

Pravni okvir za električni romobil u cestovnom prometu

Presečki, Maja

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:691507>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-01**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
PRAVNI FAKULTET
KATEDRA ZA POMORSKO I OPĆEPROMETNO PRAVO

Maja Presečki

**PRAVNI OKVIR ZA ELEKTRIČNI ROMOBIL U
CESTOVNOM PROMETU**

Diplomski rad

Voditelj: izv. prof. dr. sc. Mišo Mudrić

Zagreb, rujan 2022.

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. POJAVA ELEKTRIČNIH ROMOBILA U PROMETU	2
3. ELEKTRIČNI ROMOBILI U PROMETU U HRVATSKOJ	4
3.1. AKTUALNO STANJE U PROMETU ELEKTRIČNIM ROMOBILIMA	4
3.1.1. PROMETE NESREĆE U KOJIMA SU SUDJELOVALI ELEKTRIČNI ROMOBILI	5
3.2. POSTOJEĆE PRAVNO UREĐENJE	6
3.3. PROCES PRAVNOG REGULIRANJA	7
3.3.1. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	8
3.3.1.1. DEFINIRANJE ELEKTRIČNOG ROMOBILA	8
3.3.1.2. PROMETNA PRAVILA	9
3.3.2. KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	11
3.3.3. ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA	14
3.3.4. OSIGURANE U PROMETU ELEKTRIČNIM ROMOBILOM	14
3.3.4.1. TRENUTNE PRAVNE NEDOREČENOSTI	15
3.3.4.2. MOGUĆA PRAVNA RJEŠENJA	15
3.3.5. DRUGI PRAVNI AKTI	17
4. PRAVNA UREĐENJA PROMETA ELEKTRIČNIM ROMOBILOM U DRUGIM ZEMLJAMA	19
4.1. NJEMAČKA	19
4.2. FRANCUSKA	21
4.3. VELIKA BRITANIJA	23
5. ZAKLJUČAK	25
6. LITERATURA	27

SAŽETAK

PRAVNI OKVIR ZA ELEKTRIČNI ROMOBIL U CESTOVNOM PROMETU

U procesu urbane mobilnosti i mikromobilnosti u Hrvatskoj električni romobili sve su prisutnija realnost. Njihovo sudjelovanje u prometu trenutno nije zakonski prepoznato ni regulirano, odnosno zakonski su tretirani odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama koje se odnose na pješake. Traje proces zakonskog reguliranja koji se temelji na donošenju izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama. U predloženim odredbama električni romobil se uvrštava u kategoriju vozila pod nazivom osobna prijevozna sredstva. Nadalje, određena su pravila mjesta i načina kretanja, svjetlosni elementi koje vozilo mora imati kao i uvjeti kada sam vozač mora biti opremljen reflektirajućom odjećom, ponašanje vozača električnog romobila u prometu te zaštitna oprema.

Navode se pitanja i dileme vezana za osiguranje potaknuta brojnim prometnim nesrećama u kojim su sudjelovali ili ih skrivili vozači električnih romobila. U cijelom procesu regulacije uz tijela državne uprave važnu ulogu imaju jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, kao i korištenje iskustava drugih europskih zemalja koje su to pitanje već zakonski regulirale.

Ključne riječi: električni romobil, osobna prijevozna sredstva, Zakon o sigurnosti prometa na cestama, osiguranje od odgovornosti za štetu, mikromobilnost, pravno reguliranje.

ABSTRACT

LEGAL FRAME FOR ELECTRIC SCOOTER IN ROAD TRAFFIC

In the process of urban mobility and micromobility in Croatia, electric scooters are an increasingly present reality. Their participation in traffic is currently not legally recognized or regulated, that is, they are legally treated by the provisions of the Traffic Safety Act relating to pedestrians. The process of legal regulation based on the adoption of amendments to the Road Traffic Safety Act is ongoing. In the proposed provisions, the electric scooter is included in the category of vehicles called personal means of transport. Furthermore, the rules of location and manner of movement, lighting elements that the vehicle must have as well as the conditions when the driver must be equipped with reflective clothing, the behavior of the driver of the electric scooter in traffic and protective equipment are determined.

Issues and dilemmas related to insurance caused by numerous traffic accidents in which drivers of electric scooters participated or caused them are listed. In the whole process of regulation, local and regional self-government units have an important role in addition to state administration bodies, as well as the use of the experience of other European countries that have already legally regulated this issue.

Keywords: electric scooter, personal means of transport, Road Traffic Safety Act, liability insurance, micromobility, legal regulation.

Izjava o izvornosti

Ja, Maja Presečki (JMBAG 0066181232, Građanskopravni modul) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Maja Presečki

1. UVOD

U kulturi življenja, na globalnom planu i u našoj zemlji, uz sveprisutnu digitalizaciju, događaju se promjene koje se odnose i na područje prometa, napose u urbanim područjima. Uslijed sve većih prometnih zagušenja, procesa osvještavanja povezanosti načina kretanja u prometu i osobnog zdravlja, procese osvještavanja mogućnosti osobnog doprinosa smanjenju zagađenja okoliša, sve su prisutniji novi izbori sudjelovanja u prometu povezani s mikromobilnošću. Vezano za promet i ekološku osviještenost građana, državnih institucija i lokalnih tijela, snažni poticaj daju podaci o velikom udjelu prometa u sveukupnom onečišćenju okoliša. Različiti izvori navode da taj udio prometa iznosi 25% u sveukupnom onečišćenju.¹ Za cestovni promet, odnosno cestovna vozila navode se podaci da je njihov udio u emisiji stakleničkih plinova između 70 do 85%.² Tome treba dodati i onečišćenje zraka te onečišćenje bukom. U procesu zagovarane energetske tranzicije, Europska unija različitim strategijama potiče i smanjenje negativnih učinaka prometa: usmjeravanje na manje onečišćujuće vrste prometa, upotrebu održivih prometnih sredstava, trajne mjere za uvođenje održive mobilnosti, primjerice uvođenje i/ili širenje pješačkih zona, spuštanje rubnjaka, uvođenje sustava javnih bicikala i električnih romobila. U svezi s time koriste se termini kao što su ekološki transport i zeleni promet. Jedno od zajedničkih obilježja za takva vozila je to što koriste energiju iz obnovljivih i održivih izvora ili su električna vozila (električni auto, električni bicikl, električni romobil...).

U kontekstu globalne urbane mobilnosti unatrag četiri godine, uz bicikle, učestala je pojava električnih romobila u prometu i u našoj zemlji. Kako raste njihova prisutnost, sve je izraženiji sigurnosni problem jer njihovu pojavu sve donedavno nije pratila potrebna zakonska regulativa, odnosno odredbe o načinu sudjelovanja u prometu. Izostanak regulacije, osim nepovoljnog učinka na fizičku sigurnost sudionika, negativno utječe i na privrednu djelatnost/ekonomski aspekt - problem malih i velikih iznajmljivača električnih romobila koji se pojavljuju u hrvatskim gradovima kao partneri jedinicama lokalne samouprave u poticanju mikromobilnosti u prometu.

¹ Europska agencija za okoliš - <https://www.eea.europa.eu/hr/themes/prijevoz/intro>; zadnja izmjena 2020-03-05 (posjećeno 17.6. 2022.) i Europski tjedan mobilnosti od 16. do 22. rujna - <https://www.iusinfo.hr/aktualno/dnevne-novosti/23313> - 17.09.2015 (posjećeno 17.6. 2022.).

² Ibid.

Cilj je rada istražiti i opisati trenutnu situaciju sudjelovanja električnih romobila u prometu s obzirom na važeću zakonsku regulativu, tijek i sadržaj procesa izmjene zakonske regulative i iskustva nekih europskih zemalja u pravnom reguliranju.

2. POJAVA ELEKTRIČNIH ROMOBILA U PROMETU

Električni romobil najjednostavnije je definirati kao romobil³ kojemu je dodan električni motor. *“Električni romobil (e-romobil) je romobil kojemu je dodan električni motor, što znači da vozač stoji na dasci s obje noge i ne odgurava se nogom o tlo, jer ga pokreće električni motor.”*⁴

Iako su električni romobili prisutniji u prometu unatrag posljednjih nekoliko godina, njihova pojava u prometu datira još s kraja 19. stoljeća. Različite prethodnice danjašenjem električnom romobilu pojavljuju se tijekom 20. stoljeća. Unatrag zadnjih deset godina proizvodnja električnih romobila doživljava procvat na tržištu, a time i sve veću prisutnost u cestovnom prometu. Sve veću prisutnost električnih romobila u prometu objašnjavaju brojne dobrobiti korištenja te vrste prijevoza. Na prvom mjestu je neutraliziranje prometne zagušenosti, reduciranje broja motornih vozila na prometnicama poglavito u užim središtima gradova iz kojih se ionako pokušava maknuti promet osobnim automobilima, kao i rješavanje problema nedostatka parkirališnih mjesta. Važna je i okolnost koja se odnosi na mogućnost jednostavnog kombiniranja prijevoza električnim romobilom (jer je sklopiv i lako prenosiv) i javnoga prijevoza, primjerice u slučaju kiše. Posebna je dobrobit korištenja električnih romobila što značajano doprinose smanjenju zagađenja okoliša (staklenički plinovi, zrak, buka), uz napomenu da sve više raste osvještenost pojedinaca i gradskih vlasti o potrebi aktivnog doprinosa u zaštiti okoliša. K tomu treba dodati ekonomičnost ove vrste prijevoza. Cijena utrošene električne energija za punjenje električnih romobila je neusporediva s troškovima goriva za automobile ili motocikle. Ekonomičnost povećava i činjenica da sve više gradova

³ Riječ romobil dolazi iz francuskog jezika, a prvotno je označavala dječje vozilo na dva kotača, s daskom i upravljačem na prednjem kotaču, kod kojega vozač jednom nogom stoji na dasci, a drugom se odgurava od tla i tako pokreće vozilo (koje nema vlastiti pogona) - Čurković, M., Savić, Š. (2020). Električni romobili i slična vozila – sigurnosno-osigurateljni izazov. Pravo i porezi br.7-8/20, str. 44-48.

⁴ Ibid.

razvija projekte javnih električnih romobila tako da pojedinci ne moraju ulagati osobna financijska sredstva u kupovinu vlastitih vozila. Vjerojatni poticaj bila je i pandemijska situacija posljednje dvije godine kada su se birali načini urbanog prijevoza sa što manje socijalnog kontakta, kao što je to pokazala jedna studija provedena u Gradu Berlinu.⁵

Istaknutim prednostima korištenja električnih romobila treba dodati i probleme koji se pojavljuju. Evidentno je postojanje nezanemarivih rizika za sigurno kretanje u prometu bez obzira na postojanje ili nepostojanje zakonskih odredbi koje uređuju prometovanje električnim romobilima. Rizici su prvenstveno povezani s nedovoljnim poznavanjem načina sigurnog upravljanja električnim romobilom, rastućim brojem prometnih nesreća. Nedovoljno odgovarajuće prometne infrastrukture za sigurno kretanje (primjerice zbog malih kotača električni romobili teže svladavaju promjenu podloge, rubnjake) također je značajan problem.

Uz prethodno navedeno, važno je i navesti da prema Uredbi (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i vijeća od 27. studenoga 2019. godine ne postoji obveza homologacije električnih romobila (odnosno malih električnih vozila). Naime, homologacija je postupak kojim ovlaštena institucija utvrđuje i potvrđuje da neki proizvod (osobito stranog podrijetla) odgovara propisanim standardima, da zadovoljava sve propisane uvjete. U smislu Uredbe homologacija se odnosi na ispitivanje i usklađivanje tehničkih karakteristika motornih vozila prije njihovog puštanja u promet. Drugim riječima, ne postoji obveza ispitivanja i usklađivanja tehničkih karakteristika električnih romobila na razini Europske unije. Iako ne postoji obveza, Uredba ostavlja zemljama članicama mogućnost da odrede tehničke karakteristike električnih romobila kao što je to učinila Njemačka.

Praksa pokazuje nedvojbenu prevagu prednosti upotrebe električnih romobila, a za neutralizaciju nedostataka i rizika, uz odgovarajuću zakonsku regulativu, nužno je potrebno obrazovanje javnosti (različiti projekti, akcije nadležnih državnih i lokalnih vlasti, udruga).

⁵ Vladogorec, K. (2022) ELEKTRIČNI ROMOBILI: Vozači udvostručili broj nesreća <https://putokaz.eu/elektricni-romobili-vozaci-udvostrucili-broj-nesreca/> (posjećeno 22.6.2022.).

3. ELEKTRIČNI ROMOBILI U PROMETU U HRVATSKOJ

Unatrag četiri godine sve je češća prisutnost električnih romobila u prometu na hrvatskim cestama. S kvantitativnim rastom sve se više usložnjavaju prometne situacije jer tu pojavu dugo vremena nije pratila odgovarajuća prometna regulativa. Konkretno, kada su se događale različite prometne nezgode, prije stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama⁶, vozače električnih romobila se tretiralo kao pješake. Prve formalne inicijative za zakonsku regulaciju pojavljuju se unatrag dvije godine kada Građansko-liberalni savez preko saborskih zastupnika podnosi zakonski prijedlog s ciljem uređenja prometovanja električnih romobila.⁷

3.1. AKTUALNO STANJE U PROMETU ELEKTRIČNIM ROMOBILIMA

Kao što je uvedeno spomenuto i u svim Hrvatskim gradovima sve je veća prisutnost električnih romobila u prometu. Osim što sve više pojedinaca nabavlja električne romobile i sudjeluje u prometu, uključuju se i jedinice lokalne samouprave. Sve veći broj gradova, potaknuti bilo svojim razvojnim ciljevima ili pak obvezama kao gradovi Europske unije, a vezano za očuvanje okoliša i zelene inicijative te rješavanje problema prometnog zagušenja, pokreće različite projekte i akcije kojima osigurava znatan broj električnih romobila za svoje građane. Korištenje tih gradskih/javnih električnih romobila ili je besplatno ili se koristiti kroz opciju vrlo povoljnog iznajmljivanja. Te projekte gradovi ostvaruju u suradnji s privatnim tvrtkama koje se bave iznajmljivanjem električnih romobila. Projekti su započeli 2019. godine. Jedan od prvih projekata odvio se u gradu Zadru, a jedan od posljednjih u gradu Velikoj Gorici početkom lipnja ove godine. Grad Velika Gorica osigurao je 200 električnih romobila na 14 lokacija za svoje građane. Dodatna je pogodnost za građane u ovom obliku korištenja električnih romobila što se cijeli proces najma najčešće vrši putem mobilnih aplikacija.

⁶ Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama NN 85/2022. (Klasa 022-03/21-01/131, Zagreb, 15. srpnja 2022.).

⁷ Izvješće Odbora za unutarnju politiku i nacionalnu sigurnost o Prijedlogu zakona o izmjeni i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, prvo čitanje, P. Z. br. 163 (2021).

Gradovima, jedinicama lokalne samouprave provedbu ovakvih projekata dodatno, u odnosu na pojedince, je donedavno usložnjavala zakonska neuređenost imajući u vidu da sve njihove aktivnosti moraju biti u skladu sa zakonom.

3.1.1. PROMETE NESREĆE U KOJIMA SU SUDJELOVALI ELEKTRIČNI ROMOBILI

S povećanjem broja električnih romobila uvećavaju se i različite problemske situacije, a koje uvelike umanjuju sve dobrobiti ovog prijevoznog sredstva u urbanom prometu. Najozbiljnije su dakako one koje se odnose na ugrozu fizičke sigurnosti sudionika u prometu. U svezi s time upućen je upit Ministarstvu unutarnjih poslova o podacima koliko je prometnih nesreća povezanih sa sudjelovanjem električnog romobila u prometu. Iz Ministarstva unutarnjih poslova odgovorili su da nisu u mogućnosti dostaviti tražene podatke, stoga što upravljanje električnim romobilima još nije zakonski regulirano. Nadalje navode da se osobe koje upravljaju električnim romobilima evidentiraju kao pješaci, pa ne postoje podaci o prometnim nesrećama osoba povezanih s električnim romobilima (upit i odgovor Ministarstva datiraju iz lipnja ove godine).

Iako nema službenih podataka, dostupni su brojni novinski i internetski članci o prometnim nesrećama koje su izazvali ili su u njima sudjelovali vozači električnih romobila. Na ozbiljnost situacije ukazuje podatak da se u tim nesrećama dogodio smrtni slučaj i teške tjelesne ozljede. Naravno da samo zakonsko uređenje neće potpuno neutralizirati rizike prometnih nesreća, no uvelike može doprinijeti smanjenju rizika. Kada postoji zakonska regulativa, vodi se evidencija o broju i karakteru prometnih nesreća. Slijedom toga moguće su stručne, znanstvene analize i istraživanja pa se može doći do pokazatelja na koje treba dodatno usmjeriti pozornost kako bi ih se preveniralo. Primjer jednog od takvih istraživanja je ono provedeno u Sjedinjenim Američkim Državama, a u kojemu je utvrđeno da su za trećinu nesreća krivi vozači koji prvi put upravljaju električnim romobilom. Ti vozači najčešće ne poznaju osnovna obilježja električnih romobila niti su svjesni njihovih mogućnosti niti njihove snage.⁸ U meta-studiji kanadskih zdravstvenih vlasti iz siječnja 2021. godine utvrđeno je da su najčešće ozljede vozača električnih romobila razderotine kože, iščašenja, prijelomi lubanje, ozljede mozga, kralježnice,

⁸ CDC's epidemiological e-scooter study – tromjesečno istraživanje o korištenju električnih romobila Centra za kontrolu i prevenciju bolesti u Austinu, Teksas, provedeno 2019.godine.

zuba, kontuzije te opekline.⁹ U spomenutom izvoru posebno se ističu teške ozljede glave što se povezuje s činjenicom da nošenje kacige prilikom vožnje električnog romobila u većini zemalja nije obvezno, već postoji samo preporuka o njezinom nošenju.

3.2. PRAVNO UREĐENJE DO 30. SRPNJA 2022.

Do 30. srpnja 2022. godine promet električnim romobilima nije bio zakonski uređen ni na koji način. Vozila koja se pokreću na električni pogon, pa tako ni električni romobili ne mogu se svrstati niti u jednu kategoriju vozila koja su zakonski regulirana Zakonom o sigurnosti prometa na cestama.¹⁰ Ne postoje stoga uvjeti koje moraju ispunjavati vozači, nisu odrađene površine po kojima se smiju kretati, niti je moguće zakonsko procesuiranje u slučaju nesreća s posljedicama, osim privatnim tužbama.

U Zakonu o sigurnosti prometa na cestama spominje se jedino romobil i to u članku 124. stavku 2. koji glasi:

„(2) Na kolniku je zabranjeno igranje, vožnja dječjim biciklom, romobilom i koturaljkama, kao i sanjkanje, skijanje i slično.“

Prema tumačenju navedenog članka, vozač električnog romobila zakonski se tretira kao pješak jer je to jedina mogućnost prema trenutno važećem Zakonu o sigurnosti prometa na cestama, kao što to navodi Ministarstvo unutarnjih poslova u uvodnom dijelu Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama.¹¹ To ima za posljedicu nesigurnost u ponašanju i postupanju u prometu kako vozača električnih romobila, tako i drugih sudionika u susretu s njima. Taj pravni kontekst uvjetuje potrebu izmjena i dopuna prvenstveno Zakona o sigurnosti prometa na cestama koje će pravno urediti što se poima pod električnim romobilom, gdje se može kretati, način kretanja, najveću dopuštenu brzinu, minimalnu dob vozača, tehnička obilježja i opremu koju električni romobil i vozač moraju imati, kao i način parkiranja električnog romobila.

⁹ Ibid bilješka 5.

¹⁰ Zakon o sigurnosti prometa na cestama NN 67/2008., 74/2011., 80/2013., 158/2013., 92/2014., 64/2015., 108/2017., 70/2019., 42/2020. (Klasa: 011-01/20-01/48, Urbroj: 71-06-01/1-20-2, Zagreb, 7. travnja 2020.)

¹¹ Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (2021) (Klasa: 022-03/21-01/131, Urbroj: 65-21-02, Zagreb, 11. studenog 2021.).

Uz pravno uređenje, potrebno je i obrazovanje građanstva. Kako ne postoji obveza poznavanja prometnih pravila i načina sigurnog upravljanja električnim romobilom, potrebno je poduzimati različite strategije, modele obrazovanja vozača električnih romobila i drugih sudionika u prometu. To mogu biti različite kampanje, preventivno-edukativni programi u odgojno-obrazovnim ustanovama, promidžbene aktivnosti o sigurnom korištenju električnih romobila uz korištenje svih sredstava društvenog priopćavanja. Organizirati ih može Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo znanosti i obrazovanja, jedinice lokalne samouprave, civilne udruge, iznajmljivači te proizvođači električnih romobila. Najbolji rezultati mogući su u partnerstvu svih navedenih. U postojeći Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa¹² svakako bi bilo dobro uvrstiti sadržaje i aktivnosti vezane za promet električnim romobilima.

3.3. PROCES PRAVNOG REGULIRANJA

Klub zastupnika Centra i Građansko-liberalnog saveza krajem 2019. godine daje inicijativu da se pravno regulira sudjelovanje električnih romobila u prometu. Godine 2019. i 2020. donesene su Izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa na cestama, međutim tada se nije razmatralo uvrštavanje odredbi o električnim romobilima. Klub zastupnika Centra i Građansko-liberalnog saveza početkom 2020. godine ponovno upućuje Vladi Republike Hrvatske apel za izmjenom i dopunom Zakona o sigurnosti prometa na cestama kojom bi se regulirano prometovanje električnim romobilima na cestama. U ožujku 2020. godine Prijedlog zakona o dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, kojeg je izradilo Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, bio je na prvom čitanju u Saboru kada nije usvojen. Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama donesen je u srpnju 2021. godine.

Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti prometa na cestama utvrdila je Vlada u travnju 2022. godine, te ga upućuje Hrvatskome saboru na drugo čitanje. Hrvatski sabor na sjednici 8.lipnja 2022. godine nije usvojio upućeni im Konačni

¹² Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. – Odluka Vlade RH od 29. srpnja 2021. (Klasa: 022-03/21-04/163, Urbroj: 50301-21/22-21-2, Zagreb 29. srpnja 2021.)

prijedlog zbog brojnih amandmana te se upućuje na treće čitanje. Važno je napomenuti da se najveći broj amandmana nije odnosio na područja normiranja sudjelovanja električnih romobila u prometu.

Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama usvojen je na sjednici Hrvatskog sabora održanoj 15. srpnja 2022 . godine, a stupio je na snagu 30.srpnja 2022. godine.

3.3.1. PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA

Prijedlogom zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu Prijedlog) omogućuje se i uređuje sudjelovanje u prometu na cestama osobnih prijevoznih sredstava te uređuje pravo i način korištenja površina po kojima se mogu kretati te uvjeti koje moraju ispunjavati vozači.¹³

3.3.1.1. DEFINIRANJE ELEKTRIČNOG ROMOBILA

Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnost prometa na cestama električni romobil svrstava u novu kategoriju vozila pod nazivom osobna prijevozna sredstva.

U članku 1. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama koji uređuje članak 2. Zakona o sigurnosti prometa na cestama i kaže da se dodaje točka 104. koja glasi: „*osobno prijevozna sredstvo je vozilo koje nije razvrstano ni u jednu kategoriju vozila, sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, čiji radni obujam motora nije veći od 25 cm³ ili čija trajna snaga elektromotora nije jača od 0,25 kW i koja na ravnoj cesti ne mogu razviti brzinu veću od 25km/h, odnosno čija najveća konstrukcijska brzina ne prelazi 25 km/h (vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motorom ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.).*“

¹³ Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama – II. Ocjena stanja i osnovna pitanja koja se trebaju urediti Zakonom te posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći (Klasa: 022-03/21-01/131, Urbroj: 65-21-02, Zagreb, 11. studenog 2021.).

3.3.1.2. PROMETNA PRAVILA

U Prijedlogu se navode sljedeća pravila koja se odnose na sudjelovanje električnih romobila u prometu.

Vozač električnog romobila mora imati najmanje 14 godina kako bi mogao upravljati njime u prometu. Za vozače mlađe od 16 godina Prijedlog navodi obvezno nošenje kacige kao što je to određeno za vozače bicikala mlađe od 16 godina. Ukoliko vozač mlađi od 16 godina pri upravljanju vozilom ne bi nosio kacigu predviđena je novčana kazna u iznosu od 300,00 kuna. Vozač električnog romobila u slučaju smanjene vidljivosti danju i uvijek noću mora nositi reflektirajući prsluk, reflektirajuću odjeću ili drugu reflektirajuću oznaku. U slučaju da u navedenim uvjetima vozač električnog romobila nema reflektirajuće oznake ili prsluk zapriječena kazna iznosi 300,00 kuna.

Vezano za površine po kojima je dopušteno kretanje električnim romobilima, u Prijedlogu se navodi da se električni romobili moraju prvenstveno kretati po biciklističkim stazama ili biciklističkim trakama u smjeru kretanja. Tek ukoliko to nije moguće, odnosno nema označenih staza ili traka, električni romobil smije se kretati površinama namijenjenim za kretanje pješaka i zonama smirenog prometa. Prilikom kretanja tim površinama vozači moraju voditi računa o sigurnosti pješaka i drugih sudionika u prometu te se ne smiju kretati brzinom većom od prosječne brzine čovječjeg hoda što je otprilike 5 km/h. Kada se električni romobil kreće biciklističkom stazom ili trakom koja se ne nastavlja preko kolnika koji je potrebno prijeći vozač mora zaustaviti vozilo te ga gurati kao pješak preko kolnika. Ako se pak staza ili traka nastavlja preko kolnika koji vozač električnog romobila namjerava prijeći dužan je obratiti pažnju na ostale sudionike u prometu, vozila koja mu se približavaju i kolnik prijeći kada se uvjeri da je to moguće na siguran način. Isto tako, kada vozač automobila presijeca biciklističku traku ili stazu, dužan je propustiti električne romobile koji se njome kreću. Jednako kao što je to propisano za bicikliste, vozači električnih romobila koji se kreću u skupinama dužni su se kretati jedan iza drugoga, a nikako jedni pored drugih. Vozač električnog romobila ne smije ostavljati vozilo bez nadzora na površinama namijenjenim za kretanje vozila i pješaka osim na označenim i posebno uređenim mjestima. Za povrede pravila koja se odnose na način i površine kretanja te ostavljanje električnih romobila na za to nepredviđenim mjestima određena je novčana kazna od 500,00 kuna. Propisano je nadalje da se električni romobili ne smiju kretati autocestom, brzom cestom i cestom namijenjenom isključivo za promet motornih vozila.

Zakonom o sigurnosti prometa na cestama propisano je da su se pješaci dužni skloniti, a vozači svih drugih vozila dužni propustiti, po potrebi zaustaviti se dok ne prođu vozila pod pratnjom, vozila hitne pomoći, vozila sanitetskog prijevoza, vatrogasne službe, civilne zaštite, unutarnjih poslova, vojne policije i carine odnosno sva vozila navedena u člancima 148., 149. i 151. Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Slijedom navedenog može se zaključiti da se ta odredba odnosi i na vozače električnih romobila iako se izrijeckom ne spominju osobna prijevozna sredstva.

Vozač električnog romobila vozilom mora upravljati na način koji ne utječe na stabilnost vozila te tako da ne ometa druge sudionike u prometu što bi ponajprije značilo da ne smije micati istodobno obje ruke s upravljača, pridržavati se za druga vozila, gurati ili vući bilo kakve predmete koji bi ga mogli ometati u upravljanju vozilom ili ugrožavati druge. Posebno je naznačeno da električni romobil ne smije vući prikolice, kao ni druga vozila. Na električnom romobilu u svakom trenutku smije se nalaziti samo jedna osoba, vozač električnog romobila. Za nepridržavanje ovih odredbi predviđena je novčana kazna od 300,00 kuna. Pri upravljanju vozilom noću i danju, u slučaju smanjenje vidljivosti, vozači električnih romobila moraju imati upaljena svjetla. Električni romobil mora imati upaljeno jedno svjetlo bijele boje sprijeda i crveno svjetlo na stražnjoj strani. Ako vozač postupi suprotno ovoj odredbi kaznit će se za taj prekršaj novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna.

Za vrijeme vožnje nije dopušteno upotrebljavati mobitel ili druge uređaje, posebno se naglašava zabrana korištenja slušalica u oba uha, na način koji bi smanjio odgovarajuće reagiranje i sigurno upravljanje električnim romobilom, odnosno mobitel se može koristiti za vrijeme vožnje ako za to nije potrebna upotreba ruku. Za nepridržavanje navedenog predviđena je novčana kazna u iznosu od 1000,00 kuna. Isto tako, nije dopušteno upravljanje električnim romobilom osobama pod utjecajem alkohola, droga ili lijekova. Prisutnost nekih od zabranjenih supstanci u tijelu mogu se ispitivati i dokazivati jednako kao i kod vozača svih ostalih kategorija vozila, analizom krvi i urina, mjerenjem količine alkohola u litri izdahnutog zraka, liječničkim pregledom ili drugim metodama i aparatima. Novčanom kaznom u iznosu od 500,00 kuna kaznit će se vozač električnog romobila ako u krvi ima alkohola više od 0,50 g/kg ili odgovarajući iznos miligrama u litri izdahnutog zraka te ukoliko je pod utjecajem droga ili lijekova.

U skladu sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama promet električnih romobila na svom području uređuju i jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave uz prethodnu suglasnost Ministarstva unutarnjih poslova.

Iz svega navedenog može se zaključiti da su Prijedlogom obuhvaćene sve bitne sastavnice normativnog uređenja sudjelovanja električnih romobila u prometu. Sagledavajući normativne odredbe u cjelini vidljivo je da je najveći dio odredbi u velikoj mjeri podudaran s pravilima koja se odnose na sudjelovanje bicikala u prometu uz bitnu napomenu da se bicikli u slučaju nepostojanja biciklističkih staza ili traka kreću po cesti dok se električni romobili u tom slučaju kreću po površinama namijenjenim za pješake. Vezano za odredbu koja navodi da se električni romobil, kada nema biciklističke staze ili trake, iznimno smije kretati po pločniku ili površini namijenjenoj za kretanje pješaka vodeći računa o sigurnosti pješaka i ne brzinom većom od prosječne brzine čovječjeg hoda pojavljuju se dvojbe oko njene primjenjivosti. Naime, prema nekim izvorima,¹⁴ upitno je mogu li električni romobili biti upravljivi pri brzini od 5 km/h što se drži prosječnom brzinom čovječjeg hoda. Isto tako, predsjednik Hrvatske udruge vozača električnih romobila¹⁵ Goran Petković kaže da mali električni romobili, koji su najčešće u našem prometu, trebaju pokretačku silu od 5 km/h kako bi se uopće elektromotor pokrenuo.¹⁶

3.3.2. KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA

Nacrt Konačnog prijedloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu Konačni prijedlog) dalo je Ministarstvo unutarnjih poslova. Konačni prijedlog usvojen je 27. travnja 2022. godine na sjednici Vlade Republike Hrvatske. U odnosu na Prijedlog, Konačni prijedlog ne donosi brojne promjene koje se odnose na električne romobile odnosno osobna prijevozna sredstva no svakako se radi o vrlo značajnim izmjenama:

¹⁴ Žabec, K. (2021). Regulira se vožnja električnih romobila, neki će morati na registraciju, evo što se sve mijenja. (posjećeno 21.06.2022.).

¹⁵ HUVER – osnovana 09.11.2109.

¹⁶ Salvia, V. (2021) Ceste su krcate električnim romobilima. Za njih još ne postoji zakon <https://www.index.hr/vijesti/clanak/ceste-su-krcate-elektricnim-romobilima-za-njih-jos-ne-postoji-zakon/2310033.aspx> (21.06.2022.).

1. Bitna izmjena odnosi se na članak 13. Prijedloga koji govori o mogućnosti da se osobna prijevozna sredstva ipak, u nekim situacijama, mogu kretati kolnikom. Konačni prijedlog određuje da se osobna prijevozna sredstva moraju kretati biciklističkom stazom ili trakom, odnosno površinom namijenjenom za kretanje pješaka, a kada ni jedna od tih opcija nije moguća dopušteno im je kretati se po dionicama županijskih, lokalnih i nerazvrstanih cesta na kojima je brzina kretanja ograničena na 50 km/h ili manje i gdje je to dopušteno postavljenim prometnim znakom, krećući se što bliže desnom rubu kolnika. Jedinice lokalne, područne (regionalne) samouprave dužne su odrediti ceste kojima se smiju kretati električni romobili te postaviti potrebne znakove ukoliko su za to ishodile suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

2. Prema Konačnom prijedlogu zabranjuje se kretanje po površinama po kojima je dopušteno kretanje električnih romobila, koji ulaze u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava, vozilima koja se mogu samouravnati, monociklima i romobilima na motorni ili električni pogon a koja ne spadaju u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava. Razlog tomu je što postižu brzinu veću od propisane, odnosno veću od 25km/h.

3. Uvode se i novčane kazne za pravne osobe te se mijenjaju neki iznosi novčanih kazni s obzirom na počinjeni prekršaj i samog počinitelja. Novčane kazne uvode se za pravne osobe ili obrtnike koji će se kazniti novčanom kaznom od 5000,00 kuna do 15,000 kuna ukoliko se osobno prijevozno sredstvo ostavi bez nadzora na za to nepredviđenom mjestu, ukoliko se omogući da vozač sudjeluje u prometu vozilom koje se ne može svrstati u osobna prijevozna sredstva te se kreće po prometnim površinama za kretanje vozila i pješaka. Za odgovorne osobe u pravnoj osobi kazna je od 1500,00 kuna do 5000,00 kuna. Fizičke osobe, vozači osobnih prijevoznih sredstava, platit će kaznu u iznosu od 500,00 kuna ako se ne voze biciklističkom stazom i to u smjeru kretanja, što bliže desnom rub kolnika te ukoliko se ne kreću jedni iza drugih, ako se radi o skupini vozača. Iznos od 1000,00 kuna platit će u slučaju da se ne pridržavaju odredaba o kretanju po pješačkim površinama u skladu s propisima: odredaba o kretanju kolnikom kada nije moguće kretanje po drugim dopuštenim površinama, odredaba o prelasku kolnika bilo da se biciklistička staza nastavlja ili prestaje ili nije označena, odredbe o ostavljanju vozila na za to neoznačenim površinama te odredbe o kretanju samoodržavajućeg vozila koje ne ulazi u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava po površinama namijenjenim za kretanje vozila i pješaka.

4. Kaciga na glavi vozača osobnog prijevoznog sredstva prema Konačnom prijedlogu obvezna je za sve neovisno o dobi. Za tu odredbu Konačni prijedlog u članak 114. Zakona o sigurnosti prometa na cestama dodaje novi stavak 2.

Želeći čuti mišljenje inicijatora zakonskog reguliranja sudjelovanja električnih romobila u prometu, te neposrednih korisnika električnih romobila o prijedlozima normiranja, upućen je pisani upit Klubu zastupnika Centra i Građansko-liberalnog saveza i udrugama vozača električnih romobila/električnih vozila „Hrvatska udruga vozača električnih romobila“ (HUVER) i „Strujni krug“¹⁷.

Odgovor su dostavili iz udruge „Strujni krug“, koja je prosljedila tekstove svojih očitovanja o Prijedlogu zakona upućivanih Saborskom odboru za zakonodavstvo, svim saborskim klubovima i Vladi Republike Hrvatske. Iz dostavljenih tekstova izdvajaju se najbitnije primjedbe. Obveza nošenja kacige za sve starosne skupine, smatraju iz udruge, odvratit će ljude od korištenja električnih romobila, a time se ograničava i sputava mikromobilnost umjesto da je se promiče. Obrazlažu to i navodom da vožnja električnim romobilom nije opasnija od vožnje biciklom za koju ne postoji obveza nošenja kacige (osim za vozače do 16 godina starosti). Stoga se zalažu da se obveza nošenja kacige za vozače električnih romobila izjednači s obvezom vozača bicikala. Također navode da su novčane kazne za nepropisno parkiranje električnih romobila, za tvrtke koje ih iznajmljuju i jedinice lokalne samouprave, nerazmjerne s obzirom da ne postoji potrebna infrastruktura za parkiranje. U očitovanju iznose i svoj stav vezano za prijedlog obveznog osiguranja koji je iznesen u procesu javne rasprave o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Drže ga apsolutno nepotrebnim, jer proizvodi osiguravajućih kuća nisu u dovoljnoj mjeri razvijeni i dostupni vozačima električnih romobila, a k tome osiguranje za bicikle nije obvezno iako, kako navode, biciklisti sudjeluju u većem broju prometnih nesreća od vozača električnih romobila.

Kako iz udruge HUVER nisu dostavili odgovor, navodi se izjava predsjednika Udruge Gorana Petkovića o Prijedlogu zakona: *"Zakon kao takav vrlo je dobro koncipiran, uz nekoliko manjih estetskih promjena, kao što su micanje ograničenja elektromotora i promjena kretanja nogostupom uz primjerenu brzinu."*¹⁸

¹⁷ Udruga osnovana krajem 2019. godine.

¹⁸ Ibid bilješka 16.

3.3.3. ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA

Proces donošenja Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama završen je na sjednici Hrvatskog sabora 15. srpnja 2022. godine kada ga Sabor usvaja. U Narodnim novinama objavljan je 22. srpnja 2022. godine te je stupio na snagu 30. srpnja 2022. godine.

U doneseni Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama ugrađene su sve normativne odredbe vezane za električne romobile, odnosno osobna prijevozna sredstva koje su bile predviđene i Konačnim prijedlogom.

3.3.4. OSIGURANJE U PROMETU ELEKTRIČNIM ROMOBILOM

Kao što je već prethodno navedeno, sve veća pojava električnih romobila u prometu dovodi i do različitih prometnih nesreća. Slijedom toga postavlja se pitanje mogućnosti osiguranja vozača električnih romobila odnosno mogućnosti odgovornosti za štetu koju počine drugim sudionicima u prometu.

Direktiva br. 2009/103 CE, OJ L 263 Europske unije od 16. rujna 2009.¹⁹ uređuje obvezno osiguranje od odgovornosti za štete prouzročene trećim osobama. Što se tiče električnih romobila, stajalište Europske komisije bilo je da ta vozila ne bi trebala pripadati u područje primjene Direktive 2009/103. Međutim, prijedlog ostavlja mogućnost državama članicama da i za takva vozila uvedu obvezno osiguranje od odgovornosti, ako to smatraju potrebnim.²⁰ Razloge za takvu odluku dijele u dvije skupine. Kao prvo, smatra se da električni romobili predstavljaju mali izvor opasnosti u odnosu na motorna vozila zbog manje brzine koje mogu postići te ne mogu prouzročiti velike nesreće kao što to mogu vozila s karoserijom. Drugi je razlog, uvjetno rečeno, skupoća obveznih polica osiguranja pa se smatra da bi to vozače moglo

¹⁹ Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti - Službeni list Europske unije 7. listopada 2009. L 263/11

²⁰ Ćurković, M., Savić, Š. (2020). Električni romobili i slična vozila– sigurnosno-osigurateljni izazov. Pravo i porezi br.7-8/20, str. 44-48.

odvratiti od korištenja, a električni romobili su zahvalni sudionici u procesu smanjenja zagađenja i emisija štetnih plinova kao i procesu smanjenja prometne zagušenosti.

3.3.4.1. TRENUTNE PRAVNE NEDOREČENOSTI

Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama na vozača električnog romobila mogu se primijeniti samo odredbe koje se odnose na pješake. S obzirom na to ne postoji obveza osiguranja od odgovornosti za štetu. Prema Zakonu o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama električni romobili uvršteni su u kategoriju osobnih prijevoznih sredstava, a prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu²¹ ne postoji obveza osiguranja vozila koja nisu registrirana i homologirana, što i dalje ne rješava pitanje osiguranja. Prema tome bi vozači električnih romobila, kao i vozači ostalih osobnih prijevoznih sredstava, odgovarali za štetu po načelu kauze. Zakon o obveznim odnosima²² u članku 1045. stavku 3. kaže: *“(3) Za štetu od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana opasnost štete za okolinu odgovara se bez obzira na krivnju.”*

Pri tome treba naglasiti kako mogućnost da se oštećeniku naknadi šteta ovisi isključivo o financijskoj situaciji štetnika s obzirom da obveza osiguranja ne postoji.

3.3.4.2. MOGUĆA PRAVNA RJEŠENJA

U članku u časopisu Pravo i porezi²³ iznose se dva prijedloga za rješenje pitanja osiguranja:

1. Da se u Zakonu o sigurnosti prometana cestama definira električni romobil kao zasebnu kategoriju vozila te ih proglasi motornim vozilom (tako je učinila Francuska). *“Ako je e-romobil motorno vozilo, onda se na njega trebaju odnositi i odredbe Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, što znači da njihov vlasnik / korisnik mora obvezno sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju prouzroči tim vozilom trećim osobama. To rješenje traži ili a) obvezu registracije i izdavanja prometne dozvole za e-romobil ili b) u Zakonu o obveznom*

²¹ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu. NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14. (Klasa: 453-02/05-01/02).

²² Zakon o obveznim odnosima NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21. (Klasa: 011-01/21-01/85, Urbroj: 71-10-01/1-21-2, Zagreb, 17. studenoga 2021.).

²³ Ibid bilješka 20.

osiguranju iznimno e-romobile podvrći obvezi osigurateljskog pokrića od odgovornosti izričitom odredbom koja bi proizašla iz definicije e-romobila kao motornog vozila.”

2. Prihvatiti Njemačko rješenje koje u propisima vezanim za korištenje električnih romobila određuje i obvezno osiguranje od odgovornosti.²⁴

Spomenuti problem s uvođenjem obveznog osiguranja od odgovornosti (povećanje materijalnih izdataka za vozače električnih romobila) “... ne stoji, jer se premija osiguranja ionako izračunava ovisno o riziku koji ta vozila predstavljaju ili koja će predstavljati u budućnosti. Ako je mali rizik, i premija bi trebala biti mala, a što se utvrđuje aktuarskim izračunima. Ako je rizik veći, i premija će opravdano biti veća.”²⁵

Autorica Đuras²⁶ predlaže rješenje na način da električni romobili, u budućem zakonskom rješenju, budu svrstani u skupinu motornih vozila. Prijedlog obrazlaže činjenicom “da se električni romobil kreće na elektromotor, koji dakle električnu energiju pretvara u kretanje, da razvija brzinu od 20-40 km/h uz inačice koje dostižu brzinu do 70 km/h...” nadalje navodi “...svrstavanjem električnog romobila kao nove vrste motornog vozila u skladu s potrebama vremena u mjerodavno zakonodavstvo ostvarila bi se veća prometna sigurnost, a svijest javnosti o opasnostima kojima vozači električnih romobila prometovanjem po cestama izlažu kako sebe, tako i ostale sudionike u prometu ostvarila bi i specijalni i generalno-preventivni učinak.”

Austrija ima zanimljiv način rješavanja problema osiguranja. Iako nisu uveli obvezno osiguranje od odgovornosti za električne romobile, osiguranje kućanstva pokriva i odgovornost za štetu koju osiguranici počine koristeći električni romobil ili električni bicikl. Takvo osiguranje nije obvezno, no u kulturi je stanovnika Austrije uobičajeno uzimati takve police osiguranja pa je zapravo veliki postotak vozača romobila osiguran.²⁷ Kako takva kultura u Hrvatskoj nije uvriježena, to ne bi moglo biti rješenje.

²⁴ Pravilnik o sudjelovanju malih električnih vozila u cestovnom prometu kojom se uređuje korištenje električnih romobila u prometu (2019). BGBl. I S.765, od 6. lipnja 2019.

²⁵ Ibid bilješka 20.

²⁶ Đuras, I. Električni romobil u bespućima zakonske norme (2019).

²⁷ Ibid bilješka 20.

U sljedećem izvoru²⁸ obrazlaže se, između ostalog, i mogućnost osnivanja *fonda za naknadu štete prouzročene malim električnim vozilima*, uz napomenu da se uredi pravedan način punjenja fonda, a za što se predlaže: *“Učinkovito rješenje mogla bi biti direktna uplata u fond prilikom kupnje maloga električnog vozila. To znači da bi se određeni postotak od prodajne cijene malih električnih vozila automatski preusmjeravao u fond za naplatu šteta koje ta vozila uzrokuju.”* Napominju da bi se postotak za fond prikupljao i pri kupovini rezervnih dijelova i baterija, vodeći računa da ti iznosi bitno ne poskupljuju troškove kupcima. Drže da bi to ipak moglo biti najjednostavnije rješenje.

3.3.5. DRUGI PRAVNI AKTI

Izmjene i dopune Zakona o sigurnosti prometa na cestama, a koje se odnose na električne romobile, daju temeljan pravni okvir njihova sudjelovanja u prometu i doprinose sigurnosti svih sudionika u prometu. Tomu mogu doprinijeti i drugi propisi koje donose državna tijela i tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave. U daljnjem tekstu navedeni su neki od, trenutno važećih normativnih akata, a koji bi, u sadašnjem obliku ili svojim usklađivanjem ili bi se pak po njihovu uzoru mogli dodatno izraditi zasebni akti, mogli urediti neke aspekte sudjelovanja električnih romobila u prometu.

Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama predviđena je mogućnost kretanja električnih romobila cestom: *“Kada ne postoji mogućnost kretanja osobnih prijevoznih sredstava sukladno odredbama stavaka 2. i 3. ovog članka (navedene površine nisu izgrađene, označene ili se ne mogu koristiti i sl.) osobna prijevozna sredstva mogu se kretati dionicama županijskih, lokalnih i nerazvrstanih cesta na kojima je brzina kretanja ograničena na 50 km/h ili manje i gdje je to dopušteno postavljenim prometnim znakom, krećući se što bliže desnom rubu kolnika.”* usmjerava na Zakon o cestama²⁹ (glava VIII Nerazvrstane cesta) i Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi.³⁰ Za pretpostaviti je da će se znak za dopušteno kretanje električnih romobila morati uvrstiti u

²⁸ Dobrić, S., Filipović-Čugura, J., Galić, M. (2021). Neka pitanja vezana uz uporabu i osiguranje osobnih malih električnih vozila. Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 42, br. 1, 2021, str. 205-226.

²⁹ Zakon o cestama (pročišćeni tekst zakona) NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21. (Klasa: 011-01/11-01/149, Urbroj: 71-05-03/1-11-2 Zagreb, 12. srpnja 2011.).

³⁰ Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama, NN 92/2019.

Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama. Sukladno propisima bit će potrebno odrediti izgled znaka koji će dopuštati prometovanje električnim romobilima po cestama i kao takvog ga uvrstiti u članak 23. Pravilnika u kojema se nalazi tablica znakova izričitih naredbi.³¹

Parkirališne površine za električne romobile, spremišta za pohranu, sustav javnih električnih romobila te prometnu signalizaciju i opremu biciklističkih staza po kojima se kreću električni romobili normativno je moguće urediti po uzoru na Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi.³² Normativno uređenje stajališta za javne električne romobile u gradovima povezano je s odlukom o komunalnom redu grada i moguće ga je urediti po uzoru na uređenje stajališta - parkirališta za gradske bicikle. Primjerice, Grad Zagreb (gradonačelnik) je u tu svrhu donio Pravilnik o načinu i uvjetima i postupku za postavljanje stajališta za sustav javnih bicikala.³³

Kako je već ranije navedeno, uz osobnu inicijativu građana, i sve više gradova diljem Hrvatske u različitim projektima i akcijama osigurava električne romobile za upotrebu svojim građanima na brojnim punktovima u gradu. Slijedom toga proizilazi i njihova obaveza osigurati i potrebne preduvjete u kojima je i normiranje operativne provedbe. Ta obveza jedinica lokalne, područne (regionalne) samouprave velik je doprinos i nezaobilazna je u stvarnom zaživljavanju svih pozitivnih zakonskih rješenja koja se donose na državnoj razini, a imajući u vidu i Zakon o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi³⁴ gdje je u članku 19. navedeno da, uz ostalo, “ u svom samoupravnom djelokrugu obavljaju poslove koji se odnose na promet na svom području.”

³¹ Znakovi izričitih naredbi stavljaju doznanja sudionicima u cestovnom prometu zabrane, ograničenja i obaveze.

³² Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi, NN 28/16. (Klasa: 011-01/13-02/46, Urbroj: 530-05-3-16-19, Zagreb, 23. ožujka 2016.).

³³ Pravilnik o načinu i uvjetima i postupku za postavljanje stajališta za sustav javnih bicikala (Službeni glasnik Grada Zagreba 3/14, 16/14, 22/14, 25/15 i 6/17).

³⁴ Zakon o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi (pročišćeni tekst) NN 19/23 (Klasa: 011-01/12-01/183 Zagreb, 12. veljače 2013.).

4. PRAVNA UREĐENJA PROMETA ELEKTRIČNIM ROMOBILOM U DRUGIM ZEMLJAMA

U ovom poglavlju predstaviti će se trenutna pravna uređenja prometa električnim romobilima u drugim Europskim zemljama. Njemačka, kao zemlja koja ima trenutno najobuhvatnije uređenje te električni romobili moraju biti osigurani što se dokazuje naljepnicom, Francuska, odnosno konkretnije, grad Pariz koji ima uređenje svedeno pod deset pravila te Velika Britanija gdje je još uvijek ilegalno voziti električni romobil u privatnom vlasništvu bilo gdje drugdje osim po privatnom zemljištu.

4.1. NJEMAČKA

Kako je već ranije navedeno, Njemačka ima najobuhvatnija pravila za korištenje i vožnju električnim romobilima. Iako Europska uredba³⁵ ne propisuje obvezu homologacije za električne romobile Njemačka je to prilično detaljno uredila i to još 2019. godine. Njemačka je savezna vlada 6. lipnja 2019. godine donijela uredbu Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV) odnosno Pravilnik o sudjelovanju malih električnih vozila u cestovnom prometu kojom se uređuje korištenje električnih romobila u prometu (u daljnjem tekstu Pravilnik).

Mala električna vozila u Njemačkoj definirana su kao motorna vozila s električnim pogonom i najvećom projektiranom brzinom od najmanje 6 do 20 km/h te sljedećim karakteristikama: vozilo bez sjedala ili samobalansirajuće vozilo sa ili bez sjedala, rukohvat odnosno upravljač od minimalno 500 mm za vozila s odnosno 700 mm za vozila bez sjedišta, snage ne više od 500 vata odnosno 1400 vata ako se barem 60% snage koristi za samobalansiranje, visina vozila ne smije biti viša od 1400 mm, širina ne šira od 700 mm a duljna

³⁵ Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (Tekst značajan za EGP). – Službeni list Europske unije 16. prosinca 2019. L325/1.

ne više od 2000 mm, masa vozila bez vozača ne smije biti veća od 55 kilograma. Malo električno vozilo je samobalansirajuće ukoliko je opremljeno integriranom elektročnikom tehnologijom ravnoteže, pogona, upravljanja i usporavanja koja ga održava samouravnoteženim. Električni romobil smije se koristiti na javnim cestama ukoliko je izdana opća uporabna dozvola ili je za vozilo izdana pojedinačna uporabna dozvola u skladu s Pravilnikom o izdavanju dozvola za cestovni promet, te ima naljepnicu osiguranja za mala električna vozila u skladu s Pravilnikom o registraciji vozila. Visina osiguranja iznosi od 15 do 30 eura godišnje. Također, vozilo mora biti označeno brojem i pločicom proizvođača. Električnim romobilom smiju upravljati osobe starije od 14 godina, a na vozilu u svakom trenutku smije biti samo jedna osoba. Prijevoz ljudi nije dopušten kao ni vući prikolicu ili bilo kakav dodatak električnom romobilu. Prilikom vožnje električnim romobilom vozači se moraju držati određenih pravila. Kada voze u skupini vozači električnih romobila moraju voziti jedan iza drugoga, nikako paralelno, ne smiju se držati za bilo kakva vozila u pokretu niti voziti bez ruku. Električni romobili prvenstveno se moraju kretati biciklističkim stazama ili pješačkim stazama tek iznimno, kada to nije moguće, kolnikom. Također trebaju voditi računa o pješacima kada se kreću prostorom namjenjenom za pješake, pješaci svakako imaju prednost. Ukoliko voze kolnikom moraju se držati desnog ruba, a ako nema pokazivača smjera moraju dovoljno rano i nedvosmisleno najaviti smjer svoga kretanja rukom. Kada se kreću biciklističkim stazama moraju voditi računa o biciklistima te prilagoditi brzinu.

S obzirom da su električni romobili izjednačeni s motoriziranim vozilima ukoliko se njima upravlja pod utjecajem alkohola od 0,5 do 1,09 promila vozači će platiti novčanu kaznu, dobiti negativne bodove te moguće ostati bez vozačke dozvole na mjesec dana. Nadalje, na područjima gdje postoji zabrana bilo kakvog prometa vozači električnih romobila smiju samo gurati električne romobile, ne se voziti na njima. U situaciji kada postoji zabrana vožnje na nekom području za sve vrste vozila, električnim romobilom se smije upravljati samo ako je tako posebno naznačeno znakom.



U pravilu, svugdje gdje je zabranjena vožnja biciklom ne smiju se voziti ni električni romobili.

Što se samih tehničkih uvjeta vozila tiče i tu su njemačke odredbe prilično detaljne. Pravila koja govore o kočionom sustavu određuju da električni romobil mora imati dvije neovisne kočnice koje moraju moći zaustaviti vozilo do mirovanja prilikom njegove najveće brzine. Vozilo mora imati prednje i stražnje svjetlo koje može biti nadograđeno i crvenim signalom u slučaju kočenja, mora imati i bočne svjetlosne oznake te se mogu ugraditi pokazivači smjera. Obvezno je na vozilu minimalno jedno zvono a mogu se ugraditi i drugi zvučni signalni uređaji. Za naglasiti je da je u Pravilnik uvrštena i odredba kako baterije moraju ispunjavati određene sigurnosne zahtjeve, jer smo u posljednje vrijeme svjedoci čestih zapaljenja odnosno samozapaljenja baterija od litija. To je razlog zbog kojeg su primjerice, Englezi zabranili unošenje električnih romobila u sredstva javnog prometa (o čemu više u poglavlju o uređenju u Velikoj Britaniji). Pravilnik donosi i detaljne upute kako se ispituju i testiraju električni romobili s obzirom na različite površine, uvjete i načine kretanja.

4.2. FRANCUSKA

U Francuskoj je prometovanje električnim romobilima uređeno 2019. godine kada su svrstani u kategoriju „osobne motorizirane pokretne naprave“³⁶ te je vozačima električnih romobila bilo zabranjeno kretanje po pješačkim stazama, nerazvrstanim cestama i autocestama. U srpnju 2020. godine dolazi do promjene pravila. I dalje ostaje zabrana kretanja po pješačkim

³⁶ Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (2021) – u poglavlju II. Ocjena stanja i osnovna pitanja koja se trebaju urediti Zakonom te posljedice koje će donošenjem Zakona proisteći. (Klasa: 022-03/21-01/131, Urbroj: 65-21-02, Zagreb, 11. studenog 2021.).

površinama te su predviđene novčane kazne za kršenje tog pravila kao i za parkiranje električnog romobila na pješačkim površinama, kazna iznosi 135 eura. Ograničava se brzina kretanja na 25 km/h te se dopušta kretanje po biciklističkim stazama i cestama na kojima je brzina kretanja ograničena do 50 km/h. Ukoliko im je, iznimno, dopušteno prometovanje bržim cestama obavezna je kaciga i reflektirajuće oznake, a preporučaju se i rukavice. Vožnja je dozvoljena samo u smjeru kretanja prometa, nikako u suprotnom sjeru kao što to smiju pješaci.

Kao i u većini zemalja, određeno je da na vozilu smije biti samo jedna osoba, a za nepoštivanje tog pravila predviđena je novčana kazna u iznosu od 35 eura. Zabranjeno je korištenja slušalica. Jednako kao i bicikli, električni romobili moraju biti opremljeni prednjim i stražnjim svjetlima te zvučnim alarmom, zvonom. Romobil smiju koristiti osobe starije od 12 godina, a za nepridržavanje tog pravila određena je novčana kazna u iznosu od 35 eura.

Grad Pariz izdao je 2019. godine 10 pravila kako bi se vozači lakše snašli i ponašali u skladu s propisima.

10 prometnih pravila za električni romobil³⁷

1. Nije obavezno, ali se jako preporučuje, nositi kacigu. Ako ne vozite po cesti i vozite brzo, nošenje kacige je obavezno
2. Zabrana vožnje po nogostupu
3. Zabrana vožnje u frekventnim pješačkim zonama (trg, mali park itd.)
4. Obavezno osvjetljenje tijekom vožnje u vrijeme kada je vidljivost ograničena.
5. 25 km / h najveća je dopuštena brzina za vrijeme vožnje električnim romobilom
6. Električni romobili potpuno su zabranjeni na seoskim cestama
7. I danju i noću morate nositi "reflektirajuću" opremu, poput prsluka ili fluorescentne trake za ruke

³⁷Altermove: Les 10 règles de circulation pour la trottinette électrique
<https://www.altermove.com/content/132-les-10-regles-de-circulation-pour-la-trottinette-electrique>
(posjećeno 21.10. 2021.).

8. Zabrana vožnje više osoba istovremeno na električnom romobilu

9. Slušanje glazbe sa slušalicama nije dopušteno

10. Pravo korištenja električnog romobila pridržano je za osobe starije od 12 godina

Kao što je vidljivo iz navedenog, pravila za vožnju i korištenje električnih romobila u Francuskoj su daleko sažetija nego je to u Njemačkoj i odnose se samo na pravila kretanja po različitim površinama dok ne govore ništa o tehničkim aspektima osobnih motoriziranih pokretnih naprava jer kako samo već naveli u poglavlju o Njemačkoj obveza tehničkih specifikacija (homologacija) nije obvezna za električne romobile po Uredbi (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019.³⁸

4.3. VELIKA BRITANIJA

U Velikoj Britaniji trenutno ne postoji posebni zakon koji se odnosi na električne romobile pa za njih vrijede ista pravila kao i za motorna vozila te podliježu svim istim zakonskim propisima. Kako električni romobili nemaju uvijek vidljiva stražnja crvena svjetla, registracijsku oznaku i mogućnost signalizacije zabranjeno je njihovo korištenje na cestama, drugim riječima voziti električni romobil po javnim cestama i površinama je ilegalno u Velikoj Britaniji. Električni romobili se mogu koristiti samo na privatnim posjedima i zemljištima ako su u vlasništvu privatne osobe.

Na cestama se mogu koristiti samo električni romobili koje je moguće iznajmiti na posebnim postajama u gradovima u sklopu probnih projekata koje podupire država kako bi se smanjio promet i zagađenje okoliša. Za korištenje javnih električnih romobila potrebno je da vozači na svojim dozvolama imaju Q kategoriju, no ukoliko imate dozvolu za AM, A ili B kategoriju uključena je i Q kategorija. Za Q kategoriju potrebno je završiti online tečaj. Za vozače električnih romobila kacije nisu obvezne, no svakako se preporučuju. Nije dopušteno koristiti mobitel prilikom vožnje, kažnjava se vožnja u alkoholiziranom stanju kao i prolazak kroz crveno svjetlo.

³⁸ Ibid bilješka 35.

Postavljala se pitanje ima li Velika Britanija namjeru legalizirati električne romobile u privatnom vlasništvu. Odbor zastupnika za promet je pozvao na legalizaciju, ali samo za vožnju po kolniku, nikako na pješačkim dijelovima. Glasnogovornik Britanske vlade rekao je da je fokus planiranog zakonskog uređenja na sigurno korištenje električnog romobila, kako za vozače, tako i ostale sudionike u prometu. Pravila će najvjerojatnije ići u smjeru određivanja najviše dopuštene brzine, kao što je to određeno za javne električne romobile, 24,9 km/h. Osim toga propisat će se obveza svjetlosnih signala na vozilima te obvezno nošenje kacige kao za motocikliste. Svakako će ostati zabrana korištenja električnih romobila na pješačkim područjima kako bi se zaštitili pješaci.³⁹ Trenutno nema podataka kada planiraju izaći s cijelovitim prijedlogom propisa.

London ima zabilježen veliki broj nesreća u kojim su sudjelovali električni romobili. Samo u prvoj polovici prošle godine zabilježeno je nesreća koliko u cijeloj 2020. godini. Od siječnja do lipnja 2021. godine zabilježeno je 258 nesreća, dok ih je u cijeloj 2020. godini bilo 266. U ovom trenutku posljednja nesreća sa smrtnom posljedicom u Velikoj Brtaniji dogodila se u ožujku 2022. godine kada je poginula mlada djevojka.⁴⁰ Zanimljivost je da je London odlučio zabraniti unošenje električnih romobila u javni gradski prijevoz zbog opasnosti od izbijanja požara. Takva je odluka donesena nakon što je krajem 2021. godine izbio požar u podzemnoj željeznici. Tvrtka Transport of London pregledom zapaljenog vozila utvrdila je da neispravne litijeve baterije vrlo lako mogu dovesti do zapaljenja električnog romobila što bi u zatvorenim prostorima, kao što su vozila javnog gradskog prijevoza, moglo prouzročiti priličnu štetu putnicima i osoblju. Zapaljenje litijskih baterija dovodi do oslobađanja otrovnog dima. Takvu zabranu podržala je i Londonska vatrogasna brigada s obzirom da su u 2021. Godini imali 50 intervencija zbog požara prouzročenih električnim romobilima ili električnim biciklima.⁴¹

³⁹Allan, M. (2022) Are electric scooters legal? UK law change 2022 on where and when you can ride an e-scooter - are they safe? <https://www.nationalworld.com/lifestyle/cars/are-e-scooters-illegal-what-the-uk-law-says-about-where-and-when-you-can-ride-them-and-are-they-safe-3316708> (posjećeno 19.5.2022.).

⁴⁰ BBC (2022.) When and where can I ride an e-scooter legally? <https://www.bbc.com/news/uk-48106617> (posjećeno 20.5.2022.).

⁴¹24sata (2021.). Nakon požara u podzemnoj, London je odlučio zabraniti romobile u gradskom prometu. <https://www.24sata.hr/news/nakon-pozara-u-podzemnoj-london-je-odlucio-zabraniti-romobile-u-gradskom-prometu-803083> (posjećeno 20.5.222.).

5. ZAKLJUČAK

Praksa različitih društvenih pojava često uvelike odmiče ispred pravnih rješenja koja bi ih uredila pa je tako i s pojavom električnih romobila u prometu hrvatskih, najčešće, urbanih sredina. Pravno neuređenje njihove prisutnosti u prometu rezultiralo je mnogim izazovima ugrožavajući sve dobrobiti koje pružaju električni romobili u mikromobilnosti građana, a napose sigurnost zdravlja i života svih sudionika u prometu. U procesu zakonskoga reguliranja bilo kojeg fenomena česta je dilema između brzine donošenja zakonskih normi i kvalitete donesenog. Vezano za zakonsko normiranje sudjelovanja električnih romobila u prometu u Republici Hrvatskoj proteklo je dosta vremena ali je i omogućeno aktivno sudjelovanje velikom broju pripadnika stručne i zainteresirane javnosti u procesu donošenja temeljnog zakonskog dokumenta. U cijelom procesu važna su bila i dostupna iskustva drugih zemalja. Donošenjem Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama postavljen je temeljni zakonski okvir sudjelovanja električnih romobila u prometu. Definirana je kategorija vozila u koju pripada električni romobil - osobna prijevozna sredstva, pravila o mjestu i načinu njegova kretanja, svjetlosna obilježja vozila i vozača, ponašanje vozača, zaštitna oprema za vozače te zapriječene kazne u slučaju nepoštivanja pravila. Potrebno je, također, sagledati sve mogućnosti normiranja i u drugim zakonskim aktima. U tom smislu osobito je potreban sngažman jedinica lokalne i regionalne samouprave u iskorištavanju svojih zakonskih ovlasti.

Iz dostupnih podataka može se zaključiti da je zainteresirana javnost uglavnom zadovoljna pravnim odredbama vezano za električne romobile. Izražavaju se primjedbe vezano za odredbu da su svi vozači električnih romobila obvezni nositi zaštitnu kacigu, a ne samo mlađi od 16 godina što je bio raniji prijedlog. Otvorena su i pitanja vezano za osiguranje vozača i trećih osoba u slučaju prometnih nesreća. Za to pitanje bi, kao što je navedno u radu, moglo biti najjednostavnije rješenje u osnivanju fonda za štetu prouzročenu električnim romobilima / osobnim prijevoznim sredstvima.

Uz navedeno, ostaje pitanje znanja i vještina vozača električnih romobila koja se ne propisuju kao uvjet za sigurno korištenje vozilom. Postoje, naime podaci koji govore da su najčešći sudionici prometnih nesreća vozači koji tek počinju voziti električne romobile, no u raspravi o zakonskim odredbama nije spominjana obveza stjecanje tih znanja i vještina prije uključivanja u promet.

U cjelokupnoj implementaciji zakonskih odredbi važan je proces kontinuirane valorizacije njihove primjene i učinkovitosti. Tome svakako mogu pridonijeti i znanstvena istraživanja.

Naravno da samo zakonsko i podzakonsko reguliranje ne neutralizira sve rizike sudjelovanja električnih romobila u prometu, ali oblikuje temeljne uvjete za sigurnost, uz naravno kvalitetnu prometnu infrastrukturu i napose obrazovanje građanstva. U tom kontekstu posebno važno bilo bi promptno organiziranje različitih kampanja, akcija, uz uključivanje svih nadležnih tijela, sredstava javnog informiranja, obrazovnih institucija kako bi se, prvenstveno, vozači električnih romobila ali i ostali sudionici u prometu upoznali sa svim zakonskim odredbama i pojačano senzibilizirali za njihovu dosljednu primjenu.

6. LITERATURA

Zbornik radova:

1. Dobrić, S., Filipović-Čugura, J., Galić, M. (2021). *Neka pitanja vezana uz uporabu i osiguranje osobnih malih električnih vozila*. Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 42, br. 1, 2021, str. 205-226.

Stručni članci:

2. Đuras, I. (2019). *Električni romobil u bespućima zakonske norme*. <https://www.iusinfo.hr/strucni-clanci/CLN20V01D2019B1311> (20.10.2021.)
3. Hranjec, R. (2019) *Električni romobili* <https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/37851> (19.6.2022.)
4. Turković, M. (2022) *Osobna prijevozna sredstva* <https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/50162> (23.6.2022.)

Časopisi:

5. Ćurković, M., Savić, Š. (2020). *Električni romobili i slična vozila– sigurnosno-osigurateljni izazov*. Pravo i porezi br.7-8/20, str. 44-48.

Pravni izvori:

6. *Zakon o cestama* (pročišćeni tekst zakona) NN 84/11, 22/13, 54/13,148/13,92/14,110/19,144/21 (Klasa: 011-01/11-01/149, Urbroj: 71-05-03/1-11-2 Zagreb, 12. srpnja 2011.)
7. *Zakon o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi* (pročišćeni tekst) NN 19/13 (Klasa: 011-01/12-01/183 Zagreb, 12. veljače 2013.)
8. *Zakon o obveznim odnosima* (pročišćeni tekst zakona) NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21 (Klasa: 011-01/21-01/85, Urbroj: 71-10-01/1-21-2, Zagreb, 17. studenoga 2021.)
9. *Zakon o obveznim osiguranjima u prometu* (pročišćeni tekst zakona) NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14 (Klasa: 453-02/05-01/02)
10. *Zakon o sigurnosti prometa na cestama* - NN 67/2008., 48/2010., 74/2011., 80/2013., 158/2013., 92/2014., 64/2015., 108/2017., 70/2019., 42/2020. (Klasa: 011-01/20-01/48, Urbroj: 71-06-01/1-20-2, Zagreb, 7. travnja 2020.)
11. *Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama* NN 85/2022 (Klasa 022-03/21-01/131, Zagreb, 15. srpnja 2022.)
12. *Prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama* (2021) (Klasa: 022-03/21-01/131, Urbroj: 65-21-02, Zagreb, 11. studenog 2021.)
13. *Konačni prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama* (2022) (Klasa. 022-03/21-01/131, Urbroj: 65-22-09, Zagreb, 28. travnja 2022.)
14. *Odluka o donošenju Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030.* NN 86/2021 (Klasa: 022-03/21-04/163, Urbroj: 50301-21/22-21-2, Zagreb 29. srpnja 2021.)

15. *Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi* NN 28/16 (Klasa: 011-01/13-02/46, Urbroj: 530-05-3-16-19, Zagreb, 23. ožujka 2016.)
16. *Pravilnik o načinu i uvjetima postavljanja sustava javnih bicikala na biciklističke parkirališne površine* (Službeni glasnik Grada Zagreba 3/14, 16/14, 22/14, 25/15 i 6/17), gradonačelnik Grada Zagreba, 14. travnja 2017.
17. *Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama*, NN 92/2019
18. *Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama*, NN 85/2016
19. *Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinfahrzeugen am Straßenverkehr* (Elektrokleinfahrzeuge-Verordnung - eKFV) (2019) BGBl I S. 756, od 6. lipnja 2019.

Direktive Europske unije:

20. Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti – Službeni list Europske unije 7. listopada 2009. L 263/11
21. UREDBA (EU) 2019/2144 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 – Službeni list europske unije 16. Prosinca 2019. L 325/1

Mrežni izvori:

22. 24sata (2021). *Nakon požara u podzemnoj, London je odlučio zabraniti romobile u gradskom prometu.* <https://www.24sata.hr/news/nakon-pozara-u-podzemnoj-london-je-odlucio-zabraniti-romobile-u-gradskom-prometu-803083> (20.5.2022.)
23. Allan, M. (2022) *Are electric scooters legal? UK law change 2022 on where and when you can ride an e-scooter - are they safe?* <https://www.nationalworld.com/lifestyle/cars/are-e-scooters-illegal-what-the-uk-law-says-about-where-and-when-you-can-ride-them-and-are-they-safe-3316708> (19.5.2022.)
24. Altermove: *Les 10 règles de circulation pour la trottinette électrique* <https://www.altermove.com/content/132-les-10-regles-de-circulation-pour-la-trottinette-electrique> (21.10. 2021)
25. Autoklub (2022) *Električni romobili: Sve ih je više na cestama, a sve je više i stradalih pješaka* <https://www.jutarnji.hr/autoklub/aktualno/elektricni-romobili-sve-ih-je-vise-na-cestama-a-sve-je-vise-i-stradalih-pjesaka-15203314> (21.6.2022.)
26. BBC (2022). *When and where can I ride an e-scooter legally?* <https://www.bbc.com/news/uk-48106617> (20.5.2022.)

27. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022). *Elektrokleinstfahrzeuge – Fragen und Antworten*.
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeug-e-verordnung-faq.html> (21.10.2021)
28. Ekovijesnik (2022) *Grad Rijeka širi uslugu iznajmljivanja e-romobila*
<https://www.ekovijesnik.hr/clanak/5035/grad-rijeka-siri-uslugu-iznajmljivanja-e-romobila>
 (17.6.2022.)
29. Energetika-net (2022) *Električni romobili i u Velikoj Gorici* <http://www.energetika-net.com/vijesti/elektromobilnost/elektricni-romobili-i-u-velikoj-gorici-35041> (15.6.2022.)
30. Franić, A. (2020) *Split prvi grad u ovom dijelu Europe koji nudi najam električnih romobila: nova usluga predstavljena na Matejušci, evo kako ih koristiti*
<https://slobodnadalmacija.hr/split/split-prvi-grad-u-ovom-dijelu-europe-koji-nudi-najam-elektricnih-romobila-nova-usluga-predstavljena-na-matejusci-evo-kako-ih-koristiti-1005820> (21.6.2022.)
31. Paris.fr (2021) *Trottinettes électriques : des règles de circulation à respecter*
<https://www.paris.fr/pages/trottinettes-electriques-de-nouvelles-regles-de-circulation-7249> (21.10.2021.)
32. Poslovni.hr (2022). *Policija: Stižu nova pravila za električne romobile*.
www.poslovni.hr/hrvatska/policija-stizu-nova-pravila-za-elektricne-romobile-4331168
 (20.6.2022.)
33. Pyzyk, K. (2019). *Inside the CDC's epidemiological e-scooter study*
<https://www.smartcitiesdive.com/news/inside-the-cdcs-epidemiological-e-scooter-study/553963/> (20.7.2022.)
34. https://www.renovablesverdes.com/hr/Ekolo%C5%A1ki-transport/#google_vignet
 (20.7.2022.)
35. Salvia, V. (2021) *Ceste su krcate električnim romobilima. Za njih još ne postoji zakon*
<https://www.index.hr/vijesti/clanak/ceste-su-krcate-elektricnim-romobilima-za-njih-jos-ne-postoji-zakon/2310033.aspx> (21.06.2022.)
36. Špiljak, L. (2021) *Imaju flotu od 500 električnih romobila u 15 gradova*
<https://www.poslovni.hr/hrvatska/odsad-500-dashevih-e-romobila-u-15-gradova-4298629>
 (21.6.2022.)
37. Vedranić, Z. (2019) *Električni romobili: Vozite li ih u Njemačkoj pod utjecajem alkohola ostat ćete bez vozačke dozvole. Je li vrijeme i za nas?*
<https://revijahak.hr/2019/10/18/elektricni-romobili-vozite-li-ih-u-njemackoj-pod-utjecajem-alkohola-ostat-cete-bez-vozacke-dozvole-je-li-vrijeme-i-za-nas/> (22.10.2021.)
38. Vladogorec, K. (2022) *Električni romobili: Vozači udvostručili broj nesreća* (22.6.2022.)
<https://putokaz.eu/elektricni-romobili-vozaci-udvostrucili-broj-nesreca/>
39. Vrbanus, S. (2019). *Francuska donijela stroga pravila o električnim romobilima*.
<https://www.bug.hr/propisi/francuska-donijela-stroga-pravila-o-elektricnim-romobilima-12049> (21.10.2021.)
40. Vrbanus, S. (2019). *Gdje se smije voziti električni romobil? Mora li se imati zaštitna oprema? Evo što kaže MUP*. <https://www.bug.hr/propisi/gdje-se-smije-voziti-elektricni-romobil-mora-li-se-imati-zastitna-oprema-evo-10523> (25.10.2021.)

41. Žabec, K. (2021). *Regulira se vožnja električnih romobila, neki će morati na registraciju, evo što se sve mijenja*. <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/regulira-se-voznja-elektricnih-romobila-neki-ce-morati-na-registraciju-evo-sto-se-sve-mijenja-15086710> (21.06.2022.)