

Рад запримљен: 01.11.2023. године
Рад прихваћен: 10.11.2023. године

НОРМАТИВНИ ОСНОВ УЧЕШЋА ЛАКИХ ЕЛЕКТРИЧНИХ ВОЗИЛА У ЈАВНОМ САОБРАЋАЈУ У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

мр Душан Дакић¹

Апстракт: Када данас говоримо о безбједности саобраћаја можемо рећи да је веома актуелна тема у овој области употреба електричних возила у јавном саобраћају. Све већи број возила на путевима широм свијета су управо возила која се покрећу електромоторима. Тренд присутности електричних возила у свијету праћен је и у Републици Српској. Све већи број градова и општина у Републици Српској уводи и инсталира електро пуњаче, чиме на неки начин настоје да се прилагоде трендовима коришћења електричних возила и да олакшају возачима коришћење таквих возила у Републици Српској. Међутим, када говоримо о електричним возилима не мислимо увијек на електричне аутомобиле. Широку употребу међу данашњом популацијом уживају лака електрична возила, помоћу којих се остварује и већа урбана мобилност градова и општина, те која пружају велику предност одвијања саобраћаја у претрпаним градским саобраћајницама. Република Српска је препознала тренд развоја употребе лаких електричних возила па је у складу са истим прва у региону која је законски регулисала употребу лаких личних електричних возила. У раду ће између осталог бити представљена и законска регулатива у Републици Српској везана за лака електрична возила која је битна са аспекта примјене у раду полицијских службеника.

Кључне ријечи: саобраћај, електрична возила, лака електрична возила, урбана мобилност, полиција, малољетници.

¹ Министарство унутрашњих послова Републике Српске, имејл: dusan_dakic@hotmail.com

УВОД

Саобраћај је организовано кретање саобраћајних јединица саобраћајним путевима (Липовац, Јовановић и Нешић 2019:1). Сваки животни простор има четири егзистенцијалне функције: рад, становање, рекреација и саобраћај у вези чега можемо рећи да је саобраћај егзистенцијална функција животног простора која има за циљ да повеже друге функције, уз што мање негативне ефекте и посљедице, а што се донекле остварује уз употребу електричних возила. Електрична возила су возила која користе електричну енергију похрањену у акумулатору или другим уређајима за похрањивање енергије те се покрећу електромотором. Електрична возила имају бољи степен искориштења и боља возна својства од возила погоњених мотором са унутрашњим сагорјевањем једнаке снаге. Не испуштају гасове и не стварају буку, што је од великог значаја за урбане средине. Лако лично електрично возило као што је електрични тротинет, електрични скејтборд, хаверборд, сегвеј и слично је возило на точковима које се дјелимично или потпуно користи као моторно возило за превоз једног лица на јавној, односно приватној површини и које се потпуно или дјелимично напаја из самосталног извора енергије са или без система самобалансирања и има напон батерије до 100 VDC, односно интегрисани пуњач са улазом за батерије до 240 VAC.² Електрични аутомобили доприносе чистијем ваздуху у градовима, јер они не испуштају штетне гасове у околину, као што су честице чађи, отровни органски спојеви, угљен моноксид, озон, олово и разни азотови оксиди. Користи од чистог ваздуха су најчешће локалне, због тога што су, зависно од извора електричне енергије која се користи за пуњење акумулатора, емисије штетних гасова у ваздух помакнуте на мјесто производње електричне енергије. Како постоје предности, тако постоје и недостаци електричних возила. Она нису у потпуности добра за околину због батерија које су тешке, а произвођачи аутомобила покушавају своје аутомобиле учинити што лакшим те морају користити материјале који су веома лаки, али и чврсти као нпр. алуминијум и компоненте угљених влакана који траже много енергије за производњу. Такође саставни дијелови батерија које се користе у електричним аутомобилима имају штетне посљедице за околину. Немјерљиво тиши рад електричних возила, без издува и вибрација, знатно утиче на градску буку, живот цијеле еко заједнице и тиме на стрес код људи, те задовољство возње. Еколошка компонента је била покретач тенденција за подстицање „електрификације“ возила, са мањом емисијом штетних издувних гасова, ка одрживијој енергетској будућности која штити ваздух и

² Закон о измјенама и допунама Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске – чл. 42а (Службени гласник Републике Српске бр. 111/21).

воде, даје привредницима више превозних опција и смањује зависност од нафте. Потражња и потреба за употребом лаких електричних возила како би се повећала мобилност у урбаном окружењу широм свијета расте великом брзином. Велики градови у свијету пуни су, пренасељени, а они који нису убрзо ће то постати јер све већи број људи прелази да живи у велике средине. Управо у оваквим околностима великом брзином расте и употреба лаких електричних возила, која у великој мјери олакшавају кретање и обављање свакодневних послова како у великим градовима тако и у мањим срединама. Њихова практичност, приступачност и економичност их чине све популарнијим међу свим старосним популацијама, због чега их сваким даном можемо видети све више како чине дио јавног саобраћаја, како у свијету тако и код нас. Управо због тога се јавља потреба да се законски регулише употреба лаких личних електричних возила и да се успоставе јасне норме за учешће таквих врста возила у јавном саобраћају.

ЗАКОНСКО ДЕФИНИСАЊЕ И НОРМАТИВНИ ОСНОВ УЧЕШЋА ЛАКИХ ЕЛЕКТРИЧНИХ ВОЗИЛА У ЈАВНОМ САОБРАЋАЈУ У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

Као што је раније наведено Република Српска је прва у региону која је законски дефинисала учешће лаких електричних возила у јавном саобраћају, и то Законом о измјенама и допунама Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске који је ступио на снагу 17.12.2021. године. Чланом 42а, 42б и 42в овог закона дефинисана су лака електрична возила. Поред прописаности шта је лако лично електрично возило, закон је у члану 42а дефинисао шта се не сматра лаким личним електричним возилом. Лаким личним електричним возилом у смислу овог закона не сматрају се: возила која се сматрају играчкама, возила без система самобалансирања са сједиштем, возила намијењена такмичењу, бицикли потпомогнути електричним погоном, возила намијењена за употребу лица која су под медицинском његом, електрична возила са максималном брзином преко 25 km/h и возила са номиналним напонем већим од 100 VDC или 240 VAC. Такође у члану 42а истог закона извршена је подјела, односно разврставање лаких личних возила у четири класе и то:

- а) класа 1 – возила максималне конструктивне брзине до 6 km/h, без система самобалансирања и сједишта,
- б) класа 2 – возила максималне конструктивне брзине до 25 km/h, без система самобалансирања и сједишта,

- в) класа 3 – возила максималне конструктивне брзине до 6 km/h, са системом самобалансирања и сједиштем или без сједишта,
- г) класа 4 – возила максималне конструктивне брзине до 25 km/h, са системом самобалансирања и сједиштем или без сједишта.

Лака лична електрична возила обавезно су опремљена ограничивачем брзине којим се обезбјеђује да се не прелази максимална конструктивна брзина, с тим да возила класе 2 и класе 4 обавезно имају и ограничење брзине на 25 km/h, а уколико се крећу површинама намјењеним за кретање пјешака, имају ограничење брзине на 6 km/h. Поред ограничивача брзине лака електрична возила опремљена су предњим и задњим катадиоптером, с тим да су возила класе 2 и класе 4 обавезно опремљена предњим и задњим свјетлом за освјетљавање пута, док сва лака електрична возила морају да посједују уређаје за давање звучних сигнала.³ Прописи из области безбједности саобраћаја којима је уређено кретање пјешака примјењују се и на лице које користи лако лично електрично возило класе 1 и класе 3. Изузетно, лице које користи лако лично електрично возило класе 1 и класе 3 обавезно је да посједује идентификациону потврду и наљепницу за лако лично електрично возило са којим се креће. Прописи из области безбједности саобраћаја којима је уређен саобраћај бицикала примјењују се и на лице које користи лако електрично возило класе 2 и класе 4. Лице које користи лако лично електрично возило класе 2 и класе 4 обавезно је да посједује:

- а) идентификациону потврду и наљепницу за лако лично електрично возило којим се креће,
- б) има више од 14 година,
- в) посједује потврду о познавању прописа о безбједности саобраћаја на путевима, коју издаје Завод у складу са прописима који уређују област безбједности саобраћаја или возачку дозволу којом се доказује право управљања возилом било које категорије,
- г) за вријеме вожње носи на глави закопчану заштитну кацигу.

Лаким личним електричним возилима није дозвољено превозење других лица. Јединице локалне самоуправе могу посебним актом дозволити употребу лаких електричних возила на одређеним мјестима, уз обавезу постављања саобраћајне сигнализације на тим мјестима.⁴ У члану 42в овог закона дефинисано је шта представља идентификациона потврда и иден-

³ Закон о измјенама и допунама Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске – чл. 42а, ст. 4, тач. а), б) и в) (Службени гласник Републике Српске бр. 111/21).

⁴ Закон о измјенама и допунама Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске – чл. 42б, ст. 1-6 (Службени гласник Републике Српске бр. 111/21).

тификациона наљепница за лако лично електрично возило. У складу са истим идентификациона потврда за лако лично електрично возило из члана 42б овог закона је документ којим се потврђују техничке карактеристике лаког личног електричног возила, док је идентификациона наљепница за лако лично електрично возило, наљепница која се поставља на лако лично електрично возило ради препознавања. Идентификациону потврду и наљепницу издају станице техничког прегледа возила. Станица на захтјев власника, односно корисника лаког личног електричног возила издаје идентификациону потврду и одговарајућу наљепницу коју обавезно поставља на лако лично електрично возило.⁵ Трошкови издавања идентификационе потврде и наљепнице износе 20 КМ.

КАЗНЕ И КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ ЗАКОНА О БЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА ЛАКА ЛИЧНА ЕЛЕКТРИЧНА ВОЗИЛА

Да би се спријечило повећање настанка конфликтних ситуација у саобраћају везаних за учеснике који користе лака лична електрична возила, у Републици Српској је извршено законско уређење учешћа ових возила у саобраћају. Један од основних послова који произилазе из дјелокруга рада полиције, јесте безбједност и контрола саобраћаја на путевима и безбједност у другим областима саобраћаја.⁶ У складу са истим, контролу спровођења и поштовања нормативних прописа којима је регулисано учешће лаких личних електричних возила у саобраћају на путевима Републике Српске, врше припадници Министарства унутрашњих послова Републике Српске, полицијски службеници. Оно што је битно за полицијске службенике у том смислу јесу казнене одредбе закона којима су регулисане врсте и висине санкција. Измјенама и допунама закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, а којим је регулисано учешће лаких личних електричних возила у саобраћају, регулисана је и висина и врста санкције за непоступање по наведеном закону. У складу са истим у чл. 124, ст. 1, тач. в) и г) казnenих одредби овог закона прописано је да ће се новчаном казном у износу од 100 КМ до 300 КМ казнити за прекршај лице које користи лако лично електрично возило које није опремљено обавезним уређајима (чл. 42а, ст. 4) и лице које користи лако лично електрично возило супротно одредбама чл. 42б, ст. 1-5 овог закона.

⁵ Правилник о начину и поступку издавања идентификационе потврде – чл. 3, ст. 1 (Службени гласник Републике Српске бр. 56/22).

⁶ Закон о полицији и унутрашњим пословима – чл. 5 (Службени гласник Републике Српске бр. 57/16, 110/16, 58/19и 82/19).

Међутим, поред наведеног оно што је битно напоменути је да велики број корисника лаких личних електричних возила спада у групу малољетника. Малољетни учиниоци прекршаја јесу специфична категорија учинилаца прекршаја, која се по својим биолошким и биопсихичким особинама толико разликују од пунољетних лица да се сузбијање чињења прекршаја не може постићи истим санкцијама и мјерама и по истом поступку који се користи код пунољетних лица. Њихови прекршаји, по правилу, нису резултат зрелог размишљања и чврсте воље за извршење радње прекршаја. Најчешћи узрок малољетничке деликвенције је васпитна запуштеност малољетника, недовољна брига родитеља, односно усвојиоца и стараоца о њиховом понашању и проблематична породична или друштвена средина у којој се они развијају (Митровић: 2011). У чл. 127 казних одредби Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске наведено је: „Ако малољетно лице учини радњу која је овим законом утврђена као прекршај, казниће се родитељ, усвојилац, односно старатељ малољетног лица новчаном казном за прописани прекршај ако је тај прекршај учињен као посљедица пропуста дужног старања о малољетном лицу“.⁷ Такође, поред Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, Закон о прекршајима Републике Српске у чл. 73, ст. 2 прописује да се према малољетнику који у вријеме извршења прекршаја није навршио 14 година не може покренути нити водити прекршајни поступак. У чл. 73, ст. 3 истог закона је наведено да се прекршајни поступак према малољетнику може покренути само на основу захтјева за покретање прекршајног поступка, док је у ст. 8 наведено када малољетник који није навршио 14 година а починио је прекршај због пропуштања дужног надзора законских заступника малољетника који су били у могућности да такав надзор врше, они ће се казнити за прекршај као да су га сами учинили. У чл. 73, ст. 9 истог закона је наведено да се законом може прописати да ће се за прекршај казнити и законски заступници малољетника који је починио прекршај, ако је почињени прекршај посљедица пропуштања дужног надзора над малољетником, а били су у могућности да такав надзор врше⁸ (наведена одредба је прописана у чл. 127 казних одредби Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске). Поред наведених одредби Закон о прекршајима Републике Српске је у чл. 74 прописао могућност издавања полицијског упозорења према малољетном учиниоцу прекршаја, за прекршаје за које је прописана казна до 300 КМ.

⁷ Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске – чл. 127 (Службени гласник Републике Српске бр. 63/11)

⁸ Закон о прекршајима Републике Српске – чл. 73-74 (Службени гласник Републике Српске бр. 63/14, 110/16, 100/17 и 90/23)

Због чињенице да су малољетни учиниоци прекршаја специфична категорија учинилаца прекршаја, полицијски службеници нарочито требају бити обазриви приликом поступања према њима, како приликом контроле и санкционисања прекршаја везаних за лака лична електрична возила тако и у свим другим случајевима.

ЗАКЉУЧАК

Као што смо већ навели чињеница је да је на путевима у Републици Српској, а нарочито у већим градовима и урбанијим срединама, присутна и евидентна све већа употреба лаких личних електричних возила. Иако је Измјенама и допунама закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске који је ступио на снагу још 17.12.2021. године, регулисано учешће лаких личних електричних возила у саобраћају, грађани још увијек нису довољно упознати са одредбама наведеног закона, па би у вези са истим требало организовати одређене врсте предавања и медијских кампања како би се грађанима презентовало како на правилан начин у складу са законским одредбама треба да поступају када је у питању кориштење лаких личних електричних возила, а кроз која посебну пажњу треба посветити малољетним корисницима лаких личних електричних возила. Полицијски службеници би требало да изврше обилазак дионица и мјеста гдје је присутан већи број корисника лаких личних електричних возила те да истима дају упутства како и на који начин могу у складу са законом да учествују у саобраћају, односно да им кроз превентивне радње и активности укажу на важност поштовања законом прописаних мјера, а све у циљу повећања безбједности саобраћаја. Такође, у погледу контроле учешћа лаких личних електричних возила у саобраћају репресија је веома битна, те исту треба користити у складу са процјенама стања безбједности саобраћаја у наведеној области у циљу превенције, односно како би се смањио ризик учешћа у саобраћају наведене категорије возила и спријечиле штетне посљедице. У наведене активности поред припадника Министарства унутрашњих послова треба да се укључе и други органи и институције као што су, Министарство просвјете и културе, Министарство саобраћаја и веза, Агенција за безбједност саобраћаја и сл., а у циљу правовременог и превентивног дјеловања како би се предуприједиле нежељене посљедице.

ЛИТЕРАТУРА

1. Липовац, К., Јовановић, Д. и Нешић, М. (2019). *Основе безбедности саобраћаја*. Београд: Криминалистичко-полицијски универзитет.
2. Митровић, Љ. (2011). *Прекршајно право*. Бања Лука.
3. Закон о измјенама и допунама Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, *Службени гласник Републике Српске* број: 111/21.
4. Закон о полицији и унутрашњим пословима, *Службени гласник Републике Српске* број: 57/16, 110/16, 58/19 и 82/19.
5. Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске, *Службени гласник Републике Српске* број: 63/11.
6. Закон о прекршајима Републике Српске, *Службени гласник Републике Српске* број: 63/14, 110/16, 100/17 и 90/23.
7. Правилник о начину и поступку издавања идентификационе потврде, *Службени гласник Републике Српске* број: 56/22.

NORMATIVE BASIS FOR THE PARTICIPATION OF LIGHT ELECTRIC VEHICLES IN PUBLIC TRANSPORT IN REPUBLIC OF SRPSKA

Dušan Dakic, MA

Ministry of Interior Republic of Srpska

Abstract: When we talk about traffic safety today, we can say that the use of electric vehicles in public traffic is a very current topic in this area. An increasing number of vehicles on the roads around the world are vehicles powered by electric motors. The trend of the presence of electric vehicles in the world is also followed in Republic of Srpska. An increasing number of cities and municipalities in Republic of Srpska are introducing and installing electric chargers, which, in a way, is an attempt to adapt to the trends in the use of electric vehicles and to make it easier for drivers to use such vehicles in Republic of Srpska. However, when we talk about electric vehicles, we don't always mean electric cars. Light electric vehicles are widely used among today's population, with the help of which greater urban mobility of cities and municipalities is achieved, and which provide a great advantage for traffic in congested city roads. Republic of Srpska has recognized the trend of developing the use of light electric vehicles, so in line with it, is the first in the region to legally regulate the use of light personal electric vehicles. This paper will present, among other things, the legislation in the Republic of Srpska related to light electric vehicles, which is important from the aspect of application in the work of police officers.

Keywords: traffic, electric vehicles, light electric vehicles, urban mobility, police, minors.

