelazi pedeset km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjem brzine, sa izazivanjem opasnosti za život ili tijelo ljudi, kaznit će se kaznom zatvora do tri godine, oduzimanjem vozačke dozvole i zabranom upravljanja motornim vozilom u trajanju od jedne do dvije godine, te novčanom kaznom u iznosu od 1.000 do 5.000 KM.

U članu 20. predloženih Izmjena i dopuna Zakona iza stava 2. dodati stav 3. koji glasi:

(3) Ministarstvo će donijeti poseban Pravilnik o uslovima, načinu, sadržaju i ovlaštenju za izradu Elaborata iz stava 2. ovog člana.

OBRAZLOŽENJE: Potrebno je posebnim propisom definisati uslove, način, sadržaj i ovlaštenje za izradu Elaborata iz stava 2. ovog člana. Posebno, u dosta slučajeva u praksi je nemoguće primjeniti jednu od 11 definisanih tipskih varijanti za obilježavanje radova na javnoj cesti koje su predviđene Pravilnikom o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na cestama, načinu obilježavanja radova i prepreka na cesti i znakovima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlaštena osoba (Sl. Glasnik BiH br. 16/07). Često je potrebno jednu od 11 varijanti u određenoj mjeri modifikovati i prilagoditi je konkretnoj situaciji na javnoj cesti, a što u potpunosti nije definisano ovim Zakonom niti sponenutim Pravilnikom. Takođe, posebnim propisom treba propisati koje pravno i/ili fizičko lice može izraditi Elaborat iz stava 2. ovog člana kako se izrada navedenog Elaborata nebi svela na jednu stranicu grafičkog sadržaja koju potpisuje lice koje nije kvalificirano za tu vrstu projektovanja.

U članu 22. predloženih Izmjena i dopuna Zakona iza stava 2. dodati stav 3. koji glasi:

(3) U slučaju navedenom u stavu 2. ovog člana, nadležna institucija koja upravlja cestama ili izvođač radova su dužni naknadno, nakon sticanja uslova pribaviti Elaborat iz člana 20. ovog Zakona kojim će se detaljno urediti saobraćajna signalizacija i oprema na javnoj cesti za slučaj naveden u stavu 1. ovog člana.

OBRAZLOŽENJE: Iako se daje mogućnost nadležnoj instituciji koja upravlja cestama da može u slučaju opisanom u stavu 1. i 2. člana 22. ovog Zakona postaviti privremenu saobraćajnu signalizaciju, treba definisati obavezu da se naknadno, po sticanju uslova uradi

Elaborat iz člana 20. ovog Zakona kojim će se detaljno urediti saobraćajna signalizacija i oprema na javnoj cesti do uspostavljanja sigurnog saobraćaja.

U članu 41. Zakona, iza stava (3) dodati stav (4) koji glasi:

(4) Kad se vozač kreće vozilom unazad, dužan je na vozilu uključiti uređaj za istovremeno paljenje svih pokazivača pravca kretanja.

OBRAZLOŽENJE: Do sada Zakonom nije bila propisana odredba da vozač prilikom kretanja vozilom unazad mora na vozilu uključiti uređaj za istovremeno paljenje svih pokazivača pravca kretanja.

U članu 50. na kraju predloženog stava 4. iza teksta "*osim ako saobraćajnim znakom nije drugačije uređeno*" dodati tekst "*I nije dužan uključiti desni pokazivač pravca kretanja*".

OBRAZLOŽENJE: Potrebno je definisati da vozač prilikom uključivanja u raskrsnicu sa kružnim tokom saobraćaja nije dužan uključiti desni pokazivač pravca kretanja.

U članu 50. predloženi stav 4. definisati na način da glasi:

(4) Vozač prilikom uključivanja u raskrsnicu sa kružnim tokom saobraćaja ima prednost u odnosu na vozila koja su u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja, osim ako saobraćajnim znakom nije drugačije uređeno i nije dužan uključiti desni pokazivač pravca kretanja.

OBRAZLOŽENJE: Ranijim predlogom da je vozač koji se približava raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja dužan da se po potrebi zaustavi i propusti vozila koja su u kružnom toku, osim ako saobraćajnim znakom nije drugačije uređeno narušava se osnovno pravilo desne strane definisano Bečkom konvencijom.

U članu 50. iza predloženog stava 4. dodati stavove (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11), (12), (13) i (14), (15) i (16) koji glase:

(5) Ukoliko se vozač približava raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja u kojoj postoje dvije saobraćajne trake kao i dvije saobraćajne trake na ulaznom kraku, vozač je dužan, ukoliko namjerava da raskrsnicu sa kružnim tokom saobraćaja napusti na prvom narednom izlazu, da se pravovremeno prestroji u desnu saobraćajnu traku na ulaznom kraku i da se uključi u vanjsku saobraćajnu traku raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja, a ukoliko i na izlaznom kraku imaju dvije saobraćajne trake za izlaz, vozač se prilikom uključivanja u raskrsnicu sa kružnim tokom saobraćaja može i iz lijeve saobraćajne trake na ulaznom kraku uključiti u

unutrašnju saobraćajnu traku u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja te isključiti u lijevu saobraćajnu traku na izlaznom kraku.

(6) Ukoliko se vozač približava raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja u kojoj postoje dvije saobraćajne trake i jedna saobraćajna traka na ulaznom kraku, vozač je dužan, ukoliko namjerava da raskrsnicu sa kružnim tokom saobraćaja napusti na prvom narednom izlazu, da se prilikom uključivanja uključi u vanjsku saobraćajnu traku raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja.

(7) U slučajevima iz stava 5. i 6. ovog člana, ukoliko na izlaznom kraku iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja imaju dvije saobraćajne trake za izlaz, vozač vozila koje se kreće vanjskom saobraćajnom trakom, dužno je da se prilikom isključivanja iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja isključi u desnu saobraćajnu traku na izlaznom kraku.

(8) Ukoliko se vozač pravovremeno ne prestroji iz vanjske u unutrašnju saobraćajnu traku u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja, dužan je da se na prvom narednom izlazu isključi iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja.

(9) Ukoliko se vozač približava raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja u kojoj postoje dvije saobraćajne trake kao i dvije saobraćajne trake na ulaznom kraku, vozač je dužan, ukoliko ne namjerava da raskrsnicu sa kružnim tokom saobraćaja napusti na prvom narednom izlazu, da se pravovremeno prestroji u lijevu saobraćajnu traku na ulaznom kraku i da se uključi u unutrašnju saobraćajnu traku raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja.

(10) Ukoliko se vozač približava raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja u kojoj postoje dvije saobraćajne trake i jedna saobraćajna traka na ulaznom kraku, vozač je dužan, ukoliko ne namjerava da raskrsnicu sa kružnim tokom saobraćaja napusti na prvom narednom izlazu, da se prilikom uključivanja uključi u unutrašnju saobraćajnu traku raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja.

(11) Ukoliko na izlaznom kraku iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja imaju dvije saobraćajne trake za izlaz, vozač vozila koje se kreće unutrašnjom saobraćajnom trakom, dužan je da se prilikom isključivanja iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja isključi u lijevu saobraćajnu traku na izlaznom kraku.

(12) Ukoliko na izlaznom kraku iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja ima samo jedna saobraćajna traka za izlaz, vozač vozila koje se kreće unutrašnjom saobraćajnom trakom, dužan je da se prilikom isključivanja iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja prethodno pravovremeno prestroji u vanjsku saobraćajnu traku i da se isključi iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja.

(13) Prilikom isključivanja iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja, vozač je dužan pravovremeno uključiti desni pokazivač pravca kretanja.

(14) Prilikom prestrojavanja iz jedne u drugu saobraćajnu traku u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja, vozač je dužan pravovremeno uključiti pokazivač pravca kretanja i ni na

koji način nesmije ometati, niti ugrožavati druga vozila koja se nalaze u saobraćajnoj traci u koju se prestrojava.

(15) Ukoliko se vozač nije pravovremeno prestrojio iz unutrašnje u vanjsku saobraćajnu traku u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja, dužan je da nastavi kretanje unutrašnjom saobraćajnom trakom do trenutka pogodnog za prestrojavanje bez ugrožavanja drugih vozila koja se nalaze u saobraćajnoj traci u koju se prestrojava.

(16) Ukoliko raskrsnica sa kružnim tokom saobraćaja ima tri i više saobraćajnih traka a na izlaznom kraku ima manji broj saobraćajnih traka za izlaz, ukoliko se vozač kreće unutrašnjom saobraćajnom trakom, prilikom isključivanja iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja dužan je pravovremeno se prestrojiti u saobraćajnu traku iz koje se na siguran način može isključiti iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja.

KOMENTAR**ZA DOPUNU ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O OSNOVAMA
SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA NA CESTAMA U BOSNI I HERCEGOVINI****U DIJELU KOJI SE ODNOSI NA „STRATEGIJU SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA“ I
„VIJEĆE ZA SIGURNOST SAOBRAĆAJA“****Komentari:**

- **Vijeće za sigurnost saobraćaja nije formirano i nije počelo sa radom, iako je „Pravilnik o vijeću za sigurnost saobraćaja“ („Službeni glasnik BiH“, broj 13/13), donesen 2013. godine.**
- **Ne postoji Strategija sigurnosti saobraćaja na nivou Bosne i Hercegovine.**
- **Strategija sigurnosti saobraćaja se ne može usvojiti bez pribavljenog mišljenja Vijeća za sigurnost saobraćaja.**
- **Ne postoji kaznena odredba niti odgovornost za ne donošenje Strategije sigurnosti saobraćaja.**

Pravna i institucionalna osnova za strategijsko djelovanje na području sigurnosti cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini, definisano je prema Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj: 6/06; 75/06; 44/07; 84/09; 48/10; 18/13) u dijelu „**XII STRATEGIJA SIGURNOSTI SAOBRAĆAJA I VIJEĆE ZA SIGURNOST SAOBRAĆAJA**“, odnosno u članovima broj 251. i 251a., navedenog Zakona, gdje je navedeno sljedeće:

- **„Član 251. (1) S ciljem unapređenja saobraćajno-obrazovnog rada, saobraćajne kulture i koordiniranja svih subjekata koji svojim djelovanjem mogu doprinijeti većoj sigurnosti saobraćaja, osniva se Vijeće za sigurnost saobraćaja (u daljnjem tekstu: Vijeće). (2) Sredstva za rad Vijeća osiguravaju se iz budžeta Institucija Bosne i Hercegovine i međunarodnih obaveza Bosne i Hercegovine. (3) Članovi Vijeća imenuju se iz reda stručnjaka za oblast saobraćaja na putevima, nadležnih ministarstava i organa koji upravljaju putevima. (4) Broj članova, način imenovanja predsjednika i članova Vijeća, kao i djelokrug uredit će se pravilnikom koji donosi ministar, uz saglasnost Vijeća ministara Bosne i Hercegovine. (5) Za obavljanje poslova iz stava (1) ovog člana, vijeća za sigurnost saobraćaja mogu formirati i entiteti i Brčko Distrikt Bosne i Hercegovine, kao i niži nivoi vlasti.“**
- **„Član 251a. (1) Ministarstvo je dužno da, u saradnji sa nadležnim organima entiteta i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine, izradi Strategiju sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (u daljem tekstu: Strategija). (2) Prije nego što Vijeće ministara Bosne i Hercegovine razmatra Strategiju, predlagač je obavezan da pribavi mišljenje vijeća za sigurnost saobraćaja. (3) Strategiju usvaja Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine i odnosi se na period od pet godina. (4) Strategija sadrži značajna obilježja**

postojećeg stanja sigurnosti saobraćaja, dugoročne i kratkoročne ciljeve, smjernice, ključne oblasti rada i rokove za donošenje plana za provođenje Strategije. Strategija polazi od principa proklamovanih standardima Evropske unije, međunarodnih konvencija i sporazuma čija je potpisnica Bosna i Hercegovina. (5) Akcioni plan za implementiranje Strategije usvaja Vijeće ministara Bosne i Hercegovine i vlade entiteta i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine u istom tekstu. (6) Ministarstvo podnosi izvještaj o provođenju Strategije Parlamentarnoj skupštini Bosne i Hercegovine jednom godišnje. (7) Ministarstvo podnosi izvještaj o izvršenju Akcionog plana za provođenje Strategije Vijeću ministara Bosne i Hercegovine i vladama entiteta i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine jednom godišnje. (8) Izvještaji iz st. (6) i (7) ovog člana prije upućivanja u proceduru usvajanja, razmatra vijeće za sigurnost saobraćaja i daje mišljenje o njima."

Prema Zakonu o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj: 6/06; 75/06; 44/07; 84/09; 48/10; 18/13) u dijelu „XVII. OVLAŠTENJA ZA DONOŠENJE PROPISA ZA IZVRŠENJE OVOG ZAKONA“, odnosno u članu broj 252., stav 27., definisano je donošenje propisa vezanih za „Vijeće za sigurnost saobraćaja“, gdje je navedeno sljedeće: „Ovlašćuje se ministar da sam ili u saradnji s odgovarajućim nadležnim organom donese bliže propise o: 27) vijeću za sigurnost saobraćaja.“

Na osnovu navedenog u 2013. godini, donesen je „Pravilnik o vijeću za sigurnost saobraćaja“ („Službeni glasnik BiH“, broj 13/13), gdje je između ostalog navedeno sljedeće:

- „Član 1. (Predmet Pravilnika) Ovim Pravilnikom utvrđuje se broj članova Vijeća za sigurnost saobraćaja (u daljem tekstu: Vijeće), način imenovanja predsjednika i članova Vijeća, kao i djelokrug rada.“
- „Član 2. (Djelokrug rada) (1) Vijeće daje mišljenje na Strategiju sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (u daljem tekstu: Strategija). (2) Vijeće razmatra izvještaje o s provođenju Strategije i izvještaje o izvršenju Akcionog plana za provođenje Strategije i daje mišljenje o njima. (3) Vijeće učestvuje u pripremi politika, strateških, planskih i programskih dokumenata iz oblasti sigurnosti saobraćaja na putevima, koordinira aktivnosti potrebne za njihovu realizaciju i prati realizaciju, u skladu sa Zakonom i na osnovu zakona donesenim propisima. (4) Vijeće prati i analizira stanje u oblasti sigurnosti saobraćaja na putevima i o zauzetim stavovima, mišljenjima i donesenim odlukama obavještava sva tijela i organizacije u čijem djelokrugu je predmetna djelatnost. (5) Vijeće predlaže nadležnim tijelima i organizacijama mjere i aktivnosti koje je potrebno preduzeti, s ciljem unaprjeđenja sigurnosti saobraćaja na putevima. (6) Vijeće učestvuje u aktivnostima koje se provode s ciljem obrazovanja i informiranja javnosti i podizanja svijesti javnosti o značaju sigurnosti saobraćaja na putevima, kao i u drugim aktivnostima i akcijama koje se provode s ciljem prevencije i unaprjeđenja sigurnosti saobraćaja na putevima. (7) Vijeće donosi Poslovnik o radu Vijeća.“
- Član 7. (Saradnja) (1) Vijeće u svom radu saraduje sa svim organima uprave, institucijama ili drugim tijelima nadležnim za poslove sigurnosti saobraćaja na putevima. (2) Saradnja se zasniva na načelima međusobnog dogovaranja i informiranja. (3)

Nadležna tijela i druge organizacije su dužni osigurati izvještaje, podatke i dokumentaciju potrebne za rad Vijeća, te pružiti potrebnu stručnu pomoć."

- *"Član 8. (Predsjednik Vijeća) Predsjednik Vijeća predstavlja Vijeće, saziva sjednice i stara se o organizaciji rada i izvršavanju dokumenata Vijeća."*
- *"Član 9. (Način rada i odlučivanje) (1) Vijeće se sastaje najmanje dva puta godišnje. (2) Organizacijsku, tehničku i administrativnu podršku radu Vijeća pruža Ministarstvo komunikacija i prometa. (3) Način rada i odlučivanja uređuje se Poslovníkom o radu Vijeća."*
- *"Član 10. (Izvještaji) (1) Vijeće podnosi Vijeću ministara Bosne i Hercegovine i Parlamentarnoj skupštini Bosne i Hercegovine najmanje jednom godišnje izvještaj o stanju u oblasti sigurnosti saobraćaja. (2) Vijeće podnosi Vijeću ministara Bosne i Hercegovine godišnje izvještaj o svom radu."*



CENTAR ZA ŽIVOTNU SREDINU

CENTER FOR ENVIRONMENT



BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
BARAJEVO

Datum: 17.10.2016. god
Br. 571/16

PRIMLJENO:	24. 10. 2016		
Organizacioni broj	Klasifikacioni broj	KODI	STO
1071	02-133/16		

N/r Momčilo Novaković
Predsjedavajući Komisije za saobraćaj i komunikacije,
Predstavnički dom Parlamentarne skupštine BiH

Predmet: Prijedlozi i komentari na Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti u saobraćaju na putevima BiH

Centar za životnu sredinu je učestvovao u reviziji ZOBSBIH još od 2013. godine prateći sve procese pri donošenju ovog Prijedloga zakona. Ovom prilikom želimo da izrazimo našu zahvalnost Ministarstvu komunikacija i transporta BiH na pruženoj mogućnosti da naš predstavnik, Tihomir Dakić (Kordinator programa za transport) učestvuje u procesu izmjena i dopuna ovog propisa.

Dana 6.10.2016. godine učestvovali smo u Javnoj raspravi o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima BiH. Tom prilikom smo dali naša mišljenja i sugestije na neke od članova ovog Prijedloga.

Komentari i sugestije na Prijedlog zakona:

U članu 100. – Generalni komentar je da je potrebno razdvojiti alineje koje se odnose na bicikliste i na motocikliste, te izbjegavati praksu grupisanja ova dva prevozna sredstva da bi se izbjegle nejasnoće.

U članu 100. stav (2) - laki motocikl i motocikl ne posjeduju pedale i potrebno je definisati dio motocikla i lakog moticikla u ovom članu, te u dijelu Zakona koji se odnosi na prekršaje.

U članu 100. stav (8) u vezi sa stavom (7) - Ukoliko je dozvoljeno slušanje muzike sa jednom slušalicom, te dozvoljeno korištenje *hands free* uređaja u automobilima i drugim motornim vozilima, onda bi trebalo dozvoliti i vozačima pomenute kategorije prevoznog sredstva (biciklisti) da koriste mobilne telefone uz korištenje *hands free* uređaja (slušalica na jedno uho);

U članu 102. stav (1) su naši prijedlozi za izmjene u potpunosti uzeti u obzir, te Vam povodom toga u prilogu šaljemo i „Mišljenja Evropske federacije biciklista o predloženim izmjenama i dopunama člana 102.“

U članu 102. stav (2), naši prijedlozi vezano za ovaj član su takođe uzeti u obzir, te smatramo da će na ovaj način definisanom zakonskom odredbom biti omogućena veća varijabilnost u korištenju retroreflektujuće opreme, čime će se postići veća i bolja vidljivost biciklista u saobraćaju.

Prilog: Pismo Evropske federacije biciklista.

Dostavljeno: Za informaciju Predsjedavajućem Komisije za vanjsku i trgovinsku politiku, carine, saobraćaj i komunikacije

Nataša Crnković
Predsjednica

Za: Komisija za saobraćaj i
komunikacije
For the Attention of the Committee on
Transport and Communications,
Govt. of Bosnia and Herzegovina

Brussels, 05 October 2016

Re: On cycling/traffic safety, helmet legislation and proposed changes on articles on 102 within the Law on Traffic Safety on Roads in Bosnia and Herzegovina

A copy of this letter has also been sent to the Ministry of Transport and Communication

Dear Messieurs Novaković, Lovrinović, Fazlić, Košarac, Mehmedović, Mešić, Škaljić, Vukovljak, and Mrs Vajzović

I contact you to register our support for European Cyclists' Federation members Centar za životnu sredinu and the proposed changes on articles on 102 within the Law on Traffic Safety on Roads in Bosnia and Herzegovina, which in our opinion would provide better conditions for cycling to grow. I believe that you have a public debate which will take place tomorrow on the 6th October which includes changes to the Road Regulations including Article 102; I would ask you please to listen to the words of Tihomir Dakić from Centar za životnu sredinu concerning these changes.

It is imperative that you give the users of the bicycle and the experts who represent these users like Mr. Dakić the opportunity to provide you, politicians and decision makers, with the expert advice that you need to make good and informed decisions. I can fully recommend Mr Dakić as an expert in the field of cycling, cycling safety, and cycling advocacy; with regards to mandatory helmet use his views concur with ours and with our national cycling associations around the EU.

Please find here the official position of the European Cyclists' Federation on helmet legislation.

Cyclists typically live longer and healthier lives; serious head injuries are rare and the evidence in favour of helmet laws is weak. The main effect of helmet laws has not been to improve cyclists' safety but to discourage cycling, undermining its health and other benefits.

Every effort should be made to promote and encourage cycling for many reasons including

- Increased cycling bring huge benefits to public health, it has also been calculated that the health benefits to the individual of cycling outweigh the risks by 20:1
- Increased cycling decreases CO2 within transport, the largest CO2 producing sector
- Increased cycling decreases air pollution levels
- An increase in cycling can decrease levels of congestion and make cities more liveable



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Bicycle helmets do little to improve safety, they do not prevent crashes. The best way to improve cyclists' safety is to promote cycling, reduce motor vehicle speed, and provide separate cycling infrastructure where motor traffic is fast or in high volumes. Countries that have introduced mandatory helmet laws (Australia, New Zealand, Canada) have failed to reduce head injury rates despite legislation. These countries have also seen reductions in cycling numbers of 20-60%.

Those countries and cities that have managed to achieve good levels of cycling (Denmark, Germany, Netherlands, Ferrara, Sevilla, Padova amongst many others) have done it without resorting to helmets. In fact we believe that it is *because* of the lack of mandatory legislation within these cities that has allowed cycling, and the associated benefits, to grow. All of these examples have also seen an increase in cycling road safety as their cycling numbers have grown (the safety in numbers principle).

ECF promotes cycling and road safety, we oppose any mandatory helmet law because:

- Mandatory helmet laws discourage cycling by portraying it as dangerous, although evidence shows that a mile of cycling is safer than a mile of walking
- Injured cyclists are less likely to have head injuries than injured pedestrians/car occupants
- The bicycle helmet standard is only designed to test minor knocks and bumps on helmets, not being hit by motor vehicles
- It has been shown that a tiny reduction in cycling numbers of just 1-2% can have a large public health *dis*benefit with regards to the loss of the health benefits of cycling compared to any preventative measures that helmets could offer
- Studies show that countries that promote cycling and that have many cycling commuters, experience "safety in numbers" (the larger the number of cyclists – the safer it is for each individual cyclist). Reduced cycling through mandatory helmet legislation can also increase the risk of injury to remaining cyclists

We therefore call upon the Bosnia and Herzegovinian Committee on Transport and Communications to take note of Centar za životnu sredinu with regard to bicycle helmet legislation. This is also the position of very other major European cycling organisation. We urge you to look at all measures to increase cycling and to provide a safer environment for cyclists without resorting to counterproductive activities such as helmet legislation, we therefore support the proposed changes to article 102.

Kind regards,

Dr Bernhard Ensink
Secretary General of the European Cyclists' Federation (ECF)



BOSNA I HERCEGOVINA
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE
SARAJEVO

PRIMLJENO: 19. 10. 2016			
Organizaciona jedinica	Klasifikaciona oznaka	Kodni broj	Broj priloga
0111	01-1	2017/15	

Vlada Bosne i Hercegovine

Brisel, 5. oktobar 2016.

Re: O sigurnosti biciklizma/saobraćaja, zakonskoj obavezi nošenja kacige, i predloženim izmjenama Člana 102 Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini

Primjerak ovog pisma poslan je i Ministarstvu za saobraćaj i komunikacije

Poštovana gospodo Novaković, Lovrinović, Fazlić, Košarac, Mehmedović, Mešić, Škaljić, Vukovljak, i gđo Vajzović

Ovim putem vas pozivam da pružite svoju podršku članovima Evropske federacije biciklista *Centar za životnu sredinu* i podržite predložene izmjene Člana 102 Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini što, po našem mišljenju, može pružiti bolje uslove za razvoj biciklizma. Nadam se da ćete učestvovati u javnoj raspravi koja će se održati sutra, 6. oktobra, na kojoj će se govoriti o izmjenama Zakona o putevima, uključujući Član 102. Predlažem da poslušate g. Tihomira Dakića iz *Centra za životnu sredinu* koji će govoriti o ovim izmjenama.

Potrebno je da biciklistima i stručnjacima koji ih predstavljaju, kao što je g. Dakić, pružite mogućnost da vama, političarima i kreatorima odluka, daju svoja stručna mišljenja koja su potrebna kako biste donosili dobre i ispravne odluke. Preporučujem g. Dakića kao stručnjaka u oblasti biciklizma, sigurnosti biciklista, i zagovaranja biciklizma. U pogledu obaveznog nošenja kacige, djelimo njegovo mišljenje, kao i udruženja biciklista iz naše zemlje na prostoru cijele EU.

U prilogu se nalazi službeno mišljenje Evropske federacije biciklista o obavezi nošenja kacige.

Biciklisti generalno imaju duži i zdraviji život, ozbiljnije povrede glave su rijetke, a argumenti u korist obaveznog nošenja kacige su slabi. Glavni cilj propisa o nošenju kacige nije da se poboljša sigurnost biciklista, već da se biciklizam obeshrabri, umanjiti njegova važnost za zdravlje, kao i druge prednosti.

Mnogo je razloga zašto se treba uložiti svaki napor za promicanje i podržavanje biciklizma, kao npr:

- Porast biciklizma dobar je za zdravlje ljudi
- Povećan biciklizam smanjuje CO₂ u saobraćaju, najvećem proizvođaču CO₂
- Povećan biciklizam smanjuje nivo zagađenja zraka
- Povećan biciklizam može smanjiti gužvu u saobraćaju i učiniti gradove ljepšim mjestom za život

Biciklističke kacige nisu dovoljno dobra zaštita, one ne mogu ne spriječiti sudare. Najbolji način da se pojača sigurnost biciklista je da se biciklizam promoviše, smanji brzina motornih vozila, i napravi odvojena biciklistička infrastruktura tamo gdje je povećan saobraćaj motornih vozila. Zemlje koje su uvele obavezu nošenja kaciga (Australija, Novi Zeland, Kanada) nisu uspjele smanjiti učestalost povreda glave uprkos ovom zakonu. U ovim zemljama se broj biciklista smanjio između 20% i 60%.

One zemlje i gradovi koje prednjače u broju biciklista (Danska, Nizozemska, Ferrara, Sevilla, Padova, kao i mnoge druge) u tome su uspjele i bez pribjegavanja korištenju kaciga. Vjerujemo da je to zbog toga što u tim gradovima ne postoji zakonska obaveza što je omogućilo povećanje biciklizma sa svim njegovim prednostima. Ovi primjeri svjedoče većoj sigurnosti biciklizma na putevima s obzirom da se broj biciklista povećao (sigurnost u broju biciklista).

ECF promiče biciklizam i sigurnost na putevima, ali ne podržava zakonsku obavezu nošenja kacige, zbog toga što:

- Zakonska obaveza nošenja kacige obeshrabruje biciklizam, predstavljajući ga na taj način kao opasnost, iako je dokazano da je kilometar vožnje biciklom sigurniji od kilometra pješaćenja
- Povrijeđeni biciklisti su manje skloni povredama glave nego povrijeđeni pješaci/vlasnici automobila
- Tipična biciklistička kaciga je dizajnirana tako da može spriječiti manje udarce, ali ne i udare motornih vozila
- Dokazano je da čak i malo smanjenje broja biciklista (1-2%) može biti od velike štete za zdravlje ljudi, jer je gubitak zdravstvenih prednosti koje pruža biciklizam znatno veći u poređenju sa bilo kojim preventivnim mjerama zaštite koje pružaju kacige
- Studije pokazuju da zemlje koje podržavaju biciklizam i imaju mnogo korisnika mjesečne biciklističke karte imaju "sigurnost u broju biciklista" (što je veći broj

biciklista – to je veća sigurnost za svakog pojedinačnog biciklistu). Smanjenje broja biciklista zbog obaveze korištenja kaciga može povećati i rizik od povreda za preostale bicikliste.

Zbog svega navedenog, pozivamo Komisiju za saobraćaj i komunikacije u Bosni i Hercegovini da prime k znanju informacije iz *Centra za životnu sredinu* u vezi propisa o korištenju biciklističkih kaciga. Ovo je i mišljenje i drugih velikih evropskih biciklističkih udruženja. Pozivamo vas da razmotrite sve mjere za podržavanje biciklizma i pružanje sigurnije sredine za bicikliste, bez pribjegavanja neefikasnim mjerama kao što su zakonske obaveze korištenja kaciga. Mi, dakle, podržavamo predložene izmjene Člana 102.

S poštovanjem,

Dr. Bernhard Ensink

Generalni sekretar Evropske federacije biciklista (ECF)

Ahmed Jalovicic

Organizacione jedinice	Klasifikaciona oznaka	Redni broj	Broj priloga
01-	02-1-	33/11	

From: Mersiha <m.imsirovic@bihamk.ba>
Sent: 6. oktobar 2016 10:08
To: Ahmed Jalovicic
Subject: Potvrda ucesca, komentari i primjedbe na Izmjene i dopune ZOBS-a

Poštovani,

Potvrđujemo prisustvo na javnoj raspravi – predstavnici BIHAMK-a Edo Memišević i Mersiha Imširović. U nastavku saljemo komentare i primjedbe na tekst Prijedloga zakona o Izmjenama i dopunama ZOBS-a:

Član 22. stav (1).

Obrazloženje

Potrebno je osigurati bržu cirkulaciju informacija o događajima na cesti (incidentnim situacijama), kako bi motorizovanim građanima informacija bila dostupna na vrijeme u cilju nesmetanog odvijanja saobraćaja te izbjegavanja zastoja/gužvi.

Prijedlog Izmjene član 22. stav (1)

U slučaju prekida ili ugrožavanja saobraćaja na javnoj cesti zbog nanosa, odrona ili klizanja terena ili drugih uzroka, kao i u slučaju oštećenja kołovoza koja u većoj mjeri ugrožavaju sigurnost saobraćaj, nadležna institucija koja upravlja cestama odmah po saznanju, na uočenoj lokaciji, postavlja privremenu saobraćajnu signalizaciju, poduzima mjere za otklanjanje smetnji i uspostavljanje sigurnog saobraćaja, te o navedenom događaju obavještava nacionalni auto moto klub/savez

Član 33. stav (3)

Obrazloženje

Prilikom vršenja poslova pomoći na cesti, uposlenici (vozači/mehaničari) službe pomoći na cesti često koriste mobilni telefon prilikom upravljanja motornim vozilom, kako bi kontaktirali pozivni centar ili direktno klijenta koji ima potrebu za uslugama pomoći na cesti.

Prijedlog Izmjene član 33. stav (3)

Dodaje se i službe pomoći na cesti. Tako da stav 3) sada glasi: Odredbe stava (1) ovog člana koje se odnose na druge uređaje za komunikaciju ne primenjuju se na vozače vozila policije, sudske policije, vojna vozila i vozila Granične policije Bosne i Hercegovine, hitne pomoći, vatrogasne službe i službe pomoći na cesti, dok upravljaju vozilom prilikom izvršavanja poslova u vezi sa službenom dužnošću, odnosno djelatnošću, kao i vozače taksi prevoza u obavljanju službene dužnosti.

Član 102. Stav (1)

Obrazloženje:

Vozači bicikla su izloženi riziku od pada pri najmanjem kontaktu sa vozilom ili drugom fizičkom preprekom. U tom slučaju najčešće se pada tako da se udari glavom od asfalt.

Tokom pada vozač bicikla može dobiti povrede glave odnosno mozga opasne po život. Posebno je to izraženo kod mlađih vozača bicikala, jer su oni nestabilniji i ranjiviji vozači u saobraćaju. Stoga predlažemo da se upotreba biciklističke kacige samo djelimično izbací iz navedenog člana:

Prijedlog Izmjene član 102. stav 1

Vozač mopeda, lakog motocikla, motocikla, tricikla, lakog četverocikla ili četverocikla, kao i lica koja se prevoze tim vozilima moraju nositi na glavi propisanu i pravilno pričvršćenu zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje. Zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje na cesti, na glavi moraju nositi i vozači bicikla mlađi od 16 godina

Član 102. Stav (5)

Obrazloženje:

U dosadašnjem periodu nije definisana problematika prevoza djece na mopedu, motociklu, triciklu i četverociklu, pa ZOBS ne zabranjuje prevoz male djece na pomenutim vozilima:

Prijedlog izmjene član 102. stav 5

(5) Dijete mlađe od 12 godina ne smije se prevoziti na mopedu, motociklu, triciklu i četverociklu.

Član 108. Stav (2)

Obrazloženje:

Osim mobilnog telefona postoje i drugi elektronski uređaji koji se koriste i umanjuju pažnju pješaka prilikom kretanja kolovozom.

U članu 108. Iza stava (1) dodaje se novi stav (2) koji glasi:

„(2) Za vrijeme kretanja kolovozom, pješak ne smije da koristi mobilni telefon i ostale elektronske uređaje koji mogu da emituju audio i video sadržaj (MP3, iPad, tablet,...), niti da ima slušalice u ušima.“

Srdačno,

Mersiha Imširović



JAVNA RASPRAVA

**o Prijedlogu zakona o izmjenama i dopunama Zakona
o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini
Parlamentarna skupština BiH, Sarajevo, 6. oktobar 2016.**

SPISAK UČESNIKA

Redni broj	Ime i prezime	Institucija - organizacija
1.	Momčilo Novaković	Komisija za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine BiH
2.	Nikola Lovrinović	Komisija za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine BiH
3.	Hanka Vajzović	Komisija za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine BiH
4.	Šemsudin Mehmedović	Komisija za saobraćaj i komunikacije Predstavničkog doma Parlamentarne skupštine BiH
5.	Mensura Beganović	Predstavnički dom Parlamentarne skupštine BiH
6.	Hazim Rančić	Predstavnički dom Parlamentarne skupštine BiH
7.	Salko Sokolović	Predstavnički dom Parlamentarne skupštine BiH
8.	Martin Raguž	Dom naroda Parlamentarne skupštine BiH
9.	Igor Pejić	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
10.	Kojo Koprivica	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
11.	Zoran Andrić	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
12.	Alma Japalak	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
13.	Miroslav Đerić	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
14.	Edin Bešlija	Ministarstvo komunikacija i prometa BiH
15.	Nataša Kostić	Ministarstvo saobraćaja i veza RS
16.	Goran Šmitran	Ministarstvo unutrašnjih poslova RS
17.	Mira Bera	Ministarstvo prosvjete i kulture RS
18.	Sanja Petrović	Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo
19.	Sabina Bukva	Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo

Redni broj	Ime i prezime	Institucija - organizacija
20.	Željko Klisara	Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo
21.	Adis Imamović	Ministarstvo unutrašnjih poslova Zeničko-dobojskog kantona
22.	Davor Vidović	Ministarstvo unutrašnjih poslova Posavskog kantona
23.	Mato Mišković	Ministarstvo unutrašnjih poslova Posavskog kantona
24.	Damir Hadžić	Ministarstvo unutrašnjih poslova Tuzlanskog kantona
25.	Mršić Enis	Ministarstvo unutrašnjih poslova Bosansko-podrinjskog kantona
26.	Amel Džebo	Ministarstvo unutrašnjih poslova Bosansko-podrinjskog kantona
27.	Osman Lindov	Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo
28.	Zijad Sinanović	Vanjskotrgovinska komora BiH
29.	Haris Muratović	Privredna komora FBiH
30.	Andreja Softić	Privredna komora FBiH
31.	Milija Radović	Agencija za bezbjednost saobraćaja RS
32.	Adnan Alikadić	Direkcija za puteve Kantona Sarajevo
33.	Jasmin Bijedić	Udruženje stanica tehničkog pregleda pri Privrednoj komori FBiH
34.	Vedran Hadžić	Udruženje posrednika u osiguranju i društava za registraciju i prevod motornih vozila
35.	Milomir Durmić	Udruženje osiguravajućih društava RS
36.	Risto Trivun	Udruženje osiguravajućih društava RS
37.	Brankica Gaco	Udruženje društava za leasing u Bosni i Hercegovini
38.	Edina Čengić	Volksbank leasing BH d.o.o.
39.	Muhamed Barut	Institut za privredni inženjering Zenica
40.	Tihomir Dakić	Centar za životnu sredinu Banjaluka
41.	Vanja Junuzović	Centar za životnu sredinu Banjaluka
42.	Duško Mirjanić	Udruženje građana „No problem“
43.	Akif Smailhodžić	Diplomirani inženjer saobraćaja
44.	Edo Memišević	Bosanskohercegovački auto-moto klub BIHAMK

Redni broj	Ime i prezime	Institucija - organizacija
45.	Mersiha Imširović	Bosanskohercegovački auto-moto klub BIHAMK
46.	Marin Vukoja	Parlamentarna skupština BiH
47.	Bojan Ninković	Parlamentarna skupština BiH
48.	Zihnet Muhić	Parlamentarna skupština BiH
49.	Snježana Zelenika	Parlamentarna skupština BiH
50.	Dubravko Brdar	Parlamentarna skupština BiH
51.	Sena Barjaktarević	Parlamentarna skupština BiH
52.	Nihada Jeleč	Parlamentarna skupština BiH
53.	Nenad Pandurević	Parlamentarna skupština BiH
54.	Dobrinka Savić	Parlamentarna skupština BiH
55.	Zoran Brkić	Parlamentarna skupština BiH