Prometni prekršaji maloljetnika

Lupetina, Loris

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:137:062604

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

Image not found or type unknown

Repository / Repozitorij:

Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula

zir.nsk.hr

Image not found or type unknown

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet za odgojne i obrazovne znanosti

LORIS LUPETINA

PROMETNI PREKRŠAJI MALOLJETNIKA

Završni rad

Pula, lipanj 2018.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Fakultet za odgojne i obrazovne znanosti

LORIS LUPETINA

PROMETNI PREKRŠAJI MALOLJETNIKA

Završni rad

JMBAG: 2419001430 , izvanredni student
Studijski smjer: Preddiplomski stručni studij predškolskog odgoja

Predmet: Pedagogija djece s teškoćama u razvoju
Znanstveno područje: Društvene znanosti
Znanstveno polje: Edukacijsko-rehabilitacijske znanosti
Znanstvena grana: Poremećaji u ponašanju

Mentor: izv.prof.dr.sc. Mirjana Radetić-Paić

Pula, lipanj 2018.

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisani Loris Lupetina, kandidat za prvostupnika ovime izjavljujem da je ovaj Završni rad rezultat isključivo mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuje korištenje bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio Završnog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz nekog necitiranog rada, te da ikoji dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za neki drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

U Puli, 27. lipnja 2018.

Student:
Loris Lupetina

_____

IZJAVA

o korištenju autorskog djela

Ja, Loris Lupetina dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj završni rad pod nazivom **PROMETNI PREKRŠAJI MALOLJETNIKA** koristi na način da gore navedeno autorsko djelo, kao cjeloviti tekst trajno objavi u javnoj internetskoj bazi Sveučilišne knjižnice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli te kopira u javnu internetsku bazu završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice (stavljanje na raspolaganje javnosti), sve u skladu s Zakonom o autorskom pravu i drugim srodnim pravima i dobrom akademskom praksom, a radi promicanja otvorenoga, slobodnoga pristupa znanstvenim informacijama.

Za korištenje autorskog djela na gore navedeni način ne potražujem naknadu.

U Puli, 27. lipnja 2018.

Potpis:

_____

Sadržaj **str.**

UVOD.....6

1. OSNOVNI ČIMBENICI SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA.....7

2. ZAKONSKE ODREDBE 10

2.1 Kazneni zakon.....10

2.3. Prekršajni zakon …….....12

2.2. Zakon o sudovima za mladež.....16

2.4 Zakon o sigurnosti cestovnog prometa 16

3. PROMETNE NESREĆE I PREKRŠAJI MALOLJETNIKA NA PORUČJU PPrP PULA.....26

3.1. Maloljetni sudjelovatelji u prometu koji su prouzrokovali i stradali u prometnim nesrećama na području PPrP Pula za razdoblje od 2015.-2017.....26

3.2. Prekršaji maloljetnika na području PPrP Pula od 2015. – 2017…30

4. PREVENCIJA PREKRŠAJA U CESTOVNOM PROMETU S POSEBNIM OSVRTOM NA MALOLJETNE OSOBE 31

4.1. Odredbe Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa….34

4.2. Strategije za povećanje sigurnosti djece i maloljetnih osoba u prometu……..…….....40

ZAKLJUČAK 44

LITERATURA 45

SAŽETAK. 47

SUMMARY.....48

UVOD

Stradavanje maloljetnika, i mlađih punoljetnika u cestovnom prometu vrlo je značajan problem gostovo svih država u svijetu. Kako bi se smanjio broj prometnih nesreća, ozljeda i smrtnog stradavanja u kojima sudjeluju i koje izazivaju maloljetnici, provode se posebne preventivne i zakonske mjere koje se odnose isključivo na populaciju spomenutih sudionika u prometu. Na temelju osnovnih čimbenika sigurnosti cestovnog prometa, zakonskih odredbi i statističkih podataka, obavljena je analiza efektivnost zakonskih mjera u ostvarivanju osnovnog cilja a to je smanjenje stradavanja u cestovnom prometu prije svega maloljtenika ali i svih ostalih sudionika u cestovnom prometu.

U ovom završnom radu posebna pozornost usmjerena je prema utjecaju maloljetnika na sigurnost u prometu promatrana s aspekta modela ponašanja maloljetnika prilikom sudjelovanja u prometu.

Većina građana sudjeluje u prometu u svakodnevnom životu, bilo kako vozač, putnik ili pješak, stoga je opravdano da se sigurnosti u prometu pridaje veliko značenje. Opće je poznato da u mnogim zemljama problematika povezana uz stradavanje u prometnim nesrećama zauzima vrlo visoko mjesto na ljestvici prioriteta vezanih uz nacionalnu sigurnost i zdravlje nacije.

Posljedice prometnih nesreća pogađju sve društvene slojeve, a maloljetne su osobe, zbog sklonosti devijantnom ponašanju osobito ranjiva skupina, stoga je uočavanje trendova vezanih prekršaje u prometu jedan od preduvjeta za uspješnu primjenu i provedbu mjera preventive u prometu.

Prioritetni cilj i svrha preventive u prometu je smanjenje prometnih prekršaja koji su u uzročno-posljedičnoj vezi sa stradavanjem u prometu, a preventivne aktinosti ciljano su usmjerene na maloljetnike i mlađe punoljetne osobe.

1. OSNOVNI ČIMBENICI SIGURNOSTI CESTOVNOG PROMETA

Promet je po definiciji svako premještanje, prevoženje i pomicanje ljudi i dobara na neku udaljenost s jednoga na drugo mjesto (http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=50633), te samim time predstavlja i određenu vrstu opasnosti. Promet je složeni sustav u kojemu često dolazi do konfliktnih situacija. Smanjenje konfliktnih situacija postiže se provođenjem različitih sigurnosnih mjera na čimbenike sigurnosti a koje čine čovjek, vozilo i prometnica (Cerovac, V. 2001.)

Čovjek je predstavnik najvećeg čimbenika sigurnosti cestovnog prometa i kao vozač svojim osjetilima percipira obavijesti vezane za prilike na cesti te uzevši u obzir vozilo i prometne propise, određuje način kretanja vozila (Rotim, F. 2000.).

Na ponašanje čovjeka kao čimbenika u prometu utječu:

- Osobne značajke vozača
- Psihofizička svojstva
- Obrazovanje i kultura
- Osobne značajke vozača

Osobnost predstavlja skup svih osobina, svojstava i ponašanja kojima se svaka ljudska individualnost izdvaja od svih drugih pojedinaca društvene zajednice. Psihički i skladno razvijena osoba je preduvjet uspješnog i sigurnog odvijanja prometa.

Sve sposobnosti čovjeka razvijaju se u prosjeku do 18-te godine i do 30-te ostaju uglavnom nepromijenjene. Od 30-te do 50-te godine dolazi do blagog padanja tih sposobnosti, a od 50-te godine taj pad je znatno brži (Perotić, V. 2006.)

Negativna, neželjena i neprihvaćena ponašanja u prometu kršenjem propisanih normi naziva se prometnom delikvencijom. Dakle, prometni je delikt

negativna društvena pojava koju društvena zajednica nastoji nužno suzbiti. Suzbijanjem prometne delikvencije društvene se zajednice bave već od davnina. Ona je vrlo ozbiljan i kompleksan problem. U ukupnosti prometnih delikata, najviše su zastupljeni cestovni prometni delikti.

Temeljni je zakon, kojim se propisuju određena pravila ponašanja i međusobni odnosi sudionika u prometu na cestama u Republici Hrvatskoj, Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17). U njemu su propisane dužnosti i obaveze sudionika u cestovnom prometu, a prvenstveno ima za cilj smanjivanje stradalih u prometu, posebice onih najugroženijih, a to su djeca, pješaci, biciklisti, osobe s invaliditetom i starije osobe. No međutim, ovom se problematikom ne bavi samo Zakon o sigurnosti prometa na cestama. Prekršajima u prometu na cestama i prometnom delikvencijom, još ako se uz to radi o maleljetnim osobama, bave se i mnogi drugi zakoni, podzakonski akti, pravilnici i uredbe.

Kako je, prema Zakonu o sigurnosi prometa na cestama cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17), sudionik u prometu na cesti osoba koja na bilo koji način sudjeluje u prometu na cesti, mogući počinitelji prometnih delikata su i maloljetne osobe. Prema tome, u današnje vrijeme je gotovo svaki čovjek i sudionik u prometu, pa slijedom toga čini se kako o ovoj, vrlo opširnoj i složenoj temi svatko ima ponešto za reći.

Za počinitelje prekršaja iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08,48/10,74/11,80/13,158/13,92/14,64/15,108/17) predviđene su i propisane odgovarajuće sankcije te se time na represivan način pokušavaju suzbiti prometni delikti. Cilj i svrha takvog oblika suzbijanja prekršaja u prometu nije samo kažnjavanje i odmazda, već i preodgoj počinitelja da više ne čini takva nedopuštena dijela, kao i preventivni utjecaj na širu društvenu zajednicu. Često se postavlja pitanje da li su u suzbijanju prometnih delikata, čime bi se izbjegle najtragičnije posljedice, dovoljne samo represivne mjere i kolika je važnost i

učinak prventivnih mjera, obzirom da su i represivne, ujedno za neke sudionike u prometu i preventivne.

Za preveniranje prometnih delikata i sprječavanje neželjenih posljedica često se nastoji senzibilirati šira društvena zajednica. Ona se u posljednje vrijeme, uz policiju sve više nastoji aktivno uključiti u prometnu problematiku putem sredstava javnih priopćavanja, raznih nevladinih, građanskih i stručnih udruga, roditelja, odgojitelja, učitelja.

2. ZAKONSKE ODREDBE

2.1. KAZNENI ZAKON

Kaznenim zakonom (NN 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17) propisana su djela i kaznenopravne sankcije za ona ponašanja kojima se povređuju ili ugrožavaju osobne slobode i prava čovjeka te druga prava i društvene vrijednosti zajamčene i zaštićene Ustavom Republike Hrvatske i međunarodnim pravom da se njihova zaštita ne bi mogla ostvariti bez kaznenopravne prisile.

Kada se radi o primjeni kaznenog zakonodavstva prema mladim osobama Kazneni zakon u članaku 7. stavku 1. propisuje kako se kazneno zakonodavstvo ne primjenjuje se prema djetetu koje u vrijeme počinjenja djela nije navršilo četrnaest godina, dok u stavku 2. propisuje kako se prema osobi koja je u vrijeme počinjenja kaznenog djela navršila četrnaest godina, a nije još navršila dvadeset i jednu godinu primjenjuje se ovaj Zakon ako posebnim zakonom nije drukčije propisano.

U glavi osomoj (VIII.) članku 87. točki 7. citiranog zakona propisuje se pojam dijeteta kao osobe koja nije navršila osamnaest godina života.

Početkom 2013. godine Kaznenim zakonom Republike Hrvatske (NN 125/2011 i 144/2012) uvedeno je novo kazneno dijelo „Objesna vožnja u cestovnom prometu“ kojim je propisano da će se „Sudionik u cestovnom prometu koji iz obijesti teško krši propise o sigurnosti cestovnog prometa vozeći u stanju nsposobnosti za vožnju izazvanoj trošenjem alkohola uz koncentraciju od najmanje 1,50 g/kg alkohola u krvi, ili droge ili psihoaktivnih lijekova, ili vozeći u zabranjenom smjeru, ili pretječući na nepreglednom mjestu kolonu vozila, ili vozeći brzinom koja prelazi pedeset km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjem brzine, izazove opasnost za život i tijelo ljudi, kaznit će se kaznom zatvora do tri godine“.

U Kaznenom zakonu Republike Hrvatske postoji još jedno kazneno dijelo iz oblasti cestovnog prometa, a to je „Izazivanje prometne nesreće u cestovnom prometu“ u kojemu se navodi:

1) Sudionik u cestovnom prometu koji kršenjem propisa o sigurnosti prometa izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili za imovinsku štetu velikih razmjera, pa zbog toga prouzroči tešku tjelesnu ozljedu druge osobe ili imovinsku korist velikih razmjera, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.

2) Ako je kazneno djelo iz stavka 1. ovoga članka počinjeno iz nehaja, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora do tri godine.
3) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena drugoj osobi osobito teška tjelesna ozljeda, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina.
4) Ako je kaznenim djelom iz staavka 3. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.
5) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora u trajanju od tri do dvanaest godina.
6) Ako je kaznenim djelom iz stavka 5. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina.

Kaznenim zakonom Republike Hrvatske nisu opisane radnja ili načini kršenja propisa u cestovnom prometu (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13,158/13,92/14,64/15,108/17). One su propisane Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, pa je ovo kazneno djelo počinjeno na način ukoliko je nepoštivanjem Zakona o sigurnosti prometa na cestama, nastupila smrt jedne ili više osoba, ili su nastupile teške tjelesne ozljede ili šteta velikih razmjera. Ovdje treba napomenuti kako je, ovisno o težini zadobivenih ozljeda ili materijalne štete nastale u prometnoj nesreći, kršenjem Zakona o sigurnosti prometa na cestama,

razlika u tome hoće li se postupak protiv počinitelja voditi po prekršajnom ili po kaznenom postupku.

Kazneno se zakonodavstvo ne primjenjuje prema djetetu koje u vrijeme počinjenja djela nije navršilo četrnaest godina. Prema osobi koja je u vrijeme počinjenja kaznenog djela navršila četrnaest godina, a nije navršila dvadeset i jednu godinu, primjenjuje se ovaj Zakon, ukoliko posebnim zakonom nije drugačije propisano.

2.2. PREKRŠAJNI ZAKON

Prekršajni zakon (NN 107/07, 39/13, 157/13, 110/15, 70/17) je temeljni propis kojim se propisuje prekršajni postupak, s kojim su usklađeni svi zakoni iz prekršajno pravne domene. S njim je također usklađen i Zakon o sigurnosti prometa na cestama, čija su temeljna i procesna pravila sadržana u njemu. Jednom rječju, Prekršajni je zakon krovni zakon kojemu su podređeni svi zakoni u prekršajnoj domeni.

U glavi drugoj Prekršajnog zakona propisana je primjena prekršajnog prava Republike Hrvatske, a člankom 9. Prekršajna neodgovornost djeteta u kojemu je propisano:

(1) Osoba koja u vrijeme počinjenja prekršaja nije navršila četrnaest godina života ne odgovara za prekršaj.

(2) Kada se osoba iz stavka 1. ovoga Zakona učestalo ponaša na način kojim ostvaruje obilježja težih prekršaja, nadležno državno tijelo za postupanje povodom počinjenih prekršaja obavijestit će o ponašanju te osobe roditelje ili skrbnike i Centar za socijalnu skrb prema njezinu prebivalištu ili boravištu njezinih roditelja ili skrbnika.

(3) Za počinjeni prekršaj osobe iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se roditelj ili drugi tko je nadzire ako je taj prekršaj u izravnoj vezi s propuštenim nadzorom roditelja ili drugog tko je nadzirao tu osobu.

Prekršajnim zakon se također propisuje primjena prekršajno materijalnog zakonodavstva prema maljoljetnicima na način da se materijalno pravne odredbe Prekršajnog zakona primjenjuju na isti način kako i prema ostalim sudionicima postupka osim ako odredbama ove glave nije drukčije propisano.

Zbog primjene određenih mjera i sankcija prema maloljetnicima Prekršajnim zakonom propisuje se određeni pojmovi na način kako je Maloljetnik osoba koja je navršila četrnaest, a nije navršila osamnaest godina života, Mlađi maloljetnik je osoba koja je navršila četrnaest, a nije navršila šesnaest godina života, dok je Stariji maloljetnik osoba koja je navršila šesnaest, a nije navršila osamnaest godina života.

Nastavno na citirane pojmove maloljetnika propisuju se određene vrste sankcija koje se mogu priomjeniti u postupku prema osobi koja je prekršaj počinila kao maloljetnik, kao prekršajno pravne sankcije primjenjuju se odgojne mjere, zaštitne mjere i kazne (novčana kazna i maloljetnički zatvor). Prema osobi koja je počinila prekršaj kao mlađi maloljetnik, kao prekršajno pravne sankcije za počinjeni prekršaj mogu se primijeniti samo odgojne mjere. Prema osobi koja je počinila prekršaj kao stariji maloljetnik, kao prekršajno pravne sankcije za počinjeni prekršaj mogu se primijeniti odgojne mjere, a uz uvjete predviđene ovim Zakonom mogu se izreći novčana kazna i maloljetnički zatvor. Dok se zaštine mjere prema maloljetnim počiniteljima prekršaja mogu se primijeniti uz određene uvjete određene ovim Zakonom.

Svrha odgojnih mjera i maloljetničkog zatvora uz opću svrhu prekršajno pravnih sankcija, je pružanjem zaštite, brige, pomoći i nadzora te osiguranjem opće izobrazbe maloljetnog počinitelja prekršaja utjecati na njegov odgoj, razvijanje njegove cjelokupne ličnosti i jačanje njegove osobne odgovornosti.

Kao vrste odgojnih mjera Prekršajnim zakonom propisuju se odgojne mjere su:

- Sudski ukor,
- Posebne obveze,
- Upućivanje u centar za odgoj

2) Odgojne mjere iz stavka 1. ovoga članka primjenjuju se kada je potrebno utjecati na maloljetnikovu ličnost i ponašanje mjerama upozorenja, usmjeravanjem ili drugim primjerenim mjerama.

Sudski ukor primjenjuje sud ako se iz maloljetnikovog odnosa prema počinjenom prekršaju i njegogvoj spremnosti da ne čini prekršaje može zaključiti da će i samim prijekorom biti postignuta svrha odgojne mjere. Pri primjeni ukora sud će maloljetniku ukazati na društvenu neprihvatljivost i štetnost njegovog ponašanja te da mu se za slučaj ponovnog počinjenja prekršaja može primijeniti i teža sankcija.

Nadalje sud može maloljetniku odrediti jednu ili više posebnih obveza ako ocijeni da će njihovom primjenom pozitivno utjecati na maloljetnika i njegovo ponašanje, Sud može maloljetniku odrediti odvezu:

- da se ispriča oštećeniku,
- da prema vlastitim mogućnostima popravi ili nadoknadi štetu nastalu prekršajem,
- da se uzdrži od posjećivanja određenih mjesta i kloni društva određenih osoba koje na njega štetno utječu,
- da se uz suglasnost maloljetnikovog sudskog zastupnika podvrgne odvikavanju i liječenju od droge ili drugih ovisnosti,
- da se radi učenja ili provjere znanja prometnih propisa uputi u nadležnu ustanovu za osposobljavanje vozača,
- da se uključi u rad humanitarnih organizacija ili na poslove komunalnog ili ekološkog značenja,
- da se uključi u rad športskih i drugih sekcija uz pedagoški nadzor u školi,

- da se uključi u pojedinačni ili skupni rad u savjetovalištu za mlade.

3) Određene posebne obveze mogu trajati najdulje šest mjeseci i ne smiju ometati maloljetnikovo školovanje ili zaposlenje.
4) U okviru obveze iz stavka 2. točke 2. ovoga članka sud će odrediti oblike i način popravljanja naknade štete, no pri tome osobni rad maaloljetnika ne smije trajati više od 20 sati unutar roka od mjesec dana i mora bbiti tako raspoređen da ne ometa školovanje ili zaposlenje maloljetnika.
5) Pri određivanju posebnih obveza sud će maloljetnika posebno upozoriti da ga se zbog skrivljenog neispunjavanja obveza može uputiti u centar za odgoj.
6) Izvršenje posebnih obveza provodi se uz nadzor centra za socijalnu skr koji o tome izvještava sud.
7) Centar za socijalnu skrb dužan je voditi posebnu evidenciju za svakog maloljetnika prema kojemu je sud primijenio odgojnu mjeru.

Sud će primijeniti mjeru upućivanja maloljetnika u centar za odgoj kada ocijeni da je za ostvarivanje svrhe odgojnih mjera potrebno pojačanim mjerama utjecati na njegovu ličnost i ponašanje.
2) Maloljetnika prema kojem je primijenjena mjera iz stavka 1 ovoga članka sud može uputiti u centar :

- na određen broj sati tijekom dana u trajanju od najmanje osam, a najdulje četrnaest dana
- na neprekidni boravak u trajanju od osam dama.

3) Pri primjeni mjere iz stavka 1 ovoga članka pazit će se da radi njezina izvršenja maloljetnik ne izostane s redovitog školovanja ili s radnog mjesta.
4) Boravak maloljetnika u centru mora biti ispunjen djelatnosti primjerenim njegovim osobinama i usmjeren na razvijanje osjećaja odgovornosti.

Novčanu kaznu sud može izreći počinitelju prekršaja starijem maloljetniku koji ostvaruje osobne prihode vlastitim radom ili imovinom ako utvrdi da s

obzirom na narav i težinu počinjenog prekršaja treba izreći tu kaznu. Neplaćena novčana kazna ne može se zamijeniti mjerom zatvora ni radom za opće dobro na slobodi, ali će se prisilno naplatiti na imovini maloljetnika, njegova roditelja ili druge osobe koja za njega skrbi.

Maloljetnički zatvor sud može izreći p očinitelju prekršaja starijem maloljetniku može se izreći kazna maloljetničkog zatvora za prekršaj za koji je zakonom propisana kao teža kazna zatvor, ako se utvrdi da je s obzirom na narav i težinu prekršaja i visok stupanj krivnje potrebno izreći tu kaznu. Kazna maloljetničkog zatvora izriče se u okviru kazne zatvora propisane za određeni prekršaj, time da ne može biti kraća od tri dana ni dulja od petnaest dana. Prije izricanja kazne maloljetničkog zatvora, sud mora prethodno pribaviti mišljenje nadležnog centra za socijalnu skrb o primjerenosti te kazne.

2.3. ZAKON O SUDOVIMA ZA MLADEŽ

Zakonom o sudovima za mladež (NN 84/11, 143/12, 148/13, 56/15) uređuju se odredbe za mlade počinitelje kaznenih djela (maloljetnike i mlađe punoljetnike) u materijalnom kaznenom postupku i o izvršenju sankcija te propisi o kaznenopravnoj zaštiti djece. Sukladno navedenom zakonu, maloljetnik je osoba koja je u vrijeme počinjenja djela navršila četrnaest, a nije navršila osamnaest godina života, a mlađi punoljetnik je osoba koja je u vrijeme počinjenja djela navršila osamnaest, a nije navršila dvadeset i jednu godinu.

2.4. ZAKON O SIGUNOSTI PROMETA NA CESTAMA

Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13,158/13,92/14,64/15,108/17) temeljni je zakon, kojim se propisuju određena pravila ponašanja i međusobni odnosi sudionika u prometu na cestama u Republici Hrvatskoj. U njemu su propisane dužnosti i obaveze sudionika u cestovnom prometu, a prvenstveno ima za cilj smanjivanje stradalih u prometu,

posebice onih najugroženijih, a to su djeca, maloljetne osobe, pješaci, biciklisti, osobe s invaliditetom i starije osobe.

Negativna, neželjena i neprihvaćena ponašanja u prometu kršenjem propisanih normi naziva se prometnom delikvencijom. Dakle, prometni je delikt negativna društvena pojava koju društvena zajednica nastoji nužno suzbiti. Suzbijanjem prometne delikvencije društvene se zajednice bave već od davnina. Ona je vrlo ozbiljan i kompleksan problem. U ukupnosti prometnih delikata, najviše su zastupljeni cestovni prometni delikti.

Maloljetnici, kao sudionici u prometu na cestama, najzastupljeniji su kao sudionici u svojstvu putnika, pješaka, biciklista pa tek onda kao vozači. Ujedno predstavljaju najugroženiju i najranjiviju skupinu sudionika u prometu.

Prije svega, radi pobližeg određivanja i uvođenja u prometnu problematiku maloljetnika u cestovnom prometu, evo nekih od pojmova sukladno članku 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama:

- „sudionik u prometu na cesti“ je osoba koja na bilo koji način sudjeluje u prometu na cesti,
- „pješak“ je osoba koja sudjeluje u prometu, a nije vozač niti putnik u vozilu ili na vozilu,
- „bicikl“ je vozilo koje ima najmanje dva kotača i koje se pokreće isključivo snagom vozača,
- „vozač“ je osoba koja na cesti upravlja vozilom,
- „mladi vozač“ je vozač u dobi od 16 do 24 godine.

U Zakonu o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13,158/13,92/14,64/15,108/17) propisuje se promet bicikala, mopeda i motocikala i to:

U članku 112. propisano je kako su se vozači bicikla dužni kretati biciklističkom stazom ili trakom, a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu

kolnika. Ako se dva ili više vozača bicikala, mopeda ili motocikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbama ovog članka.

U članku 113. da vozač bicikla, mopeda i motocikla mora upravljati vozilom na način kojim se ne umanjuje stabilnost vozila i ne ometaju drugi sudionici u prometu, a osobito ne smije skidati istodobno obje ruke s upravljača, pridržavati se za drugo vozilo, prevoziti, vući ili gurati predmete koji ga mogu ometati u upravljanju vozilom ili ugrožavati druge sudionike u prometu. Vozač bicikla koji se kreće kolnikom na javnoj ceti izvan naselja dužan je noću i danju u slučaju smanjene vidljivosti biti označen reflektirajućim prslukom ili reflektirajućom biciklističkom odjećom. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno odredbi ovog članka.

Člankom 114. vozač motocikla ili mopeda te vozač lakog četverocikla bez zaštitne kabine i četverocikla bez zaštitne kabine, kao i osobe koje se prevoze tim vozilima moraju, za vrijeme vožnje na cesti , na glavi nositi propisanu, homologiziranu i uredno pričvršćenu zaštitnu kacigu. Zaštitnu kacigu za vrijeme vožnje na cesti, na glavi moraju nositi i vozači bicikla mlađi od 16 godina. Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač motocikla, mopeda, lakog četverocikla bez zaštitne kabine i četverocikla bez zaštitne kabine, kao i osoba koja se prevozi tim vozilima, ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.
Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač bicikla ako za vrijeme vožnje na cesti na glavi ne nosi zaštitnu kacigu.

Posebno se člankom 161. propisuje način prijevoza putnika na biciklu, mopedu i motociklu, i to:

1) Vozač bicikla stariji od 18 godina može na biciklu prevoziti osobe starije od osam godina samo ako se na biciklu nalaze posebna sjedala za svaku osobu, držač za ruke i noge, odnosno pedale.
2) Vozač bicikla stariji od 18 godina može na biciklu prevoziti dijete do osam godina starosti samo ako je na biciklu ugrađeno posebno sjedalo, prilagođeno veličini djeteta i čvrsto spojeno s biciklom te ako dijete na glavi nosi propisanu i uredno pričvršćenu zaštitnu kacigu.
3) Vozač bicikla, mopeda i motocikla ne smije prevoziti osobu koja u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima ili ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.
4) Dijete mlađe od 12 godina ne smije se prevoziti na mopedu i motociklu.
5) Novčanom kaznom od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotnoodredbama stavka 1 i 2 ovoga članka.
6) Novčanom kaznom od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotnoodredbama stavka 3 i 4 ovoga članka.

Člankom 163. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13,158/13,92/14,64/15,108/17) propisuje se obveza korištenja sigurnosnog pojasa, i dječje sjedalice, i to:
(1) Vozač i putnici tijekom vožnje u motornom vozilu na sjedalima na kojima su ugrađeni sigurnosni pojasevi, dužni su koristiti pojas na način koji je odredio proizvođač sigurnosnog pojasa.
(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka, sigurnosni pojas ne moraju koristiti osobe koje imaju uvjerenje da iz zdravstvenih razloga ne mogu koristiti pojas.
(3) Ministar nadležan za zdravstvo propisat će postupak, uvjete i način izdavanja uvjerenja iz stavka 2. ovoga članka.
(4) Vozač motornog vozila za prijevoz osoba koje osim sjedala za vozača ima još najviše 8 sjedala i vozila za prijevoz tereta u kojima su ugrađeni sigurnosni pojasevi ne smije u takvim motornim vozilima prevoziti djecu nižu od 150

centimetara ako nisu smještena u posebnoj sigurnosnoj sjedalici/postolju koja su za vozilo pričvršćena sigurnosnim pojasom vozila ili posebnim kopčama u vozilu i suprotno načinu koji je odredio proizvođač posebne sigurnosne sjedalice.
(5) Vozač motornog vozila koje osim sjedala za vozača ima još najviše 8 sjedala i u kojem su ugrađeni sigurnosni pojasevi smije na sjedalima koja nisu prednja prevoziti djecu nižu od 150 cm, a visoku barem 135 cm, koja nisu smještena u sigurnosnoj sjedalici/postolju, ukoliko su ona pravilno vezana sigurnosnim pojasom za odrasle osobe.
(6) Vozač motornog vozila za prijevoz osoba koje osim sjedala za vozača ima još najviše 8 sjedala i vozila za prijevoz tereta u koja nisu ugrađeni sigurnosni pojasevi ne smije u takvim vozilima prevoziti djecu mlađu od tri godine, a djeca stara tri godine i više, a niža od 150 cm ne smiju se smjestiti na prednje sjedalo.
(7) Vozač motornog vozila ne smije prevoziti dijete smješteno u sigurnosnoj sjedalici okrenutoj suprotno od smjera vožnje na putničkom sjedalu zaštićenom prednjim zračnim jastukom, ako zračni jastuk nije deaktiviran, čak i u slučajevima kada se zračni jastuk automatski isključuje.
(8) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i druga osoba ako postupi suprotno odredbama ovoga članka.

Stjecanje prava na upravljanje vozilima propisuje se niže navedeim člancima Zakona o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13,158/13,92/14,64/15,108/17), i to :

Članak 215.

1) Biciklom na cesti smije upravljati osoba koja je navršila 14 godina.
2) Djeca s navršenih devet godina koja su u školama osposobljena za upravljanje biciklom i za to im je izdana potvrda, smiju samostalno upravljati biciklom na cesti, a druga djeca s navršenih devet godina samo u pratnji osobe koja je navršila 16 godina.
3) Program osposobljavanja za vožnju biciklom, program biciklističkog ispita i obrazac potvrde iz stavka 2 ovoga članka propisuje ministar nadležan za poslove obrazovanja.

4) Zaprežnim vozilom smije upravljati državnom i županijskom cestom samo osoba koja je navršila 16 godina, a na ostalim cestama osoba koja je navršila 10 godina.

Članak 216.

1) Osoba može steći pravo na samostalno upravljanje motornim vozilom određene kategorije ako je:

- duševno i tjelesno sposobna upravljati vozilom određene kategorije,
- navršila minimalnu dob za upravljanje vozilom određene kategorije,
- položila vozački ispit za upravljanje određene kategorije.

2) Minimalna dob za upravljanje motornim vozilom pojedine kategorije je:

- navršenih 15 godina za upravljanje vozilima AM kategorije u koju spadaju mopedi i laki četverocikli,
- navršenih 16 godina za upravljanje vozilima A1 kategorije u koju spadaju motocikli do 125 cm3 radnog obujma motora,
- navršenih 16 godina za upravljanje vozilima F i G kategorije u koju spadaju traktori i radni strojevi,
- navršenih 18 godina za upravljanje vozilima A2 u koju spadaju motocikli do 35 kw snage moora, B osobni automobili, i teretni automobili NDM do 3500 kg, i C1 kategorije teretni automobili NDM do 7500 kg,
- navršenih 20 godina za upravljanje vozilima A kategorije u koju spadaju motocikli,
- navršenih 21 godinu za upravlanje vozilima C, CE, D1, D1+E, i H kategorije,
- navršenih 24 godine za upravljanje vozilima A kategorije bez posjedovanja iskustva upravljanja vozilom A2 kategorije.

3) Ministar nadležan za unutarnje poslove propisat će posebne uvjete glede dobnih granica za vozače motornih vozila kategorije C u skupnom prijevozu ljudi te uvjete za upravljanje i način prijevoza na motornim vozilima policije.

4) Ministar nadležan za poslove obrane propisuje uvjete za upravljanje i način prijevoza na vozilima oružanih snaga Republike Hrvatske.

5) Ministar nadležan za unutarnje poslove u suglasnosti s ministrom nadležnim za poslove obrazovanja propisat će posebne uvjete glede dobnih granica za početak osposobljavanja te uvjete za upravljanje vozilima C1 i C kategorije za učenike srednjih prometnih i drugih strukovnih škola koji se obrazuju za zanimanje vozač motornog vozila u redovitom srednjoškolskom obrazovnom programu.
6) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora od 60 dana, kaznit će se za prekršaj osoba koja u prometu na cesti upravlja motornim vozilom prije stjecanja prava na upravljanje.

Članak 217.
1) Vozačka dozvola izdaje se za upravljanje vozilima koja su svrstana u A1, A2, A, B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, F, G, H i AM kategorije gdje u:

- A1, spadaju motocikli radnog obujma motora do 125 cm3 i snage motora do 11 kW, i
- A2, spadaju motocikli čija snaga ne prelazi 35 kW i čiji omjer snaga/masa ne prelazi 0,2 kW/kg, a ne potječu od vozila čija je snaga dvostruko veća i više,
- A, spadaju motocikli s bočnom prikolicom ili bez nje,
- B, spadaju motorna vozila, osim vozila AM, A1, A2, A, F i G kategorije čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3.500 kg i koja su dizajnirana i konstruirana za prijevoz ne više od 8 putnika, ne računajući sjedalo za vozača, motorna vozila ove kategorije mogu biti u kombinaciji s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa ne prelazi 750 kg, ili u kombinaciji s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa prelazi 750 kg, uz uvjet da najveća dopuštena masa priključnog vozila nije veća od mase vučnog vozila, a najveća dopuštena masa kombinacije tih vozila nije veća od 3.500 kg,
- B+E, spadaju kombinacije vozila koje se sastoje od vučnog vozila B kategorije i priključnog vozila, pri čemu najveća dopuštena masa priključnog vozila ne prelazi 3.500 kg,

- C1, spadaju motorna vozila do 7.500 kg najveće dopuštene mase,
- C1+E, spadaju vučna vozila kategorije C1 i priključna vozila čija najveća dopuštena masa iznosi više od 750 kg, s time da najveća dopuštena masa tako nastale kombinacije vučnog i priključnog vozila ne smije prelaziti 12.000 kg,
- C, spadaju motorna vozila čija je najveća dopuštena masa iznad 7.500 kg,
- C+E, spadaju skupine vozila koje se sastoje od vučnog motornog vozila C kategorije i priključnog vozila čija najveća dopuštena masa iznosi više od 750 kg,
- D1, spadaju motorna vozila projektirana i izrađena za prijevoz najviše 16 putnika uz vozača i čija maksimalna duljina nije veća od 8 m, motorna vozila ove kategorije mogu se kombinirati s priključnim vozilom čija najveća dopuštena masa nije veća od 750 kg,
- D1+E, spadaju kombinacije vozila kada vučno vozilo kategorije D1 i njegova prikolica ima najveću dopuštenu masu veću od 750 kg, ne dovodeći time u pitanja odredbe propisa o tipnom odobrenju za dotična vozila,
- D, spadaju motorna vozila za prijevoz osoba koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedala,
- D+E, spadaju vučna motorna vozila D kategorije i priključno vozilo čija najveća dopuštena masa iznosi više od 750 kg,
- F, spadaju traktori sa ili bez prikolice,
- G, spadaju radni strojevi,
- H, spadaju pružna vozila-tramvaji,
- AM, spadaju mopedi i motokultivatori.

Posebna se pažnja posvećuje mladim vozačima kod upravljanja vozilima pod utjecajem alkohola, i to:

Članak 199.

1) Vozač vozila kategorije C1, C1+E, C, C+E, D1, D+E, D, D+E i H, instruktor vožnje, mladi vozač, kao i vozač vozila B kategorije kojem je upravljanje vozilom

osnovno zanimanje (taksisti, vozači hitne pomoći, vozači u tvrtkama i tijelima državne vlasti itd.), u vrijeme kada obavlja te poslove, ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima ili ako u krvi ima alkohola.

2) Vozač vozila kategorije A1, A2, A, B, B+E, F, G i AM ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom, ako u organizmu ima ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima ili ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.

3) Smatrat će se da je vozač počeo upravljati vozilom, ako je pokrenuo vozilo s mjesta.

4) Prisutnost alkohola u krvi utvrđuje se analizom krvi i urina ili analizom krvi, mjerenjem količine alkohola u litri izdahnutog zraka, liječničkim pregledom i drugim metodama i aparatima.

5) Smatrat će se da vozač u organizmu ima droga ili lijekova, ako se njihova prisutnost utvrdi odgovarajućim sredstvima ili uređajima, liječničkim pregledom ili analizom krvi i urina ili analizom krvi.

6) Novčanom kaznom u iznosu od 700,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje iz stavka 1 ovoga članka, ako u krvi ima alkohola do 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.

7) Novčanom kaznom u iznosu od 1.000,00 do 3.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje, ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 do 1,00 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.

8) Novčanom kaznom u iznosu od 3.000,00 do 5.000,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje, ako u krvi ima alkohola iznad 1,00 g/kg do 1,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.

9) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje, ako u krvi ima alkohola iznad 1,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka.

10) Novčanom kaznom u iznosu od 5.000,00 do 15.000,00 kuna ili kaznom zatvora u trajanju do 60 dana kaznit će se za prekršaj vozač i instruktor vožnje, ako u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima.

(11) Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač bicikla i zaprežnog vozila, ako u krvi ima alkohola iznad 0,50 g/kg, odnosno odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka ili ako u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima.

3. PROMETNE NESREĆE I PREKRŠAJI MALOLJETNIKA NA PODRUČJU PPrP PULA

3.1. Maloljetni sudjelovatelji u prometu koji su prouzrokovali i stradali u prometnim nesrećama na području PPRP Pula za razdoblje od 2015.-2017.

Na području Postaje prometne policije Pula-Pola svakodnevno se vrše detaljne analze statističko-analitičkim praćenjem prekršaja u cestovnom prometu, dinamici i nastanku prometnih nesreća i njihovim uzrocima, odnosno greškama sudionika u prometu koje dovode do njih. Analize se vrše i prema vremenskom i prostornom događanju, također i prema dobi počinitelja kao i prema svojstvu sudionika u prometu (putnik, pješak, vozač i sl.).

Kada govorimo o maloljetnicima koji su počinitelji prekršaja, iz analiza je razvidno kako su maloljetne osobe najčešće počinitelji prekršaja u svojstvu pješaka i biciklista, a nerijetko i kao vozači mopeda, motocikla i automobila.

Najčešće vrste grešaka koji maloljetnici u prometu na cestama čine, a koje znaju biti ujedno i uzroci nastanka prometnih nesreća su sljedeći:

- Kretanje i zadržavanje na kolniku, neoprezno prelaženje kolnika, odnosno nepoštivanje obilježenog pješačkog prijelaza te prelaska ceste pješačkim prijelazom dok je na semaforu za pješake upaljeno crveno svijetlo,
- Upravljanje biciklom prije stjecanja prava na upravljanje te nekorištenja zaštitne kacige (vrijedi za djecu do 16 godina starosti),
- Upravljanje mopedom i motociklom prije stjecanja prava na upravljanje i nekorištenje zaštitne kacige,
- Upravljanje osobnim automobilom prije stjecanje prava na upravljanje
- Nekorištenje sigurnosnog pojasa u vozilu i nekorištenje posebne sjedalice za djecu,
- Vožnja neprilagođenom i nepropisnom brzinom,
- Vožnja pod utjecajem alkohola ili droga.

ŽIVOTNA DOB	**UKUPNO**	**VOZAČI**				**PJEŠACI**
		UKUPNO VOZAČA	AUTOMOBILA	MOPEDA I MOTOCIKALA	BICIKLA	
Do 13 godina	**16**				6	10
Od 14 do 15 godina	**6**				2	4
Od 16 do 17 godina	**15**		3	4	6	2
UKUPNO	**37**		**3**	**4**	**14**	**16**

Tablica 1. Maloljetni sudjelovatelji u prometu koji su prouzrokovali prometne nesreće na području Pule u 2015.-2017. godine

U navedenom razdoblju od 2015. – 2017. (Tablica 1.) 37 maloljetnika na području grada Pule prouzročilo je prometnu nesreću. Najviše prometnih nesreća su prouzrokočili maloljetnici u dobi do 13 godina starosti i to 10 prometnih nesreća u svojstvu pješaka i 6 maloljetnika u navedenoj dobi prouzročilo prometne nesreće u svojstvu vozača bicikla. Najčešće greške koje su dovele do prometnih nesreća su kretanje i zadržavanje na kolniku, neoprezno prelaženje ceste te neprilagođena brzina koja se odnosi na vozače bicikala.

ŽIVOTNA DOB	SVEUKUPNO	SVEUKUPNO			VOZAČI									PUTNICI U						PJEŠACI		
					OA			MOP I MTC			BIC			OA			OST. VOZIL.					
		P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L	P	T	L
Od 0-7 god.	**33**		1	32									2		1	18			1			11
Od 8-10 god.	**17**		1	16									1			11			1		1	3
Od 11-13 god.	**29**		2	27									5			14			1		2	7
Od 14- 17 god.	**52**	2	9	41					2	3		1	6	2	4	17			5		2	10
UKUPNO	**131**	2	**13**	**116**					2	**3**		1	**14**	2	**5**	**60**			**8**		**5**	**31**

Tablica 2. Stradali maloljetni sudjelovatelji u prometnim nesrećama na području Pule u 2015.-2017. godini

Legenda: P - poginuli
T - teške tjelesne ozljede
L - lake tjelesne ozljede

Ukupan broj ozlijeđenih maloljetnih osoba u naznačenom periodu je 131 od kojih je 116 maloljetnika zadobilo lake tjelesne ozljede, 13 maloljetnika zadobilo je teške tjelesne ozljede i 2 smrtno stradala maloljetnika (putnici u osobnom automobilu). Po životnoj dobi najviše je maloljetnika u dobi od 14 do 17 godine (52) od čega (2 smrtno, 9 ih je teško tjelesno ozlijeđeno i 41 lako tjelesno ozlijeđeno). Najviše je maloljetnika stradalo kao putnici u osobnim automobilima (67) i u svojstvu pješaka (36).

Najveći broj prometnih nesreća prouzrokovali su u svojstvu pješaka, a najčešće greške koje dovode do nastanka takvih prometnih nesreća je upravo kretanje i zadržavanje po kolniku, neoprezno prelaženje kolnika, neprelaženje kolnika preko obilježenog pješačkog prijelaza i sl. Mnogi znanstvenici tvrde kako maloljetnici, odnosno djeca do 7 godine života ne mogu procjeniti brzinu kretanja i udaljenost vozila te kako su po svojim osobinama u toj dobi jako bezbrižna i

zaigrana. Stoga je upravo to jedan od mogućih razloga događanju ovakvih prometnih nesreća. Nadalje, drugi po redu najveći broj prometnih nesreća prouzrokovali su u svojstvu vozača bicikala, a najčešće greške koje dovode do takvih prometnih nesreća su nepropisna ili neprilagođena brzina, neuvjeravanje izvršenja radnje u prometu (uključivanje u promet, skretanje vozilom, strana kretanja i sl.) te upravljanje biciklom prije stjecanja prava na upravljanje i vožnja suprotnim ili zabranjenim smjerom. Potom slijede vozači mopeda i motocikala te osobnih automobila koji u prometu na cestama griješe upravljajući vozilima prije stjecanja prava na upravljanje motornim vozilima, odnosno upravljaju bez položenog vozačkog ispita određene kategorije, upravljaju vozilima nepropisnom ili neprilagođenom brzinom, te poneki čak i za vrijeme dok u organizmu imaju alkohola i/ili opojnih droga.

Analizom vremenskog razdoblja od 2015. do 2017. godine razvidno je kako je broj maloljetnih ozlijeđenih osoba u cestovnom prometu najveći u 2017. godini kao i broj počinitelja prekršaja koji su prouzrokovali prometne nesreće i taj je broj znatno smanjen u naredne dvije godine.

U navedenom razdoblju i to 2015. godine u prometnim nesrećama smrtno su stradale dvije maloljetne osobe, i to u dobi između 16 i 17 godina kao putnici u vozilima. U tom su razdoblju ozlijeđeno je 141 maloljetnik u prometnim nesrećama od kojih je 13 njih zadobilo teške tjelesne ozljede, dok je 116 maloljetnika zadobilo lake tjelesne ozljede .

Najviše je ozlijeđenih osoba životne dobi do 7 godina – njih 33, te od 14 do 18 godina starosti – 54, od ukupnog broja ozlijeđenih osoba. Najveća zastupljenost ozlijeđenih je u svojstvu putnika u osobnim automobilima i pješaka. Putnici u osobnim automobilima najčešće zadobivaju tjelesne ozljede radi tzv. pasivnih prekršaja kao što su nevezivanje sigurnosnim pojasom, i nekorištenja posebne sigurnosne sjedalice za djecu. Djeca su, a posebice još kada su u svojstvu pješaka, najranjivija i najugroženija skupina u cestovnom prometu.

U prometnoj preventivi, koja se provodi kroz edukaciju učenika završnih razreda srednjih škola, te kandidata za vozače u autoškolama potrebno je i nadalje upozoravati na opasnosti tzv. „četiri ubojice u prometu“ koje je kao takve definiralo Ministarstvo unutarnjih poslova; prekoračena brzina kretanja, vožnja pod utjecajem alkohola, nekorištenje sigurnosnog pojasa i nepropisno korištenje mobitela tijekom vožnje kako bi se nastavio pozitivan trend smanjenja broja stradalih.

3.2. Prekršaji maloljetnika na području PPrP Pula od 2015.-2017.

	2015.	**2016.**	**2017.**	**prosjek**	**ukupno**
Broj prekršaja	6	4	6	5	14

Tablica 3. Prometni prekršaji maloljetnka na području Postaje prometne policije Pula u razdoblju od 2015. - 2017.

Prateći stanje sigurnosti u cestovnom prometu u razdoblju od 2015. do 2017. u aspektu prekršaja maloljetnika razvidno je da je utvrđeno ukupno 14 prekršaja, odnosno prosječno 5 prekršaja po godini, za koje su podneseni Optužni prijedlozi nadležnim prekršajnim sudovima. Prometni prekršaji u najvećem udjelu odnose se na naježe prekršaje koji su detektirani kao prekršaji koje najčešće čine maloljetnici, a to su upravljanje vozilom prije stjecaja prava na upravljanje, odnosno bez vozačke dozvole, upravljanje pod utjecajem alkohola i nekorištenje zaštitne kacige tijekom vožnje. Iz evidentiranih prekršaja razvidno je da, iako je utvrđen manji broj prekršaja isti se i nadalje pojavljuju, posebno u toplijem dijelu godine kada maloljetne osobe upravljanu mopedima i motociklima kada se i događa najveći broj prometnih nesreća u kojima sudjeluju maloljetnici u svojstvu vozača.

4. PREVENCIJA PREKRŠAJA U CESTOVNOM PROMETU S POSEBNIM OSVRTOM NA MALOLJETNE OSOBE

Društvo se već dugi niz godina pokušava baviti suzbijanjem prekršaja u cestovnom prometu. Najčešće se u prošlosti pokušavalo prometne, ali i ostale oblike delikvencije suzbijati represijom. Propisivali su se i donosili mnogi zakonski i podzakonski akti u tom cilju, povećavao se iznos kazni, policiji se davale velike ovlasti. Iz povjesnih se knjiga sjećamo, uvođenja prohibicije u Sjedinjenim Američkim Državama radi zabrane točenja i proizvodnje alkohola, koja ne samo da nije doprinijela njegovoj zabrani, već su se upravo obrnuto, razvili obilici raznih kriminaliteta. U Republici Hrvatskoj, sedamdesetih godina prošlog stoljeća, prometna je policija bila izuzetno kadrovski popunjena i opremljena vozilima i uređajima za mjerenje brzine i snimanja raznih prekršaja u prometu te su ima dane velike ovlasti u represivnom smislu, pa ni u takvim uvjetima nisu uspjeli u suzbijanju prometne delikvencije.

Upravo iz navedenih razloga, i mnogih drugih sličnih kroz povijest, društvo je uvidjelo da se na suzbijanje kriminaliteta uopće, a ujedno i prometne delikvencije ne može isključivo utjecati represijom, pa se počelo sa iznalaženjem novih načina za njegovo suzbijanje. Tako se ipak u današnjem suvremenom društvu došlo do promjene pristupa u rješavanju toga problema pomoću prevencije, koja po svojim konkretnim rješenjima postaje dugoročna, obećavajuća i razumna orjentacija. Unatoč tome, ni jedno se društvo u potpunosti nije odreklo represije u potpunosti. U suzbijanju prometnih delikata, danas se podjednako koriste represivne i preventivne mjere koje su međusobno uzajamno povezane i čini se da ne idu jedna bez druge. Danas niti jedna suvremena država nema isključivo preventivni, odnosno isključivo represivni sustav.

Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske je prije desetak godina na preventivnom planu započelo sa projektom policije u zajednici te preventivnim aktivnostima kroz rad sa maloljetnicima. Na taj se način edukacijama djece u

vrtićima i školama provodi prometni odgoj i obrazovanje. Prometni je odgoj ključan već od najranije dobi. Jedan od oblika prometnog odgoja i obrazovanja je prometna kultura, odnosno kultura ponašanja u prometu. Prometna se kultura ne spominje niti u jednom zakonu pa ima isključivo preventivni karakter. Njome se upravo želi utjecati na smanjenje stradavanja u cestovnom prometu. Smatra se da se, kao i svako kulturno ponašanje, tako i ponašanje u prometu, stječe od najranije dobi. Prema tome, značajnu ulogu u njenom stjecanju imaju roditelji, tj. obitelj i odgojno-obrazovni sustav. Edukacijom o prometu na cestama potrebno je obuhvatiti i roditelje kako bi sami pravilno usmjeravali svoju djecu za sigurno sudjelovanje u prometu, tim više što su im oni prvi i najuvjerljiviji uzori. Posebice u suzbijanju tzv. prekršaja pasivne sigurnosti, kao što su: nekorištenje sigurnosnog pojasa, nekorištenje zaštitne kacige, uporabe mobitela za vrijeme vožnje, prijevoz djece u vozilima u dječjoj sjedalici i sl. Vidljivo je u tablicama iz prethodnog poglavlja kako je najviše djece stradalo u prometnim nesrećama upravo u svojstvu putnika u osobnim automobilima. Stoga je od izuzetne važnosti da se odgajanje djece u prometu i promidžba među odraslima provode neprekidno, čemu treba pridodati dugoročni značaj.

Za provedbu i postizanje što kvalitetnijih prometnih preventivnih mjera, nije samo dovoljno djelovanje Ministarstva unutarnjih poslova, već je potrebno aktivnije uključiti i druga tijela kao što su Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta, Ministrastvo socijalne politike i mladih, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstvo zdravlja, Ministarstvo pravosuđa, Hrvatski auto klub, Centar za vozila, ali i mnoge druge subjekte izvan sustava države-razne nevladine, građanske, stručne i ostale udruge, sredstva javnog priopćavanja itd., koje nerjetko mogu brže djelovati od ponekad spore državne administracije. (Ljubić, M. i dr. 2010.).

Iako prema statističkim pokazateljima Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske (www.mup.hr), ljudske pogreške najčešće dovode do prometnih nesreća, one mogu biti prouzrokovane i ostalim čimbenicima

dinamičnog prometnog sustava, tj. prometalom, odnosno vozilom te prometnim okolišom. Prometne preventivne aktivnosti u cestovnom prometu usmjerene su i na ta dva bitna čimbenika.

Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske je prije desetak godina na preventivnom planu započelo sa projektom policije u zajednici, dok Postaja prometne policije Pula u suradnji s BINA Istrom od 2015. godine provodi projekt "Ubacite oprez u brzinu" namijenjen prvenstveno maloljetnim osobama, odnosno učenicima završnih razreda srednjih škola i kandidatima za vozače u autoškolama. U predavanju je naglasak dat na opasnosti prebrze vožnje, vožnje pod utjecajem alkohola i opojnih droga. Također, posebno im se naglašava da vode računa o eventualnoj alkoholiziranosti osobe koja ih prevozi ali i o njihovom negativnom utjecaju na vozača – pretpostavka je da će ukoliko se u vozilu prevoze tri ili više osobe malađe životne dobi njihov utjecaj na vozača biti nepovoljniji u smislu sigurnosti (objesna vožnja, nepropisno pretjecanje, prekoračenje brzine kretanja, prolazak kroz “crveno svjetlo“ i sl.)

Kada se govori o preventivnim mjerama spram vozilima, njima se u prvom redu želi ukazati na sigurnost i tehničku ispravnost vozila te na propisanu opremu koju moraju imati. Posebice se ovdje naglasak stavlja na školske autobuse i autobuse kojima se prevoze djeca, ispravnost bicikala i mopeda te motocikala, kojima najmlađi sudionici i najčešće upravljaju. Smanjenju broja prometnih nesreća u velikoj su mjeri doprinijela nova, modernija i sigurnija vozila sa kvalitetnijom opremom i ugrađenim raznim sigurnosnim sustavima (sustav ABS, zračni jastuci u vozilima, ugrađeni sigurnosni pojasevi na stražnjim sjedištima idt.).

Preventivnim mjerama koje se odnose na prometni okoliš, žele se u prvom redu detektirati tzv. „crne točke“, odnosno mjesta na kojima se najčešće događaju najteže prometne nesreće. Kada se takva mjesta, statističko-analitičkim praćenjem stanja sigurnosti u cestovnom prometu otkriju, nadležnim tijelima, odnosno vlasnicima i koncesionarima cesta, ili područnoj lokalnoj i regionalnoj

samoupravi se predlažu inicijativne mjere radi njihove što žurnije sanacije. Izgradnja novih i modernijih te kvalitetnijih i sigurnijih prometnica sa jasnom prometnom signalizacijom od velike je važnosti za sigurnost cestovnog prometa. Također, i ovdje je od izuzetne važnosti uska suradnja i uključenje u ovu problematiku i drugih institucija od područne lokalne i regionalne samouprave do nadležnih državnih institucija.

U prevenciji u cestovnom prometu između ostalih, u svakom bi slučaju valjalo istaknuti Udrugu obitelji stradalih u prometu, nastalu 2007. godine (www.stradaliuprometu.hr), a koja predlaže Vladi Republike Hrvatske konkretne preventivne mjere kao što su:

- Uvođenje jedinstvenog nacionalnog registra žrtava u prometnim nesrećama,
- Potreba za uviđenjem kvalitetnije edukacije mlađih osoba u cestovnom prometu, a edukatori bi trebali biti djelatnici Hitne medicinske pomoći,
- Uvođenje u edukaciji drugog mišljenja koje bi davali ispitivači i instruktori,
- Uvođenje dodatnih zdravstvenih pregleda u auto školama,
- Doktori opće medicine bi trebali prijaviti Ministarstvu unutarnjih poslova svaku osobu koja se predozirala opojnim sredstvom, a Ministarstvo unutarnjih poslova bi na temelju te obavijesti zatražilo da se takva osoba podvrgne izvanrednom liječničkom pregledu,
- Na mjestu prometne nesreće bi trebao biti prisutan psiholog kao dio Hitne medicinske pomoći kada policijski službenici idu obavjestiti obitelj o smrtnom slučaju.

4.1. Odredbe Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa

Odlukom Vlade Republike Hrvatske, a na prijedlog Ministarstva unutarnjih poslova, prvi puta je 1994. godine donesen Nacionalni program sigurnosti

cestovnog prometa za razdoblje od dvije godine (NN 59/11), kojim su postignuti pozitivni rezultati pa je već drugi takav program donesen 1996. godine i to za razdoblje do 2000. godine. Treći je donesen za razdoblje od 2001. do 2005., a četvrti od 2006. do 2010. godine.

Novi nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa je donesen 2011. godine na razdoblje od deset godina, odnosno do 2020. godine, a temelji se na odredbama i smjernicama Moskovske deklaracije i rezolucije Ujedinjenih naroda (UN 62/244 iz 2010.).

Glavni cilj ovoga Nacionalnog programa sigurnosti je smanjenje broja smrtno stradalih osoba do 2020. godine za 50% u odnosu na stanje u 2010. godini (Orlović, 2011).

Temeljnu značajku Nacionalnog programa obilježavaju postavljeni kvantitativni i kvalitativni ciljevi definirani programima, nositeljima aktivnosti, načinima izvršenja zacrtanih mjera te praćenjem rezultata i vrednovanje Programa.

Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. planira poduzeti skup mjera koje se odnose na infrastrukturu cestovnih prometnica, zakone u cestovnom prometu i posebno težište staviti na obrazovanje budućih vozača. Cilj Programa je smanjiti broj poginulih u prometnim nesrećama sa 426 u 2010. godini, na 213 u 2020. godini. Nacionalni program to predviđa iz razloga što se na globalnom nivou predviđa da će prometne nesreće zauzeti visoko peto mjesto po uzroku smrtnosti stanovništva, ukoliko se nastave dosadašnji trendovi. Poražavajući je podatak da su, za smrtnost mladih (u dobi od 10 do 25 godina), prometne nesreće već sada na prvom mjestu uzročnika.

Uz temeljni cilj kojim se do 2020. godine planira smanjenje smrtno stradali u prometnim nesrećama, određeni su i definirani kvantitativni ciljevi i to:

Poštivanjem dopuštene brzine kretanja vozila na cestama u optimalnim prometnim uvjetima kod 90% vozača, a ostali vozači ne smiju utvrđena ograničenja prekoračiti za više od 15 %,

- Stupnjem raspršenosti svih brzina kretanja vozila u prometnom toku od najviše 10%,
- Stupnjem uporabe sigurnosnog pojasa (vozači i putnici u vozilu) od oko 98%,
- Stupnjem uporabe zaštitne kacige (vozači mopeda i motocikla i putnici na tim vozilima) od oko 98%,
- Smanjenjem udjela onih koji su pod utjecanjem alkohola prouzrokovali prometne nesreće sa sadašnjih 13,5% na osam posto, te smanjenjem udjela poginulih sudionika u tim nesrećama s 30,3% na 15 %,
- Smanjenjem broja smrtno stradalih osoba koje su umrle tijekom prijevoza do bolničke ustanove ili su umrle u roku od 30 dana od stradavanja u prometnoj nesreći za 30%,

te također i kvalitativni ciljevi kojima se nastoji:

- Poticati provedbu preporuka Svjetskog izvješća o prevenciji ozljeda u cestovnom prometu Svjetske zdravstvene organizacije,
- Pojačati ulogu Vlade u području sigurnosti cestovnog prometa, uključujući i imenovanja ili jačanja strukovnih agencija i srodnih mehanizama koordinacije na nacionalnoj i subnacionalnoj razini,
- Postaviti ambiciozan, ali ostvariv cilj smanjenja broja nesreća na državnoj razini čije je izvršenje jasno povezano s planiranim investicijama, što će mobilizirati potrebna sredstva koja će omogućiti učinkovitu i održivu provedbu planiranih ciljeva u okviru sigurnosne strategije,
- Izraditi posebna rješenja za razvoj i provedbu politike i infrastrukture kako bi se zaštitili svi sudionici u prometu, a osobito oni najranjiviji kao što su pješaci, biciklisti, motociklisti i korisnici javnog prijevoza, te djeca, starije osobe i osobe s invaliditetom,

- Započeti organizirati i provoditi sigurniji i održivi prijevoz, što uključuje inicijativu i planiranje korištenja zemljišta i poticanje alternativnih oblika prijevoza,
- Usklađivati propise vezane za sigurnost prometa na cestama s dobrom praksom prihvaćanja relevantnih rezolucija, instrumenata i mnogih priručnika izdanih od strane Ujedinjenih naroda o sigurnosti vozila i sustava registracije vozila u skladu s odgovarajućim međunarodnim standardima,
- Poticati tvrtke da aktivno doprinose poboljšanju rada na sigurnosnim standardima ceste i sigurnosti na njima, korištenjem najbolje prakse u upravljanju voznim parkom,
- Poticati suradnju i aktivnosti između relevantnih tijela javne uprave, privatnog i javnog sektora i civilnog društva,
- Poboljšati metode i načine prikupljanja podataka tako da budu usporedivi na međunarodnoj razini, uključujući i usvajanje standardnih definicija (kao što su: smrt na cesti u prometnoj nesreći ili smrt od posljedica prometne nesreće u roku od 30 dana te standarde definicije lake, srednje ili teške ozljede u prometnoj nesreći), što olakšava usklađivanje, pouzdanost i mjerljivost prikupljenih podataka o prometnim nesrećama,
- Jačati medicinsku skrb o osobama ozlijeđenim u prometnim nesrećama, poboljšati izvanbolničke hitne medicinske službe i bolničke rehabilitacije i socijalne reintegracije implementacijom odgovarajućih zakonskih rješenja, razvojem ljudskih resursa i poboljšanjem pristupa zdravstvenoj skrbi kako bi se osogurala pravovremena i djelotvorna dostupnost onima kojima je potrebna.

Nacinalnim programom sigurnosti cestovnog prometa (NN 59/11) ponajprije se želi utjecati na sudionika u prometu, odnosno na njegovo ponašanjem odgojem i obrazovanjem, obzirom da je sudionik u prometu najvažnija karika u lancu sigurnosti te o njemu najviše ovisi sigurnost prometa na cestama.

Mjere koje treba provoditi kako bi se postigli ciljevi zamišljeni ovim programom, mogu se podjeliti u pet područja djelovanja i to:

- *Promjena ponašanja sudionika u prometu, odnosi se na:*
    1. poštivanje brzine kretanja,
    2. vožnju pod utjecajem alkohola ili droge ili lijekova,
    3. korištenje sigurnosnog pojasa i zaštitne kacige,
    4. edukacije u području sigurnosti cestovnog prometa,
    5. osposobljavanja kandidata za vozače i vozački ispiti,
    6. najranjivije sudionike u prometu,
    7. vožnju na nedovoljnoj udaljenosti,
    8. agresivnu vožnju,
    9. umor vozača i ometanje u vožnji.

- *Bolja cestovna infrastruktura:*
    1. detekcija i saniranje opasnih mjesta,
    2. povećanje sigurnosti prometa na gradskim prometnicama,
    3. vožnja suprotnim (zabranjenim) smjerom na autocesti,
    4. sigurnost prometa u tunelima.
    5.
- *Sigurnija vozila:*
    1. vozila za prijevoz djece,
    2. teretna vozila i autobusi,
    3. tehnička ispravnost vozila.

- *Učinkovita medicinska skrb nakon prometnih nesreća:*
    1. hitna medicinska služba,
    2. medicinska skrb o unesrećenim u zdravstvenim ustanovama,
    3. educiranje građanstva u pružanju prve pomoći.

- *Ostala područja djelovanja:*
    1. građanske udruge i javnost,
    2. legislativa,
    3. osnivanje novih tijela,
    4. znanost u funkciji sigurnosti prometa,
    5. mediji u funkciji sigurnosti prometa.

Na razini Europske unije u pripremi je izrada novog Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2020-2030. U smjernicama su posebno izdvojene aktivnosti vezane za sigurnost djece, mladih osoba i novih vozača te se predlaže uvođenje prometne edukacije djece i maloljetnika (12-18) s posebnim naglaskom na edukaciju o opasnostima visokorizičnog ponašanja maloljetnika tijekom vožnje u noćnim satima, kao i edukaciji maloljetnih putnika kojima se treba ukazivati na svoj potencijalno negativni utjecaj na vozača. (European Transport Safety Council, 2018.)

4.2. STRATEGIJE ZA POVEĆANJE SIGURNOSTI DJECE I MALOLJETNIH OSOBA U PROMETU

Svaki dan od posljedica prometnih nesreća smrtno strada 500 djece u svijetu. Prema procjenama Svjetske zdravstvene organizacije prometne nesreće se nalaze među prva četiri uzroka smrtnosti u djece u dobi 5-17 godina. Najviše stope smrtnosti zbog prometnih nesreća su u slabo i srednje razvijenim državama svijeta. U prometnim nesrećama u svijetu, djeca i maloljetnici najviše stradaju kao pješaci (38%), zatim kao putnici/vozači u osobnim vozilima (36%), motociklisti (14%), biciklisti (6%) te u svojstvu ostalih sudionika u prometu (7%). Svjetska zdravstvena organizacija izdvaja deset učinkovitih strategija/mjera za povećanje sigurnosti djece i maloljenika u prometu (http://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten_Strategies_For_Keeping_Children_Safe_on_the_Road.pdf?ua=1).

1. Kontrola brzine u prometu

Prekomjerna ili neprimjerena brzina jedan je od najvećih rizika za nastanak prometnih nesreća. Smatra se da prekomjerna/neprimjerena brzina doprinosi nastanku najmanje jedne trećine prometnih nesreća u visokorazvijenim državama dok je u slabo i srednje razvijenim državama taj udio i veći. Kako bi se smanjio broj prometnih nesreća zbog brzine potrebno je ograničiti brzinu sukladno namjeni prometnica, ograničiti brzinu do 30 km/h u dijelovima prometa s povećanim brojem pješaka, koristiti kamere za brzinu, te prometne znakove, prometna svjetla i opremu za smirivanje prometa (primjerice uzdignute plohe i izbočine). U Londonu je u posljednjih dvadeset godina uvedeno obavezno ograničenje brzine na 30 km/h u okolini škola što je dovelo do smanjenja stradavanja pješaka za 50%, a biciklista za 28% u razdoblju 1987-2006.godine.

2. Ograničenje alkohola u prometu

Alkohol je jedan od poznatih rizika za prometne nesreće. Rizik za nastanak prometnih nesreća je povećan i kod koncentracije alkohola od 0.04 g/kg (0.4 promila) u krvi vozača. Stoga se preporuča zakonskim odredbama ograničiti maksimalno dopuštenu količinu alkohola u krvi vozača na 0.5 promila ili manje, a za mlade vozače 0.02 promila li manje, povećati primjenu zakonskih odredbi češćim provjerama koncentracije alkohola u krvi vozača te zakonski ograničiti prodaju alkohola maloljetnicima.

3. Korištenje kaciga za bicikliste i motocikliste

Za djecu koja voze bicikl i/ili moped/motocikl, korištenje kaciga je najbolja mjera zaštite od ozljeda glave. Pravilno korištenje kaciga smanjuje rizik od ozljeda glave za 69% u biciklista svih dobi, kod motociklista za 40%, a od težih ozljeda glave za čak 70%. Stoga bi se trebalo osigurati primjenu standarda za određene tipove kaciga, osigurati dostupnost kaciga za potencijalne korisnike, poticati edukaciju roditelja i djece o važnosti upotrebe zaštitnih kaciga pri vožnji bicikla/mopeda/motocikla.

4. Prijevoz djece u sjedalicama/postoljima

Kako bi se smanjilo ozljeđivanje djece vozilima trebaju biti smještena i pravilno vezana u odgovarajućim stolicama ili postoljima sukladno njihovoj dobi, visini i težini. U usporedbi s korištenjem samo sigurnosnog pojasa za odrasle, korištenje postolja smanjuje rizik od težih ozljeda prilikom prometnih nesreća za 59% u djece dobi 4 - 7 godina. Preporuke za siguran prijevoz djece uključuju izradu i primjenu zakonskih odredbi za siguran prijevoz djece (autosjedalice, postolja), osiguranje dostupnosti dječjih autosjedalica, obvezu proizvođača automobila za ugradnju isofix sustava za bolje učvršćivanje autosjedalica, edukaciju roditelja za pravilno korištenje auto sjedalica i postolja za djecu.

5. Povećanje vidljivosti djece u prometu

Kako bi se smanjilo stradavanje pješaka i biciklista u prometu preporuča se nošenje svijetle odjeće, korištenje reflektirajućih materijala na odjeći, torbama i slično, obavezna uporaba svjetala na biciklima, korištenje upaljenih svjetala na motociklima tijekom cijelog dana, te primjereno osvjetljenje prometnica.

6. Poboljšanje cestovne infrastrukture

Prilikom izgradnje novih prometnica treba voditi računa o sigurnosnim mjerama. Isto tako postojeće prometnice treba poboljšati u cilju povećanja sigurnosti svih sudionika u prometu. To se može postići postavljanjem odgovarajućih prometnih znakova, svjetala, signalizacije, pješačkih prijelaza, zatim primjerenim osvjetljenjem prometnica, odvajanjem različitih sudionika u prometu, izgradnjom nogostupa za pješake, biciklističkih staza i fizičkim odvajanjem prometnica za kretanje vozila u suprotnim smjerovima.

7. Unaprjeđenje dizajna i sigurnosnih standarda vozila

Dizajn i primjena sigurnosnih standarda pri proizvodnji vozila doprinosi povećanju sigurnosti odraslih i djece kako u samom vozilu tako i iz van njega, primjerice redizajn vanjskog prednjeg dijela vozila u cilju smanjenja ozljeda prilikom naleta na pješake, zračni jastuci, ugradnja kamera i alarmnog sustava za detekciju manjih objekata i sl. .

8. Smanjenje rizika za mlade/nove vozače

U nekim državama dozvoljena donja dobna granica za upravljanje osobnim vozilima je 15 godina. Mladi vozači su posebno rizična skupina sudionika za stradavanje u prometu. Zbog neiskustva, češće upotrebe alkohola i/ili droga, potrebe za dokazivanjem pred vršnjacima (brza vožnja posebno za mlađe vozače muškog spola) češće uzrokuju prometne nesreće. Kako bi se smanjio broj prometnih nesreća u kojima sudjeluju mladi/novi vozači preporuča se uvođenje obaveznog osposobljavanja za upravljanje vozilima kroz više stupnjeva.

U državama u kojima je uvedeno obavezno osposobljavanje vozača za upravljanje vozilom kroz razrede/stupnjeve došlo je do smanjenja prometnih nesreća u kojima su učestvovali novi/mladi vozači za 46%.

9. Osiguranje zbrinjavanja djece ozlijeđene u prometnim nesrećama

Unaprjeđenje hitnog medicinskog zbrinjavanja, transporta i rehabilitacije ozlijeđenih u prometnim nesrećama povećava preživljavanje i smanjenje teških posljedica kao što je invalidnost. Potrebno je osigurati edukaciju prosvjetnih radnika i drugih koji se brinu o djeci za primjenu osnovnih postupaka pružanja prve pomoći kod ozljeda, osigurati primjenu suvremenih metoda zbrinjavanja, osigurati primjeren transport ozlijeđene djece do zdravstvenih ustanova, osigurati vozila hitne pomoći posebnom opremom za zbrinjavanje djece, povećati broj bolnica prijatelja djece u cilju pružanja sveobuhvatnog zbrinjavanja djece uključujući i psihičke posljedice stradanja u prometnim nesrećama, unaprjeđenje pedijatrijske zdravstvene zaštite djece predškolske dobi, osiguranje savjetovališta vezano za legislativne i financijske aspekte prometnih nesreća.

10. Nadzor djece i maloljetnika u blizini škola

Mala djeca ne mogu potpuno procijeniti opasnosti iz okoline. Stoga roditelji i drugi staratelji imaju važnu ulogu u podučavanju djece opasnostima prometa i učenju sigurnog ponašanja u prometu. Supervizija podrazumijeva na primjer nadzor u smislu nošenja zaštitnih kaciga u djece, pravilan prijevoz djece u vozilima (u auto sjedalicama, postoljima) te postavljanje protokola za sigurne zone oko škole.

5. ZAKLJUČAK

Sve zemlje Europske unije, među kojima i Republika Hrvatska, provode čitav niz različitih mjera s ciljem suzbijanja prometne delikvencije, odnosno pokušavaju djelovati na određene sudionike u prometu kako bi se spriječila stradavanja u prometu.

Razvojem suvremenog društva, ubrzanim razvojem infrastrukure, mnoštva prometnica, urbanih sredina, povećanim brojem vozila, vozača i ostalih sudionika u prometu, razvio se „suvremeni promet“. Samim time, pred suvremeno se društvo također iz mnoštva razloga postavljaju pravila ponašanja, odnosno propisuju se određene norme, tj. propisi kojih su se sudionici u prometu dužni pridržavati. U takvom okruženju pojedini sudionici u prometu „iskaču“ iz okvira propisanih normi, što nesvjesno, što svjesno, te na taj način, u prvom redu nenamjerno, čine propuste i pogreške koje mogu izazvati i izrazito štetne posljedice. Pri tome valja napomenuti kako svako pogrešno ponašanje u cestovnom prometu ne mora nužno uzrokovati neželjene i štetne posljedice. One mogu biti i uzrok spleta različitih okolnosti.

Stradavanje maloljetnih osoba i mladih vozača u cestovnom prometu vrlo je značajan problem gostovo svih država u svijetu. Kako bi se smanjio broj prometnih nesreća, ozljeda i smrtnog stradavanja u kojima sudjeluju i koje izazivaju mladi vozači, provode se posebne preventivne i zakonske mjere koje se odnose isključivo na populaciju spomenutih sudionika u prometu.

Za preveniranje prometnih delikata i sprječavanje neželjenih posljedica često se nastoji senzibilirati šira društvena zajednica. Ona se u posljednje vrijeme, uz policiju sve više nastoji aktivno uključiti u prometnu problematiku putem sredstava javnih priopćavanja, raznih nevladinih, građanskih i stručnih udruga, roditelja, odgojitelja, učitelja.

6. LITERATURA

1. Cerovac, V. Tehnika i sigurnost prometa. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.
2. European Transpost Safety Council, Briefing EU Strategic Action Plan on Road Safety, June 2018. https://etsc.eu/euroadsafetydata/ , pristupljeno 23. lipnja 2018.
3. Interna evidencija Policijske uprave Istarske, Postaje prometne policije Pula-Pola,
4. Ljubić, M. i dr. (2010.), Strategija prometne preventive u osnovnoj školi, Zagreb, MUP RH,
5. Ministarstvo unutarnjih poslova http://www.mup.hr/, pristupljeno 22. lipanj 2018. godine
6. Mršić, Ž. (2010.), Poslovi i zadaće prometne policije, Zagreb, MUP RH, Policijska Akademija
7. Orlović, B. (2011.), Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011-2020. godine, Zagreb, MUP RH, Policijska Akademija,
8. Perotić, V.: Prometna tehnika 1, Škola za cestovni promet, Zagreb, 2006
9. Preventing Road Traffic Injury: A Public Health Perspective for Europe, HWO/Europe, European Conference of Ministers of Transport, 2003
10. Promet http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=50633, pristupljeno 27. lipnja 2018.
11. Rotim, F. Sigurnost cestovnog prometa i prevencija nezgoda. Suvremeni promet, 3-4, Zagreb, 2000, str.218.-224. Vlada Republike Hrvatske, (2007.), Prekršajni zakon (NN 107/07, 39/13, 157/13, 110/15, 70/17),
12. Vlada Republike Hrvatske, (2011), Zakon o sudovima za mladež (NN 84/11, 143/12, 148/13, 56/15),
13. Vlada Republike Hrvatske, (2012), Kazneni zakon Republike Hrvatske (NN 125/11, 144/12, 56/15, 61/15, 101/17),
14. Vlada Republike Hrvatske, (2018.), Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13,92/14,64/15,108/17),

15. Ten strategies for keeping children safe on the road. WHO. http://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten_Strategies_For_Keeping_Children_Safe_on_the_Road.pdf?ua=1, pristupljeno 22. lipnja 2018

SAŽETAK

Tema završnog rada su prometni prekršaji maloljetnika. Analizirani su osnovni čimbenici sigurnosti cestovnog prometa, i zakonske odredbe u tom kontekstu. Analizirani su, i statistički pokazatelji maloljetnih sudionika u prometu koji su izazvali, i stradali u prometnim nesrećama na području Postaje prometne policije Pula-Pola u razdoblju od 2015. godine do 2017.godine, te represivne mjere poduzete prema maloljetnicima u cilju povećanja stanja sigurnosti cestovnog prometa. Dok je na kraju završnog rada stavljen poseban naglasak na preventivne mjere

SUMMARY

The theme of the final thesis are traffic offenses by minors. The basic factors of road traffic safety were analyzed, but also the legal provisions in that context. Besides that, the statistical indicators of minors in two positions were analyzed - first, as the ones who got injured in the traffic accidents and second, as the ones that caused the accident in the period between 2015 and 2017 in the area of the Pula-Pula Police Station and the repressive measures that were taken against minors in order to increase road traffic safety. At the end of the final thesis, special emphasis was put on preventive measures.