



HRVATSKI SABOR

KLUB ZASTUPNIKA SDP-a

Zagreb, 8. lipnja 2022.

PREDSJEDNIKU HRVATSKOGA SABORA

Predmet: Amandman na Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, drugo čitanje, P.Z.E. br. 214

Na temelju članka 196. Poslovnika Hrvatskog sabora („Narodne novine”, br. 81/13., 113/16., 69/17., 29/18., 53/20., 119/20. – Odluka Ustavnog suda RH i 123/20.) na Konačni prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, drugo čitanje, P.Z.E. br. 214 Klub zastupnika SDP-a podnosi sljedeće

AMANDMANE

Amandman I.

Na članak 1. kojim se mijenja članak 2.

U članku 2. stavku 1. točka 104. mijenja se i glasi:

“ 104) “osobno prijevozno sredstvo“ je vozilo koje nije razvrstano niti u jednu kategoriju vozila sukladno posebnim propisima, bez sjedećeg mjesta, koje može razviti brzinu do 25 km/h (vozilo koje se može samo uravnotežiti, monocikl s motornim ili električnim pogonom, romobil s motornim ili električnim pogonom i sl.),“

Obrazloženje

Konačnim prijedlogom zakona u članku 2. stavku 1. točki 104. navodi se, između ostalog, da trajna snaga elektromotora ne smije biti jača od 0,6 kW. Isto je već sada prosječna snaga elektromotora osobnih prijevoznih sredstava, a takva odredba je rezultat stanja koje je bilo 2020. godine kada je zakonski prijedlog i pisan. Električni monocikli imaju veliku snagu elektromotora budući da žiroskop navedenog monocikla zahtjeva veliku snagu elektromotora kako bi održao ravnotežu, npr. električni monocikl koji razvija maksimalnu brzinu 25 km/h trebao bi imati snagu elektromotora između jednog i dva kW. Sve ovo rezultira obveznom homologacijom osobnih prijevoznih sredstava koja imaju više od 0,6 kW.

S aspekta homologacije u RH odgovoran je Centar za vozila Hrvatske. Trenutačno su na snazi tri europska akta koja uređuju homologaciju vozila (motornih vozila i priključnih vozila, motornih vozila na dva ili tri kotača i četverocikla, te poljoprivrednih i šumarskih traktora).

Električni romobili podliježu Uredbi (EU) br. 168/2013 Europskog Parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala. Električna vozila trebala bi se smjestiti u kategoriju L1 B. Navedena se uredba za homologaciju vozila ne primjenjuje ako vozilo nema jedno sjedeće mjesto što znači da Centar za vozila Hrvatske navedena električna vozila ne bi mogao homologirati.

Smatram da bi trebalo ukinuti navedeno ograničenje snage elektromotora budući da je navedena stavka neodrživa i zakon bi se trebao donositi dugoročno, te je dovoljno ograničenje brzine od 25 km/h kao što su i donijele zemlje EU koje su zakonski pozicionirale mala električna vozila u svoje temeljne zakone. Vozila s unutarnjim izgaranjem nemaju ograničenje snage već se brzina vozila ograničava prometnim znakovima ovisno o tipu prometnice.

Industrija i prodaja svih električnih vozila su u eksponencijalnom rastu te su performanse i efikasnost znatno veći zbog povećane snage elektromotora. Kako su mikromobilnost i alternativni načini prijevoza u fokusu gotovo svih europskih gradova, smatram da bi zakon, odnosno zakonodavac trebao poticati mikro mobilnost kako bi se količina vozila s unutarnjim izgaranjem smanjila u urbanim središtima, što bi u konačnici rezultiralo rasterećenjem troškova građana i smanjenjem gradskih gužvi.

Amandman II.

Na članak 37. kojim se mijenja članak 233.

U članku 233. stavku 4. iza riječi „dokumentaciji“ dodaje se točka, a riječi „i o tome obavijestiti policijsku upravu ili postaju prema mjestu prebivališta, boravišta, uobičajenog prebivališta, školovanja, odnosno privremenog ili stalnog boravka vozača“ brišu se.

U stavku 6. riječi „i 4.“ brišu se.

Stavak 7. briše se.

Dosadašnji stavci 4. i 5. koji postaju stavci 8. i 9. brišu se.

Obrazloženje

Predloženim izmjenama Zakona o sigurnosti na cestama neće se riješiti sigurnost na cestama, a napraviti će se nemjerljive štete zdravstvu i zdravlju naših građana. Veliki broj građana mogao bi ostati bez vozačke dozvole. Primarno se odgovornost prebacuje na liječnike, pogotovo obiteljske liječnike. Ukoliko pacijenta ne prijave, podliježu mogućoj prekršajnoj i kaznenoj odgovornosti.

Naravno da je potrebno upozoriti pacijenta na njegovo zdravstveno stanje i lijekove koje uzima, zapisati u njegov zdravstveni karton, upoznati ga s njegovom odgovornošću. No posao liječnika ne bi trebao biti prijavljivati određena vrlo široko opisana zdravstvena stanja (još uvijek nedefinirana) svojih pacijenata policiji. Ovim prijedlogom zakona, ako se donese, narušit će se povjerenje između liječnika i pacijenta. Može se dogoditi da pacijent neće liječniku iznijeti važne medicinske informacije zbog mogućih sankcija odnosno prijave i

straha da privremeno ne izgube vozačku dozvolu, pa neće uzimati lijekove, odazivati se na preglede.

Zakonski će se sva odgovornost i financijski prebaciti na liječnike ukoliko ne prijave pacijente MUP-u, a financijski će ih teretiti i osiguravajuće kuće.

**PREDSJEDNIK
KLUBA ZASTUPNIKA SDP-a**

Peđa Grbin

u.z. Grbin