



**HRVATSKI SABOR**  
**Klub zastupnika zeleno-lijevog bloka**

**Zagreb, 08. lipnja 2022. godine**

Predsjedniku Hrvatskog sabora

Na temelju članka 196. Poslovnika Hrvatskog sabora podnosimo sljedeće amandmane na

## **KONAČNI PRIJEDLOG ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI PROMETA NA CESTAMA, P.Z.E. br. 214**

### **Amandman 1**

#### **Članak 2.**

U članku 5 stavak (4) mijenja se i glasi:

„(4) Poslove nadzora neovlaštenog kretanja vozila u zonama zabranjenog ili ograničenog prometa i pješačkim zonama, nadzora prometovanja trakom namijenjenom za promet one kategorije vozila kojoj vozilo pripada, nadzora ulaska vozila u raskrižje suprotno odredbama članka 62. ovog Zakona, nadzora nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, upravljanja prometom te premještanja nepropisno zaustavljenih i parkiranih vozila, sukladno odredbama ovoga Zakona, mogu, osim ministarstva nadležnog za unutarnje poslove, obavljati i jedinice lokalne samouprave, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.“

#### **Obrazloženje:**

Predlaže se proširenje ovlasti prometnih redara na razini JLS da preuzmu dio zadaća od policije vezano za nadzor prekršaja nepoštivanja pješačke zone i "žutih traka" te za zakrčivanje raskrižja suprotno odredbama članka 62. ovog Zakona. Nepoštivanjem takvih odredbi uređenja prometa direktno se narušava pouzdanost i brzina javnog gradskog prijevoza te kvaliteta javnih gradskih prostora proglašanih kao pješačke zone.

MUP odnosno Vlada prethodno su odbili predložene izmjene u izvještaju iz javnog savjetovanja: "Mišljenja smo da su dane ovlasti dovoljne za kvalitetno uređenje prometa na području jedinica lokalne samouprave." (Točka 90. u izvješću o savjetovanju: <https://esavjetovanja.gov.hr/Econ/EconReport?EntityId=16990> )

Međutim, riječ je o prekršajima kojima se policija na terenu ne stiže dovoljno baviti, pored drugih važnijih prioriteta. Neprovođenje sankcija za takve prekršaje negativno utječe na mogućnost provođenja cjelovite gradske prometne politike što bi trebalo spadati u nadležnost lokalne i područne samouprave, kako je definirano Ustavom i drugim zakonima. Ne smijemo zaboraviti da narušavanje kvalitete i atraktivnosti javnog gradskog prijevoza dugoročno utječe na pad sigurnosti cestovnog prometa, budući da raste broj građana koji se za svoja putovanja prelaze u automobile.

## **Amandman 2**

Članak 13.

U izmijenjenom članku 112 stavak (1) mijenja se i glasi:

„(1) Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom u smjeru kretanja, a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika i na tolikoj udaljenosti od njega da, s obzirom na brzinu kretanja vozila, uvjete prometa te na stanje i osobine ceste, ne ugrožava druge sudionike u prometu i ne izlaže sebe opasnosti.“

U izmijenjenom članku 112 stavak (7) - briše se, a dosadašnji stavci (8) - (15) postaju članci (7) - (14).

### **Obrazloženje:**

Predlaže se proširenje stavka (1) radi usklađenja s postojećom odredbom članka 47. stavka 2. koja vrijedi za motorna vozila, odnosno mopede koji imaju mogućnost legalno voziti odmaknuto od ruba kolnika gdje se nerijetko nalaze poklopci odvodnje i kanalizacije, šljunak te opasnost od sudara s otvorenim vratima parkiranih automobila.

Po definiciji iz Zakona "Bicikl je vozilo koje ima najmanje dva kotača i koje se pokreće isključivo snagom vozača (...)", što uključuje i posebno prilagođene bicikle kakve voze osobe s invaliditetom tj. bicikla na kojima se pedale ne okreću nogama nego rukama. Takve osobe nemaju fizičke i medicinske mogućnosti "zaustaviti bicikl (...) i gurati ga kao pješak preko obilježenog pješačkog prijelaza ili kolnika ceste" (predloženi stavak 7. iz PZE 214).

Osim toga, predloženi članak 112. stavak 7. nepotrebno regulira ponašanje vozača koje je već uređeno postojećim člankom 45. stavak 1. koji glasi:

"(1) Vozač koji se vozilom uključuje u promet na cesti ili drugoj prometnoj površini (izlazak vozila iz garaže, dvorišta, parkirališta, stajališta, s površine na kojoj se ne obavlja promet vozila ili s drugih sličnih površina) dužan je propustiti sva vozila i pješake koji se kreću cestom, odnosno prometnom površinom na koju se uključuje."

Ne postoji potreba da se dodatno uređuje ovo područje, a osobito ne na diskriminatoran način.

### **Amandman 3**

Članak 37 briše se.

#### **Obrazloženje:**

Navedeno zakonsko rješenje u praksi će dovesti do toga da će pacijenti, u strahu da ne ostanu bez vozačke dozvole, izbjegavati odlazak liječnicima čime će posljedično ugroziti svoje zdravlje. Koordinacija liječnika hrvatske obiteljske medicine je predložila da upozorenje pacijentu kako ne bi trebao upravljati vozilom ostane između liječnika i pacijenta, a da bi ga liječnik bio dužan dostaviti policiji na uvid samo na njezino posebno traženje, kao što je slučaj u Velikoj Britaniji. Takva vrsta upozorenja predstavlja medicinsku ocjenu svakog pojedinog liječnika u sklopu njegovog opisa posla, a ne zakonsku obavezu u propisu koji regulira sigurnost prometa na cestama. Navedeno rješenje je i upitno s ustavnopravnog aspekta jer se radi o privatnim podacima koji se tiču zdravstvenog stanja građana, te je svako dijeljenje tih podataka s drugim institucijama u svrhe različite od medicinskih potencijalno neustavno i protuzakonito.

Za Klub zastupnika zeleno-lijevog bloka

Damir Bakić *D. Bakić*